

VI. Breve histórico

O Museu do Trem da Várzea Grande foi criado como 'Espaço Cultural Estação Férrea', pela Lei Municipal 2.668 de 27 de maio de 2008. O Espaço Cultural foi construído sobre a edificação restaurada da antiga Estação ferroviária da Várzea Grande, inaugurada em 1º de junho de 1919. Situa-se à rua Oscar Wille, nº 165, no atual bairro Várzea Grande, a aproximadamente 150 metros do pórtico de entrada da cidade pela rodovia RS-115.

O acervo museológico sob a guarda do Museu do Trem é resultado de diferentes processos de aquisição, dentre os quais temos: a) itens doados por ex-funcionários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) e Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), ou por membros da comunidade; itens adquiridos de preservadores ou em 'bricks'; itens oriundos de unidades ferroviárias desativadas, etc.

Em linhas gerais, o Museu contém a seguinte tipologia de acervo: documentos históricos (impressos/manuscritos), revistas e boletins de entidades associativas (entre 1940 e 1970), livros (temática ferroviária, história de Gramado, etc.), imagética (fotos físicas, virtuais, pinturas e desenho), objetos tridimensionais, além da própria edificação em madeira (restaurada em meados dos anos 2000) que reproduz a antiga estação no mesmo local e bancos em madeira e ferro similares a bancos antigos utilizados nas estações.



Figura 32. Inauguração da estação ferroviária da Várzea Grande, a primeira de Gramado, em 1º de junho de 1919. Na frente da locomotiva, um arranjo de flores exalta a esperada data: "Salve 1º de Junho".

A partir de sua inauguração em 1919, a estação funcionou, durante quase cinco décadas, como centro dinâmico na região, envolvendo em seu entorno um complexo de atividades econômicas (hotel, hospedaria, serraria, matadouro, açougue, manufaturas e indústrias artesanais, depósito, venda, cooperativa, cantina, etc.). A produção colonial era canalizada para o entorno da estação.

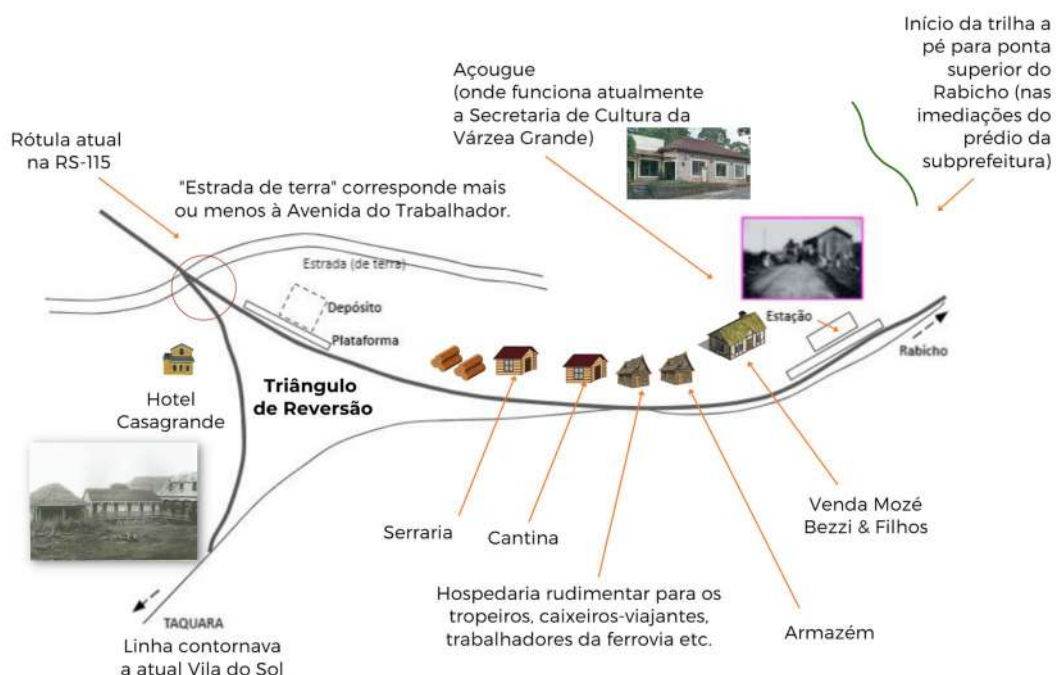


Figura 33. Esquema do entorno da antiga estação e do Triângulo de Reversão utilizado para manobras de locomotivas e vagões. O Triângulo ficava bem próximo da atual rótula na RS-115. As localizações do desenho não são exatas; são aproximações feitas a partir de entrevistas com contemporâneos da ferrovia, demarcadas sobre uma planta original da linha (VFRGS).

Em 1935, empresários e comerciantes deste entorno capitanearam a construção de uma usina de energia elétrica a aproximadamente 2 quilômetros, aproveitando a força motriz das águas do arroio Irapuru. Através de cabos a usina abastecia por algumas horas do dia os estabelecimentos daquele entorno.



Figura 34. Comunidade na inauguração de uma usina em 1935 (Acervo José Rissi)



Figura 35. Casa onde era ligada a Usina. Na foto, Mozé Bezzi acionando a chave. (Anos 1940. Acervo José Rissi)

Essa concentração de atividades econômicas naturalmente atraídas para a estação de trem acarretou na centralidade desta na vida cotidiana das comunidades próximas (conforme veremos em 2.4.4).



Figura 36. Comunidade e visitantes posando na lateral da estação. (Período estimado: década de 1940. Acervo família Bezzi-Casagrande).



Figura 37. Passageiros esperando o trem na frente da estação. (Período estimado: década de 1940. Acervo família Bezzi-Casagrande).



Figura 38. Passageiros esperando o trem na estação. (Período estimado: década de 1940/1950. Acervo família Bezzi-Casagrande).

Após um período de abandono da estação depois da desativação da linha Taquara-Canela (1963), por volta do final dos anos 1990 um grupo de intelectuais, memorialistas e historiadores do município passou a encetar uma campanha de retomada para sua recuperação.²³

A 11 de maio de 1998, a Comissão de Proteção do Patrimônio Predial e Documental do Conselho de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural assina o parecer 02/98 que aprova (como sugestão ao poder público) “o tombamento do prédio da Estação Várzea Grande, bem como toda área de terra correspondente ao entorno desta construção e do leito e margens da estrada em direção a Gramado, originalmente pertencente à VFRGS...”²⁴

A 29 de julho de 1998, é sancionada e promulgada pelo prefeito municipal a lei 1581/98 que, entre outras providências, tomba o prédio da antiga estação:

²³ Em fins daquela década, o prédio estava sendo ocupado por duas famílias (em tese, não comprovada documentalmente, chegavam a pagar aluguel a alguém). As famílias foram transferidas para um loteamento localizado no Altos da Viação. Iniciativa civil, junto com o poder público, viabilizou a compra de materiais de construção e outros itens para as novas residências.

²⁴ O documento é assinado por Betty Wiener, Iraci Koppe, Carla Thoen e Sebastião Fonseca de Oliveira. (ver Anexo III)

Art.1º – É considerado de preservação histórica o imóvel da antiga Estação Ferroviária da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, localizada em Várzea Grande, nesta cidade.

Art.2º – É considerada de preservação permanente toda a vegetação que se encontra sobre o antigo leito da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, no trecho compreendido entre a RS 115 até a divisa entre o Município de Gramado e o de Três Coroas, tudo conforme mapa que integra a presente Lei.

Art.3º – O imóvel e a vegetação acima especificados ficam tombados, nos termos da legislação vigente, somente podendo ser alterados após elaboração de laudo técnico e de parecer do Conselho de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural de Gramado.

(PREFEITURA MUNICIPAL DE GRAMADO, 1998)

Em meados da década de 2000, a antiga estação passa então por um restauro, com algumas modificações no desenho da planta original²⁵

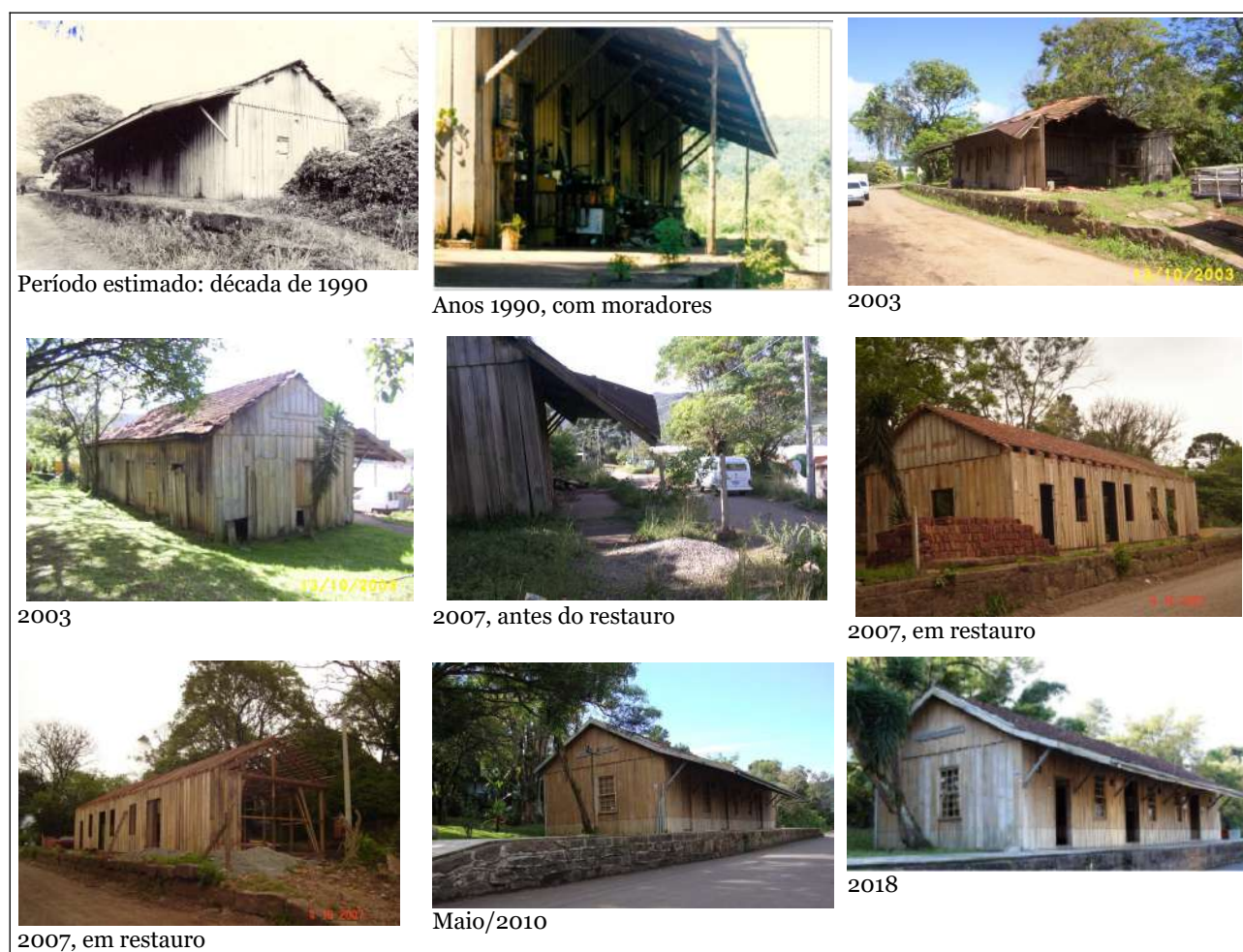


Figura 39. Pannel com imagens da estação nos anos 1990/2000 (depois do restauro que antecedeu a criação do Espaço Cultural Estação férrea) e anos 2010

Com a criação do Espaço Cultural em 2008, a estação/espço museal passa a funcionar como praticamente o único ponto de memória da história ferroviária em Gramado.²⁶ Tem recebido

²⁵ A antiga estação tinha, por exemplo, um cômodo para a família do Agente da Estação.

²⁶ As três outras estações (Agente Hallan, Maquinista Maura, - que eram classificadas como ‘paradas’, e Centro) já haviam desaparecido, e o Rabicho, sob a vegetação, restringia-se, até mais ou menos 2019, à memória dos moradores mais antigos.

desde então visitas escolares e da comunidade, oficinas, eventos culturais e outras atividades, porém sem quase nenhuma inserção efetiva no circuito turístico da cidade.²⁷



Figura 40. Propaganda da inauguração do Espaço Cultural no dia 16/05/2008 (Acervo Museu do Trem)



Figura 41. Folder do Museu. (Período estimado: entre 2008 e 2015. Acervo Museu do Trem)

É lícito reconhecer também que, ao longo de sua existência, o espaço tem carecido de um tratamento profissional especializado, com uma formulação de um plano estratégico de médio e longo prazo, fundado em técnicas e processos científicos, na promoção sistemática da pesquisa, da educação museal e em procedimentos básicos de catalogação, classificação e preservação de acervo. Essas carências persistem até o final da década passada, agrava-se com a pandemia (2020/2021) e com uma crescente deterioração na sua estrutura física.

²⁷ A rigor, nesse período, a grande maioria dos milhares de visitantes anuais tão eficazmente atraídos pelo trade turístico de Gramado, voltaram para suas localidades de origem sem conhecerem nenhuma referência ao passado ferroviário da cidade. Um demonstração emblemática dessa afirmação pode ser constatada se analisarmos as visitas: o pátio de entrada (que fica a 150 metros do Museu) chega a receber entre 100 a 200 visitantes por dia na alta estação e é um dos principais pontos de cenário fotográfico (não pago) pelo turista. Destes, embora não dispormos de uma estatística oficial, podemos arriscar pela observação prática, e numa projeção otimista, que certamente menos de 5% chegam a ir ao Museu.

Em 2023, a partir de abril/maio, em ação da Secretaria da Cultura municipal, é iniciado um processo de profunda mudança nesse quadro, com a contratação de especialista para a coordenação do museu, o início de um restauro na estrutura, a formulação de um Plano Museológico com uma série de atualizações (expografia e programas diversos), integração regional de museus, ações enfim que pretendem finalmente colocar o Museu e a história ferroviária em seu devido e merecido lugar.



Figura 42. Painel com elementos da evolução histórica da memória ferroviária em torno do Museu