

PAISAGEM DO ESQUECIMENTO NA FRONTEIRA: ESSE TREM (NÃO) DEIXA RASTRO

LANDSCAPE OF OBLIVION ON THE BORDER: THIS TRAIN (DOES NOT) LEAVE TRACKS

LORENA MAIA RESENDE, VERA REGINA TÂNGARI, ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER

RESUMO

O presente estudo se originou dos debates promovidos pela disciplina "Arquitetura da Paisagem", da Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, acerca das formas de apreensão da paisagem, especialmente da paisagem do esquecimento. O objetivo deste artigo é aplicar os critérios de avaliação e análise que identifiquem os tipos morfológicos no recorte do esquecimento, mediados pelas metodologias de Unidade de Paisagem e dos critérios de avaliação morfológica. A Paisagem do esquecimento escolhida se localiza nas cidades-gêmeas de Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguai, sendo o rastro do antigo conjunto ferroviário o protagonista na definição das Unidades de Paisagem. A análise das distintas formas de apagamento da antiga linha férrea, que conectava essas cidades-países desde 1932, denuncia os conflitos de ordem ambiental, social e urbana. A relação da dinâmica ferroviária carrega um imaginário em comum de sons, aromas e visuais que marcam a paisagem e a lembrança de determinado povo, possibilitando ler os rastros como pontos de resistência. A compartimentação da paisagem ao considerar não só os fatores geobiofísicos, mas também as dinâmicas regionais de uso e ocupação do solo imbricadas por fatores históricos, sociais, econômicos, culturais, políticos, garantiu o aprofundamento sobre as potencialidades e os conflitos territoriais, como: a fragmentação da paisagem, descontinuidade do desenho urbano, criação de áreas ociosas, o predomínio do abandono e algumas privatizações de uma memória coletiva.

PALAVRAS-CHAVE: Cidades fronteiriças. Paisagem urbana. Rastros ferroviários. Unidades de Paisagem.

ABSTRACT

The present study originated from the debates promoted by the discipline "Landscape Architecture", of the Post-Graduation in Architecture at the Federal University of Rio de Janeiro, about the ways of apprehending the landscape, especially the landscape of oblivion. This article aims to apply the evaluation and analysis criteria that identify the morphological types in the selected oblivion, mediated by the Landscape Unit methodologies and the morphological evaluation criteria. The landscape of oblivion chosen is located in the twin cities of Jaguarão and Rio Branco on the Brazil-Uruguay border, where the old railway complex track is center-stage in defining Landscape Units. The analysis of the different forms of erasure of the old railway line, which connected these city-countries since 1932, denounces environmental, social and urban conflicts. The relationship of the railway dynamics carries a common imagery of sounds, aromas and visuals that mark the landscape and the memory of some people, which allows reading the tracks as points of resistance. Landscape compartmentalization, when considering the geobiophysical factors and the regional dynamics of land use and occupation imbricated by historical, social, economic, cultural and political factors assured the deepening of the potential and territorial conflicts, such as fragmented landscape, discontinuous urban design, creation of idle areas, the predominant abandonment, and some privatization of a collective memory.

KEYWORDS: Border cities. Urban landscape. Railroad tracks. Landscape Units.

INTRODUÇÃO

A MOTIVAÇÃO DESTA escrita tem origem nos debates e questionamentos promovidos pela disciplina “Arquitetura da Paisagem” do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Ministrada pela professora responsável Vera Regina Tângari e pelos professores colaboradores Alex Assunção Lamounier e Marcelo Sbarra, no primeiro trimestre de 2021, de forma remota. A disciplina, de caráter exploratório-crítico, provocou os estudantes quanto às diversas formas de apreensão, análise e avaliação da paisagem, entendendo os processos, as dinâmicas e as transformações de características relacionadas à morfologia urbana. Dentre os exercícios propostos foi solicitada a apresentação de aspectos referentes a um recorte de paisagem do esquecimento, utilizando como metodologia principal a compartimentação morfológica desse recorte (SILVA; MANETTI; TÂNGARI, 2013) e os critérios para sua avaliação (TÂNGARI, 2014).

Importante enfatizar que, devido ao período pandêmico do enfrentamento a COVID-19, os exercícios foram realizados a partir dos lugares de moradia dos estudantes. Isto significa que não houve um contato direto e atualizado com o território de estudo, possibilitando análises de experiências anteriores e consultas virtuais. Tal fato justifica certa limitação do acervo de documentos e materiais, assim como o não aprofundamento de algumas questões que exigiam consulta em campo. No entanto, esta pesquisa se mostrou potente mesmo com tais condicionantes, sendo possível divulgar outros caminhos metodológicos no manejo de diferentes informações.

A compreensão da paisagem do esquecimento, a princípio, pode parecer paradoxal se lermos o conceito de paisagem apenas a partir do limite do visível que, atrelado à adjetivação do esquecimento, impossibilitaria sua apreensão. Ou seja, como ver, perceber, representar o que já foi esquecido? Por isso se faz necessário de antemão situar o leitor de qual leitura da paisagem este artigo parte, assim como identificar quais são os atores envolvidos nesta relação interdependente de esquecer e ser esquecido.

O debate sobre o conceito de paisagem é de fonte inesgotável e em constante reformulação e caracterização. Os trabalhos de Name (2010) e Schlee *et al.* (2009) são exemplos que reforçam a complexidade e dinamicidade conceitual. Ou ainda as cinco portas que correspondem à paisagem contemporaneamente, propostas por Besse (2014), a paisagem como: (1) representação cultural e social; (2) território fabricado e habitado; (3) o meio ambiente material e vivo das sociedades humanas; (4) experiência fenomenológica; (5) projeto, exemplificando a ramificação teórica e multidisciplinar do termo.

Nesses estudos fica nítido como o conceito de paisagem é polissêmico e ambíguo, seu entendimento depende do tempo, do contexto, do lugar, da escala, das ideologias interpretativas e de quem as interpreta, tanto humanos como não-humanos ou mesmo terrestres, como define Latour (2017). Nessa abordagem,

nos aproximamos do entendimento de paisagem cunhado por Meinig e Jackson (1979), Meinig (2002), Macedo (1999) e Besse (2014). Autores que extrapolam a percepção meramente visual e acrescentam, para o primeiro e segundo, a acumulação do tempo e o simbolismo cultural, com a devida ênfase às chamadas paisagens cotidianas; para o terceiro, a condição de ser simultaneamente produto e sistema; e, para o quarto, a experiência da realidade e a percepção de que os lugares têm memórias. A paisagem apontada por esses autores não é estática, congelada ou asfixiada por uma imagem, mas sim abraça o dinamismo, a construção e a transformação provocadas por atores individuais ou coletivos. A escolha desses autores privilegia uma abordagem mais investigativa do que descritiva da paisagem. O interesse está em uma paisagem que explicita os processos de composição, as relações sociais imbricadas, as distintas formas de apropriações, os conflitos, as articulações entre espaço, tempo e sociedade e não uma narrativa que se restringe ao que existe ao tempo da observação, percepção e vivência.

Tendo em vista o arcabouço teórico e nossos interesses de pesquisa, lemos o conceito de paisagem como uma sobreposição de camadas, à semelhança de um palimpsesto, que registra no espaço físico, e também no espaço simbólico, o rastro das transformações. A paisagem não é neutra. A paisagem é um emaranhado de conflitos entre os atores, sejam eles humanos ou não. No entanto, os resultados e as discussões que avançamos com este trabalho adentra mais especificamente na camada da morfologia urbana, ou seja, na configuração espacial formada pelo hibridismo da ação antrópica e do ambiente na qual essa ação acontece, no presente e no passado. A nossa lente de análise é a da arquitetura e do urbanismo, de uma paisagem que pode ser cartografada de diversas formas e seguindo diferentes pistas (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2014).

Todavia, estamos conscientes quanto às influências das demais camadas (coexistentes), uma vez que, independentemente da lente, são as narrativas e as percepções sobre a paisagem que direcionam e, de certa forma, validam este “mapa escrito”.

No que tange ao esquecimento, trata-se de uma condição psíquica de não-recordação ou, como descreve a maioria dos dicionários, relacionada à falta de memória ou omissão. O verbo esquecer é transitivo, obrigatoriamente precisa de um complemento para que faça sentido, logo existe sempre a relação entre sujeitos ou objetos. E, para que algo, ou alguém, seja esquecido, pressupõe um passado, uma experiência anterior, seja ela prazerosa ou traumática. O filósofo francês Paul Ricoeur (2007), em sua obra “A memória, a história e o esquecimento”, faz uma análise profunda sobre o tema e percebe a polaridade de duas “figuras” do esquecimento: esquecimento por apagamento de rastros (definitivo) e esquecimento de reserva (reversível). Segundo o autor, o esquecimento amedronta por um lado, pelo medo da inconfiabilidade da memória, porém, por outro lado, há uma felicidade no ato do reconhecimento, no resgate de pequenos fragmentos arrancados pelo esquecimento.

Os conceitos complementares de memória e de esquecimento também são extensivamente aprofundados por diferentes áreas do conhecimento, como na psicologia, sociologia, filosofia, neurociência, história, metafísica, literatura, dentre outros. Contudo, estreitamos a investigação recorrendo àqueles estudos que versam sobre o esquecimento associado aos lugares e as paisagens. Rossi (2010, p. 23) nos indica que “[...] o mundo em que vivemos há muito tempo está cheio de lugares nos quais estão presentes imagens que têm por função de trazer alguma coisa à memória. Algumas dessas imagens, como acontece nos cemitérios, nos lembram pessoas que não mais existem”. Esse paralelo reforça a importância dos elementos físicos – como as paisagens urbanas –, para a reconstrução de memórias (senso de identidade). Ou, no sentido oposto, na escolha pelo apagamento das memórias, na destruição de tais elementos, contribuindo assim para o esquecimento.

Indubitavelmente, a memória pode ser ativada por outros sentidos, como o cheiro, o tato e a audição, não necessariamente relacionada a elementos da arquitetura em si. Há outras formas de se reconstruir memórias como, por exemplo, através de acervo da história oral ou publicação de narrativas. Porém, o foco desse artigo (ou melhor, a denúncia) está no esquecimento como apagamento de rastros, da imposição de um esquecimento coletivo, no silenciamento de uma parte da história. Uma vez que a escolha do que se deseja manter ou apagar é uma questão política, que infelizmente pode ser uma decisão arbitrária e não democrática.

Acreditamos que a permanência dos rastros da paisagem-palimpsesto torna possível a gerações futuras o reconhecimento de uma história que não foi presenciada, viabilizando o processo de identificação das práticas e tradições anteriores. Assim, conservar os rastros da paisagem constitui uma das formas de registro das memórias, de perpetuar momentos importantes na história de um povo, visto que o risco de perder as memórias é factível, principalmente acelerado por ações de apagamento. Como nos alerta Rossi (2010, p. 35): “[...] ressurgir de um passado que foi apagado é muito mais difícil que lembrar de coisas esquecidas”, por isso a nossa finalidade está no resgate e na divulgação dos rastros.

Feito os devidos apontamentos conceituais, a paisagem do esquecimento escolhida para este exercício avança até o extremo sul do Brasil, na fronteira com o país ‘hermano’, Uruguai. As cidades-gêmeas observadas são Jaguarão (Rio Grande do Sul/Brasil) e Rio Branco (Cerro Largo/Uruguai) divididas, ou unidas, pelo Rio Yaguaron. A ponte Internacional Barão de Mauá é mais do que uma permissão de travessia, é um símbolo de integração entre as cidades. A preferência por esse território se justifica por ser o foco de vida e das pesquisas da primeira autora, desde a iniciação científica, passando pelo mestrado e agora no doutorado, assim há uma relação de afinidade e proximidade que fortaleceram a seleção.

A abordagem apresentada está especificamente no apagamento dos rastros da antiga linha férrea que conectava essas cidades-países desde 1932.

A poética do trem se dilui na paisagem com o passar do tempo, seja engolido pelo matagal ou soterrado pelo concreto. Ainda há vestígios, resistências, como as antigas edificações que abrigavam as estações em ambos os lados. Porém, também estão esquecidas, seja no total abandono ou na revitalização para um uso privativo, exclusivo – “esquecimento por apagamento de rastros”. O imaginário ferroviário ainda persiste na lembrança de alguns moradores e trabalhadores que conviveram com o soar dos apitos e o amortecimento dos dormentes – “esquecimento de reserva”. Mas, entre jovens e turistas, é um passado desconhecido. As percepções da população local sobre o conjunto ferroviário foram facilitadas por registros da literatura, da música e da mídia audiovisual.

A partir deste exercício, questiona-se: Quais são os processos de ocupação e, conseqüentemente, seus impactos que configuram esta paisagem do esquecimento? Como expressar e representar a multiplicidade de agentes e produtos desta paisagem? A partir desses questionamentos, o objetivo deste artigo é aplicar os critérios de avaliação e análise que identifiquem os tipos morfológicos no recorte do esquecimento, mediados pelas metodologias supracitadas. A essência do estudo está localizada no entre, não apenas no que existe (realidade) ou no que já existiu (memória), mas no que ainda resiste (esquecimento).

A seguir, o artigo estrutura-se inicialmente pelo reconhecimento do território (onde?), dialogando sobre a compreensão de fronteira, as particularidades das cidades de Jaguarão e de Rio Branco e o recorte da paisagem do esquecimento no contexto ferroviário. Logo após a descrição do método (como?) abordada pelas estratégias metodológicas de Compartimentação e de Entendimento sobre as Unidades de Paisagem que compõem o território. No item seguinte, relacionamos a apresentação da Compartimentação da Paisagem no recorte escolhido, obtendo os resultados da aplicação dos métodos (por quê?). Finalmente, a conclusão sintetiza os principais desdobramentos das análises realizadas.

A FRONTEIRA: JAGUARÃO E RIO BRANCO

A fronteira não é passível de uma definição rígida, fato que contraria sua própria essência aberta, difusa e heterogênea de se fazer presente. No entanto, dentro de um arcabouço desmedido de compreensões sobre o conceito de fronteira, seja em uma análise abstrata/subjetiva ou concreta/objetiva, aproximamos dos saberes da geografia e da filosofia que melhor condizem com o contexto em questão. A fronteira se desenha como uma borda (FUÃO, 2019), ou seja, tem uma espessura “borrada”, sem precisão de início ou fim. Segundo esse autor, fronteira não é linha-margem, mas sim espessura-borda. Também é zona de transição que acolhe as diferenças, nem um ou outro, mas um e outro. A partir do campo da ecologia da paisagem (FORMAN, 1995), se desenha como um ecótono, área de transição entre biomas que resulta em um novo ecossistema.

A fronteira “[...] é uma zona camuflada de linha”, segundo o geógrafo suíço Raffestin (1993, p.167), assim como entende a geógrafa brasileira Lia

Osório Machado, “[...] a fronteira está orientada ‘para fora’ (forças centrífugas), enquanto os limites estão orientados ‘para dentro’ (forças centrípetas)” (MACHADO, 1998, p. 2). Percebe-se que há uma diferença muito grande entre fronteira e limite, mesmo que no senso comum sejam lidas como sinônimas. Os marcos de fronteira são um símbolo que demarcam o limite físico, no sentido de separação de unidades políticas. Ao passo que a fronteira é uma zona porosa, de interpenetrações culturais, sociais, políticas, econômicas, que não possuem um símbolo material ou físico que as caracterize.

Talvez, por esse caráter nebuloso, a fronteira receba as diferenças e dualidades de forma tão intensa, vejamos: a fronteira é o lugar que acolhe o prófugo e oculta os mártires; lugar de proteção, fuga, exílio, mas também o lugar do desaparecimento e ocultação violenta; no território fronteiriço há uma vigia e controle constante – mesmo que não declarado –, no entanto, é o território que faz vazar, propício ao contrabando. A potência e a fraqueza da fronteira estão justamente nesta indeterminação e abertura para experimentações.

De acordo com Pucci (2010), a Fronteira Brasil-Uruguai possui uma extensão de 1.069km, destes, 749km são delimitados por cursos de rios, conhecidas como “fronteiras molhadas”. As cidades-gêmeas¹ Jaguarão (Brasil) e Rio Branco (Uruguai) fazem parte deste conjunto, sendo divididas por um rio pelo Rio Yaguaron, localizadas mais a leste (*Figura 1*). Cidades inseridas no bioma pampa, composta por largas planícies com cobertura vegetal rasteira, plantas herbáceas, arbustos e árvores de pequeno porte. De acordo com os dados do último censo do IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010), a cidade de Jaguarão conta com uma população de 27.931 habitantes, enquanto a cidade de Rio Branco, segundo o INE (INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA URUGUAY, 2011), possui 14.604 habitantes.

Ambas as cidades iniciaram o processo de povoamento através dos acampamentos militares, segundo a estratégia de demarcar o território (assegurar o domínio territorial) e impedir o avanço do país estrangeiro (segurança e proteção), justificando assim a fundação da ocupação urbana próxima do rio. Inicialmente, o traçado ortogonal português da cidade de Jaguarão foi concebido por engenheiros militares, influenciados pela concepção urbanística europeia do século XIX. A arquitetura e o paisagismo de inspiração francesa e italiana reserva hoje o grande conjunto patrimonial tombado pelo IPHAN em 2011. A cidade de Rio Branco também foi configurada por um traçado ortogonal, de origem espanhola, priorizando a geometria perfeita das quadras e não a topografia, como foi o caso português (MARTINS, 2000).

Ainda quanto à composição urbana dessas cidades, as pesquisas do historiador Martins (2000) e da arquiteta e urbanista Detoni, Polidori e Peres (2015) destacam a influência dos acidentes geográficos como indutores do crescimento urbano. No caso de Jaguarão, os maciços do Cerro da Pólvora e do Cerro da Irmandade, além dos riachos (braços do rio Yaguaron), limitaram o crescimento urbano a oeste (*Figura 2*). Ainda o Cerro da Pólvora teve outro papel importante

FIGURA 1 – Localização das cidades-gêmeas Jaguarão/Rio Branco e fotografia de fundo dos rastros da linha férrea.

Fonte: Fotografia de Carolina Clasen, 2018 e mapas produzidos pela autora, 2021.



no início do povoamento, pois serviu de guarda militar, garantindo uma visão privilegiada de controle das invasões estrangeiras.

Já no caso da cidade uruguaia, o delimitador principal está relacionado às cheias e inundações frequentes do rio. Na porção mais a norte a cota da planície é mais baixa, o que impõe o afastamento do núcleo urbano mais a sul, em uma área segura para instalação de residências, comércios e serviços (Figura 2). Esta região é conhecida como “*cuchilla*” pelos uruguaiois. No entanto, a primeira ocupação urbana, por questões estratégicas militares, ainda ocupou esta área mais alagadiça e sofreu com várias perdas, inclusive muitos registros históricos da cidade foram apagados pelas inundações (COSTA, 2011). E mesmo com esse histórico ainda hoje há muitas edificações neste entorno, inclusive os comércios de “*free shops*” instalados no ano de 2003. Percebe-se a prioridade dada à localização – atrativo comercial para os turistas – do que à qualidade do meio ambiente, na preservação e no respeito às transformações estuarinas.

No ano de 1930 foi inaugurada a Ponte Internacional Barão de Mauá (340 metros de comprimento sob o rio e 896 metros até a “*cuchilla*”), marco importante na paisagem e nas relações socioeconômicas. O setor econômico das cidades-gêmeas se desenvolveu principalmente com a pecuária, a agricultura, a produção do charque e o comércio de fronteira, onde se inclui o contrabando.

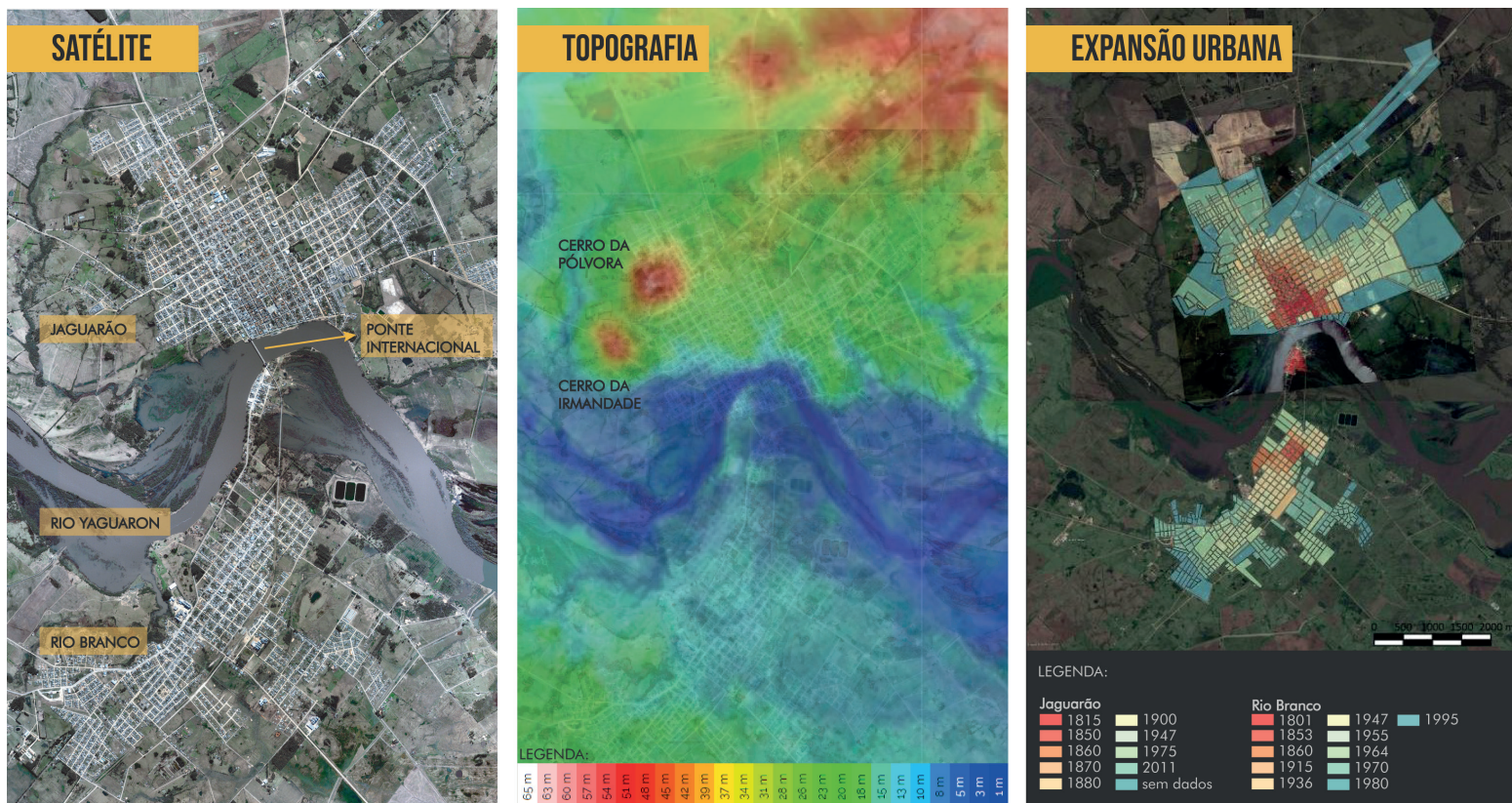


FIGURA 2 – Imagem de satélite indicando a localização das cidades, rio e ponte internacional (à esquerda). A topografia das cidades-gêmeas com indicação dos Cerros (no centro). Expansão urbana das cidades-gêmeas (à direita).

Fonte: Google Earth, 2019. Topografia retirada do site <https://pt-br.topograph>, 2021. Mapa da expansão urbana por DETONI, 2015.

É importante destacar que a economia dessas cidades tinha e, ainda atualmente tem, uma relação de interdependência. Por serem cidades pequenas, afastadas do centro político do país correspondente, enxergam na cidade vizinha uma oportunidade de trocas, crescimento e complementação econômica. Um exemplo deste fato está na reverberação do fluxo de pessoas e mercadorias promovido pelos *free-shops*, pois permite o crescimento econômico da cidade sede, Rio Branco, e ainda fomenta a rede de hotelaria e restaurantes na cidade brasileira, Jaguarão, gerando emprego e renda.

HISTÓRICO FERROVIÁRIO

A história ferroviária (transporte de cargas e de passageiros) de ambas as cidades-gêmeas foi conectada no ano de 1932, através da inserção dos trilhos do trem na ponte internacional, e desativada por volta de 1980 (MARTINS, 2000). Foram quase 50 anos de histórias, memórias, fluxos e poesias entrelaçadas dentro deste território de fronteira.

No Rio Grande do Sul, a malha ferroviária se expandiu aos poucos, no ano de 1884 a linha Bagé-Rio Grande foi construída com o intuito de transportar a mercadoria da fronteira oeste (principalmente o gado) até a cidade portuária de Rio Grande (Figura 3). A partir deste momento a administração da cidade de Jaguarão percebeu a oportunidade de conexão com este ramal, contribuindo com



FIGURA 3 – Malha ferroviária do RS em 1920 (à esquerda) e Sistema ferroviário uruguaio em 1995 (à direita).

Fonte: IPHAE, 2002 e U.S. Central Intelligence Agency. Disponível em: <https://www.ecoi.net/en/document/1019685.html>. Acesso em 15 ago. 2021, respectivamente.

a exportação de sua mercadoria. Segundo Martins (2000), em 1912 iniciaram a construção da ferrovia, que logo em seguida foi interrompida devido a 1ª Guerra Mundial, uma vez que o financiamento estava sendo feito por indústrias inglesas. Somente no ano de 1931 que a execução do Ramal foi concluída (MARTINS, 2000).

No caso do Uruguai, a estrutura férrea chegou a *Villa Artigas* (antigo nome da cidade de Rio Branco) em 1903, originária da linha de *Treinta e Tres*. A ligação foi realizada justamente visando os benefícios da proximidade com o Brasil e as trocas de mercadorias da fronteira. A chegada da linha férrea propiciou grandes transformações no espaço urbano da cidade, a inserção de novos loteamentos, indústrias e comércios. Alguns anos depois, este ramal foi conectado até Montevidéu, o que garantia acesso à zona portuária (MIRANDA, 2002).

Em 1932 a ligação entre as estações ferroviárias de Jaguarão e Rio Branco foi implementada (Figura 4), no entanto a integração só acontecia entre as estações, pois a estrutura da linha férrea possuía diferentes bitolas. O Uruguai seguia uma bitola padronizada na Europa e nos EUA de 1,435 metros, enquanto o Brasil tinha um padrão próprio com 1,00 metro. Tal fato impossibilitava uma maior integração regional, obrigando o desembarque de mercadorias e passageiros nas estações, sem um fluxo contínuo (MIRANDA, 2002).

Desde o início da instalação férrea, a má gestão e administração do Governo brasileiro acarretaram grandes dificuldades para manter o transporte em funcionamento. A falta de equipamentos próprios para a condução do gado, as elevadas taxas e tarifas, o tempo demorado de viagem, poucos pontos de embarque foram alguns dos principais problemas (MARTINS, 2000). Opostos a

FIGURA 4 – Fotografia datada de 1938 da Ponte Internacional Barão de Mauá recebendo o transporte ferroviário.

Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/foto-santigasrs/15476901097>. Acesso em 15 ago. 2021.



essa situação, os uruguaios apresentavam maior eficácia com a mobilidade ferroviária; após a ligação com Montevidéu, muitos charqueadores do Rio Grande do Sul foram atraídos pelas melhores condições de exportação, além de tarifas mais baratas. No entanto, essa prática era considerada ilegal e proibida pelo Governo brasileiro que, com duras regras, só fomentava ainda mais a prática do contrabando, muito comum e facilitada em território de fronteira. Segundo Pesavento (1980), a partir da década de 1950 o sistema ferroviário entrou em decadência, poucas manutenções e investimentos até a completa extinção na década de 1980. Aos poucos as atividades portuárias perdem força e o sistema ferroviário é substituído pelas rodovias.

Quanto aos resquícios que ainda sobraram desse período histórico, as edificações remanescentes das estações férreas talvez sejam o de maior simbolismo. No caso de Jaguarão, a estação foi construída afastada da malha urbana consolidada, local de escassa infraestrutura urbana com poucos assentamentos. De acordo com o IPHAE (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO, 2002), a estação tem características da arquitetura campestre norte-americana com inspiração no Romantismo. Em 2011 a construção que estava abandonada foi restaurada e desde então abriga uma loja maçônica – segundo informações da prefeitura do município. Já a estação de Rio Branco, de estilo eclético, possui uma conexão mais efetiva com a malha urbana, porém em condição de abandono (Figura 5).

O histórico ferroviário não é construído apenas pelas características físicas, estruturais e econômicas, abrange também o imaginário, a memória e a vivência singular de muitos atores. Assim, para também incluir esta atmosfera afetiva, encontramos na literatura, na música e nas mídias audio visuais subsídios que versam sobre as dinâmicas invisíveis ou indizíveis da experiência ferroviária. O escritor jaguareense Aldyr Schlee, no livro “Uma terra só”, escreve a crônica



FIGURA 5 — Estação Ferroviária de Jaguarão (à direita) e de Rio Branco (à esquerda).

Fonte: Forneck (2021).

“Estação Rio Branco”, para descrever sobre o primeiro contato com o trem e também sobre a despedida:

Então um belo dia soube-se que o trem vinha, afinal. E correu gente de tudo que foi canto. Eram só os dois trilhos a perder de vista. A máquina vinha apitando e fumaceando de longe, chegou puxando dois vagões e ladeada por uma gauchada a cavalo em galope largo. Chegou se segurando para parar, rangendo os ferros, retinindo. E assoprando (SCHLEE, 1984, p.28).

Entretanto, os trens foram e vieram, as máquinas acabaram se tornando nada mais do que escuras e comportadas locomotivas sem importância [...]. Os carro-motores vão e vêm, agora, sem mistério e sem magia. Ninguém mais lhes volta os olhos, já não correm as crianças para vê-los passar. Estão gastos e sovados como os trilhos e os dormentes, como as pessoas e as coisas, como o tempo e a vida (SCHLEE, 1984, p.24).

Nestes pequenos fragmentos observa-se o movimento provocado pela chegada do trem, a curiosidade e o deslumbramento pela máquina a vapor. Algumas palavras e expressões correspondem à linguagem típica de fronteira, que mescla os idiomas e cria uma nova comunicação, como: “fumaceando”, “ladeada por uma gauchada”, “rangendo os ferros”. A crônica é mesclada por passado e presente, da dicotomia entre a chegada e a partida. Na segunda citação são nítidos o saudosismo e encantamento do conjunto ferroviário, que não se compara à substituição pelos automóveis.

No universo musical, o cantor e compositor, também jaguarenses, Alessandro Gonçalves, retrata em algumas canções sobre suas memórias de infância, histórias familiares e o sentimento de ser/estar na fronteira. Na música “Nos trilhos da Infância”, as lembranças da dinâmica ferroviária ganham protagonismo na paisagem de fronteira:

na velha estação de trem / no filme de cada dia
um adeus para quem ficava / e o sonho de quem partia
o tempo se fez distante / com ele os trens desta terra
que singravam os horizontes / por pampa, fronteira e serra
[...]

Vai uma saudade / vai uma saudade
vem outra lembrança / no velho trem se foi
no velho trem se foi / a minha infância
[...]

sonhos que hoje adormecem / na linha eterna dos trilhos
a história ficou na infância / que ainda encontro nos filhos
um dia eu parti também / no rumo de outra estação
deixei para trás as ruínas / silêncio pós solidão (GONÇALVES, 2017).

Alessandro retrata na melodia a saudade e a solidão deixada pelos rastros do trem na paisagem do pampa: “[...] a história ficou na infância” (marco temporal), “que ainda encontro nos filhos” (memória como herança), “sonhos que hoje adormecem” (pistas do esquecimento), “na linha eterna dos trilhos” (marco simbólico). A música é um instrumento potente para manter viva a memória e a história de uma paisagem, sendo que os resquícios ainda presentes podem ser ativadores das lembranças de um outro tempo.

Por fim, adicionamos um registro audiovisual muito interessante sobre este contexto ferroviário, divulgado em um canal no *YouTube* denominado “Casa Azpíroz” e administrado pelo jaguareense Jorge Passos. Este canal divulga eventos, movimentos artísticos, entrevistas e curiosidades sobre o patrimônio material e imaterial da fronteira Brasil-Uruguai. No clipe “Memória dos trens – Jaguarão e Rio Branco”, encontramos frames de vídeos em preto e branco no auge do funcionamento ferroviário, imagens externas e internas das viagens do trem binacional, além de alguns depoimentos singulares:

Da janela de nossa casa no Rio Branco acompanhava a chegada do carro a motor, aquela imensa sombra de ferro sob os arcos da Mauá. Era pouco depois do meio dia que soava o primeiro apito anunciando a partida. Relato de Jorge Passos (CASA AZPÍROZ, 2016).

Que nostalgia de mi padre maquinista, cuantas veces lo disfrutamos con mis hermanos de estas vías que fueron tapados por el pasto y esta puente tan descuidada. Relato de Míria Sosa (CASA AZPÍROZ, 2016).

Mas é uma época maravilhosa que a gente sente saudades e gostaria, inclusive, que voltasse né? Porque hoje em dia, turisticamente falando, seria incrível. Relato de Vicente Botti (CASA AZPÍROZ, 2016).

Son queridos recuerdos como eso tren que pasó en nuestras vidas. Mi abuelo, Casimiro Spilman, único guarda puente que existió, él solito cuidaba todo [...] Hasta que la dictadura robaron todos los postes de hierro que venían de Inglaterra[...] Relato de Leonardo Spilman (CASA AZPÍROZ, 2016).

Nos primeiros anos, em 1959, 1960, 1961, quem tracionava ainda o trem eram as marias-fumaças. E nós éramos asmáticos, eu e o Jorge [...] E a nossa

babá que nos cuidava dizia: 'Luizinho, Jorginho venham porque vem o trem'. Que era para nós respirar a fumaça, porque aquilo diziam que fazia bem porque abriam os brônquios (risadas). Relato de Luiz Passos (CASA AZPÍROZ, 2016).

A transcrição desses relatos, fiel ao vídeo em questão, reforça o hibridismo de fronteira na forma de se comunicar, uma mistura de português, espanhol e português. Registro potente das lembranças vivas no imaginário dos fronteiriços, brasileiros e uruguaios, que vivenciaram esta época. Novamente notamos os sentimentos de saudade, nostalgia e admiração. E, concomitantemente, partilham o sentimento de tristeza pelo cenário de abandono e descuido dos rastros, que através dos depoimentos, parecem ter iniciado logo no início da ditadura do Uruguai, por volta de 1973.

A relação das dinâmicas ferroviárias carrega um imaginário em comum, são sons (“soava o primeiro apito”), cheiros (“respirar a fumaça”) e visuais (“aquela imensa sombra de ferro”) que marcam a paisagem e a lembrança de determinado povo. Seja Alessandro na música, Aldyr na literatura, ou o relato dos moradores no vídeo, todos expressam os laços de afeto proporcionados pelo conjunto ferroviário. Mais do que a função de transporte e mobilidade, o trem pode ser lido como ponto de referência, aspecto comum a demais territórios que convivem com a presença, memória ou esquecimento desse elemento (TÂNGARI; LAMOUNIER, 2019). Referência pelo som, que alcança grandes distâncias indicando as horas do dia, também referência pela imagem imponente externa ao compor a paisagem urbana/rural, e pelas diversas imagens internas desenhando o movimento visto pela janela. A paisagem ferroviária é o símbolo de encontros e despedidas, das chegadas e partidas de inúmeras histórias de vida, arranjo de cenas felizes e tristes de uma paisagem de fronteira.

Os resultados desta investigação revelam que existe o desejo, por parte de alguns moradores, da preservação da memória ferroviária. Mas são desejos abafados e desconsiderados pelos órgãos públicos – responsáveis diretos na manutenção da infraestrutura urbana. Em 2011, como já mencionado, o conjunto histórico e paisagístico da cidade de Jaguarão foi tombado pelo IPHAN, inclusive há menção da importância da linha férrea. Contudo, na prática, as obras de restauração e requalificação se detiveram às arquiteturas do casario eclético no centro histórico. A arquitetura da estação férrea também foi restaurada, entretanto para um outro uso que nada corresponde ao resgate da história do trem. Fica nítido que o esquecimento não é unânime, por isso o alerta que acionamos diz respeito às instituições governamentais e mesmo à mobilização popular para que ainda tenhamos tempo de preservar a memória do lugar através de outro dispositivo – os rastros da paisagem.

MATERIAIS E MÉTODOS

A estratégia metodológica utilizada para a análise desta Paisagem do esquecimento está na fusão de dois estudos apresentados na disciplina “Arquitetura da Paisagem”: A definição dos Compartimentos e Unidades de Paisagem (SILVA;

MANETTI; TÂNGARI, 2013) e o estabelecimento de critérios de avaliação morfológica (TÂNGARI, 2014).

O termo Unidade de Paisagem já expressa em seu nome o entendimento de agrupamento por alguns aspectos em comum, no caso, determina um recorte territorial que apresenta homogeneidade em sua configuração. A origem deste método, vinculada ao campo da geografia, biologia e ecologia, obteve maior aplicabilidade nas investigações da Ecologia da Paisagem. De acordo com o ecologista norte-americano Richard Forman (1995), a Ecologia da Paisagem é a ciência que estuda as dinâmicas, funções e estruturas de regiões heterogêneas compostas por conjuntos interativos de ecossistemas. Uma das principais funções do método da Ecologia da Paisagem é mudar o foco de observação, saindo de uma perspectiva predominantemente humana, para se abrir a uma perspectiva ambiental que inclui a dinâmica de outras espécies (BOSCOLO; FERREIRA; LOPES, 2016). Esse tipo de abordagem retira o protagonismo das atividades e estruturas humanas para perceber a heterogeneidade de ecossistemas ambientais que coexistem em uma mesma paisagem.

Entretanto, concordamos com o pesquisador Silva (2013) quando acrescenta ao método das Unidades de Paisagem a camada da arquitetura e do urbanismo, quer dizer, se a origem do método tem como foco a dimensão espacial geográfica e funcional da ecologia, por outro, não adentra as diferentes dinâmicas e particularidades urbanas. Observa-se que são escalas de análise distintas, por isso nos interessa o método de Unidades de Paisagem que inclua as características urbanas, acrescentando os estudos de morfologia, parcelamento do solo, sistema de espaços livres, os processos de transformação da paisagem, dentre outros. O Projeto Orla (BRASIL, 2002) é um exemplo prático do uso e atualização deste método, que objetiva facilitar a construção de Planos de Gestão Integrada (PGI) para costas marítimas, estuarinas, fluviais e lacustres.

Dependendo da escala abordada, as Unidades de Paisagem podem ser subdivididas para melhor aprofundamento e estabelecimento de critérios de avaliação. E, em uma escala macro, a definição de Compartimentos da Paisagem auxilia na compreensão e abrangência das Unidades de Paisagem neles contidas. Na pesquisa de Silva, Manetti e Tângari (2013), os autores propõem uma leitura de similaridade de quatro elementos principais: “suporte físico, estrutura e padrão de drenagem, a cobertura vegetal e as características de ocupação” (idem, p. 63). Essa leitura foi aplicada para estudo da paisagem analisada a partir da linha férrea, no caso a Linha 7 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Os recortes no caso dos Compartimentos das Paisagens foram divididos considerando o relevo, bacias hidrográficas e recortes administrativos, a partir de cartografias em escala regional, enquanto as Unidades de Paisagem foram definidas por leitura cartográfica e levantamentos de campo, atentando para faixas de domínio, centralidades e dinâmicas regionais. A heterogeneidade de usos e ocupações ao longo da linha férrea observados neste trabalho elevam a discussão sobre as potencialidades e conflitos dessas paisagens, possibilitando

diálogo e futuras interferências mais coerentes com as realidades presentes no território, configuradas a partir da implantação dessa importante infraestrutura, com desdobramentos políticos, administrativos e culturais.

Para o artigo em tela, a escala escolhida é local, balizada pelo entorno imediato dos rastros da linha férrea de Jaguarão-Rio Branco. Desta forma, o Compartimento da Paisagem é único, delimitado pelos vestígios da linha de trem dentro destes municípios fronteiriços, avaliando os níveis e tipologias do esquecimento. Enquanto as Unidades de Paisagem foram definidas pela similaridade do uso, ocupação, apropriação, desenho urbano, características geográficas e o estado e a condição física dos rastros da linha ferroviária, obtidos mediante observação *in loco* (em percurso de deriva) no ano de 2018.

Vale ressaltar que o limite político territorial das cidades-países não foi levado em consideração como critério para a definição do Compartimento e suas Unidades de Paisagem. Entende-se que esta paisagem é um conjunto uníssono, no sentido de similaridade de topografia, bioma, clima, e até mesmo na intensificação das relações culturais, ainda que reconhecendo diferenças e particularidades. Esta escolha também pode ser reforçada pela continuidade e travessia do sistema ferroviário, não fazendo sentido restringir por uma linha política, que inclusive é “imaginária”.

O uso dessa estratégia permite um olhar crítico sobre os conflitos e contradições gerados pelas distintas relações entre o ambiente e a sociedade. E, para além da delimitação territorial, são propostos critérios de análise identificando tipos e padrões morfológicos relacionados às características observadas. Em pesquisa de pós-doutorado, Tângari (2014) estabelece quatro critérios de análise: (a) desenho da paisagem – perfil de ocupação; (b) estrutura morfológica – elementos de estruturação; (c) padrões culturais – produção do espaço e conflitos e (d) qualidade socioambiental – modelagem, riscos e potenciais. A autora do artigo antecipa que a elaboração destes critérios ainda é inicial e que seria interessante a replicação em outros estudos para validação ou não de sua aplicabilidade. O fato de ser uma análise aberta e propositiva potencializa a discussão e garante o constante aperfeiçoamento de técnicas e critérios, sendo compatível com o próprio processo contínuo de transformações da paisagem. Para esta Paisagem do Esquecimento além dos critérios de Tângari (2014), foi adicionado o componente de afetividade: o esquecimento.

Como materiais, foram utilizados imagens de satélite obtidas pelo Google Earth, trabalhos referenciais de análise histórica e morfológica sobre o território e fotografias do percurso caminhado ao longo da linha do trem. A pesquisa de campo foi realizada em 2018 dentro do projeto “Travessias na fronteira”, pelo grupo de pesquisa “Cidade+Contemporaneidade” da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, com financiamento da FAPERGS. A viagem contou com um coletivo de dezesseis viajantes, por isso as fotografias foram capturadas por distintos autores.

COMPARTIMENTAÇÃO DA PAISAGEM: O ESQUECIMENTO

Dentro da Compartimentação do Esquecimento foram definidas seis Unidades de Paisagem para as quais se analisaram as principais características com destaque aos rastros da linha e trilhos do trem. Como descrito anteriormente, os limites correspondem ao entorno imediato da antiga linha férrea, na escala do percurso do pedestre. No entanto, a Unidade de Paisagem que contempla a ponte internacional necessariamente inclui o curso do rio Yaguaron como um todo, pois o curso do rio não é passível de fragmentação, sendo um elemento estruturador do território. Além disso, a elevação da ponte permite grande alcance visual, justificando também a extensão dessa unidade.

O trajeto, de aproximadamente 7km, evidenciou diferentes usos, ocupações e relações dos rastros do trem com o núcleo urbano (narrativas do esquecimento), auxiliando no processo de delimitação. A *Figura 6* retrata a antiga linha férrea (linha amarela) e as seis Unidades de Paisagem diferenciadas por cores. Cada uma dessas Unidades conta com características comuns que justificam o agrupamento. A seguir a descrição e entendimento de cada unidade:

1) Periferia em Jaguarão:

A UN1 (Unidade 1) está localizada na zona periférica da cidade de Jaguarão, sedia a antiga estação ferroviária, atualmente loja maçônica. A malha urbana é fragmentada, possui edificações de uso industrial e poucas residências espaçadas, grande parte são espaços livres (EL). As vias locais são de saibro e não há calçamento.

Quanto aos antigos trilhos do trem, estão escondidos pela vegetação, quase imperceptíveis.

2) Interior das quadras – privativo:

A UN2, ainda na periferia de Jaguarão, possui um traçado urbano mais consolidado, com predomínio de uso residencial de/com população de renda baixa. É formada por vias locais (de saibro) com conexão para vias coletoras (asfaltadas com canteiro central).

Os trilhos do trem cortam as quadras de forma irregular, devido ao alinhamento curvo. Nesta unidade os trilhos foram apropriados pelos moradores de forma privativa, como calçada (aplicação de concreto) ou como inclusão dentro de quintais.

3) Canteiro central:

A UN3 está localizada no centro da cidade de Jaguarão, cujo traçado urbano é consolidado formado por via arterial com canteiro central. O uso é misto (residencial, comercial e serviços), sendo as moradias de/com população de renda médio-alta. Grande parte do casario eclético do entorno é tombado como patrimônio cultural.

A UN3 tem poucos vestígios dos trilhos do trem, pois foram soterrados pelo asfalto das vias e pela calçada do canteiro central intencionando o completo apagamento.

4) Área de inundação – travessia:

A UN4 contempla a maior área, pois inclui toda a extensão da ponte internacional (porção sobre o rio e terrestre) além do curso do rio Yaguaron.

FIGURA 6 – Compartimentação da Paisagem e a definição de seis Unidades de em Jaguarão e Rio Branco.

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).



Localização central e de conexão entre as cidades, porém no contexto da cidade de Rio Branco está à margem leste do núcleo urbano. Próximo a ponte elevada o uso é misto (residencial e comercial de *free-shops*), a maioria das residências são de ocupações irregulares de/com população de renda baixa. Esta área de cota mais baixa sofre intensamente com os impactos das inundações.

Quanto aos trilhos do trem, acompanham todo comprimento da ponte, são aparentes, porém descuidados e abandonados, incompletude de dormentes e em alguns trechos cobertos por vegetação rasteira.

5) Interior das quadras – público:

A UN5 na zona periférica de Rio Branco tem uso predominantemente residencial de/com população de renda médio-baixa.

Os trilhos cortam as quadras criando grandes vazios no interior. Contudo, diferente da UN2, os trilhos são mantidos como públicos sem a apropriação privada. O fundo dos lotes se vira para a linha dos trilhos que está em completo abandono, coberta por vegetação nativa.

6) Periferia em Rio Branco:

A UN6, à margem leste da malha urbana consolidada, é constituída por uso industrial e algumas residências com população de renda baixa. Dentro desta unidade se situa a antiga estação ferroviária de Rio Branco, além de outros galpões industriais abandonados.

Os trilhos seguem a mesma condição da UN5, encobertos por vegetação. Neste caso, próximo à estação, os trilhos são duplicados, o que confere maior largura e afastamento.

Na *Figura 7*, é possível observar pela imagem de satélite uma ampliação do recorte de cada Unidade de Paisagem, assim como fotografias que exemplificam as situações descritas.

A partir da descrição de cada Unidade, foi possível fazer uma análise tipológica quanto à ocupação dos vestígios da antiga linha férrea no tecido urbano. Na *Figura 8* a representação gráfica pretende sintetizar as diferenças e semelhanças capturadas nessas cidades-gêmeas. Observa-se que, nas bordas, periferias de ambas as cidades, a paisagem possui um desenho mais fragmentado com um tecido urbano ainda em consolidação, os espaços livres públicos se sobrepõem às áreas construídas. Ainda é possível perceber maior afastamento dos trilhos do trem da malha urbana, justificável por ser a região que abrange o antigo complexo ferroviário da estação, área de embarque/desembarque e carga/descarga. Acreditamos que essas Unidades (UN1 e UN6) possuem grande potencial para futuras intervenções e desenvolvimento, justamente por ser um dos eixos de expansão urbana. Um exemplo seria a criação de um parque linear que recuperasse a história do conjunto ferroviário.

No eixo central, cujo tecido está consolidado, é marcante a descontinuidade das quadras na malha urbana, promovida pelos trilhos do trem. Lugar onde as edificações estão mais próximas dos trilhos, com menor largura. Tal fato acarreta tanto vazios urbanos intra-lotes, áreas ociosas, como apropriações

FIGURA 7 – Imagem de satélite e fotografias das seis Unidades de Paisagem.

Fonte: Google Earth e fotografias do acervo Laburb, 2018.

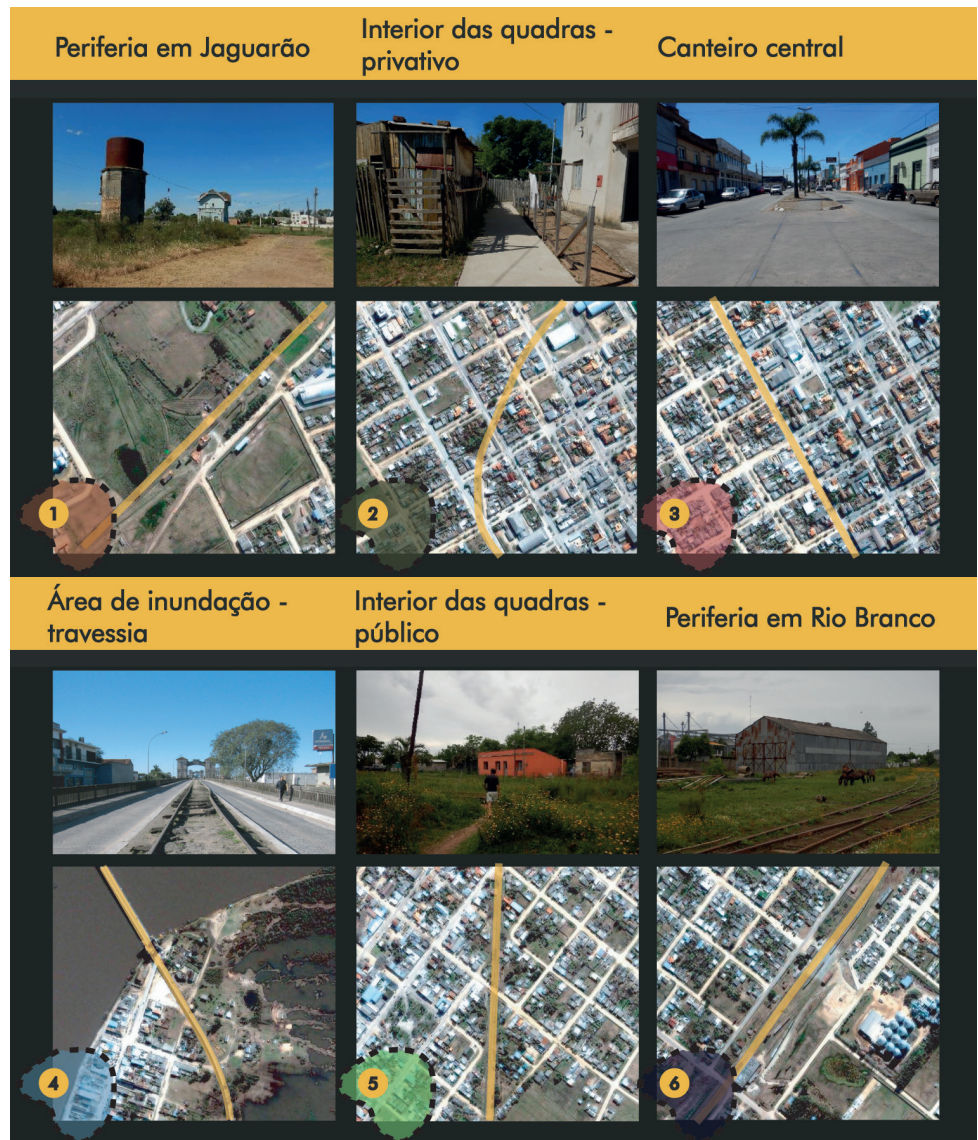


FIGURA 8 – Representação gráfica da relação tipológica do tecido urbano com a antiga linha férrea.

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).



privadas, transformando em calçadas e quintais de forma ilegal. Neste último caso há a perda da continuidade da linha férrea contribuindo para o apagamento de uma história coletiva.

Por fim, no eixo da ponte internacional, que inclui as Unidades 3 e 4, observa-se uma camuflagem até o apagamento completo dos rastros do trem. Na elevação da ponte há um desprendimento da malha urbana, no entanto, o eixo rodoviário de único e principal fluxo dilui o interesse pelos trilhos do trem, que são aparentes, porém sem nenhuma manutenção ou destaque, se tornam esquecidos. Na continuidade da ponte em Jaguarão os trilhos são soterrados pelo concreto, conferindo apagamento total dos vestígios da história. E, justamente na área de maior valor econômico e cercada por importante acervo patrimonial arquitetônico, o município opta por esconder parte da sua história.

O *Quadro 1* a seguir sintetiza os critérios de avaliação propostos para as seis Unidades de Paisagem. Lembrando que a definição desses critérios é baseada pelo trabalho de Tângari (2014), ao qual adicionamos o critério de afetividade e territorialidade e validando a aplicabilidade do método.

QUADRO 1 – Síntese dos critérios de avaliação das seis Unidades da Paisagem do esquecimento.

| Recortes Espaciais Ferrovia | Desenho da Paisagem Ocupação | Estrutura Morfológica Estruturação | Conflitos Sócio-ambientais Desempenho | Padrões de Ocupação Modelização | Afetividade e territorialidade Esquecimentos |
|---|---|--|---|--|---|
| Periferia em Jaguarão – BR | suave elevação da topografia; mancha espraiada. | tecido urbano em consolidação; grandes vazios. | fragmentação da paisagem; privatização da estação de Jaguarão; lixos e entulhos; abandono. | área industrial, poucas habitações (irregulares) sem infraestrutura adequada. | paisagem com traços rurais; trilhos engolidos pela vegetação; jovens que não conhecem a antiga estação devido o novo uso. |
| Interior das quadras – privativo | suave elevação da topografia; mancha horizontal e compacta. | traçado ortogonal interrompido; tecido urbano consolidado. | privatização dos vestígios ferroviários; habitações irregulares; descontinuidade do desenho urbano. | moradias de baixa renda; densidade de ocupação. | vigia e desconfiança dos moradores; apropriação dos trilhos como calçamento. |
| Canteiro central | planície; EL: vias, canteiro e quintais privados. | traçado ortogonal; tecido urbano consolidado; densidade urbana. | apagamento dos trilhos ferroviários por calçamento público. | preservação do casario eclético; densidade de edificações e fluxos; alta-média renda. | ausência, marcas do tempo nas edificações ecléticas e sepultamento da mobilidade ferroviária. |
| Área de inundação – travessia | área de banhado; delimitação pelo rio; praças na borda. | ponte elevada; muitos vazios urbanos; traçado urbano fragmentado. | área de inundação; moradias em vulnerabilidade social; impacto dos edifícios de <i>free-shop</i> . | contrabando pelo rio; ocupação de ciganos; contraste entre <i>free-shop</i> e moradias de baixa renda. | fluxo predominante de automóveis; sensação de estreitamento e medo na travessia; linda paisagem natural em contraste com a desigualdade social. |
| Interior das quadras – público | planície; mancha horizontal dispersa nas quadras. | traçado ortogonal interrompido; tecido urbano em consolidação; vazios urbanos intra-lotes. | descontinuidade do desenho urbano; áreas ociosas; cobertura vegetal sem manutenção. | moradias de baixa renda que tem o fundo do lote cortado pelos trilhos. | demarcação de novos caminhos cortando os trilhos, marcados pelos moradores. |
| Periferia em Rio Branco – UY | planície; mancha espraiada horizontal. | traçado ortogonal; tecido urbano em consolidação; extensos vazios urbanos. | abandono; crescimento urbano desassistido; moradias irregulares. | galpões e estação abandonados; silos da indústria de arroz; cavalos; novos caminhos de pedestres. | traços de paisagem rural e agrícola, presença de cavalos; marcas do tempo na ferrugem dos galpões. |

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

CONCLUSÃO: DESDOBRAMENTOS

Ao retomar os questionamentos iniciais deste artigo sobre a identificação e a representação dos processos de ocupação e seus impactos na paisagem ferroviária das cidades fronteiriças de Jaguarão-Rio Branco, concluímos que a metodologia de análise e os critérios de avaliação da paisagem conseguiram alcançar o estudo da diversidade e multiplicidade deste território. A comparimentação em Unidades de Paisagem possibilita não só compreender o que existe, mas definir os padrões de ocupação e apropriação em sua singularidade, constituindo importante material para futuras intervenções de planejamento ou na criação de políticas públicas, correspondentes à lente do campo da arquitetura e urbanismo.

A análise em escala local tem a vantagem de permitir um mergulho intenso no território, conseqüentemente, em sua realidade cotidiana. No entanto, para trabalhos futuros é necessário a complementação de uma análise multiescalar, entendendo também as macros dinâmicas observadas. Vale ressaltar que as limitações impostas no período de investigação, referentes à COVID-19, não inviabilizaram a coleta de dados e informações sobre a opinião dos moradores acerca do imaginário ferroviário, tendo sido apreendidas por outros recursos, como a literatura, a música e a mídia audiovisual.

O rastro do antigo conjunto ferroviário foi o protagonista na definição das Unidades de Paisagem, possibilitando a compreensão dos conflitos de ordem ambiental e urbana. Recorremos novamente às contribuições de Ricoeur (2007, p. 429) para o entendimento da potencialidade do rastro: “[...] para pensar o rastro, é preciso pensá-lo, simultaneamente, como efeito presente e signo de sua causa ausente. Ora, no rastro material não há alteridade, não há ausência. Nele, tudo é positividade e presença”. Entendemos que, mesmo em um cenário de abandono, das intervenções urbanas de apagamento como uma ameaça ou negação da história, há nitidamente a resistência de uma narrativa que ainda se faz presente. Narrativa silenciosa, mas que possibilitou e fomentou esta escrita, muito motivada pela curiosidade da condição de esquecimento de um fragmento de paisagem de fronteira.

A pesquisa ainda tangencia as nuances de ocupação e resignificação quanto ao simbolismo dos rastros. Atitudes como da UN2 de tornar os trilhos do trem como um passeio privativo fere o propósito de continuidade histórica, mas, ao mesmo tempo, denuncia a precariedade de um desenho urbano em consolidação, que se reinventa na necessidade. Acreditamos que a intervenção da UN3, de soterrar os trilhos no canteiro central em uma zona com boa infraestrutura urbana, seja mais danosa por ter condições de manutenção e planejamento de alternativas mais inclusivas, principalmente respeitando e colaborando com o entorno patrimonial.

A aplicação deste método apresenta uma outra forma de apreensão e discussão de paisagens complexas. A análise das Unidades de Paisagem, ao considerar não só os fatores geobiofísicos, mas também as dinâmicas regionais

de uso e ocupação do solo imbricadas por fatores históricos, sociais, econômicos, culturais, políticos, garante o aprofundamento sobre as potencialidades e conflitos territoriais. Cientes do nosso olhar estrangeiro e atraídos especialmente por uma das camadas que compõem essa paisagem-palimpsesto, concluímos que esta pesquisa é somente o desatar de um nó que compõe uma rede infinita de outros nós.

A “Paisagem do esquecimento na fronteira” é um convite para todos os tipos de leitores, de acadêmicos, profissionais a comunidade civil. Mas, em particular, um chamado para os moradores e gestores que convivem em um território tão plural e diverso como o da fronteira, para que reivindiquem pela manutenção dos rastros da sua paisagem e memórias cotidianas, que contribuem para valorizar a memória do lugar e não pelo seu esquecimento. Assim como a literatura, a música e o vídeo eternizam histórias e narrativas, esta publicação é um manifesto que avalia a situação dos rastros na morfologia da cidade.

AGRADECIMENTOS

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (Processo nº Edital 02/2017 – PqG nº17/2551-0001168-6), Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Processo nº 88887.686326/2022-00 e Processo PNPd 88887.336615/2019-00), à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Processo E-26/201.107/2021) e ao CNPq (Processo Bolsa PQ-315.121/2021-0).

NOTA

1. O termo cidade-gêmea foi cunhado pelo Ministério de Integração Internacional e diz respeito às cidades que compartilham a linha política internacional e promovem integração cultural e econômica, sendo conurbadas ou não.

REFERENCIAS

- BESSE, J. M. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: UERJ, 2014.
- BOSCOLO, D.; FERREIRA, P. A.; LOPES, L. E. Da matriz à matiz: em busca de uma abordagem funcional na Ecologia de Paisagens. *Filosofia e História da Biologia*, v. 11, n. 2, p. 157-187, 2016.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Projeto Orla: manual de gestão*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2002.
- CASA AZPIROZ. Memória dos Trens: Jaguarão e Rio Branco. Disponível no canal Casa Azpiroz. [S.l.]: YouTube, 21 dez. 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pl9IDhxlNc>. Acesso em: 14 set. 2022.
- COSTA, L. C. N. *Turismo e Paisagem Cultura: para pensar o transfronteiriço*. 2011. Dissertação (Mestrado em Turismo) – Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2011.
- DETONI, L. P.; POLIDORI, M. C.; PERES, O. M. Zoneamento ambiental urbano em Jaguarão – RS. *Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes*, v. 3, n. 6, p. 23-33, 2015.
- FORMAN, R. *Land Mosaics: the Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

- FORNECK, V. *Abandono de Estações Férreas: Cartografia sensível na fronteira Brasil-Uruguay*. 2021. 343f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.
- FUÃO, F. F. O que é uma borda? *Blog Fernando Fuão Ensaios e livros*, Porto Alegre, 8 set. 2019. Disponível em: <https://fernandofuao.blogspot.com/2019/09/o-que-e-uma-borda-fernando-fuao-uma.html>. Acesso em: 18 jul. 2021.
- GONÇALVES, A. *Nos trilhos da Infância*. Jaguarão: Studio Jaguar, 2017. Disponível em: <https://open.spotify.com/album/17lofElBxm0l6jklNtlDUY>. Acesso em: 3 maio 2022.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Brasileiro de 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA URUGUAY. *Censos poblacionales 2004-2011*. Uruguay: INE, 2011. Disponível em: <https://www.ine.gub.uy/censos-2011>. Acesso em: 3 maio 2022.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul. *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul*. Inventário das Estações: 1874 -1959. In: [pesquisadoras CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia]. Porto Alegre: Pallotti, 2002.
- LATOURET, B. *Où atterrir? Comments'orienter en politique*. La Découverte: Paris, 2017.
- MACEDO, S. S. *Quadro do paisagismo no Brasil*. São Paulo: Quapá, 1999.
- MACHADO, L. O. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECKER, T. M. et al. (org.). *Fronteiras e Espaço Global*. Porto Alegre: AGB-Seção Porto Alegre, 1998.
- MARTINS, R. D. A Construção do Espaço no Sul do Brasil. De Fronteira ao Mercosul: O caso de Jaguarão. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, n. 69, 2000. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-54.htm>. Acesso em: 7 dez. 2018.
- MEINIG, D. W. O olho que observa: dez versões da mesma cena. *Espaço e Cultura*, n. 13, p. 35-46, 2002.
- MEINIG, D. W.; JACKSON, J. B. *The interpretation of ordinary landscapes: geographical essays*. Oxford: University Press, 1979.
- MIRANDA, W. M. *Arquitetura e urbanismo na fronteira Brasil/Uruguai: o espaço comercial construído em Jaguarão/ Rio Branco (1800-1940)*. Tese (Doutorado em Integração Regional) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2002.
- NAME, L. O conceito de paisagem na geografia e sua relação com o conceito de cultura. *GeoTextos*, v. 6, n. 2, p. 163-186, 2010.
- PASSOS, E.; KASTRUP, V.; TEDESCO, S. *Pistas do Método da Cartografia: a experiência da pesquisa e o plano comum*. Porto Alegre: Editora Sulina, 2014.
- PESAVENTO, S. J. *República Velha Gaúcha: charqueadas, frigoríficos e criadores*. Porto Alegre: Movimento, 1980.
- PUCCI, A. S. *O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguai*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2010.
- RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- RICOEUR, P. *A memória, a história e o esquecimento*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2007.
- ROSSI, P. *O passado, a memória, o esquecimento: seis ensaios da história das ideias*. São Paulo: Editora UNESP, 2010.
- SCHLEE, A. G. *Uma terra só*. São Paulo: Melhoramentos, 1984.
- SCHLEE, M. B. et al. Sistemas de espaços livres nas cidades brasileiras: um debate conceitual. *Paisagem Ambiente*, n. 26, p. 225-247, 2009.


SILVA, J. M. P. As unidades de paisagem como método de análise da forma urbana: reflexões sobre sua incorporação pelo campo disciplinar da arquitetura e urbanismo. *Cadernos Proarq*, n. 20, p. 71-93, 2013.

SILVA, J. M. P.; MANETTI, C.; TANGARI, V.R. Compartimentos e unidades de paisagem: método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea. *Paisagem e Ambiente*, v. 31, p. 61-80, 2013.


TANGARI, V. R. Critérios de análise aplicados aos espaços livres, à forma e à paisagem urbana: escalas, temporalidades e tipos morfológicos. *Anais do Colóquio QUAPASEL*. São Paulo: FAUUSP, 2014.

TÂNGARI, V. R.; LAMOUNIER, A. A. *Território e paisagens ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais*. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROARQ, 2019.


LORENA MAIA RESENDE

 0000-0001-9017-1097 | Universidade Federal do Rio de Janeiro | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura | Rio de Janeiro, RJ, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: L. M. RESENDE | E-mail:lorena.resende@fau.ufrj.br

VERA REGINA TÂNGARI

 0000-0003-4608-7909 | Universidade Federal do Rio de Janeiro | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura | Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER

 0000-0002-6037-9441 | Universidade Federal Fluminense | Escola de Arquitetura e Urbanismo | Departamento de urbanismo | Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

COLABORADORES

L. M. RESENDE realizou a busca por fontes bibliográficas e documentais, produziu os mapas e figuras e estruturou a argumentação conforme as orientações de V. R. TÂNGARI e A. A. LAMOUNIER que por meio de encontros e discussões, sugeriram adaptações nos recortes propostos; contribuíram também na indicação de bibliografias sensíveis da paisagem, extrapolando o campo da arquitetura para explorar a arte, música e cinema e amarrações discursivas para o texto; todos autores colaboraram com a escrita e/ou revisão do texto.

COMO CITAR ESTE ARTIGO/HOW TO CITE THIS ARTICLE

RESENDE, L. M.; TÂNGARI, V. R.; LAMOUNIER, A. A. Paisagem do esquecimento na fronteira: esse trem (não) deixa rastro. *Oculum Ensaios*, v. 20, e235833, 2023. Doi: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v20e2023a5833>

RECEBIDO EM

24/5/2022

VERSÃO FINAL EM

10/2/2023

APROVADO EM

1/3/2023

EDITOR RESPONSÁVEL

Renata Baesso