

# O MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO RS: UMA “ESTAÇÃO” DE MEMÓRIA NO CAMINHO DO TEMPO

**Adriana Konrad<sup>1</sup>**

**Emerson Ranieri Santos Kuhn<sup>2</sup>**

**Luiz Antonio Gloger Maroneze<sup>3</sup>**

## **RESUMO**

Este artigo objetiva apresentar o histórico e a composição do acervo e do espaço onde funcionou a primeira estação de trem implantada no Rio Grande do Sul, localizada na região do Vale do Rio dos Sinos, precisamente na cidade de São Leopoldo. Sendo que tal lugar, desde a década de 1980, tornou-se o Centro de Preservação da História da Ferrovia – Museu do Trem, local de memória e preservação histórica. A metodologia utilizada para essa pesquisa, além do levantamento bibliográfico, configurou-se em análise de conteúdo do acervo e entrevista com a mediadora do museu.

## **PALAVRAS-CHAVE**

Estação Férrea. Patrimônio. São Leopoldo. Museu do Trem. Acervo.

## **ABSTRACT**

This article aims to present the history and composition of the collection and the space where the first train station located in Rio Grande do Sul, located in the Vale do Rio dos Sinos region, precisely in the city of São Leopoldo, operated. Since such a place, since the 1980s, it has become the Center of Preservation of the History of the Railway - Museum of the Train, place of memory and historical preservation. The methodology used for this research, besides the bibliographical survey, is configured in content analysis of the collection and interview with the mediator of the museum.

## **KEYWORDS**

Railway Station. Patrimony. Sao Leopoldo. Train Museum. Collection.

<sup>1</sup> Graduada em História pela Universidade Feevale. E-mail: adrianinha.konrad@gmail.com

<sup>2</sup> Mestrando em Processos e Manifestações Culturais pela Universidade Feevale. E-mail: emergattuso@hotmail.com

<sup>3</sup> Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Professor adjunto e pesquisador da Universidade Feevale. E-mail: luizmaroneze@feevale.br

## Introdução

O artigo apresenta o acervo mantido no espaço da primeira estação férrea do Rio Grande do Sul, localizada na cidade de São Leopoldo. Atualmente, esse espaço configura-se como Centro de Preservação da História da Ferrovia – Museu do Trem<sup>4</sup>.

Considera-se importante apresentar o acervo local, devido ao dele possuir símbolos do patrimônio e da memória de uma importante etapa histórica da região. Já que a implementação da Viação Férrea no Vale do Rio dos Sinos, no século XIX, alavancou o desenvolvimento da região, parte importante da economia do Estado.

Os objetivos desse artigo são conhecer e apresentar o histórico e a composição do acervo do Museu do Trem, implantado no espaço onde foi estabelecida a primeira estação de trem no Rio Grande do Sul. Analisando a configuração desse acervo, ligado a história do progresso regional, aborda-se a importância e o valor memorialístico e museológico dos espaços e objetos que compõem o Centro de Preservação da História da Ferrovia neste museu.

A metodologia utilizada para a realização deste artigo apresenta três processos básicos: pesquisa bibliográfica; análise de conteúdo do acervo; entrevista projetiva com a mediadora do museu.

A pesquisa bibliográfica foi efetuada a partir de fontes como livros, artigos, documentos e site oficial. Tem-se como mote a temática sobre a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a estação do trem de São Leopoldo e as descrições sobre os objetos destacados a partir do acervo.

O “Museu do Trem” possui um grande acervo de objetos, documentos e fotografias. A presente pesquisa focou-se nas peças ligadas a preservação da memória da estação. Para identificar quais objetos, presentes no acervo local, destacavam-se por sua funcionalidade ou representação histórica utilizou-se a metodologia da análise de conteúdo.

A metodologia da análise de conteúdo, de acordo com Moraes (1999), é utilizada para descrever e interpretar toda a sorte de documentos, textos e objetos. Podendo apresentar concepções mais profundas sobre o ordenamento e significado do acervo analisado.

Nessa perspectiva, Moraes (1999) enfatiza que a mensagem advinda do objeto de estudo é simbólica, tendo que se considerar o contexto de apresentação do acervo. A interpretação da utilidade e a representatividade do patrimônio estão condicionadas a organização e disposição dos objetos a partir da mensagem proposta. Nesse sentido a análise de conteúdo auxilia na decodificação das funcionalidades e representações do acervo, perante o intuito da preservação da memória.

Tomou-se o conjunto como um todo, porém a partir de observações e pesquisas, criou-se uma unidade de conteúdo englobando os objetos com maior relevância para a narrativa patrimonialística. Passando então a descrevê-los e analisá-los conforme os objetivos propostos pelo artigo, na busca do patrimônio como local de memória e preservação históricas.

A seleção dos objetos foi configurada pela importância deles como portadores de elementos históricos da ferrovia e por indicação da mediadora do museu. Essas indicações ocorreram a partir de uma entrevista e uma visita guiada pelo espaço, bem como observações no local durante o mês de outubro de 2012.

A entrevista com a mediadora configurou-se como uma entrevista projetiva, a qual Minayo (1993) explica através de estudos de Honnigmann (1954),

<sup>4</sup> Localiza-se na Rua Lindolfo Collor, s/nº, Praça Mauá, bairro Centro da cidade de São Leopoldo/RS.

como um processo centrado em recursos visuais, onde o entrevistador pode mostrar e questionar o entrevistado através de objetos. Essa técnica permite a construções de narrativas aprofundando informações sobre determinados grupos ou locais.

A entrevista em conjunto com o passeio guiado e as observações, proporcionaram um panorama geral do patrimônio presente no local. De acordo com John (2012), o patrimônio histórico e cultural, pode ser constituído por bens materiais ou imateriais, permeados por discursos e valores simbólicos que representem determinada memória, criando narrativas e percepções de um momento histórico constituído ao longo do tempo.

Dessa forma, o acervo local e o museu atuam como um lugar de memória ao mesmo e espaço de pesquisa. Trata-se de um patrimônio histórico reconhecido pela coletividade e pelo Estado, fortalecido pelo fato de ter sido a primeira estação de trem do Rio Grande do Sul. Marco de um importante processo de desenvolvimento econômico e social, visto ter sido a expansão ferroviária a responsável pela infraestrutura de transportes no Estado.

Os locais de memória, segundo Nora (1993), fundamentam aspectos da identidade individual e coletiva, a partir da valorização do espaço e de sua interpretação histórica. Então o “Museu do Trem”, transforma-se em um local de memória por ser detentor de uma carga simbólica que representa uma etapa histórica significativa para a região do Vale do Rio do Sinos e a Viação Férrea do Estado.

Entretanto, como se sabe a manutenção destes espaços só é possível através de um “processo dinâmico da própria rememoração do passado histórico” (DIEHL, 2002: 112). Com isso, o local e o acervo estudado funcionam como ponte entre o presente e o passado, trazendo narrativas de um “real” acontecido, fundamentando aspectos da identidade local, a partir das memórias despertadas nesse âmbito detentor do patrimônio.

A memória despertada pelo local e o acervo presentes, de acordo com Diehl (2002), é constituída por um saber, formando tradições e canais de comunicação entre diferentes passagens temporais. Isso difere-se da lembrança, pois essa é formada por rastros e restos de discursos. A memória torna-se, então, fator de identidade e valorização de uma determinada cultura local, uma vez que, de acordo com John (2012), estes “lugares de memória” representam um patrimônio cultural projetado e atrelado a um passado que ecoa no presente, reforçando aspectos identitários do lugar.

Mas, como desenvolveu-se e qual a importância da viação férrea no Vale dos Sinos, para que um local como o Museu do Trem seja o detentor de um patrimônio, capaz de reafirmar traços identitários e transformar-se em um local de memória?

**O transporte ferroviário: O advento da estrada de ferro no Brasil e no Rio Grande do Sul**

No Brasil, de acordo com Engelman (2007), os processos ferroviários iniciais ocorreram em 31 de outubro de 1835, quando as primeiras providências governamentais foram tomadas, pelo Padre Diogo Antônio Feijó, Regente do Império. As medidas consolidaram-se através do decreto 101, referendado pelo ministro Antônio Paulino Limpo de Abreu, onde autorizou-se o projeto para a construção de estradas de ferro no país. Pretendia-se a ligação do Rio de Janeiro com as capitais das Províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul.

É interessante destacar que:

Historiadores admitem que o advento da tração mecânica para rebocar veículos sobre trilhos de ferro, teve a sua ori-

gem histórica, em 1747, a partir de descobertas do uso de energia a vapor que encontrou nas locomotivas pioneiras o seu melhor suporte tecnológico, tendo Richard Trevithick como o pioneiro de tal modelo (AMARAL, 1970: 5).

Ainda nessa mesma direção, segundo Ayestarán et al. (s.d), o transporte sob trilhos e com tração a vapor foi um sucesso que expandiu-se por inúmeras partes do globo, acelerando a industrialização e modernização de várias regiões.

No Rio Grande do Sul o marco primordial da história ferroviária é estabelecido, por Ayestarán et al. (s.d), no ano de 1866. Neste momento aconteceram muitos debates na Assembleia Provincial sobre o potencial da zona de colonização alemã, localizada no vale médio do Rio dos Sinos.

Moehlecke (2004) postula que, as discussões abordavam a questão dos transportes, principalmente à ligação desta zona, considerada como Celeiro e embrião industrial da Província, com a capital Porto Alegre. Em meio às discussões políticas para a ligação das regiões, surgiu a proposta de construção de uma estrada de ferro, o que dividiu as opiniões dos parlamentares. Um grupo era contra esta ideia, argumentando que o transporte fluvial pelo Rio dos Sinos era suficiente. Porém, o rio apresentava trechos estreitos e curso sinuoso, em cujo leito, caíam galhos de árvores, que acompanhavam a corrente, dificultando a navegação – por este motivo então, é designado rio “dos Sinos/ sinuoso”.

Além disso, segundo Moehlecke (2004), os passageiros dos barcos temiam o ataque de animais de grande porte, especialmente “tigres” e jacarés, que habitavam as margens do rio. Esses argumentos fortaleceram a proposta de construção de uma ferrovia, a qual viria a se constituir em um empreendimento destinado a ligar Porto Alegre a São Leopoldo, com um serviço de trens, rápido, seguro e econômico.

Em 10 de janeiro de 1867, de acordo com Cardoso e Zamin (2002), é criada a Lei Provincial nº 599, que autorizou a criação de uma estrada de ferro, com o percurso de Porto Alegre até as proximidades de *Hamburg Berg*, 2º Distrito do município de São Leopoldo na época. É importante destacar que, quase dois anos depois, em 30 de julho de 1869, foi assinado o contrato com o inglês John Mac Ginity, que concedia à sua empresa, o direito de construção e exploração da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul. Ainda,

Em 1870, foi incorporada na Inglaterra, a empresa “The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited” (Companhia Limitada da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo), tendo autorização do império para funcionar no Brasil a partir de 23 de novembro de 1871, através da lei nº 4830 (CARDOSO; ZAMIN, 2002: s.p.).

Cardoso e Zamin (2002), afirmam que três dias após a assinatura do contrato, em 26 de novembro de 1871, no município de São Leopoldo, iniciaram-se os trabalhos de construção da via férrea. Lançou-se a pedra fundamental do prédio da estação com a presença de várias autoridades. Para este acontecimento, foi confeccionada uma pá de prata, cujo cabo foi montado com diferentes tipos de madeira nativas da região. Sendo que,

A Estação Ferroviária de São Leopoldo foi a primeira a ser construída no Rio Grande do Sul, iniciada em 26 de novembro de 1871, e foi inaugurada em 14 de abril de 1874. Esta estação faz parte da primeira estrada de ferro que, partindo de Porto Alegre, passava por São Leopoldo e alcançava Novo Hamburgo (CARDOSO; ZAMIN, 2002: s.p.).

Em seguida apresenta-se o histórico da Estação Férrea de São Leopoldo/RS, hoje Museu do Trem, a apresentando o acervo de acordo com a unidade de conteúdo criada, a partir das observações, entrevista e visita guiada, em outubro de 2012.

### **Pelos trilhos da história: Conhecendo o histórico e o acervo do Museu do Trem de São Leopoldo/RS**

O histórico e o acervo são apresentados de acordo com a entrevista realizada com a mediadora do espaço Ana Paula Pinto Viegas<sup>5</sup>. Destaca-se, inicialmente, que a ferrovia, ligando São Leopoldo a Porto Alegre deu-se principalmente como solução para o aumento do comércio, relacionado a agricultura e ao embrião de uma indústria presente no 2º Distrito do município.

A estrada de ferro veio a ser uma solução de transporte diferente para a escoamento da produção agrícola da região até Porto Alegre, antes os alimentos eram transportados por barcos ou carros de boi. Porém a primeira opção era cara e dependia de condições naturais para a realização, esse fator fazia com que a demanda necessária não fosse atingida. Já o transporte por carros de bois poderia danificar os produtos, além de ser uma opção lenta e desajustada para a devida manutenção dos produtos.

Decorrente do problema com os meios de transporte, Viegas (2012) aponta que, a cidade de São Leopoldo, era considerada o Celeiro do Rio Grande do Sul – já que transportava muitos produtos agrícolas como grãos, arroz e mandioca. Sendo que, o transporte ferroviário surgiu como solução aos problemas fluviais de escoamento da produção. O trem era uma solução com baixo custo para a época, além de ser, conforme Berman (1986), um dos indicadores de modernidade e industrialização do período.

De acordo com Viegas (2012), nesta época São Leopoldo não tinha Prefeitura, e, portanto, não dispunha de verba municipal para investir nas construções de uma estrada de ferro, estações e toda a aparelhagem que uma linha de trem necessitava. Assim sendo, foi aberta uma concessão, na qual empresas privadas se candidataram, disponibilizando-se a construir o necessário para a linha férrea ser efetivada. Logo, pode-se dizer que, foi realizado um tipo de licitação/pregão, na qual essas empresas concorriam, e então, uma delas ficaria responsável pela obra. Como contrapartida a empresa vencedora nesse processo licitatório ficaria isenta de impostos, por certo período, podendo ficar com o lucro da venda das passagens.

Segundo o Guia do Museu (s.d), a empresa que ganhou a concessão pertencia ao inglês John Mac Ginity. Transformando-se no responsável pela construção e administração da estação de São Leopoldo. Cabe destacar que durante os séculos XIX e XX, de acordo com Berman (1986), a industrialização e os modelos de urbanização fizeram com que capitais de investimento, sobretudo europeus, fossem investidos em outras localidades, como é o caso do estabelecimento dessa linha ferroviária.

Viegas (2012) infere que o prédio da estação não foi produzido no Rio Grande do Sul, mas, sim na Inglaterra, ele utilizou-se da tecnologia pré-montada, sem pregos e parafusos, sendo enviado para São Leopoldo, somente para ser montado. A parte exterior do prédio era – e é – revestida de zinco, pois temia-se que acontecesse ataques como nos Estados Unidos. A empresa imaginava que quando a estrada de ferro fosse finalizada, poderiam ocorrer ataques indí-

5 Graduada em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS).

genas com flechas incendiárias, o que queimaria toda a estrutura de madeira. No entanto, esse pensamento não correspondia a realidade cultural indígena da região, pois os nativos do Rio Grande do Sul não tinham o costume de usar o fogo, utilizavam somente o arco e flecha. Como os ingleses não haviam levantado essa informação fizeram o revestimento do zinco. A figura 1 ilustra o prédio da estação férrea de São Leopoldo, atualmente, porém o mesmo mantém os traços originais.

Inicialmente a linha férrea ligava inicialmente São Leopoldo a Porto Alegre, porém, segundo Selbach (2006), em 1876 estendeu-se até o 2º Distrito, atual município de Novo Hamburgo, sendo logo após, ampliada até o município de Taquara. Atualmente o metrô liga Porto Alegre a Novo Hamburgo, recriando perspectivas do início das estradas de ferro no Estado.

**Figura 1: Foto da fachada do Museu do Trem de São Leopoldo/RS.**



Fonte: Arquivo pessoal de Adriana Konrad.

Conforme painéis expostos no Museu, o percurso férreo estabelecia conexão entre a capital e São Leopoldo, exibindo a extensão de 33.756 metros, tendo as seguintes estações (ou paradas): Porto Alegre, Navegantes, Gravataí (depois Augusto Pestana), Canoas, Sapucaia e São Leopoldo, após chegando a Novo Hamburgo em 1876 e a Taquara no início do século XX.

Atendendo a conveniência de se prolongar a estrada de ferro até Taquara, o governo estadual através do decreto nº 262, de 18 de dezembro de 1899, concedeu a João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre, o direito à construção, uso e gozo de um “Tramway a vapor”, entre Novo Hamburgo e Taquara. Com 45 km de extensão, em 15 de agosto de 1903, a linha férrea foi inaugurada com uma viagem de Porto Alegre à Taquara (ENGELMANN, 2007: s.p.).

Devido a investimentos estruturais realizados no país a partir dos governos pós-1930, o setor rodoviário enfraqueceu o ferroviário, proporcionando um efeito cascata de desligamento das linhas férreas no país. Conforme Engelmann (2007: s.p.) “A estação de São Leopoldo foi à última da linha original a ser desativada em 1980 com o transporte de passageiros”.

De acordo com o Guia do Museu (s.d), a implantação de modernas rodovias e o advento dos automóveis, caminhões e ônibus, proporcionaram o declínio da ferrovia. Os caminhões causaram uma revolução, porque permitiam escoar fácil e rapidamente a produção com menos pessoas envolvidas no processo.

De acordo com Viegas (2012), a estação férrea gerava muitos empregos, uma vez que haviam vários cargos a serem exercidos, tais como: chefe de estação, auxiliar de estação, maquinista, foguista, guarda chaves, telégrafos, dentre outros. Quem trabalhava em uma estação férrea, exibia orgulho por sua função, logo ser ferroviário definia um *status* naquela sociedade.

Além de ser a primeira do Estado, a Estação de Trem de São Leopoldo possui outro diferencial a ser destacado, pois haviam apenas duas estações idênticas importadas da Inglaterra e montadas no Brasil em 1874 pela companhia inglesa e construtora da linha, a Estação de São Leopoldo e a de Porto Alegre. Vale destacar que a empresa que realizou a implantação foi a primeira do ramo no Rio Grande do Sul, denominada *Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited*.

Somente a estação de São Leopoldo ainda existe, reconstruída de acordo com o levantamento fotográfico, abrigando o Museu do Trem. A Estação é de pequeno porte e pré-fabricada. Seu material/ técnica construtiva é madeira (estrutura e ornamentos) e zinco (revestimento das paredes) (CARDOSO; ZAMIN, 2002: s.p.).

Conforme os painéis expostos no museu, à estação de São Leopoldo foi desativada na década de 1980, porém, mesmo antes de isso ocorrer, a Estação passou a abrigar o Museu do Trem criado em 1976 a partir de um convênio entre Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A) e o Museu Municipal Visconde de São Leopoldo. Destaca-se nesse processo a participação de Henrique Prieto, Germano Oscar Moehlecke e Telmo Lauro Müller.

Viegas (2012) lembra ainda que, existiram duas estações secundárias localizadas na cidade de São Leopoldo, sendo elas: Engenheiro Manoel Barreto Viana e Rio dos Sinos (Neustadt) as quais pouco ou quase nada de registro existem.

Finalizado o panorama histórico da instauração e fechamento da Estação de Trem de São Leopoldo, bem como sua passagem à Centro de Preservação da História da Ferrovia – Museu do Trem. Aborda-se a composição do acervo, a partir da unidade de conteúdo relevante ao Patrimônio como local de memória.

### **Apresentação do acervo e do local, do Patrimônio à Memória**

No museu encontra-se um riquíssimo acervo pertencente à estação, dividido em quatro setores, sendo eles: **museológico/tridimensional; documental; audiovisual e fotográfico; bibliográfico.** A análise de conteúdo teve como foco o acervo museológico/tridimensional que fica exposto dentro da estação, contando também com vagões presentes no pátio do museu.

Internamente o prédio da antiga estação férrea apresenta um único salão, que serve como sala de exposições para o acervo do Museu do Trem. A estação, segundo Cardoso e Zamin (2002), era de pequeno porte e pré-fabrica-

da, tendo como material básico a madeira (na estrutura e ornamentos) e o zinco (no revestimento das paredes). A cobertura do prédio era de múltiplas águas, com inclinação média, possuindo telhas planas de ardósia que, desapareceram durante a época da restauração. De acordo com Viegas (2012), a única telha original encontrada serviu como modelo para peças de cimento amianto, fabricadas especialmente para prédios. As esquadrias eram em madeira com verga reta. Os detalhes em lambrequins de madeira (mogno) e paredes externas revestidas de zinco, o prédio principal mede aproximadamente 142 m<sup>2</sup>. Durante o século XX, foram feitos anexos que descaracterizam o prédio original, tais construções deram-se a partir de material reutilizado da estação gêmea, demolida em Porto Alegre na década de 1920, porém durante a restauração em 1985, suprimiu-se os acréscimos deixando a forma inicial. A estação foi desativada em 1982, após pouco mais de 100 anos de uso. O museu pode ser percebido externamente na figura 1, já apresentada, e internamente na figura 2.

**Figura 2: Foto interna do Museu do trem, que abriga exposições de objetos referentes à estação férrea.**



Fonte: Arquivo pessoal de Adriana Konrad.

No museu encontram-se muitos objetos pertencentes a antiga estação, tais como: marcador de bilhetes para passagem e mesa de madeira utilizada pelos engenheiros para fazer os mapas onde percorria a linha da estação férrea e as estações, no qual podia ser inclinada para cima ou para baixo para que se pudesse desenhar em pé ou sentado como preferisse. Destaca-se ainda telégrafos, calculadoras, relógios, tinteiros, materiais para manutenção dos trilhos. Apresenta-se a seguir, os principais objetos e sua funcionalidade, descrevendo sua importância e retratando elementos da memória local.

**TELÉGRAFO** – era o principal meio de comunicação dos séculos XIX e início do XX, de acordo com Maciel (2001), era uma tecnologia que envia-

va mensagens através da eletricidade, utilizando um sistema de sons e pausas, representados pelo então chamado “Código Morse”, que pode ser convertido em letras através da decodificação da mensagem. Essa forma de comunicação foi muito usada nas duas grandes guerras mundiais. Além de estar presentes em grande parte das estações de trem.

**CALCULADORAS** – conforme Viegas (2012), as calculadoras eram utilizadas para calcular as finanças da estação, elas eram grandes nada parecidas com as de hoje. De acordo com Coelho (2012), ao longo do tempo elas foram diminuindo, uma vez que foi descoberto que se poderia calcular fazendo todos os números utilizando somente de 0 a 9. Esse sistema trouxe maior agilidade renegando as antigas máquinas que utilizavam os números separados por unidade, centena, dezena, milhar e milhão.

**TINTEIROS** – não existia canetas esferográficas, mas segundo Viegas (2012), não utilizavam-se mais penas. Porém na estação o que era comumente usado eram as máquinas de escrever. Destaca-se o tamanho avantajado de uma delas utilizada para fazer o ponto dos funcionários. Nela registravam-se e assinavam os seus dias trabalhados na estação, prestando assim contas ao setor de administração central, que mantinha o sistema de controle de cada estação.

Nessa relação entre o manual e o mecânico, percebe-se o tensionamento entre o passado agrícola e a industrialização e modernização proporcionada pelos novos sistemas. Essa relação pode ser apreendida na própria estação ao denotar a troca do uso das penas e tintas pela máquina de escrever. A tecnificação é uma marca do período moderno.

**RELÓGIOS** – eram utilizados nos trens e na estação, além de um sino, para avisar a partida. Segundo Viegas (2012), os relógios eram sofisticados, importados dos grandes centros europeus, como Inglaterra, França, Alemanha. Ali na estação imperava a tentativa de representação dos produtos e objetos de valor, não só monetário, mas de sofisticação.

**AQUECEDOR** – Por estar localizado no sul do Brasil, o inverno fazia-se presente no município como um todo, sendo necessário um sistema para manter a estação com uma temperatura agradável durante a estação de frio. Viegas (2012) postula que, para aquecer o ambiente era utilizado um aparelho denominado salamandra, que funcionava com um fogão a lenha, porém não se podia cozinhar algo nele.

Os cinco objetos apresentados até o momento, mostram a preocupação que a estação tinha a partir de mecanizar suas funções, representando uma tecnificação do ambiente, que acompanhava o progresso material da ligação do município com a capital. Essa relação aborda a questão da memória ligada ao moderno, sendo nos relógios importados ou nas máquinas de escrever e calcular, pois na estação o futuro estava presente. A seguir, apresenta-se o patrimônio voltado para os trens e os vagões pertencentes ao acervo exposto.

Há alguns objetos presentes que pertenciam ao vagão do governador, de acordo com Viegas (2012), o então governador estadual Bento Gonçalves, possuía um vagão próprio denominado de Trem do Governador. Sendo que, este contava com inúmeros “luxos”, como uma sala de estar com finos móveis e um banheiro com banheira. O vagão era de uso exclusivo do governador, sendo que apenas três diretores da estrada de ferro também o utilizaram. Parte da mobília da sala de estar está exposta no museu, essencialmente uma mesa contendo madrepérolas e uma poltrona estofada, há também os vidros do vagão, os quais exibem o brasão do governador. Essas peças que fizeram parte do Trem Bento Gonçalves, são apresentadas na figura 3.

**Figura 3: Mesa do restaurante, poltrona e vidro da janela do Trem Bento Gonçalves.**



Fonte: Arquivo pessoal de Adriana Konrad.

Outro objeto relevante para a preservação da memória histórica da viação férrea estadual, configura-se no farolete exposto, o qual remete a comemoração dos 100 anos da Revolução Farroupilha em 1935. Conforme Viegas (2012), o farolete era colocado no último vagão do trem sempre à noite, pois era iluminado para que as pessoas pudessem ver essa homenagem. Com isso o trem também ostentava o orgulho do discurso de bravura da Revolução, ligando tanto sua funcionalidade quanto representatividade. O farolete pode ser visto na figura 4.

**Figura 4: Farolete utilizado em 1935, para a comemoração dos 100 anos da Revolução Farroupilha.**



Fonte: Arquivo pessoal de Adriana Konrad.

Ainda sobre a temática da Revolução Farroupilha encontram-se no museu duas réplicas de trens, feitas em um concurso dos ferroviários para homenagear a data. O material usado para a confecção dos trens eram restos da própria estrada de ferro.

Dentre vários objetos que se encontram no museu, ligados especificamente aos trens, destaca-se uma miniatura de locomotiva. Segundo Viegas (2012), era uma espécie de autoescola, utilizada para realizar teste para a contratação de cargos de maquinista e foguista, no qual se podia fazer o processo de colocar água na frente desse meio e atrás lenha ou carvão, a fim de fazer essa mini locomotiva funcionar e andar nos trilhos.

Sobre os vagões, estão expostas na parede, placas onde encontram-se o número de série e o ano de cada um ano, sobretudo do século XIX e primeira metade do XX. De acordo com Viegas (2012), é interessante notar que nenhuma locomotiva desse período era produzida no Brasil, sendo elas importadas de locais como Inglaterra, Estados Unidos e Alemanha, países de ponta da corrida industrial. Somente algumas peças dos vagões eram produzidas aqui, sendo todas elas compostas de madeira e exibindo funcionalidades simples. Porém não se sabe se até o fim do século XX foi produzida alguma locomotiva inteiramente no Brasil.

Finalizando os objetos destacados a partir dos trens, encontram-se lanternas e sinaleiras utilizadas na demarcação da estrada de ferro. Conforme Viegas (2012), as lanternas eram usadas para iluminar o percurso da estrada de ferro, principalmente à noite. Já as sinaleiras, apresentavam configuração semelhantes às de hoje, verde para passagem livre, amarelo atenção e vermelho pare, aguarde. Essa sinalização era feita por alguém que trabalhava na estrada de ferro e segurava a sinaleira para dar o sinal ao trânsito ferroviário.

Um objeto do acervo merece destaque, mesmo que não faça parte da estação ou dos vagões, uma máquina fotográfica de mais de 100 anos, tal peça é importante, essencialmente pelo museu dispor de um acervo fotográfico. A máquina em questão é denominada de Negativo de Vidro, de acordo com o site Extra (s.d), tal câmara é anterior ao modelo conhecido como Lambe-Lambe. A Negativo de Vidro tem seu sistema diferente de uma “Lambe Lambe”, que estourava uma pólvora e podia revelar na hora a foto dentro da máquina no escuro, coberta por um pano preto. A Negativo de Vidro não revelava a foto dentro da câmara, o processo tinha de ser feito fora em um local escuro e fechado. As fotos tiradas com essa máquina tinham bordas pretas e as tiradas com a Lambe Lambe tinham bordas brancas. A câmara fotográfica foi muito importante e presente nas realizações das estações, pois ela foi responsável por muitos registros ligados a história do trem no Estado.

De forma geral, o Centro de Preservação da História da Ferrovia - Museu do Trem - é organizado, possui catálogo do acervo e expõe os objetos de forma clara com as respectivas legendas e informações, pertinentes a compreensão da peça e sua funcionalidade. Pode-se destacar, por exemplo, que as passagens que foram expostas no museu encontram-se separadas entre Rede Ferroviária Federal S/A (R.F.F.S.A) e Viação Férrea, já que estas tiveram diferentes administrações. Segundo Viegas (2012), a primeira administração da estação foi da empresa que construiu o local, que era privada, mantendo o local até 1929. Após, a estação foi mantida pela Viação Férrea, empresa pública pertencente ao Estado. Em 1959, a estação se tornou Federal administrada pela Rede Ferroviária Federal S/A (R.F.F.S.A) e Viação Férrea, até ser privatizada na década dos anos 1980, que tornou-se Ferrovia L.L, transporte de carga e não mais transporte de passageiros.

A estrada de ferro contava de acordo com Viegas (2012), com duas classes de vagões, tendo como diferencial entre elas o valor da passagem e o modo de acomodação; sendo a segunda classe mais barata, os assentos eram de madeira, enquanto na primeira, os bancos eram estofados. As passagens adquiridas na estação marcavam o preço, por conseguinte estipulava-se a classe, a data, incluindo dia, mês e ano. A pessoa podia levar o bilhete, mas com a data marcada, para que não pudesse viajar mais de uma vez com a mesma passagem.

Viegas (2012) postula que, a estrada de ferro ia muito além dos trilhos e da estação, pois a viação férrea como um todo, era composta por um conjunto arquitetônico ferroviário, composto por oficinas de manutenção, armazéns de carga, depósito de carvão, abrigo para funcionários, além de outras edificações que formavam “vilas ferroviárias”. Sem contar, obviamente, o imenso impacto econômico e social da expansão da malha ferroviária, processo que marcou a história e a geografia do Estado.

Desse conjunto arquitetônico, possui-se fontes históricas, através de fotografias, sendo que por intermédio de levantamento fotográfico, pode-se reconstruir a estação de São Leopoldo conforme sua originalidade.

Além do prédio da estação, o Museu do Trem conta com vagões e locomotivas expostos no pátio. Segundo Viegas (2012), essas peças foram restauradas pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A (Trensurb) no ano de 2000. Para que tais objetos do acervo não ficassem diretamente expostos ao clima foram construídas coberturas protetivas. A figura 5 mostra vagões expostos na área externa do museu.

**Figura 5. Vagões da 2ª classe do trem.**



Fonte:Arquivo pessoal de Adriana Konrad.

A estação passou por várias intervenções, tendo sido restaurada completamente; conforme Viegas (2012), em 1985, ano em que foi criado o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), junto ao Setor Geral de Preservação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A). Como o prédio encontrava-se totalmente descaracterizado, a reconstituição foi feita com base em fotos, uma vez que não foram encontrados os projetos originais e com os resquícios de zinco que revestia as paredes e madeiras que conservavam algumas aberturas. A restauração, incluindo o período de pesquisa e projeto, durou quatro anos. Depois de finalizada a obra, foi solenemente instalado o Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul – Museu do Trem. Em 1993, a RFFSA fechou o Museu por medidas de contenção de despesas. Paralelamente, a Trensurb iniciou o seu projeto de extensão da linha de Sapucaia até São Leopoldo, tendo como propósito construir uma nova estação junto à antiga estação de São Leopoldo. O que consequentemente provocou grande polêmica na população leopoldense.

Após muitas negociações, com ajuda do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE) e do Ministério Público, a estação da Trensurb teve sua proposta de projeto recusada, deslocando a construção da nova estação em 52 metros de distância (no sentido sul) do prédio da antiga estação.

Atualmente, segundo o site oficial da Prefeitura de São Leopoldo, o Museu do Trem está sob a guarda do município, tendo o tombamento do sítio realizado pelo IPHAE. Com a Rede Ferroviária já extinta, o acervo foi transferido para os cuidados do Instituto do Patrimônio e Artístico Nacional (IPHAN). Sendo este órgão, em conjunto com o município de São Leopoldo e o governo Estadual, os mantenedores do local.

O artigo apresenta o acervo mantido no espaço da primeira estação férrea do Rio Grande do Sul, localizada na cidade de São Leopoldo. Atualmente,

esse espaço configura-se como Centro de Preservação da História da Ferrovia – Museu do Trem.

Considera-se importante apresentar o acervo local, devido ao fato deste possuir símbolos do patrimônio e da memória de uma importante etapa histórica da região. Já que a implementação da Viação Férrea no Vale do Rio dos Sinos, no século XIX, proporcionou uma das fases de modernização e ativação da economia do Estado.

### Considerações finais

Os objetivos desse artigo foram conhecer e apresentar o histórico e a composição do acervo e do espaço onde foi estabelecida a primeira estação de trem no Rio Grande do Sul. Analisando a configuração desse acervo, ligado a história do progresso regional, aborda-se a importância e o valor memorialístico e museológico dos espaços e objetos que compõem o Centro de Preservação da História da Ferrovia – Museu do Trem.

Percebe-se que a estrada de ferro proporcionou a criação de narrativas e memórias a partir do conhecimento do espaço da antiga Estação Férrea de São Leopoldo/RS; pode-se considerar que a invenção dessa tração mecânica, utilizada a partir da descoberta da energia a vapor, fez com que o advento da linha férrea trouxesse acentuada prosperidade socioeconômica; visto que esse progresso modernizou e ativou a economia da região do Vale do Rio dos Sinos, bem como do Rio Grande do Sul e Brasil.

Porém, tempos mais tarde, houve a erradicação das linhas, a partir da implantação de modernas rodovias. O advento dos automóveis, caminhões e ônibus, ocasionaram assim o declínio da ferrovia. Os caminhões causaram uma revolução, pois permitiam escoar fácil e rapidamente a produção.

A fraca cultura museológica e histórica da maior parte da população brasileira não ajuda muito quando se trata de preservar e manter espaços significativos, históricos. Entretanto, mesmo neste ambiente, o Museu do Trem é um exemplo de resistência e objetividade que cumpre um importante papel educativo às novas gerações e de identidade às antigas. Uma visita ao Museu do Trem permite uma viagem pela linha de tempo de nossa sociedade, sugere reflexões em suas diferentes paradas e habilita pensar “estações” futuras. Não é outra a missão dos museus.

### Referências

A evolução das máquinas fotográficas. Disponível em: <<http://media.rtp.pt/EXTRA/CURIOSIDADES/A-EVOLUCAO-DAS-MAQUINAS-FOTOGRAFICAS/>>. Acesso em: 27 de julho de 2017.

AMARAL, Attila. Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul. Ministério dos Transportes - Serviço de documentação. Rio de Janeiro, 1970.

ANA Paula Pinto Viegas. Entrevista. Outubro de 2012.

AYESTARÁN, Elaine T. Sardi et al. Centro de preservação da história da ferrovia no Rio Grande do Sul. Ministério dos Transportes – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico – PRESERVE. Rede Ferroviária Federal SA – Superintendência Regional Porto Alegre. Editora Gráfica Metrópole S.A. s.d.

BERMAN, Marshal. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

CARDOSO, Alice. ZAMIN, Frinéia. Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul. Inventário das Estações 1874-1859. Porto Alegre, Pallotti, 2002.

COELHO, Pedro. História da calculadora. Disponível em: <<http://www.engquimicasantosp.com.br/2012/09/historia-da-calculadora.html>>. Acesso em: julho de 2017.

DIEHL, Astor. Cultura Historiográfica: memória, identidade e representação. Bauru: EDUSC, 2002.

ENGELMANN, Erni. A Saga dos Alemães III – Do Hunsrück para Santa Maria do Mundo Novo. 2007.

GUIA do visitante do museu do trem (s.d).

JOHN, Nara Marlei. Identificação, valorização e preservação do patrimônio histórico e cultural. ANPUH-RS, XI Encontro Estadual de História: história, memória e patrimônio. 23 a 27 de julho de 2012. Universidade Federal do Rio Grande (FURG) – Rio Grande do Sul - RS, 2012. Disponível em: <[http://www.eeh2012.anpuh-rs.org.br/resources/anais/18/1343687593\\_ARQUIVO\\_Texto-paraincluirnosanaiseletronicosdoXIEncontroEstadualdeHistoria.pdf](http://www.eeh2012.anpuh-rs.org.br/resources/anais/18/1343687593_ARQUIVO_Texto-paraincluirnosanaiseletronicosdoXIEncontroEstadualdeHistoria.pdf)>. Acesso em: 19 abr.2017.

MACIEL, Laura Antunes. Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil. Rev. bras. Hist. São Paulo, v.21 n.41, 2001. <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01882001000200007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01882001000200007&script=sci_arttext)>. Acesso em 27 de julho de 2017.

MOEHLECKE, Germano Oscar. Estrada de ferro. Contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul. São Leopoldo, Rotermond, 2004.

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO/RS. Disponível em: <<https://www.sao-leopoldo.rs.gov.br>>. Acesso em 14 set. 2012.

MORAES, Roque. Análise de conteúdo. Revista Educação, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio do conhecimento científico: pesquisa qualitativa em saúde. 2. ed. São Paulo/Rio de Janeiro: Hucitec-Abrasco, 1993.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Trad. Yara Aun Khoury. Proj. História. São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/8763>>. Acesso em: 27 jul. 2017.

SELBACH, Jeferson Francisco. Pegadas urbanas: Novo Hamburgo como palco do flâneur. Cachoeira do Sul: Ed. do Autor, 2006.

*Artigo recebido em maio de 2017. Aprovado em agosto de 2017.*