

# CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM FERROVIÁRIA EM PELOTAS: HISTÓRIA, MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

**Maira Eveline Schmitz**

Universidade Federal de Pelotas

maira.schmitz@gmail.com

## RESUMO

Neste sentido, o presente trabalho possui como tema o espaço ferroviário na cidade de Pelotas, região meridional do Rio Grande do Sul, ponto da estrada de ferro Rio Grande – Bagé. O foco central será a construção histórica da paisagem urbana ligada à ferrovia, pensando sua relação atual com os temas da memória e do patrimônio. Buscar-se-á analisar, através de fotografias da Estação ferroviária, as representações deste espaço específico e sua constituição como paisagem. Quer-se abordar sua relação com uma “memória” urbana, lançando bases para um aprofundamento sobre a questão das ferrovias e do patrimônio ferroviário.

**Palavras-chave:** História – Memória – Ferrovia

Henri Lefebvre (2001) considera a cidade não somente um conjunto de estruturas morfológicas, mas como um espaço onde se desenrola a sua própria produção: produção, *obra*, realizada pelos homens nas condições históricas. Nesta perspectiva, o urbano é feito de disputas e compartilhamentos, evidenciando os sentimentos de pertencer.

Este sentimento do pertencer à cidade, por um lado, tornou-se mais fugidio nas últimas décadas – por alguns consideradas como pós-modernidade – em virtude do que se convencionou chamar de “crise de identidade”, motivada pela crescente globalização e migração física e cultural entre espaços. Em outra direção, há um fortalecimento do que Jöel Candau (2010) denomina “memorialização” e “patrimonialização”, ou seja, da necessidade do lembrar, do não deixar esquecer e de fixar as memórias – e as identidades – em signos específicos.

A revalorização dos temas da memória e do patrimônio atinge as discussões acadêmicas, sociais e políticas. Um dos focos que adquire novamente ênfase – com outros aspectos – é o do espaço e das paisagens urbanas: seus usos, práticas, representações. Como coloca Maurício Abreu, em seu artigo “Sobre a memória das cidades”, “o cotidiano brasileiro vê-se invadido por discursos e projetos que pregam a restauração, a preservação ou a revalorização dos mais diversos vestígios do passado. A justificativa apresentada é invariavelmente a necessidade de preservar a ‘memória urbana’” (ABREU In: CARLOS et. all., 2011, p.19).

Esta preservação, contudo, se dá mediante escolhas. Nem tudo o que é urbano, nem todas as facetas da cidade são objetos do olhar de cuidado. Um forte exemplo disto, o qual aqui se pretende abordar, é a “memória urbana” pelotense. Neste sentido, este trabalho possui por tema a paisagem, especificamente a paisagem ferroviária da cidade de Pelotas, simbolizada na Estação Férrea. Buscar-se-á analisar, através de fotografias, as representações deste espaço específico, abordando a relação com uma “memória” urbana atual e o papel da História nesta compreensão.

## **A Paisagem Fotografada**

A interpretação e leitura de fotografias é um campo que cada vez mais se estrutura e consolida nos estudos de imagem. Por este motivo, qualquer trabalho que envolva sua análise precisa, necessariamente, especificar os parâmetros através dos quais a realiza. Optou-se por utilizar algumas noções apresentadas por Ulpiano Bezerra de Meneses, ressaltando que o próprio autor destaca que não devem ser encaradas como um método fixo, mas como indicações e possibilidades. Primeiramente em 2003 e novamente em 2005 – de forma mais aprofundada –, pensando a relação da história com as imagens, Meneses propõe três focos interpretativos: o visual, o visível e a visão.

O visual seria uma chamada “iconosfera”, com seus sistemas de comunicação visual, os ambientes visuais, a produção/circulação/consumo/ação dos recursos e produtos visuais (MENESES, 2003). Fazem parte do visual também as instituições visuais ou os suportes institucionais dos sistemas visuais, as condições técnicas, sociais e culturais (MENESES, 2005). Para o autor, é preciso identificar as imagens de referência, recorrentes, catalisadoras, identitárias. Acredita-se que as fotografias escolhidas para a análise neste trabalho podem ser consideradas como de “referência”, em relação ao espaço da ferrovia na cidade de Pelotas.

O visível diz respeito à esfera do poder, aos sistemas de controle, ao ver/ser visto e ao dar-se/não-se-dar a ver, aos objetos de observação e às prescrições sociais e culturais de ostentação (MENESES, 2003). Em suma, trata de visibilidade e invisibilidade. Meneses (2005) destaca os “regimes escópicos”, a espetacularização da sociedade e o oclocentrismo como temas centrais neste tópico. Considera, contudo,

o espetáculo não como uma coleção de imagens, mas como uma relação social entre pessoas mediadas por imagens.

A visão, por fim, são os instrumentos e técnicas de observação, os papéis do observador, os modelos e modalidades do “olhar” (2003). Esta ideia remete à noção de visualidade, sendo sempre construção histórica. Não havendo universalidade e estabilidade na experiência de ver, ressalta que uma história da visão depende de muito mais do que de alterações nas práticas representacionais (MENESES, 2005).

Outro ponto abordado pelo autor, de suma importância, é o fato de que as imagens não são puros conteúdos “em levitação” ou “meras abstrações”, mas, sobretudo, possuem materialidade, sendo artefatos que não só representam, como agem na vida social. É a partir destas considerações, portanto, que se procura elaborar uma interpretação das imagens fotográficas.

Um estudo sobre o espaço e vistas urbanas requer, primeiramente, um esclarecimento do que se compreende por paisagem. Acredita-se, baseado nas discussões feitas por Thiago Sayão, que a noção de paisagem é fortemente permeada por duas vertentes: a primeira, mais geográfica, a toma como o resultado das ações dos homens e das práticas socioculturais humanas no meio ambiente; a segunda concebe a paisagem como arte, como um fazer que envolve sensibilidades, técnicas e saberes historicamente situados. Considerando ambas e ampliando-as – ou melhor, remetendo-as à sua caracterização mais simples – é possível tratar a paisagem “como documento histórico, composto e compositor de práticas culturais, integrante da rede de produtos e pensamentos que circulam em uma sociedade” (SAYÃO, 2011, p.55).

Na medida em que se torna um “documento histórico”, o objeto de estudo da História nunca será a paisagem em si – na sua realidade concreta e pura – mas as representações que se fez/fazem acerca dela. O fazer historiográfico não conseguirá apreendê-la e descrevê-la em sua totalidade, pois, como dizia Gaddis, o próprio “passado é uma paisagem e a história é a maneira pela qual a representamos” (2003, p.49). Sendo, assim, considera-se que a paisagem

Consiste na representação que dá a ver uma visualidade do espaço por meio de um artefato (imagem ou texto). Nesse sentido a paisagem é considerada uma composição sensível de acesso a cultura, uma forma de representação carregada de sentimentos, memórias e conhecimentos. Ela constrói laços de afinidade entre pessoas e ambiente; atribui sentido estético ao

mundo que nos rodeia ao mesmo tempo em que age como verdadeira pedagogia do olhar. A paisagem é partícipe do que entendemos por cultura visual. (SAYÃO, 2011, p.27)

A paisagem, nesta perspectiva, é representação do espaço que age neste mesmo espaço, intermediando a relação entre pessoas e destas com a representação e o referente. A paisagem direciona o olhar, cria formas de visibilidade (e invisibilidade) e de visualidade; mostra o que se deve ver e de que forma ver. Na medida em que é partícipe de uma “cultura visual” isto significa não que é somente um elemento – o visual – de determinada cultura, mas que representa uma própria forma desta cultura se ver e se mostrar visualmente.

Antonio Campar de Almeida (apud FERREIRA, 2011) define a paisagem como sendo sempre “o resultado de um fluir de acontecimentos sobre um determinado espaço”, isto significando que nela “está inscrita de modo indelével a marca das ações das comunidades humanas que ai estiveram ou viveram”. Felipe Nóbrega Ferreira (2011, p.), ao pensar sobre esta concepção, acrescenta que além de estar ou viver, as pessoas “praticam” a paisagem, a qual é sempre dinâmica.

Além de todas estas características, Sayão lembra que o “estudo da representação da paisagem nos remete a condição imagética da paisagem” e que o trabalho de interpretação consiste “no pleno exercício de leitura de imagem”. Ulpiano Bezerra de Meneses (2005), por outro lado, é um dos críticos da ênfase excessiva que é dada para um suposto caráter de linguagem das imagens, não no seu sentido metafórico, mas técnico, confundindo potencial lingüístico com natureza lingüística. Como conciliação, adota-se aqui a noção de Nelson Peixoto ao afirmar que “quando o olho dá lugar à vidência [enxergar, no visível, sinais invisíveis aos nossos olhos profanos], a imagem passa a ser tão legível quanto visível. A visibilidade da imagem torna-se uma legibilidade” (1998, p.34).

A condição imagética, no caso das paisagens da estação Férrea de Pelotas, é a das fotografias. Cabe, então, uma explanação do significado desta forma de representação, surgida no século XIX, aliada da técnica e da modernidade, uma vez que “são nossas formas de representação que determinam o que estamos representando” (GADDIS, 2003).

Para Ana Maria Mauad, a fotografia surgiu na década de 1830 como resultado da “conjugação do engenho, da técnica e da oportunidade” (1996, p.74). Niépce e

Daguerre, dois precursores da fotografia, exemplificam a afirmação, pois enquanto o primeiro preocupava-se com a possibilidade técnica da fixação da imagem em um suporte concreto, o outro pretendia o controle ilusionista que a imagem poderia oferecer. Além disto, como acrescenta Rouillé,

A modernidade da fotografia e a legitimidade de suas funções documentais apóiam-se nas ligações estreitas que ela mantém com os mais emblemáticos fenômenos da sociedade industrial: o crescimento das metrópoles e o desenvolvimento da economia monetária; a industrialização; as grandes mudanças nos conceitos de espaço e de tempo e a revolução das comunicações; mas, também, a democracia. Essas ligações, associadas ao caráter mecânico da fotografia, vão apontá-la como a imagem da sociedade industrial. (ROUILLÉ, 2009, p.29)

A fotografia faz parte de uma série de fenômenos que caracterizam a sociedade industrial, relacionando-se com eles e lhes dando legitimidade. Acontece neste momento, então, uma mudança na forma como as coisas passam a ser apreendidas e representadas; há um clima mental em que a instabilidade passa a ser o que marca e identifica a vida dos homens (HARDMAN, 2005, p.37). O “lugar próximo” adquire um maior estranhamento e com a pulverização do tempo em “instantes inacessíveis”

é desta forma fluida, volátil, vaporosa que se estava constituindo a paisagem típica da era urbano-industrial. Com efeito, o mundo das mercadorias está se convertendo, a partir de meados do século XIX, num gigantesco fantascópio. Alguns de seus contemporâneos, em meio a multidões assombradas em face dos espetáculos mecânicos da modernidade, tentam representar as imagens desse novo poder de encantamento. (HARDMAN, 2005, p.37-38)

A paisagem urbano-industrial a qual se refere o autor não diz respeito somente à materialidade dos espaços, mas ao próprio ambiente social e cultural que passa a marcar as relações entre pessoas e lugares. As ferrovias são exemplo dessa forma vaporosa, fluida e volátil do mundo moderno, com a fumaça e a velocidade das locomotivas, o vai-e-vem dos passageiros, a passagem rápida de um local ao outro. Neste sentido, cria-se uma necessidade – e oportunidade – de buscar apreender toda a instabilidade e representar imageticamente o espetáculo moderno. André Rouillé lembra, assim, que a fotografia foi a melhor resposta a esta necessidade, o que fez com que fosse projetada “no coração da modernidade, e que lhe valeu alcançar o

papel de documento, isto é, o poder de equivaler legitimamente às coisas que ela representava” (2009, p.31).

A história da fotografia relaciona-se com a da ferrovia, não só por terem surgido praticamente na mesma década, mas por estarem intimamente ligadas, uma fortalecendo a função moderna da outra. Muito do “poder de encantamento” das estações-catedrais só se concretizou em virtude das imagens – a maioria fotográficas – que as representavam dessa forma; por outro lado, há um grande número de fotógrafos contratados para acompanhar a construção de diversas linhas, dando validade à fotografia como método de registro e veiculação do moderno. Cada qual, assim, dando visibilidade à outra.

No tocante às visibilidades, contudo, André Rouillé ressalta:

As visibilidades não se reduzem aos objetos, às coisas ou às qualidades sensíveis, mas correspondem a um esclarecimento das coisas: uma maneira de ver e de mostrar, uma certa distribuição do opaco e do transparente, do visto e do não visto. Se a fotografia produz visibilidades modernas, é porque a iluminação que ela dissemina sobre as coisas e sobre o mundo entra em ressonância com alguns dos grandes princípios modernos; é por ajudar a redefinir, em uma direção moderna, as condições do ver: seus modos e seus desafios, suas razões, seus modelos, e seu plano – a imanência. (ROUILLÉ, 2009, p.39)

Percebe-se, conforme a ideia do autor, que a visibilidade moderna criada com a fotografia vai além do “retratar” algo ou alguém; é a forma como a representação ocorre, seu direcionamento, o que mostra e o que esconde, que dá sentido ao ver e ao fazer ver. As visibilidades só funcionam na medida em que, ao indicar a direção visual, criam também modos de olhar. Ainda que o autor não se utilize do termo, pode-se dizer que a visibilidade só se completa com a visualidade que a acompanha e lhe preenche de significado.

Nesta perspectiva, as imagens modernas – como o importante exemplo das representações ferroviárias – dão visibilidades a ícones específicos, os quais só completam a necessidade do espetáculo moderno por também criarem uma visualidade nova dos espaços e do tempo. Esta procura de um novo “modo de ver”, baseada na velocidade, da imponentia e na fantasmagoria, demonstra o que Hardman

(2005, p.37) chamou de “perda de referenciais ópticos da sociedade moderna”, no qual já não se sabe mais em que lado do espelho se está.

A primeira fotografia escolhida para análise é de autoria do fotógrafo Augusto Amoretty, famoso por percorrer a zona sul do estado registrando a construção das estradas de ferro, fazendo parte da criação de uma “iconosfera” da ferrovia da região. Possuía um estúdio próprio na cidade, a partir do qual se dava a provável circulação e recepção de suas imagens. Esta, em papel albuminado, data do ano de 1884 (fig. 1).

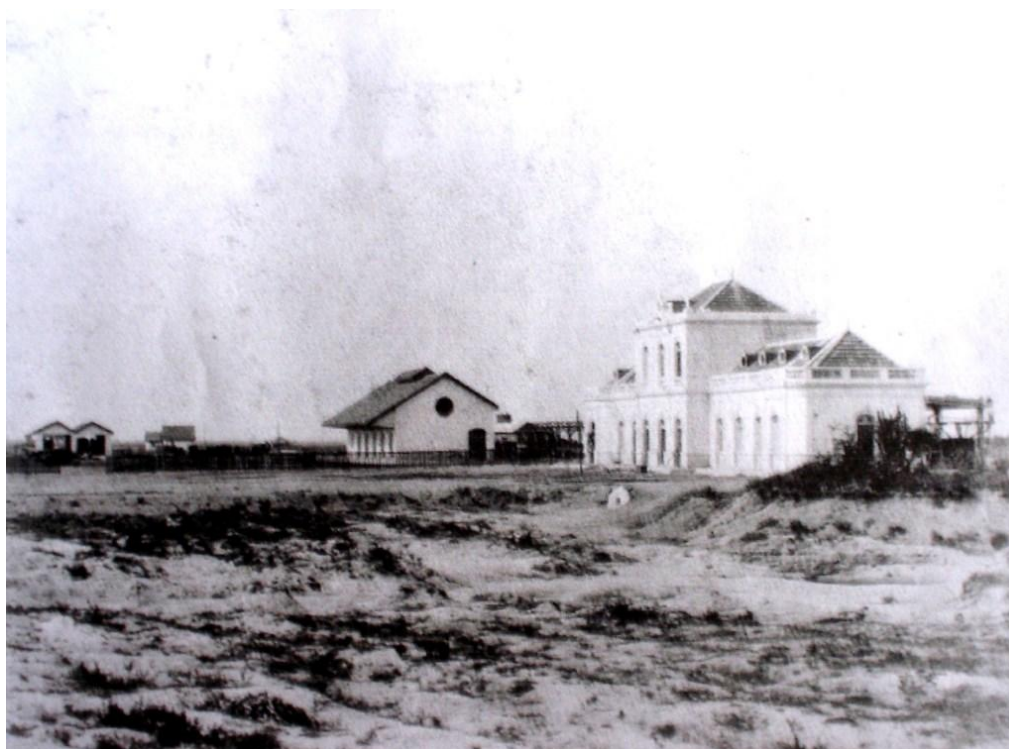


Fig. 1: Estação de Pelotas, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul, 1884.  
Fotógrafo: Augusto Amoretty. Acervo do Itaú Cultural/Fundação Biblioteca Nacional.

Ao se observar a imagem, percebe-se a técnica de um fotógrafo profissional. Ampliando o plano de visibilidade, abarca grande parte da paisagem que circunda a estação, a qual deixa ao lado direito da composição. Mesmo que a centralidade da fotografia seja o vazio do terreno em frente ao prédio, este recebe maior luminosidade. A estação, no visível, demonstra toda sua imponência frente ao desbravado da paisagem, dominando o espaço e indicando uma determinada forma de olhar para a imagem. Em contrapartida, o direcionamento dado pelo fotógrafo deixa “invisível” o entorno, deslocando este espaço do restante do urbano. Isto, associado à vegetação, à presença da água e ao relevo – características mais voltadas à natureza – faz com

que um observador que não possua o “modo de ver” apropriado, por um lado, não consiga associar a imagem à cidade e, por outro, tenha enfatizado o caráter grandioso e moderno da construção.

A segunda imagem, do ano de 1900, foi tomada pelo fotógrafo amador pelotense Henrique Patacão. Fixada também em papel albuminado, em preto & branco, tem dimensões de 11,8x17,5cm, enquanto o cartão suporte mede 19,7x25cm. Ressalta-se o péssimo estado de conservação desta fotografia (pertencente ao acervo da Bibliotheca Pública Pelotense), sendo esta uma reprodução da imagem do catálogo da coleção. Ainda que não se tenha acesso aos dados de circulação desta fotografia-artefato, presume-se que ela percorra o círculo social do fotógrafo, partindo de uma posição social de elite – mesmo que somente simbólica. Baseia-se esta hipótese no acesso deste homem às técnicas fotográficas e à sua revelação, sendo esta imagem da estação somente uma dentre várias tomadas de vistas urbanas feitas por ele (fig. 2).



Fig. 2: Estação da Viação Férrea, 1900. Fotógrafo: Henrique Patacão. Acervo da Bibliotheca Pública Pelotense.

Observa-se nesta fotografia, em contraposição à anterior, que a Estação Férrea é o foco central, mas ainda ocupa um segundo plano. O primeiro plano, da mesma forma como na imagem de Amoretty, é tomado pela vegetação e pelo “banhado”, denunciando as contradições entre o terreno não domado e a suntuosidade de uma



construção moderna de grande porte. Pode-se deduzir que Patacão teve acesso à fotografia de Amoretty, seguindo uma mesma visualidade. A visibilidade dada à movimentação de pessoas e carretas, entretanto, somada a um maior enquadramento do prédio, já permite um ar mais urbano à imagem. Com esta fotografia – ainda que não se possa afirmar que tenha sido a primeira – tem-se fixado a paisagem “ícone” da ferrovia em Pelotas: A Estação Férrea, vista de frente, lado voltado à cidade, local do encontro dos passageiros e dos que esperam.

A terceira fotografia escolhida avança duas décadas cronologicamente, sendo datada – provavelmente – do fim da década de 1910 ou dos dois primeiros anos de 1920. Sem indicação do fotógrafo, foi publicada no *Álbum de Pelotas* de 1922, editado por Clodomiro C. Carriconde, sendo esta mais uma edição comemorativa ao centenário da independência como os produzidos em várias outras cidades. O *Album* tinha por finalidade apresentar um panorama da cidade no período, divulgando aspectos culturais, econômicos, geográficos, históricos e personalidades em destaque, dando ênfase ao que se considerava como moderno e símbolo do progresso urbano. Apresenta formato 62x44cm de página aberta, sendo impresso em tipografia com clichês fotográficos e encadernação de livro com capa dura e aplicação de dourado; o papel é acetinado, levemente brilhoso e de espessura delicada (LESCHKO, 2011, p.174). (Fig. 3).



Fig. 3: *Album de Pelotas de 1922*. Acervo da Bibliotheca Pública Pelotense.

Ao contrário do que uma primeira visualização possa indicar, a Estação Férrea aqui não é o foco da fotografia – e não representa para o *Album* um símbolo de modernidade, o que se atesta ao se analisar conjuntamente todas imagens da ferrovia na edição. O central é a chegada do Bispo de Pelotas à cidade; são os automóveis, a movimentação de pessoas o que precisa ser registrado. A paisagem-cenário do momento, entretanto, é a mesma das imagens anteriores: a Estação, em um segundo plano, aparece sobre o urbano. Apesar de ainda parecer imponente, o prédio é “naturalizado” na imagem, como algo que já pertence à visualidade do espaço. O elemento ferroviário, assim, fica no limite tênue da visibilidade – pois está ali – e da invisibilidade – não é o que deve ser visto.



Fig4: Estação Férrea de Pelotas na década de 2000. Disponível on-line.

As fotografias analisadas, assim, partilham de um mesmo “modo de ver”, o qual ajudam a elaborar e do qual fazem parte. Ainda que a Estação de Pelotas nas duas primeiras imagens não seja representada nos moldes da pintura de Monet, lembrada por Hardmam (2005, p.48), a qual tipifica “essas formidáveis ‘fábricas de sonhos’ ou ‘catedrais do século XIX’ -, que se representam, assim, como novo cenário privilegiado do tráfico urbano”, a terceira fotografia já apresenta a gare como “a figura animada de uma ‘princesa rumorosa, com cara de um relógio, bufando ferro e fumo””. Em todas se

percebe, contudo, indícios da construção de uma visibilidade de certos ângulos, luzes e ícones ferroviários.

Pode-se tomar, aqui, as palavras de Hardman quando diz que se vislumbra, assim, “o caráter projetivo das imagens produzidas pela máquina fotográfica, seu papel decisivo no registro e fixação de novo imaginário inscrito na ideia de utopia técnica em que a paisagem, revirada em obra pública, sinaliza para um futuro calcado na esperança do progresso” (2005, p.223). Observa-se que a ferrovia, nas duas primeiras imagens, é símbolo da promessa do futuro moderno e as paisagens retratadas dão indicativos desta sua função. Isto não significa, no entanto – como fica perceptível na terceira fotografia – que a sua visibilidade e, até mesmo, invisibilidade, não possa complementar ou entrar em contradição com outros modos de ver urbanos.

### **Memória (Visual) Urbana**

De acordo com André Rouillé, para ver, precisamos de razão. O autor afirma que as visibilidades fotográficas, no século XIX, são inseparáveis dos fenômenos principais da modernidade, principalmente da urbanização. Contudo, acrescenta que “a fotografia só vê na cidade o cenário do poder: os monumentos que o fixam no passado, e as grandes obras urbanas que o projetam para o futuro” (ROUILLÉ, 2009, p.45), o que foi observável com as imagens da Estação Férrea de Pelotas.

Partindo destas considerações, e indo além, pode-se pensar o quanto essa vinculação do urbano com a produção de imagens ainda se faz presente. Vive-se um momento da proliferação do visual: as comunicações, o espaço e as próprias relações pessoais são mediados por imagens; ou melhor, são imagens, se tornam concretas por meio de sua visualidade.

O questionamento principal, nesta direção, é de que forma a acumulação imagética atual se relaciona e se conecta com as imagens do passado, voltando ao mote da possibilidade de se falar de uma “memória urbana”. Acredita-se, aqui, que uma “memória da cidade” é possível, mas sempre com a consciência de sua seletividade, heterogeneidade e situação representacional quanto ao passado.

Em relação ao melhor termo a ser utilizado, Maurício Abreu aponta que a memória urbana, assim como a da cidade, são utilizadas, imprecisamente, não em relação à

capacidade de lembrar de indivíduos e grupos, mas “*ao estoque de lembranças que estão eternizadas na paisagem ou nos registros de um determinado lugar, lembranças essas que são agora objeto de reapropriação por parte da sociedade*” [itálico do autor] (In: CARLOS et al.(orgs.), 2011, p.31). Embora reconhecendo a validade geral desta concepção, define que, para ele, “memória urbana” diria respeito ao estoque de lembranças do modo de vida urbano, enquanto a “memória da cidade” referencia estas mesmas lembranças a uma base material, um lugar determinado.

Ele acusa a História, assim, de se fixar no urbano e pouco contribuir para a memória de uma cidade. Acredita que o fazer historiográfico não tem se dedicado à individualidade dos lugares, “recuperando” somente e sempre uma memória urbana geral e aplicável a várias cidades. Defende-se, aqui, que – apesar de o argumento do autor ter certa validade ao criticar vários estudos históricos que não dão a devida relevância às singularidades materiais e espaciais das cidades – esta divisão estrita entre o que é do âmbito do “modo de ser urbano”, com suas sensibilidades e práticas sociais, em contrapartida à materialidade específica de cada cidade não sustenta a crítica. A memória não é compartimentada; ela faz referência sempre à questões imateriais (sentidos, percepções, saberes, fazeres), os quais só ganham significação por estarem sustentados e localizados em algum espaço material específico, sendo inerentes as contradições e sínteses resultados desta relação.

Adotar-se-á, a partir de então, a “memória urbana”, simplesmente no intuito de garantir uma regularidade terminológica na discussão. De toda forma, a memória – seja qual for, se urbana ou da cidade – é sempre fruto de escolhas identitárias e patrimoniais e, conforme Pollack, “*são valores disputados em conflitos sociais e intergrupais*” (1992, p.204). Jöel Candau (2010), pensando a temática, apresenta o fato de que, consensualmente, o que entendemos por memória é na verdade uma “metamemória”. A memória se constitui por lembranças, percepções do passado e somente possui sentido na individualidade de cada um, ela é sentida essencialmente, psicologicamente. A exteriorização coletiva da memória – que seria o caso urbano – é sua metamemória, ou seja, aquilo que o grupo acredita ser a memória na qual crê.

A metamemória é parte constitutiva do que Candau (2010, p.) denomina vetores do tropismo patrimonial, juntamente com os sociotransmissores. Estes significam, de forma sucinta, a multiplicidade de quadros sociais e os objetos de transmissão que eles trazem. Os sociotransmissores seriam todas as coisas que compõem o mundo e

permitem estabelecer uma cadeia causal-cognitiva entre pelo menos dois indivíduos. São os objetos tangíveis ou intangíveis, os acontecimentos, os símbolos, os signos. Toda (meta)memória, assim, necessita de algo que permita sua exteriorização no mundo, seja material ou sensitivamente. As fotografias, no caso da “memória urbana” agem como sociotransmissores.

Francine Silveira Tavares e Francisca Ferreira Michelin, em seu artigo “Paisagens da memória”, remetem à condição memorial da fotografia. Acreditam que isto se dá em virtude de duas características básicas e essenciais: o forte de sentimento de realidade que evoca e a impressão de uma perpetuação do passado na “eternidade fotográfica”, onde “tornando o passado em presente, a fotografia o representa” (TAVARES; MICHELON, 2008, p.222). Sendo, assim, a fotografia ganha caráter de realidade, de reprodução do ocorrido. Não que com isto se queira afirmar que a imagem fotográfica recupera a realidade; ela sempre será representação. No âmbito da memória, no entanto, o atestado de veracidade não é o que importa, mas justamente sua capacidade representacional, de exteriorizar sentimentos, sentidos e recordações. A fotografia, assim, “é tão real quanto a lembrança que evoca” (TAVARES; MICHELON, 2008, p.223).

As imagens, porém, além de fazerem recordar acontecimentos e espaços, indicam e criam formas de se olhar para estes; dão visibilidade, constroem visualidades, como discutido anteriormente. As três imagens da Estação Férrea de Pelotas analisadas são exemplos de uma iconosfera e de um “modo de ver” relacionado ao local. Embora o assunto mereça uma pesquisa mais aprofundada, é perceptível o quanto, na cidade de Pelotas, o espaço da ferrovia ganhou ao longo do tempo uma forma de ser registrado, um modelo de ser visível.

Vários autores, dentre eles Felizardo e Samain (2007), consideram que as principais formas de difusão e acesso às imagens atualmente são as vias digitais e eletrônicas, como por meio da Internet. Uma rápida busca de imagens nos principais *sites* de pesquisa, com a expressão “Estação Férrea de Pelotas” traz como primeiros resultados, aproximadamente, quinze imagens do prédio que seguem a mesma visualidade, entre fotografias atuais e antigas. Traz-se, aqui, um exemplo para análise:

Observa-se que a representação da paisagem ferroviária segue os mesmos parâmetros visuais das imagens do fim do século XIX e início do XX. O prédio domina grande parte, estando situado em um segundo plano; à frente, dá-se lugar à amplitude

do local. Se em meados de 1920 eram os carros que movimentavam o espaço de uma estação em funcionamento, atualmente são ônibus de transporte urbano que utilizam como garagem a praça de uma construção abandonada.

Pensando nestas semelhanças, pode-se recorrer à Tavares e Michelin quando dizem que isto “vai além de uma simples cópia ou de um diálogo entre as técnicas, são de fato recorrências. E para pensar essas recorrências e como os artistas as utilizam para construir a sua representação, é necessário pensar na formação de uma memória visual” (TAVARES; MICHELON, 2008, p.221). As paisagens da cidade, desta forma, não se limitam a evocar uma memória urbana relacionada ao passado. As imagens, enquanto artefatos, enquanto constructos, também agem na lógica social, criando memórias e – porque não – construindo paisagens.

A fotografia remete à história ou às memórias que as pessoas possuem dos lugares retratados, mas também a uma memória visual da forma como são olhados e imaginados. A questão da “imaginação”, neste ponto, se faz fundamental, pois como afirmam Felizardo e Samain, “no processo de rememoração, da lembrança, da memória propriamente dita, nós nos valem das imagens das coisas, ‘dos ícones, índices, e símbolos’” (2007, p.212). As próprias lembranças nos vêm, essencialmente, na forma imagética.

Neste sentido, a diferenciação entre uma memória da cidade calcada no material e uma memória urbana nos “modos de ser”, precisa ser problematizada de forma mais profunda. Ainda que, *a priori*, os limites possam ser percebidos, a lógica relacional entre o físico e as sensibilidades é muito mais complexa. O exemplo da paisagem ferroviária pelotense, assim, torna-se extremamente profícuo: uma visualidade que se mantém, mesmo em meio às contradições dos usos do espaço – do moderno à deterioração, do central ao periférico na cidade. Muito ainda precisa ser pensado sobre a relação desta memória urbana com a memória visual e com as inúmeras outras memórias da cidade.

### **Considerações Finais**

A paisagem possui sentido e prática social ao ser representada, seja em algum suporte material – como em imagem ou texto –, ou no olhar de quem a admira, questiona, pratica. De toda forma, é sempre representação, a qual por sua vez, invariavelmente, adquire caráter e funções imagéticas. Imagens estas no sentido da

imaginação, da evocação do sentido visual da percepção. O melhor, entretanto, seria falar de paisagens, no plural. Paisagens “vivas”, transformadas, as que não mais existem materialmente, as que são recriadas através das memórias.

O caso da Estação ferroviária da cidade de Pelotas demonstra como a paisagem pode ser representada – neste caso fotograficamente – e, ao mesmo tempo, representar determinado espaço urbano. Pode-se perceber, ainda, a importância das fotografias como evocadoras de memória: memória dos acontecimentos do passado e de uma visualidade ainda presente. O prédio atual já não representa o que aparenta nas antigas imagens, entretanto, evidencia as tensões em torno da memória, os interesses políticos e sociais da patrimonialização e conservação urbanas.

Por fim, a partir destas considerações, pode-se reforçar a necessidade da História se dedicar aos estudos da memória urbana e das paisagens. Ao analisar as diversas formas como estas são representadas, pode-se fazer o jogo analítico das tensões entre passado e presente dos espaços, compreendendo as formas como são praticados, apresentados e vistos ao longo do tempo.

### **Referências Bibliográficas**

ABREU, Maurício. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação B. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CANDAU, Jöel. Bases antropológicas e expressões mundanas da busca patrimonial: memória, tradição e identidade In: **Memória em Rede**. Pelotas, vol.1, n.1, dez.2009/mar.2010, p.43-58.

FELIZARDO, Adair; SAMAIN, Etienne. A fotografia como objeto e recurso de memória. **Discursos Fotográficos**, Londrina, v.3, n.3, 2007. p.205-220.

FERREIRA, Felipe. Paisagens de praia: o litoral como patrimônio (Rio Grande XIX-XX). **Anais do I Seminário de História e Patrimônio**, Rio Grande, 2011, p.549-569.

GADDIS, John L. **Paisagens da História: como os historiadores mapeiam o passado**. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

HARDMAN, Francisco F. **Trem-Fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LESCHKO, Nadia Miranda. Memória da indústria gráfica em Pelotas/RS: estudo de mapeamento com base nos anúncios publicados no Álbum de Pelotas 1922 e Almanach de Pelotas 1920-1929. In: **Revista Memória em Rede**. Pelotas, v.2, n.4, dez.2010 / mar. 2011. p.173-180.

MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: Fotografia e História interfaces. In: **Tempo**, Rio de Janeiro, vol. 1, n.º. 2, 1996, p. 73-98.

MENESES, Ulpiano B. de. Fontes Visuais, Cultura Visual, História Visual: balanço provisório, propostas cautelares. In: **Revista Brasileira de História**. vol.23, n.45. São Paulo: ANPUH, 2003. p. 11-36.

\_\_\_\_\_. Rumo a uma "História Visual". In: MARTINS, José de Souza, ECKERT, Cornélia e NOVAES, Sylvia Caiuby (orgs.). **O Imaginário e o Poético nas Ciências Sociais**. Bauru: EDUSC, 2005.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens Urbanas**. 2ª ed. São Paulo: SENAC São Paulo; Marca D'Água, 1996.

POLLAK, Michel. Memória e Identidade Social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p.200-215.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista**. São Paulo: EDUSC, 2001.

ROUILLÉ, André. **A fotografia: entre documento e arte contemporânea**. São Paulo: Ed. SENAC São Paulo, 2009.

SAYÃO, Thiago J. **(RE)TRATOS INSULARES: A Ilha de Santa Catarina vista através das representações das paisagens (1890-1940)**. Porto Alegre, 2011. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

TAVARES, Francine; MICHELON, Francisca F. **Fotografia e Memória: ensaios**. Pelotas: Ed. e Gráfica Universitária da UFPel, 2008.