CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIVATES
LICENCIATURA EM HISTÓRIA

O IMAGINÁRIO POPULAR SOBRE A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA EM MUÇUM-RS

Jucéli Baldasso

Lajeado, dezembro de 2012.

Jucéli Baldasso

O IMAGINÁRIO POPULAR SOBRE A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA EM MUÇUM

Monografia apresentada na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II, do Curso de Licenciatura em História, do Centro Universitário Univates como parte da exigência para a obtenção do título de Licenciada em História.

Orientador: Prof. Ms. Mateus Dalmáz

Lajeado, dezembro de 2012.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Agradecimentos

A Deus, em primeiro lugar, por me guiar por bons caminhos e me ajudar a ter força para seguir; aos meus pais, por acreditarem em mim e me fazerem a pessoa que sou hoje; ao meu namorado Giovani, pela paciência, atenção e carinho a mim dedicados; aos meus professores, pelo empenho em ensinar todas as lições que levarei para a vida; aos meus amigos, pelas horas de alegrias e companheirismo; enfim, a todos que de alguma forma me ajudaram nesta caminhada rumo ao sucesso. Muito obrigada.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

RESUMO

Trabalhar com o imaginário das pessoas é uma tarefa que exige dedicação e empenho, mas em contrapartida, é um trabalho gratificante e desafiador. A história oral possibilita uma interação entre entrevistador e entrevistado, onde o passado se recria a partir de histórias contadas. O maior objetivo do presente trabalho foi analisar a história da construção da Estrada de Ferro 491, no trecho que passa pela cidade de Muçum/RS, concluída no ano de 1978, através do imaginário da população muçunense que conviveu com esta época de profundas mudanças. Como fonte de pesquisa para a realização deste trabalho de monografia foi utilizada a metodologia da história oral. As entrevistas coletadas foram de pessoas que estiveram presentes nesta época em que a cidade passava por inúmeras transformações em seu perfil sócio-econômico, em virtude da construção da ferrovia, bem como com a chegada de um grande contingente de trabalhadores vindos com o Batalhão Ferroviário da cidade de Bento Gonçalves/RS, no ano de 1971, para auxiliar nos trabalhos de construção da referida Estrada. Diversas entrevistas foram coletadas, com alguns dos habitantes que presenciaram as mudanças e o crescimento que foi ocorrendo no município na década de 1970, em virtude desta obra. Foi possível constatar, através dos depoimentos colhidos, que nos anos de construção da EF – 491, a cidade de Muçum desenvolveu-se em diversos setores e teve profundas mudanças. A conclusão do estudo é que foram anos de crescimento, que marcaram para sempre a história da cidade e o imaginário da população local.

Palavras-chave: Muçum-RS, Estrada de Ferro 491, Imaginário, História Oral.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 6

1 MUÇUM-RS: DOS PRIMÓRDIOS À CONSTRUÇÃO DA FERROVIA EF- 491 10
1.1 Histórico de Muçum 10
1.2 Os primeiros anos após a emancipação 12
1.3 O processo histórico de construção da EF – 491 15

2 A CONSTRUÇÃO DA EF – 491 NO IMAGINÁRIO MUÇUNENSE: PERSPECTIVAS E ANSIEDADES 26
2.1 A chegada do Batalhão Ferroviário movimenta a cidade 26
2.2 A chegada da Ferrovia: esperança e desenvolvimento sobre os trilhos do trem 33
2.3 As histórias que o povo conta: lembranças de uma época que marcou 38

CONCLUSÃO 42

REFERÊNCIAS 45

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

INTRODUÇÃO

O imaginário das pessoas é permeado por muitas lembranças, memórias e acontecimentos, que de uma forma ou de outra os marcaram e fizeram com que determinadas situações se fizessem sempre presentes em suas vidas, seja na forma de histórias contadas ou escritas, seja simplesmente na forma como esses acontecimentos marcaram suas vidas e sua própria história.

Resgatar a história de um fato que foi marcante para um lugar ou para um povo através das memórias dos mesmos é viajar em um mundo de alegrias, tristezas e recordações que transformaram a vida de muitas pessoas e que as marcariam para sempre. Cada indivíduo possui suas próprias memórias, sua visão, e sua forma de ver como determinados acontecimentos marcam, ou não, suas vidas. Cada um se utiliza de elementos oportunos para construir sua história, e é responsável por contá-la à sua maneira.

Conforme Loiva Otero Félix, a memória recria o passado e é a única forma de retê-lo. O passado não deve ser estudado como um objeto morto, mas como uma experiência, aprendida e consolidada.

A construção da Estrada de Ferro 491, na cidade de Muçum/RS, finalizada no ano de 1978, desencadeou uma série de acontecimentos e trouxe profundas mudanças que mexeram com o imaginário da população local, e que deixaram marcas lembradas até os dias de hoje por eles. Era uma cidade pequena e pacata, que teve sua estrutura profundamente modificada com a chegada dos trabalhadores

do Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves, responsáveis pela obra, e que se instalaram na cidade e movimentaram um lugar até então totalmente monótono.

Com a chegada destas pessoas e a construção desta obra, que seria uma das maiores do estado, diversos aspectos do município sofreram uma alavancada no desenvolvimento. Foi esta, justamente, a problematização levantada neste trabalho: qual o imaginário da comunidade de Muçum sobre a construção da ferrovia? O que se pensava que ocorreria com a cidade na época em que a estrada de ferro foi construída e inaugurada? Como hipótese, considera-se que a população local projetava mudanças e que estas seriam sinônimo de modernização, uma vez que alterariam diversos perfis do cotidiano. Um destes aspectos, e também o principal deles, foi na área econômica. Com a chegada de tanta gente, o município, que já tinha suas casas de comércio, passou a vender mais, em virtude de que, conforme a população muçunense crescia, também cresciam suas necessidades. O comércio de alimentos, roupas, móveis, decoração, tudo se desenvolveu e contribuiu para que a economia do município também chegasse a altos índices, como nunca tinha se visto antes.

Além da economia, também houve um grande aumento no aspecto demográfico de Muçum durante este período. Foram muitas as famílias que chegaram ao município e que movimentaram o lugar. Estas famílias, que foram muito bem aceitas quando chegaram, passaram a integrar a sociedade muçunense da época e a participar de festas e eventos que ocorriam na cidade.

Esses trabalhadores, juntamente com suas famílias, foram integrados à cultura do povo muçunense e auxiliaram para que diversos outros aspectos sociais também pudessem ser modificados, como será mostrado no decorrer do presente trabalho.

E com a construção da Vila Militar, local onde estas pessoas se instalariam, o aspecto urbanístico de Muçum também tomava impulso. Além desta nova vila, outras surgiram, assim como outras ruas agora mais bonitas e organizadas. As casas de comércio também puderam melhorar, assim como outras também foram construídas.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Enfim, foram vários os aspectos que se desenvolveram com a chegada do Batalhão Ferroviário para a construção da Estrada de Ferro 491, aspectos esses que estão presentes na memória da população local, que viveu este período tão marcante.

Essas memórias da população local que conviveram com as mudanças que ocorreram na década de 70 em Muçum serão analisados através de depoimentos orais. O uso da história oral propicia momentos de interação e aprendizado, entre o narrador e o entrevistador, de uma forma que torna o fato real a quem o escuta. É uma das mais ricas formas de reviver o passado e relembrar momentos que marcaram. Segundo Thompson (1992), “o historiador oral tem que ser um bom ouvinte, e o informante, um auxiliar ativo” (p.43).

A história oral é uma forma de história construída em torno de pessoas, que propicia o contato e a interação entre classes sociais e gerações. Traz a história para dentro da comunidade, ao mesmo tempo em que extrai essa história, construindo diferentes relações sociais que enriquecem o cotidiano de um lugar, de um povo. A história oral é, portanto, o referencial metodológico desta pesquisa, a qual contou com referenciais teóricos sobre memória (Félix, 1998), cultura (Thompson, 1999) e imaginário (Le Goff, 1998), utilizados para interpretar os depoimentos coletados.

A monografia está estruturada em dois capítulos: o primeiro, intitulado “Muçum-RS: dos primórdios à construção da ferrovia EF – 491”, trata da contextualização histórica do município, desde sua formação – com a chegada de imigrantes italianos –, passando por sua emancipação e chegando à conjuntura política e socioeconômica da época da construção da ferrovia, nos anos 1970. Tal abordagem é fundamental, uma vez que os depoimentos coletados sobre a obra – e que se constituem em representações simbólicas daquele evento – precisam ser contextualizados para melhor compreender seus significados.

O segundo capítulo, “A construção da EF – 491 no imaginário muçunense: perspectivas e ansiedades”, por sua vez, contém os depoimentos de quem testemunhou a obra e registrou na memória aquilo que se pensava na época do surgimento da ferrovia. As narrativas expostas são interpretadas com o suporte dos

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

conceitos de memória, cultura e imaginário e obedecem a metodologia da história oral. Com o segundo capítulo, pretende-se comprovar a hipótese de que o imaginário da comunidade de Muçum sobre a EF – 491 se caracterizou pela ideia de modernização e, consequentemente, mudança do cotidiano.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

1 MUÇUM-RS: DOS PRIMÓRDIOS À CONSTRUÇÃO DA FERROVIA EF- 491

O presente capítulo trará uma abordagem sobre o município de Muçum-RS, desde seu povoamento e emancipação, ocorrida em 1959, fazendo uma breve análise de seu desenvolvimento socioeconômico ao longo dos anos, até chegar a meados da década de 1970, quando a Ferrovia do Trigo, trecho de Muçum, denominada de Estrada de Ferro 491, foi concluída, explicando o processo histórico de construção da referida linha.

Tal resgate histórico é fundamental, uma vez que a compreensão do imaginário sobre a ferrovia, que se constitui no objetivo geral desta monografia, será feita no capítulo seguinte a partir da contextualização dos depoimentos coletados sobre a ferrovia.

1.1 Histórico de Muçum

O povoamento da região, onde hoje se encontra o município de Muçum, iniciou em meados do século XIX, quando colonizadores de origem lusa, alemã, polonesa e principalmente italiana chagaram ao território. Estes compraram suas terras através da Comissão de Terras e Colonização, em Guaporé-RS, município a quem o território pertencia.

O rio Taquari, um dos que banham a cidade, teve fundamental importância neste processo de colonização, já que era bastante navegável. O próprio nome do

município tem sua origem em uma cachoeira, conhecida pelos navegadores que passavam frequentemente por este rio, chamada de “Mussum”. Mas, antes de receber este nome, o local ganhou a denominação de General Osório:

> A origem do invulgar nome de “muçum”, que a cidade e o município ostentam até hoje, perde-se nas brumas de tempos passados, difundido oralmente entre os primitivos navegadores do rio Taquari. O nome “Mussum”, ainda grafado com dois “S”, aparecia escrito em um relatório elaborado em 1862, pelo engenheiro militar Capitão Antônio Augusto Arruda, do Exército Nacional, ao efetuar um completo levantamento das cachoeiras existentes no rio Taquari, desde o porto de Estrela até o incipiente povoado de Santa Bárbara, na foz do Arroio Carreteiro (Ferri, 1988, p. 35).

Os navegadores que se aventuraram a velejar nas águas do Taquari, desde épocas remotas, já conheciam a cachoeira existente no rio, localizada onde hoje se encontra a cidade, que levou seu nome. Este teve origem em um peixe, abundante na cachoeira e que era chamado de “mussum”. Portanto, através deste documento, consta que “Mussum” já era a denominação dada à cachoeira do rio Taquari em 1862. Porém, o nome já existia muito tempo antes, em virtude do peixe. Mais tarde, exploradores de pinhão e erva-mate, viajantes e os próprios moradores primitivos que se instalaram nas barrancas do rio Taquari usavam o termo Mussum para designar, além da cachoeira, o porto e o povoado ainda simples.

Em dezembro de 1903, com a criação do município de Guaporé, o território de General Osório lhe foi anexado. Mesmo ocorrendo a oficialização da substituição do nome Mussum por General Osório, os moradores da localidade, viajantes, pessoas desta localidade e também de outras continuavam a usar, alternadamente, o desígnio de Mussum, junto com o de General Osório. Assim, ambos os nomes perduraram ao longo do tempo, um oficial e o outro de uso popular.

No dia 31 de março de 1938, através do Decreto Estadual nº 7.199, o povoado de General Osório foi elevado à categoria de vila. Já em 29 de novembro do mesmo ano, era emitido o Decreto Estadual, nº 7.589, alterando a denominação da vila de General Osório para Mussum, ainda com a grafia de dois “s”. Esta grafia perdurou até o dia 10 de julho de 1959, logo após a emancipação política, e a partir

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

do dia 11 do mesmo mês passou a ser oficialmente grafado com “ç”, Muçum, como o conhecemos até hoje. A emancipação política do município de Muçum ocorreu em 1959, depois de muitos anos de luta dos habitantes locais em favor disso (Ferri, 1988).

Em 1958 foi proposta a realização de um plebiscito em Muçum, com o objetivo de dar à comunidade local a chance de opinar sobre a criação do novo município. A consulta popular também se estendeu aos distritos de Vespasiano Corrêa e São Valentim, todos pertencentes ao território muçunense. São Valentim foi contra a criação deste novo município e por isso não foi anexado ao território. Diante dos resultados, que se mostraram favoráveis à criação do novo município, o Projeto de Lei nº 55/59 foi criado e levado para a Assembleia Legislativa do Estado, que o aprovou em 30 de janeiro de 1959. Em 18 de fevereiro de 1959, esse projeto foi transformado em Lei, e esta sancionada e promulgada pelo então governador do estado, Leonel de Moura Brizola (Ferri, 1988).

Começaram então os preparativos para a realização das primeiras eleições municipais, que foram realizadas em 23 de maio de 1959, sendo eleitos para prefeito Ermogênio Aldrovandi, e para vice-prefeito, Gildo Tranquilo Baldo. Também nesta mesma eleição foram eleitos sete vereadores, formando a primeira administração do novo município.

1.2 Os primeiros anos após a emancipação

> “Nós tivemos aqui várias fases da obra. A primeira mais significativa delas aconteceu por volta do fim dos anos 50. Já em 59, que coincidentemente foi o ano que Muçum se emancipou. Então a primeira Câmara de Vereadores, o primeiro prefeito se preocupou em acelerar esse projeto que estava já sendo gestado, já estava sendo, enfim, em vias de finalização, pra que houvesse a aceleração dessa obra” (reportagem sobre a Ferrovia do Trigo exibida em julho de 2009 pela RBS TV).

Nos primeiros anos após a emancipação política, o município de Muçum passou por diversas mudanças em seu perfil socioeconômico, assim como em sua estrutura física. Houve grande preocupação em dar ao município e aos que nele residiam condições favoráveis ao crescimento que tanto almejavam. Os primeiros

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

passos do novo prefeito, além de organizar e estruturar a recente Câmara de Vereadores, voltaram-se para a estruturação do novo município, fundamentando-o nas Leis de Guaporé-RS.

Nesta época, as cidades, principalmente as pequenas, eram essencialmente agrícolas. Eram vistas como centros de comando, onde se podia controlar e manipular como se bem quisesse. Conforme Monteiro (2012), foi a partir do século XIX, com a industrialização, que as cidades tornaram-se uma variável central para compreender a nova organização social e política da sociedade ocidental. Algo que se aprofunda no século XX, que assistiu a um acelerado processo de urbanização, sobretudo nos países emergentes.

Ainda sobre as cidades, Monteiro (2012) nos coloca que:

> As possibilidades de interpretação sobre a cidade são múltiplas. Diferentes caminhos se abrem ao investigador que pretende responder às questões que as experiências e as formas de organização social no espaço urbano lhe sugerem. O intérprete das práticas sociais no e do espaço urbano precisa construir meios para compreender e explicar esse fenômeno multifacetado. Como um cristal, a cidade decompõe em um amplo espectro a luz que projetamos sobre ela. O habitante confere significados e sentidos às suas práticas no espaço urbano (p. 1).

O desenvolvimento que ocorre nas cidades ao longo dos anos é um reflexo das mudanças ocorridas no que se refere ao seu conceito e em como estas são transformadas de acordo com as necessidades locais da época. Ou seja, o que a cidade passa a representar para uma sociedade e para sua economia é refletido em seu crescimento e urbanização.

Na cidade de Muçum, onde o crescimento dava ares de que chegaria para mudar o panorama habitual, as outras administrações que se seguiram tiveram por prioridades, entre outras, a criação e pavimentação de novas ruas, a construção de escolas na cidade e no interior, a abertura de poços artesianos, a iluminação pública, a rede de distribuição de água e esgoto, e outras modificações necessárias ao crescimento do município, e que atendessem à demanda de pessoas, que chegavam à cidade em virtude da construção da Ferrovia (Ferri, 1988).

Durante a administração de Arly Colossi, entre os anos de 1969 e 1973, uma das obras que mais se destacou foi a aquisição de terrenos e a abertura de ruas

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

para a criação da Vila Militar. Esses terrenos serviriam para a instalação do 1º Batalhão Ferroviário, que veio ao município em meados de 1971 para finalizar a construção da Estrada de Ferro 491. Os primeiros militares que vieram a Muçum, alguns anos antes, foram responsáveis pela medição e marcação do que seria a Estrada de Ferro (Ferri, 1988).

Apenas mais tarde, entre os anos de 1970-1971, é que os militares que auxiliariam na construção chegariam a Muçum e se instalariam na Vila Militar, também chamada, até hoje, de “Batalhão.” E foi durante este período que a cidade deu um salto no seu desenvolvimento.

A década de 70 representou um marco para Muçum em vários sentidos. Alguns habitantes chamam este período de “época de ouro”, tamanha foi a mudança que aconteceu e que marcaram a população até hoje. Além do crescimento proporcionado pela construção da Ferrovia, outros aspectos também auxiliaram no crescimento da cidade. Com a chegada destes trabalhadores, que vieram dos mais diferentes lugares para trabalhar na Ferrovia, houve um aumento significativo na economia e no comércio.

Nesta época, já existiam muitos estabelecimentos em Muçum, que comerciavam os mais diferentes produtos: açougue, comércio de bebidas, lojas de roupas, móveis e decoração, mercados. E todos eles tiveram a oportunidade de crescer nos anos que os trabalhadores do Batalhão estiveram em Muçum, embora muitos destes estabelecimentos acabaram falindo depois que a obra foi concluída e muitas daquelas pessoas foram embora.

Para atender à demanda crescente da população no final dos anos 60 e início dos anos 70, os estabelecimentos da cidade tiveram que aumentar seus estoques de produtos, pois as pessoas, e principalmente os trabalhadores e suas famílias, consumiam muito, tanto na área da alimentação, como do vestuário e utilitários para casa (móveis e decoração).

Esse grande aumento do consumo se deu, principalmente, porque os funcionários da Ferrovia recebiam salários altos para trabalhar na construção, e todo esse dinheiro era consumido na cidade, sendo que a grande maioria dos produtos

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

vinha diretamente da colônia, produtos naturais e fartos que encantaram toda essa gente, vinda de fora:

> Eles consumiam muito. Consumiam muito, muito, muito. E eles estavam deslumbrados com tanta coisa diferente. A maioria, oitenta por cento, noventa por cento. Então eram coisas que assim que eles,... a impressão que eu tinha é que eles vieram de um mundo e caíram 'num' outro farto! Então aquilo,... eles compravam tudo e comiam de tudo.(...) E as mulheres, e as filhas, os filhos, quase não trabalhavam, poucos eram os que trabalhavam, todos viviam do salário que o pai ganhava. O salário era bom! (...) (T. D. N., 2012, p. 8).

E essa foi outra área que também sofreu uma alavancada com a chegada de tanta gente. Os produtores, que viviam apenas de sua produção e que naquela época era bastante diversificada, passaram a vender muito mais para o comércio, e também diretamente para as pessoas. A produção crescia, o rendimento aumentava, e as condições de vida desses trabalhadores rurais, que eram maioria na cidade, melhoraram muito.

Além desses aspectos, nesses anos de 60 e 70, a cidade também sofreu modificações em sua estrutura física. Como o número de pessoas que circulavam pelo município cresceu consideravelmente, novas ruas foram abertas, novos loteamentos, além da Vila Militar, foram criados e muito mais casas foram construídas. Além de auxiliarem na construção da Estrada de Ferro, os trabalhadores do Batalhão também auxiliaram na construção de outras obras em Muçum, como por exemplo, a abertura de uma estrada que auxiliasse na ligação de Muçum ao município de Bento Gonçalves. Antes, esse caminho era percorrido com dificuldade, subindo e descendo morros. Com a abertura dessa estrada, foi possível percorrer o trecho com facilidade, o que diminuiu o tempo e a distância do percurso (A. C., 2012).

Enfim, foram várias as áreas que se desenvolveram nesta época. O crescimento do município foi notório. Muçum vivia sua "época de ouro".

1.3 O processo histórico de construção da EF - 491

A Estrada de Ferro 491, que liga Roca Sales a Passo Fundo, passando pelo território de Muçum, tem uma história longa e interessante:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> Já no século passado, em 1890, o Governo Federal, através do Engenheiro Antão Gonçalves de Farias, superintendente das obras públicas, nomeava o Engenheiro João Luíz de Farias Santos, para organizar o plano de viação do Estado do Rio Grande do Sul, especialmente, com ferrovias na região colonial italiana (Ferri, 1988, p. 401).

O plano inicial para a construção da estrada de ferro foi aprovado em 19 de abril de 1909, e previa a ligação ferroviária entre os municípios de Taquari e Passo Fundo. Em 1910, outro estudo teve início, mas foi paralisado, em virtude da 1ª Guerra Mundial (1914/1918).

No entanto, no ano de 1913, André Zílio, residente em Muçum, enviou ao presidente do Estado um ofício, onde pedia ao governador que auxiliasse na criação de uma estrada de ferro que passasse pelo território até chegar à capital, a fim de facilitar o envio de produtos a Porto Alegre, e também para que os produtos oriundos da mesma chegassem com mais facilidade ao comércio de Muçum (na época, General Osório). André Zílio não obteve a resposta de seu ofício e, em 1914, encaminhou um novo pedido visando à construção da Estrada de Ferro:

> Em três de fevereiro do ano passado, enviei a V. Exa. Um pedido para a construção de uma estrada de ferro, partindo da Volta dos Freitas, passando por Estrela, Corvo, Roca Sales e General Osório, do que, em vista de não tê-la obtido, torno novamente a Vossa Exa. Crendo que fará todos os estudos da conveniência desta estrada (Ferri, 1988, p. 402).

Um novo traçado foi então projetado, onde a estrada de ferro passaria por Encantado, subindo pela várzea do rio Guaporé, até o município de Passo Fundo. No ano de 1945, novos estudos foram realizados, ficando definido que o trajeto da referida estrada passaria por Roca Sales e Muçum, até chegar a Passo Fundo.

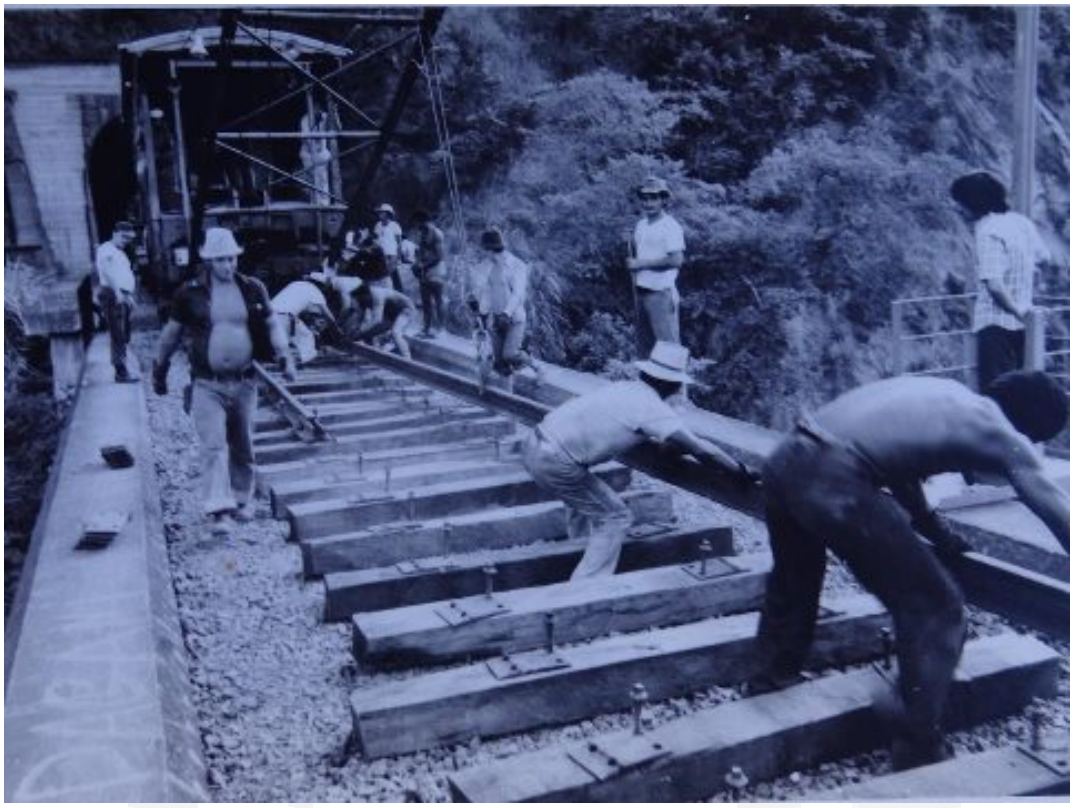
A obra teve sua construção iniciada em meados da década de 1940, contudo, sofreu várias interrupções, sendo paralisada totalmente em 1968. Com a entrada do 1º Batalhão Ferroviário, vindo de Lages, Santa Catarina, em 1971, os trabalhos foram retomados com continuidade, pois havia o interesse do regime militar de 1964 de firmar o seu compromisso público com o desenvolvimento econômico do Brasil (Secchi, 2008).

A partir daí, o trabalho de construção da EF – 491 seguiu em ritmo acelerado, e todos os trabalhadores se empenharam no objetivo de finalizar a construção da

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

referida estrada. Foi necessário um grande contingente de trabalhadores para que a obra fosse finalizada no tempo desejado, como mostra a figura 1.

Figura 1: Operários na construção da EF- 491, em Muçum, década de 70.



Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

Em 1945, surgiu um novo projeto, elaborado pelo 1º Batalhão Ferroviário, do trecho Barra do Jacaré – Rio das Antas, que previa o entroncamento ferroviário na margem esquerda do rio Taquari, de fronte à Barra do Jacaré, servindo assim de junção dos dois eixos ferroviários, Barra do Jacaré – Passo Fundo e o outro com o Tronco Principal Sul da Rede Ferroviária Federal. Por este estudo, a estrada iria fazer a junção com o Tronco Principal Sul, seguiria pela Barra do Jacaré, correndo sempre próximo à margem esquerda do rio Taquari, até fazer a junção na localidade de monte Bérico. Este estudo acabou não se concretizando totalmente, já que o entroncamento foi construído nas proximidades do município de Roca Sales, de onde partem dois ramais, um em direção a Muçum – Passo Fundo e outro, que faz a junção com o Tronco Principal Sul, a Nordeste do Estado (Ferri, 1988).

Em 1971, os trabalhos de construção da importante obra ferroviária foram reiniciados, no trecho Roca Sales – Passo Fundo, pelo 1º Batalhão Ferroviário do

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Exército Brasileiro, “Benjamin Constant”. Primeiramente denominada de L.35, a Ferrovia do Trigo, alterada para EF- 491, foi construída em bitola de 1,60 metros, inovação tecnológica na engenharia ferroviária que permite a eletrificação do trem e atualização de tecnologias, e diminuiu em 24 horas o tempo de percurso entre Porto Alegre – Passo Fundo, passando por Santa Maria.

A ferrovia que vai de Roca Sales a Passo Fundo possui 158 km de extensão e demorou mais de vinte anos até ser totalmente concluída. Atravessa uma região de relevo extremamente acidentado, o que acarretou a construção de importantes obras de engenharia, como túneis, pontes e viadutos de grandes proporções. Ao longo dos anos, foram construídos, no total, 32 túneis e 23 viadutos. A figura 2 mostra um exemplo de uma das grandiosas obras que foram construídas no trajeto da EF – 491, a ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha:

Figura 2: Construção da Ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha, ligando Muçum ao município de Roca Sales.

Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Além das pontes, também foram construídos diversos túneis, necessários para que a passagem do trem fosse possível entre os morros existentes no trajeto. A figura 3 mostra um exemplo destes túneis. Este, localizado no início da ponte Brochado da Rocha:

Figura 3: Túnel em construção, Muçum.

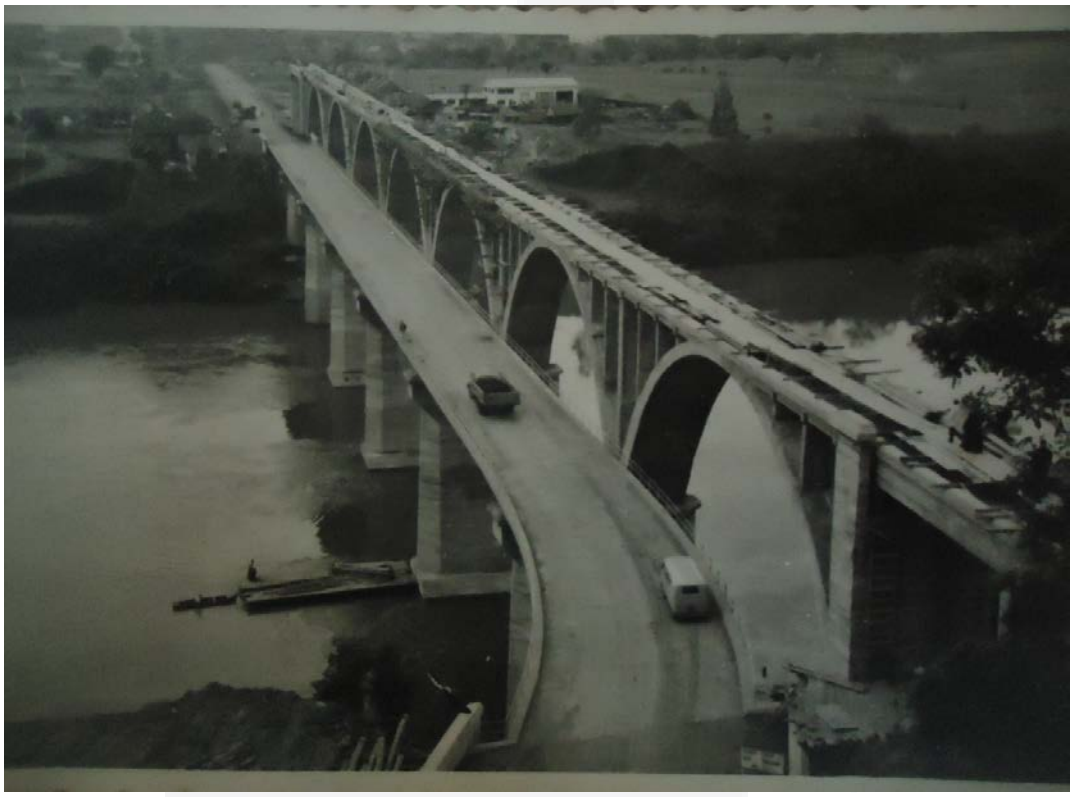
Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

A ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha, que liga Muçum ao município de Roca Sales e passa sobre o rio Taquari é um exemplo dessas obras grandiosas

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

construídas ao longo do trajeto da ferrovia. Inaugurada em 1963, a obra da ponte foi concluída pela empresa INDUBRAS (Cia. De Indústrias Gerais, Obras e Terras), que também auxiliou na construção de um trecho da Ferrovia, mais tarde concluída pelo Batalhão Ferroviário. A figura 4 mostra a referida ponte parcialmente concluída, faltando apenas a parte superior por onde o trem passaria. Abaixo, pode-se ver que a passagem de carros sobre a parte inferior já é possível:

Figura 4: Ponte Brochado da Rocha, parcialmente concluída.



. Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

Projetada com 289 metros de extensão, em duas plataformas; a ferroviária e a rodoviária, em níveis diferentes, sendo a primeira em sete arcos contínuos sobre pilares maciços e a inferior, em vigas retas apoiadas sobre os pilares comuna aos arcos, formando estruturas independentes (Moreira, 2012, p.37). Uma construção belíssima, que marca a entrada da cidade e que é um dos seus principais pontos turísticos.

A construção e finalização da ponte Brochado da Rocha, em 1963, é um importante marco para a cidade de Muçum, pois representa seu mais importante símbolo. Os trabalhadores responsáveis pela finalização da obra dedicaram-se ao

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

máximo no intuito de finalizá-la. A figura 5 mostra alguns desses trabalhadores ao lado da ponte já concluída:

Figura 5: Operários após término da obra da Ponte Brochado da Rocha, década de 60.

Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

Além da Ponte Brochado da Rocha, outra grande construção também merece destaque, pela imponência e enorme beleza, o Viaduto 13, assim chamado por ser o 13º de uma sucessão de viadutos que foram construídos ao longo da EF – 491. Com 509 metros de extensão, sustentado por pilares de até 145 metros de altura, considerado o maior do Brasil e o 2º da América Latina no gênero, impressiona por sua grandiosidade arquitetônica (Ferri, 1988, p. 183).

Na figura 6, pode-se ver o Viaduto 13 parcialmente concluído, demonstrando a dimensão da obra de engenharia realizada naquela época e que até hoje impressiona a todos que vem apreciá-la:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

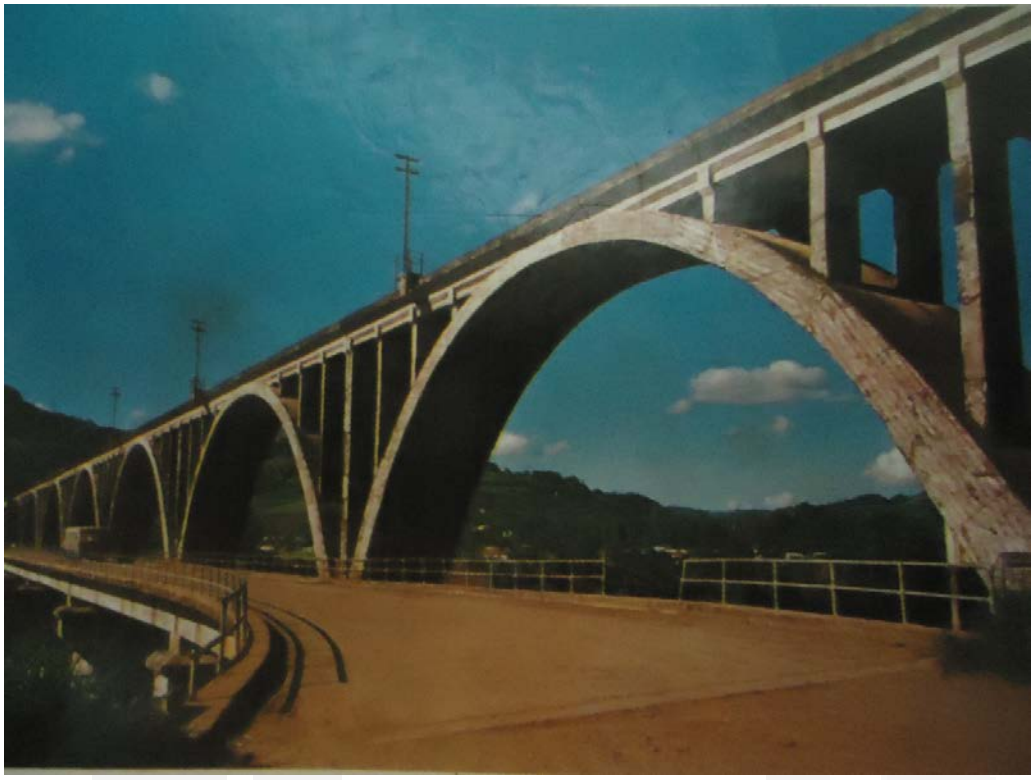
Figura 6: Construção do Viaduto 13, maior do Brasil e 2º maior da América Latina, Muçum.

Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

No município de Muçum, a ferrovia passa por diversas obras de engenharia, de grande vulto, dentre as quais se pode destacar a Ponte Brochado da Rocha, anteriormente citada (figura 7), vários viadutos, até chegar ao maior de todos, o Viaduto 13 (figura 8), todos interligados por vários túneis. Através destas figuras, pode-se observar a imponência das obras, que chamam atenção pela grandiosidade arquitetônica. Um trabalho excepcional, realizado pelos trabalhadores que incansavelmente se dedicaram a esta construção.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Figura 8: Ponte Rodoferroviária Brochado da Rocha, Muçum.



Fonte: FERRI, Gino. Muçum, Princesa das Pontes. Caxias do Sul: Prefeitura Municipal de Muçum, 1988.

Figura 9: Viaduto 13, Muçum, 2011.

Fonte: WWW.mucum-rs.com.br

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A Ferrovia EF- 491 foi inaugurada com pompas e cerimônias, no dia 7 de dezembro de 1978, e contou com a presença do Presidente da República, General Ernesto Geisel, acompanhado de altas autoridades Estaduais e Municipais. Nesta oportunidade, foi percorrido todo o percurso, desde Passo Fundo até Porto Alegre, em um trem especial, sendo realizada uma parada na Estação de Muçum, onde a caravana presidencial foi recepcionada e saudada por autoridades, povo e alunos dos educandários locais.

A construção da Estrada de Ferro 491 foi para Muçum motivo de orgulho e desenvolvimento, e produziu benefícios inestimáveis para a população. Ainda hoje, muitas pessoas de diferentes locais vêem ao município observar estas grandiosas obras arquitetônicas, que são as principais atrações turísticas muçunenses. E é em virtude da enorme quantidade de pontes e viadutos que passam pela cidade, que ela recebeu o apelido carinhoso de “Princesa das Pontes”:

> Muçum é merecidamente, cognominada “PRINCESA DAS PONTES”, título que ostenta com ufania, pela graça e a beleza escultural de gigantescas pontes que emolduram a cidade e dos altos viadutos que enfeitam a paisagem interiorana do município (Ferri, 1988, p. 400).

Além do turismo, o desenvolvimento econômico e demográfico do município tem muito a agradecer à Ferrovia. Inúmeras famílias vieram, junto com os trabalhadores, e se instalaram em Muçum. Nos anos 70, mais de duas mil famílias chegaram a Muçum, todas elas em busca de trabalho na construção da Ferrovia:

> Foi uma revolução realmente, foi em todas as áreas, comércio, emprego, serviços, muitos namoros, casamentos aconteceram nesse período né, de famílias que se incorporavam numa obra de longo prazo né, que durou cerca de 8 anos, 9 anos (reportagem sobre a construção da Ferrovia do Trigo, exibida em julho de 2009 pela RBS TV).

Várias famílias vindas com a construção da Ferrovia, ou formadas durante este período, ainda permanecem em Muçum. E a Vila Militar, também conhecida como “Batalhão”, é hoje um dos bairros mais tradicionais de nossa cidade. A Ferrovia EF – 491 é uma obra grandiosa, digna de orgulho para o Estado, e para o povo muçunense, e que marcou para sempre a história da cidade de Muçum, cujos moradores fazem questão recordá-la com carinho.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Os aspectos do desenvolvimento gerado com a construção da Estrada de Ferro podem ser notados através de depoimentos dos moradores de Muçum, que recordam com orgulho esta fase tão importante para o município. Estes aspectos, destacados nos depoimentos de muçunenses que conviveram com essa história, serão analisados no capítulo que se segue, levando-se em conta as memórias pessoais dos mesmos e sua visão sobre o tema em questão.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

2 A construção da EF – 491 no imaginário muçunense: perspectivas e ansiedades

Este capítulo tratará, especificamente, do imaginário da população de Muçum frente à construção da EF – 491, analisando opiniões, pensamentos, e a visão dos mesmos sobre esta obra, que foi tão grandiosa e importante para a cidade.

Para realizar este estudo, serão analisados depoimentos de pessoas que estiveram presentes naquele momento de mudanças e desenvolvimento e que viram o município de Muçum crescer no mesmo ritmo que a Estrada de Ferro. Dentre os depoimentos, três aspectos merecem destaque e serão a questão norteadora do presente trabalho: o crescimento econômico, demográfico e urbanístico ocorrido durante a fase de construção da EF – 491.

2.1 – A chegada do Batalhão Ferroviário movimenta a cidade

Como já foi visto no capítulo anterior, a construção de uma Estrada de Ferro, que fizesse a ligação entre os municípios do interior do estado até a região metropolitana, fez-se necessário para auxiliar no escoamento da produção agrícola, principal fonte econômica na época. Era uma necessidade não só para o município de Muçum, mas para todo o Estado, que também teria sua economia desenvolvida:

> O problema do escoamento de grande parte da produção do Estado do Rio Grande do Sul, está configurado por fôrça do grande percurso a vencer, entre Pôrto Alegre e Passo Fundo (680 km), via Santa Maria. Daí a necessidade de se obter um percurso menor, que permita uma operação

> ferroviária econômica, tanto sob o aspecto acima referido, quanto sob o aspecto de melhores condições técnicas do traçado (Moreira, 2012, p.37).

A Estrada de Ferro foi concretizada após muita insistência e lutas por parte dos municípios que certamente ganhariam com essa construção. O principal produto cultivado pelos trabalhadores agrícolas na época e exportado para a capital era o trigo, daí a origem do nome Ferrovia do Trigo.

Também como visto anteriormente, o município de Muçum, na época recém emancipado, estava se desenvolvendo aos poucos. Algumas casas de comércio foram surgindo, assim como outros estabelecimentos comerciais, mas a principal fonte de renda da cidade ainda era a agricultura. A população, essencialmente agrícola, ainda trabalhava para se sustentar, e sustentar o comércio com o que produziam. A economia da cidade dependia quase que exclusivamente do que os agricultores plantavam e colhiam. Viviam assim, até a chegada de um grande número de trabalhadores, vindos para a construção da Ferrovia, modificando o panorama da cidade e trazendo profundas mudanças.

O presente capítulo tratará das memórias, das lembranças de muçunenses que conviveram com esse período, e que guardaram para sempre este momento de crescimento e mudanças para o município. Pode-se entender esta memória como "um dos suportes essenciais para o encontrar-se dos sujeitos coletivos, isto é, para a definição dos laços de identidade" (Félix, 1998, p.35). Conforme Loiva Otero Félix, "a memória liga-se à lembrança das vivências, e esta só existe quando laços afetivos criam o pertencimento ao grupo, e ainda os mantém no presente" (1998, p. 41-42). A autora nos diz que:

> Segundo Halbwachs, só existe memória quando há sentimento de continuidade presente àquele que se lembra. A memória, ao não fazer ruptura entre passado e presente, retém do passado apenas o que está vivo ou "capaz de viver na consciência do grupo que a mantém"' (1990:81); ela "se produz no presente, com representações do passado" [...] (1998, p.43).

A construção desta ferrovia, alterada mais tarde para Estrada de Ferro – 491, passou por várias fases, até a sua finalização, em 1978. Diversas empresas se empenharam na construção do que seria uma das mais grandiosas obras ferroviárias do Estado, e que, efetivamente, traria o desenvolvimento a várias regiões, inclusive ao município de Muçum, na época, recém emancipado:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> A primeira fase da obra foi realizada na década de 50, participaram empresas brasileiras em parceria com o Ministério dos Transportes. No início dos anos 60 a obra foi interrompida para então ser retomada em 1971 pelo Batalhão de Engenharia do Exército, vindo de Lages, Santa Catarina. Ao longo dos anos foram construídos 32 túneis e 23 viadutos. Entre eles, o Viaduto 13, considerado um dos maiores do mundo (reportagem sobre a Ferrovia do Trigo exibida em julho de 2009 pela RBS TV).

Contudo, a fase mais importante da construção da EF – 491, no trecho que passa por Muçum, ocorreu no final dos anos 60, quando o Batalhão Ferroviário chegou ao município, vindo da cidade de Bento Gonçalves/RS, para auxiliar na construção e finalização da obra. Junto com este Batalhão, diversos outros trabalhadores, vindos dos mais diferentes lugares, também chegavam à cidade em busca de emprego, e junto com eles, chegavam também suas famílias. Ao todo, mais de duas mil:

> Era uma cidade onde não acontecia nada de diferente, não tinha nada estranho, daqui a pouco começa a vim povo de todo lugar que tu imagina né, E aqueles caminhões, descendo aqueles militares fardados né, Então assim, um pouco te assusta, e um pouco te deixa numa expectativa de que, que será que vai acontecer, como vai ser agora, então tem toda uma adolescência metida nisso né (reportagem sobre a Ferrovia do Trigo exibida em julho de 2009 pela RBS TV).

Por ser uma cidade pequena, de população essencialmente agrícola e de famílias tradicionais, a chegada de tanta gente vinda de longe, de certa forma mexeu com o imaginário muçunense. Nem todos os habitantes estavam informados sobre a construção de uma Ferrovia na cidade, muitos foram pegos de surpresa com a chegada destes estranhos, que ficaram na cidade e movimentaram um lugar até então totalmente pacato.

E quando as obras de construção da Ferrovia tiveram início, efetivamente, muitos foram os sentimentos que surgiram: incerteza, esperança, orgulho, preocupação. Cada habitante viu a seu modo o que esta obra simbolizou para a cidade. Cada depoimento, cada relato sobre o que esta obra representou nada mais é do que uma representação simbólica do real, onde cada indivíduo representa sua concepção daquele momento, de acordo com sua crença. É isso que denominamos cultura de um povo:

> (...) cultura é o padrão de significados incorporados nas formas simbólicas, que inclui ações, manifestações verbais e objetos significativos de vários tipos, em virtude dos quais os indivíduos comunicam-se entre si e partilham suas experiências, concepções e crenças. A análise cultural é, em primeiro

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> lugar e principalmente, a elucidação desses padrões de significados incorporados às formas simbólicas (Thompson, 1995, p.176).

Os primeiros trabalhadores que foram chegando à cidade, por volta da década de 50, foram responsáveis por fazer o traçado da futura Estrada de Ferro, e construir o aterro por onde a mesma passaria. Foi um trabalho difícil, foram necessárias muitas cargas de terra e muito esforço para que o terreno estivesse preparado quando as obras iniciassem. Alguns desses trabalhadores se instalaram em pavilhões coletivos no centro da cidade:

> (...) eram quase trinta rapazes, todos solteiros, jovens, muitos casaram aqui. (...) que foram os primeiros que vieram fazer o traçado. Então todos moravam num pavilhão grande ali ao lado, e eles moraram mais de ano ali. E foram os primeiros que vieram né, depois 'veio' os que fundaram o batalhão. E fundaram uma vila muito bonita lá embaixo né, faziam festas... (Z.B., 2012, p. 3).

Porém, a grande maioria desses primeiros trabalhadores que chegaram, construíram suas casas onde hoje se encontra o Loteamento José Marcolim, no Bairro Guaporé. Eram casas simples, de madeira fina, e que abrigavam mais ou menos 700 pessoas. Talvez por terem se instalado em uma parte de Muçum onde todas as famílias eram agrícolas, pessoas simples e que não tinham muito contato com o que acontecia na cidade, esses primeiros trabalhadores que chegaram à cidade foram vistos com desconfiança pela população local deste bairro:

> Mas nesse período, agente não tinha, a gente não interagia com esse pessoal porque nós éramos mais selvagens ainda, tinha medo dessas pessoas e essas pessoas também eu acho que tinham medo da gente, elas não tinham medo, se tinha preconceitos, né. E eram pessoas então, pessoas humildes, pessoas pretas, de origem brasileira e tinha esse preconceito, era terrível né. Então nessa fase... então não se interagia muito com esse pessoal que vem de fora. Foi uma fase que vieram pessoas mais pra construir aquilo ali, então eram mais homens, pessoas mais... arredias (T.D.N, 2012, p.1).

Como já citado, a colonização de Muçum foi de maioria italiana. E o preconceito com pessoas "de cor" é uma característica dos imigrantes italianos e de seus descendentes. Hoje em dia, este problema não é mais tão gritante, mas antigamente, esta questão da cor era um critério muito presente nas relações entre italianos e outras etnias, o que certamente contribuiu para que as relações entre os locais e os trabalhadores vindos de fora não fossem de interação, como aconteceu posteriormente. Pouco antes de terminarem o serviço, um incêndio destruiu quase

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

todas as casas destes funcionários e, quando terminaram de fazer sua parte da obra, foram embora da cidade. Em virtude disso, talvez, esta fase de construção da obra não seja tão marcante quanto a que será estudada a seguir.

Depoimentos como este, no entanto, são importantes por revelar diferentes visões da sociedade a respeito das mudanças que seriam provocadas pelo processo de construção da ferrovia. Algo que a metodologia da história permite apreender. Conforme Thompson:

> A história oral não é necessariamente um instrumento de mudança; isso depende do espírito com que seja utilizada. Não obstante, a história oral pode certamente ser um meio de transformar tanto o conteúdo quanto a finalidade da história. Pode ser utilizada para alterar o enfoque da própria história e revelar novos campos de investigação; pode derrubar barreiras que existam entre professores e alunos, entre gerações, entre instituições educacionais e o mundo exterior; e na produção da história – seja em livros, museus, rádio e cinema – pode devolver às pessoas que fizeram e vivenciaram a história um lugar fundamental, mediante suas próprias palavras (1992, p.22).

Feito, então, o traçado, a construção da Estrada de Ferro 491 pôde ter início. Mas, conforme a obra avançava, ao longo dos anos, também ia sofrendo paralisações. Até chegar ao trecho localizado em Muçum, por várias vezes a obra foi interrompida, até que no ano de 1970/71, o Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves chegou a Muçum para auxiliar no trabalho, e então finalizar a construção deste trecho da Ferrovia, que mais tarde foi concluída no restante de sua extensão pelo 1º Batalhão Ferroviário do Exército, vindo de Lages/SC. A chegada deste Batalhão representou a fase mais importante de construção da Estrada de Ferro, pois foi quando ocorreu o período de maior crescimento para a cidade de Muçum.

Nesta época, como já visto neste trabalho, Muçum caminhava a passos lentos em direção ao progresso. Por ser um município pequeno, de população reduzida e que vivia essencialmente da agricultura, o desenvolvimento demoraria a chegar à cidade, não fosse a vinda destas pessoas, que movimentaram o lugar trazendo diferentes costumes e ajudando para que o município desse um salto no crescimento.

Foi uma dura batalha, realizada pelo então prefeito Arly Colossi (1969 – 1972), a fim de trazer os trabalhadores vindos de Bento Gonçalves, para auxiliar na

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

construção da Ferrovia que passaria pela cidade. E após muitas negociações, eles finalmente entraram em comum acordo e o Batalhão Ferroviário chegou a Muçum. Além do pessoal do Batalhão, outra empresa trabalhava na construção na época, a INDUBRAS, do qual o seu Arly Colossi era responsável. O batalhão viria à cidade para auxiliar nos trabalhos, e finalizar a obra com mais rapidez.

Esses trabalhadores que chegaram ao município necessitavam de moradias, mas como o município era pequeno, não tinha como fornecer casas a todos. Por ser recém emancipado, o município ainda não possuía subsídios suficientes para a implantação de tantas casas quanto fossem necessárias. Mas, apesar de a economia ainda ser fraca, Muçum possuía terras suficientes para a instalação e construção de moradias. O território da cidade ainda estava bastante desabitado, o que significava que havia a possibilidade da construção de várias casas (Figura 10).

Figura 10: Muçum em meados da década de 70, com a Ponte Brochado da Rocha parcialmente concluída.

Acervo: Casa de Cultura Padre Lucchino Viero de Muçum.

Para solucionar este problema, o prefeito comprou e doou um grande terreno aos trabalhadores, para que eles construíssem suas moradias. Foram os próprios

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

trabalhadores que construíram suas casas, o município teve a incumbência de abrir as ruas e fornecer a água.

É interessante citar que, na questão da construção de suas casas, os militares seguiam determinados padrões, que iam desde as casas dos funcionários, até dos oficiais:

> E as casas ali, uma outra coisa que era bem interessante, eles tinham uma hierarquia dentro do exército né, ali as casas do pessoal... dos funcionários, então um nível mais baixo era igual a essa do "Pinguancha" [morador de Muçum, antigo funcionário do batalhão], aí tinha a casa do farmacêutico sabe, do que coordenava o Rancho, que era esse mercado né, era uma casinha um pouquinho maior, eles que construíam, era padrão, lá na rua da D'Luri [fábrica de calçados], aí na rua da D'Luri, aí eram casas só pros oficiais. Então de lá da esquina da D'Luri, embaixo lá, à direita, ali subia assim, então era tudo casas de oficiais. Então também era por ordem, tipo aqui era o capitão, aqui era... entendeu? Aí já era outro padrão as casas, eram maiores, tinha uma área, uma garagem, uma coisa maior. E outra cor também (T. D. N., 2012, p.4).

Surgia, então, a Vila Militar, ou Batalhão: "Eles decidiram, por conta e risco, o povo começou a chamar de Batalhão, qualquer coisa, lá no Batalhão, porque ali estava instalado o Batalhão Ferroviário e a maioria das famílias morava ali." (C. F., 2012, p.2). Nesta época, o bairro era formado apenas pelos trabalhadores da Ferrovia, mas hoje é um dos maiores do município. Durante os anos de duração da obra, as famílias dos trabalhadores, e eles próprios, participavam da vida da comunidade, de festas, do comércio, e eram bem vistos pela população em geral:

> Depois 'veio'... os que fundaram o batalhão. E fundaram uma vila muito bonita lá embaixo né, faziam festas,... (...) Muito bem aceitos... eles eram gente boa, muito educados e eles tinham... eram militares, eles tinham que andar na linha, o pessoal todo né, eu sinceramente... da minha parte eu gostei, achei muito bom na época, aquele pessoal todo, gente muito boa (Z. B., 2012, p. 3).

Com a chegada destes trabalhadores, a obra reiniciou em ritmo acelerado, e em torno de oito a dez anos, estava concluída. Com o término da construção da Ferrovia, várias famílias seguiram seu rumo, e foram para outras cidades, morar, ou acompanhar os trabalhadores em outras construções ferroviárias.

Mas um número elevado de famílias permaneceu em Muçum e fixou residência aqui. E assim também os filhos dos trabalhadores. Muitos acabaram casando com pessoas daqui e formaram família:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> (...) E muita dessa gente ficou por aqui, os pais trabalhavam né, não os filhos, eles acabaram fixando residência, casaram os filhos aqui, os filhos formaram família aqui né, enfim (C.F., 2012, p. 2).

O crescimento demográfico do município entre as décadas de 70 e 80, muito se deve à construção da Ferrovia. Como foi relatado no capítulo 1, diversas foram as áreas que se desenvolveram com a chegada dos trabalhadores do Batalhão. Comércio, economia, agricultura e demográfica foram algumas. E as famílias que permaneceram, ou que se formaram neste período, também fizeram com que a cidade se desenvolvesse nessas diversas áreas. Agitaram o comércio, houve geração de empregos nas indústrias existentes e, consequentemente, a economia da cidade também cresceu. Foi um momento de prosperidade para Muçum:

> Teve quem não gostasse, teve quem não gostasse... mas a maioria gostou. Tinha gente que esperava que ia trazer mais progresso pra nossa cidade, e de fato trouxe, a vinda de toda aquela gente que formaram a Vila Militar, o Batalhão, como chamamos até hoje, foi muito bom pra Muçum. Veio muita gente, participavam das festas, participavam da sociedade, faziam jantas, e depois que terminaram a obra, ficaram muitas famílias, ficaram morando aqui. (...) Como eu estava dizendo, pra nós foi muito bom, tudo tem o lado bom (Z. B., 2012, p. 3).

Como em qualquer cidade pequena, houve quem desconfiasse, quem sentisse insegurança e incerteza com a chegada de tanta gente de fora, gente desconhecida e que, na visão de alguns, poderia prejudicar o sossego que existia na cidade. Em uma cidade pequena, que já tinha seu modo de vida definido, que não via nada de diferente e que caminhava lentamente em direção ao progresso, é natural que esta “mudança brusca” em seu perfil causasse surpresa, e ao mesmo tempo fascinação.

Conforme Thompson (1995), o estudo dos fenômenos culturais pode ser pensado como o estudo do mundo sócio-histórico constituído como um campo de significados. Pode ser pensado como o estudo das maneiras como expressões significativas de vários tipos são produzidas, construídas e recebidas por indivíduos situados em um mundo sócio-histórico. (p. 165). Ou seja, cada indivíduo vê a seu modo os fatos e acontecimentos que trazem mudanças ao seu ambiente rotineiro.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Entretanto, a maioria do povo muçunense entendeu que mais do que gente estranha, o que chegava à cidade era o progresso e o desenvolvimento, tão necessários ao crescimento do pequeno município.

2.2 - A chegada da Ferrovia: esperança e desenvolvimento sobre os trilhos do trem.

Como já falado anteriormente, muitas pessoas foram pegas de surpresa com a chegada da Ferrovia e dos trabalhadores responsáveis pela construção da mesma. Não se sabia ao certo o que esta obra representaria para o município, e nem como ela auxiliaria no seu crescimento. O certo é que a construção da Ferrovia do Trigo despertou nos muçunenses os mais diferentes sentimentos, e desenvolveu Muçum nos mais diferentes setores.

Um dos setores, e também o principal deles, que sofreu uma grande alavancada com a chegada de tantos trabalhadores foi a economia. Nas décadas de 1960 e 1970, Muçum ainda era um município essencialmente agrícola, que se sustentava com o cultivo dos mais diferentes produtos: trigo, milho, derivados suíno e bovino e criação de animais, além de muitos outros produtos usados para a subsistência dos moradores. Existiam algumas casas de comércio, alguns estabelecimentos comerciais, mas a principal fonte de renda era a agricultura.

Quando esse pessoal de fora chegou à cidade, ficou deslumbrado com tamanha fartura, e começou a comprar tudo que os produtores rurais produziam, apesar de terem na sua vila um mercado, com preços bastante acessíveis a eles:

> Então aqui era colônia né, Aí nós tínhamos leite, queijo, nata, manteiga, carne de porco, salame, “morcília”, sabão feito em casa, “chimia”, melado, “guarapa”, frutas, quer dizer, o que tu poderia imaginar... esse pessoal era humilde, mas eles começaram a ganhar bem, o exército que contratou, essa empresa que foi contratada pra trazer esse pessoal ali pra trabalhar aqui pagava bem e eram pessoas humildes e assim, essas pessoas se deslumbraram com a fartura da colônia daqui, entende? E ai compravam, tudo que eles viam eles compravam aqui. O que se produzia eles compravam (TDN, 2012, p.2-3).

Ou seja, a agricultura muçunense da época também ganhou muito com a chegada deste pessoal. Os agricultores, além de abastecerem os mercados

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

existentes na cidade, também vendiam seus produtos diretamente para os trabalhadores do Batalhão. Com isso, passaram a produzir mais, gerando mais rendimentos para si próprios, e consequentemente para o município. Como já visto no presente trabalho, estas famílias, que dependiam exclusivamente do que produziam e vendiam, passaram a ter condições melhores de vida, e a investir mais em sua produção, sabendo que haveria um grande retorno. A agricultura se desenvolvia consideravelmente, e auxiliava no desenvolvimento também da cidade.

Alguns autores nos colocam que os conceitos de cidade foram se modificando ao longo dos anos, assim como suas funções. Conforme Monteiro (2012):

> A cidade no século XVII era uma concentração de construções delimitada por fortificações, que marcam a sua diferença em relação aos campos que a circundavam. No século XVIII, os muros foram transformados em bulevares, ou seja, caminhos para o passeio e o deleite da aristocracia que ofereciam uma excelente vista dos arredores. No século XIX, a cidade ultrapassa os muros, que limitavam seu crescimento, incorporando os arredores e a área dos povoados contíguos ao seu território. A cidade aberta, então, passou a ser definida por suas funções políticas, econômicas, sociais, culturais e por sua importância populacional no contexto regional ou nacional (p. 3).

Aos poucos, as cidades foram se descobrindo, e desenvolvendo novas possibilidades, o que fez com que houvesse, ao longo dos séculos, significativas mudanças em seu perfil. Assim também aconteceu na cidade de Muçum, que teve seu perfil sócio-econômico modificado com a chegada destas pessoas. Muçum emancipou-se no ano de 1959. Antes disso, dependia fundamentalmente do município de Guaporé para elaboração e execução de suas leis.

Com a emancipação e a criação da primeira administração, a cidade de Muçum passou por diversas mudanças, todas voltadas para o bem estar da população local, e sempre visando seu desenvolvimento. Mas nenhuma mudança foi tão significativa quanto a que ocorreu no município na década de 1970, quando a ferrovia era construída. Conforme já relatado, a chegada de um número elevado de pessoas, vindas de fora e necessitando de moradias, fez com que o panorama da cidade se modificasse, com a construção de loteamentos, casas e mudanças em sua estrutura física. Esse desenvolvimento se deu graças à construção da ferrovia em Muçum, que além destes, também desenvolveu a cidade em diversas outras áreas.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Outro setor que pode ser destacado pelo desenvolvimento ocorrido nestes anos foi o comércio. Quando estes trabalhadores chegaram à Muçum, já existiam várias casas de comércio, cada uma comercializando os mais diferentes produtos na época: móveis, roupas, objetos de decoração, tecidos, comida e bebidas. As vendas andavam em ritmo lento, até sofrerem a alavancada proporcionada pela chagada de tanta gente, um movimento como Muçum nunca tinha visto:

> Claro, e o que mexeu com toda essa parte econômica né, do município, porque a colônia começou a ganhar mais dinheiro, veio esse monte de famílias, umas duas mil famílias, esse monte de famílias também estavam ganhando e gastando aqui e aí que deslanchou o comércio né, local. Acontece então... o colono vendia o que normalmente ele produzia... essa é aparte econômica, financeira. O pessoal de Muçum já tinha casas de móveis, já tinha indústria de móveis, já tinha indústria de carnes né, salame, essas coisas e... açougues, frigoríficos, os mercados, depósito de bebidas tá, tudo isso...foi fácil viver naquela época, não foi preciso... não teve concorrência, não foj preciso... porque tinha mercado pra todo mundo, entendeu? Tinha muita gente... era muita gente que veio de fora. Embora eles tinham essa coisa do mercado deles, mas o mercado deles era uma coisa meio que limitada sabe? Produtos... tipo uma cesta básica, tinha variedade, (...) Então tinha mercado pra todo mundo, pra todos os gostos (T. D. N., 2012, p.3).

Ou seja, todos os ramos do comércio tiveram a oportunidade de crescer e se desenvolver neste período. Poucos estabelecimentos surgiram, algum mercado, ou loja de roupas. O que aconteceu foi que os comerciantes que já estavam aqui cresceram com a chegada de tantas pessoas vindas de longe, e tiveram a oportunidade de aumentar seus rendimentos, melhorando as condições de vida de suas famílias.

E esta foi outra área que sofreu uma profunda mudança com a construção da Ferrovia. O crescimento demográfico do município alcançou índices altíssimos para o município na época, nunca se pensou que tanta gente chegaria à cidade, mesmo que fosse para trabalhar em uma obra tão grandiosa como esta. Do dia para a noite, a cidade teve sua população praticamente duplicada. O movimento que se via nas ruas encantava, e surpreendia a todos:

> Os bailes, no clube, os bailes de carnaval, os desfiles de carnaval de rua... tinha baile de clube, de carnaval, e desfile de carnaval de rua. E assim, as gurias, naquela época tá, de 70 e alguma coisa, elas desfilavam de... de... assim, eu lembro de uma prima, isso me marcou, que eu fiquei escandalizada, ela desfilou de maiô... biquíni! Naquela época, no desfile de carnaval, sambando, então eram altos desfiles, tinha a rainha da praia ali do

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> rio Taquari, então tinha esses desfiles, esses concursos... era muito, muito, muito, muito movimentado. O carnaval de clube, os bailes que dava no clube... tudo era muito movimentado (T. D. N., 2012, p.5).

Como não poderia deixar de ser, tamanho movimento, acabou por movimentar também a sociedade muçunense da época. As festas tradicionais, que ocorriam na cidade, como por exemplo, Carnaval, Concursos de beleza e bailes no Clube Fortes e Livres, ganharam inúmeros adeptos, todos vindos com a Ferrovia:

> Muito bem aceitos... eles eram gente boa, muito educados e eles tinham... eram militares, eles tinham que andar na linha, o pessoal todo né. Eu sinceramente... da minha parte eu gostei, achei muito bom na época, aquele pessoal todo, gente muito boa (Z. B., 2012, p.3).

E essas pessoas vindas de fora, foram muito bem recebidas pela população local, principalmente da área urbana, que os acolheram de forma receptiva e permitiram que fizessem parte de suas vidas e convivessem com sua cultura. Conforme Thompson (1995):

> Isto porque a vida social não é, simplesmente, uma questão de objetos e fatos que ocorrem como fenômenos de um mundo natural: ela é, também, uma questão de ações e expressões significativas, de manifestações verbais, símbolos, textos e artefatos de vários tipos, e de sujeitos que se expressam através desses artefatos e que procuram entender a si mesmos e aos outros pela interpretação das expressões que produzem e recebem (1995, p. 165).

Além de crescimento e desenvolvimento, a Ferrovia trouxe também o progresso para a cidade de Muçum. O crescimento urbanístico do município foi notório neste período. Além da abertura e pavimentação de ruas, construção de escolas e casas, surgiram loteamentos, como a Vila Militar e o loteamento do Bairro São José, além de alguns novos estabelecimentos. Muçum crescia a passos largos. Quando a maioria desses trabalhadores foi embora, a cidade continuou crescendo, mas muito pouco se comparado com o período em que estes estavam por aqui. Foram anos que nunca mais se repetiram.

E tudo graças à Ferrovia do Trigo. Ela cumpriu com rigor o objetivo que foi proposto quando, na década de 50, sua construção teve início: progresso e desenvolvimento para a região. Como já foi dito anteriormente, foi uma “época de ouro” para Muçum, uma época que deixou marcas inesquecíveis na população, seja de quem viveu este período, seja de quem, como eu, só o conheceu através de

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

relatos. O certo é que depois da vinda dos trabalhadores do Batalhão, Muçum nuca mais foi a mesma:

> Sim, se não tivesse vindo a Ferrovia pra cá, o Batalhão pra cá, Muçum eu acho que não... praticamente seria Muçum ainda, mas um Muçum mixuruca né, pode ser... mas eu acredito que não, desenvolver foi dessa época em diante, da vinda da Ferrovia e a vinda do Batalhão, o desenvolvimento de Muçum (A. C., 2012, p.7).

Foi um grande salto, um momento de prosperidade, e que, além das marcas na memória das pessoas, nos deixou maravilhas arquitetônicas, que embelezam e marcam nosso município, fazendo-o ostentar até hoje o apelido de “Princesa das Pontes”. Isso, além de muitas outras coisas, se deve àqueles trabalhadores, que incansavelmente trabalharam no objetivo de concluir esta obra, que seria uma das mais grandiosas do estado, e que ficou conhecia como “Gigante de Ferro”.

2.3 – As histórias que o povo conta: lembranças de uma época que marcou.

E como não poderia deixar de ser, cada época marcante da história também tem histórias marcantes. A chegada da Ferrovia em Muçum, como já dito no presente trabalho, trouxe inúmeros sentimentos, assim como inúmeros benefícios à população e à cidade.

Contudo, em contrapartida, trouxe também fatos e histórias não necessariamente associadas a repercussões positivas, que permaneceram no inconsciente das pessoas, tão marcadas por esta fase. As marcas começam com a vinda das “pessoas estranhas”. Foram muitas, inúmeras, que movimentaram uma cidade até então totalmente monótona e pacata. Trouxeram costumes, investiram na cidade e modificaram um lugar que tinha tudo para continuar na mesmice que se encontrava. O desenvolvimento ocorreu em vários sentidos:

> Então assim... a gente tinha toda essa...toda essa... essa...oportunidade que se teve de conviver, de mudar sistemas, mudar costumes, então de falar de uma maneira mais correta, se cuidar com os “erres” né, que eles eram de origem brasileira, eles pronunciam o “erre” muito bem, então o jeito de se vestir, então tudo isso a gente foi aprendendo, mudando a nossa cultura, nosso comportamento, eles se associaram à gente né, incorporaram na gente vários costumes né (T. D. N., 2012, p.5).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Essas pessoas que chegavam foram conquistando aos poucos a confiança da população, que, apesar de ansiosa com a nova fase que chegava à cidade, também não estava acostumada com gente “diferente”, e costumes diferentes. Esses trabalhadores que chegaram eram na maioria jovens, que haviam se alistado no exército e foram recrutados para trabalhar na construção da Ferrovia. Então, quando chegaram a Muçum, mexeram com o imaginário de muitas meninas, e despertaram nelas diversos sentimentos, que algumas vezes chegava a ser correspondido:

> Nossa, foi o deslumbre né, imagina um monte de soldados, um monte de rapazes que tinha aqui em Muçum, então nós meninas éramos... Nossa Senhora! Eu cheguei no baile no clube, marquei com dois! E dancei a noite inteira com os dois! Só no final eles conseguiram descobrir que eu ‘tava’ enrolando, coisas assim que tu pensa que não se fazia, e era muito divertido, só que era uma coisa bem inocente né, tu fazia isso ali, mas era até ali só, o máximo era o dançar, o dançar só, era até ali, era ali dentro do salão, e também era muito ousado isso, é... já era bem ousado... [risos] não era comum também, mas enfim a gente fazia essas loucuras enfim, e pra gente isso era o máximo, meu Deus do céu, a gente se achava uma celebridade né! Aí tu pensa né...e aí.. mas... então tinha muito aquela coisa de mandar recado, mandar bilhete, os milicos mandavam pra gente, a gente mandava pra eles e a gente se encontrava...tinha os caderninhos de recordação, passava pra todo mundo assinar sabe? Meu Deus fazia sucesso, aí ‘vinha’ aqueles versinhos... e eu tenho os cadernos até hoje porque tu ainda olha e vai folhar e lembra dos amigos e lembra os momentos né (T. D. N., 2012, p.5).

Neste sentido, podemos definir que o conceito de imaginário expressado pela população local, com relação à chegada destes trabalhadores, tem a ver com o conceito que cada um buscou a respeito deste acontecimento. Tem a ver com a relação entre real e fictício, entre o que estava acontecendo na cidade e o que este fato poderia provocar nela. Segundo Jacques Le Goff (1998), “o domínio do imaginário é constituído pelo conjunto das representações que exorbitam do limite colocado pelas constatações da experiência e pelos encadeamentos dedutivos que estas autorizam” (p.291).

Ou seja, cada sociedade possui seu próprio imaginário e este varia conforme ele é articulado em conjunto com outras questões. Conforme Le Goff:

> Isto é, cada cultura, portanto cada sociedade, e até mesmo cada nível de uma sociedade complexa, tem seu imaginário. Em outras palavras, o limite entre o real e o imaginário revela-se variável, enquanto o território atravessado por este limite permanece, ao contrário, sempre e por toda parte idêntico, já que nada mais é senão o campo inteiro da experiência

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> humana, do mais coletivamente social ao mais intimamente pessoal: a curiosidade dos horizontes demasiado distantes do espaço e do tempo, terras desconhecíveis, origens dos homens e das nações; a angústia inspirada pelas incógnitas inquietantes do futuro e do presente; a consciência do corpo vivido, a atenção dada aos movimentos involuntários da alma, aos sonhos, por exemplo; a interrogação sobre a morte; os harmônicos do desejo e da sua repressão; a imposição social, geradora de encenações de evasão ou de recusa, tanto pela narrativa utópica ouvida ou lida e pela imagem, quanto pelo jogo, pelas artes da festa e do espetáculo. (1998, p. 291).

E foi de histórias como a citada anteriormente que, talvez, tantos casamentos, tantas relações que ultrapassaram os anos de construção da Ferrovia se concretizaram. Porque foram vários os casamentos entre pessoas locais com trabalhadores do Batalhão, pessoas que ficaram aqui e formaram suas famílias, adotando esta terra como sua. Ou que simplesmente encontraram sua companhia com a vinda destas pessoas:

> Ah, o pessoal todo adorou né, barbaridade, vai ser um progresso, vem gente né, [...] Não, inclusive tem gente aqui em Muçum, quando é que fui pra Muçum, segunda-feira. Encontrei um Lucca, como é que é o nome dele, o Lucca aí da fábrica de móveis, ele disse 'Bah Arly, eu *do* graças a Deus *tá* casado'. Eu disse 'Ué, mas por quê? ' Ele disse 'A minha mulher se tu não *trouxesse* o Batalhão pra cá, a minha mulher... eu não conhecia a minha mulher'. Ele disse, 'eu casei com a minha mulher porque tu trouxe o Batalhão' [risos] (A. C., 2012, p.6).

Porém, como tudo tem dois lados, essa fase também teve seu lado ruim. Dentre os depoimentos recolhidos, algumas histórias tristes, que certamente marcaram para sempre a vida destas pessoas, estiveram presentes nesta época de deslumbramentos. Uma cidade pacata, que não sabia ao certo o que aconteceria com a construção de uma Estrada de Ferro que passaria pela cidade e que ficou deslumbrada ao ver chegando tanta gente desconhecida, é certo que também se fascinaria diante de tantas coisas novas. E esse fascínio acabou gerando fatos muito desagradáveis para algumas famílias:

> [...] E ao mesmo tempo que muitos deles, não generalizo, mas muitos deles eram pessoas de bem, mas que se aproveitavam dessa ingenuidade do povo local, é, e muitas famílias ficaram meio que destruídas com isso, também, quando afetou tipo moças que engravidaram e ficaram grávidas de milicos e rapazes que foram embora, e foram daí rejeitadas, excluídas né, teve esse lado também. Outras conseguiram namorar e casar né, mas outras não, outras ficaram com o filho e tiveram muita dor, muito sofrimento...então... mas foi assim uma época áurea pra Muçum, tudo se desenvolveu sabe?[...] (T. D. N., 2012, p.5-6).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Quanto à construção da Estrada de Ferro, muitas histórias se contam sobre acidentes e mortes ocorridos nos viadutos e pontes que eram construídos. Histórias de famílias que perderam maridos, amigos, parentes, enfim, que sentiram em suas vidas o preço do desenvolvimento. Há quem diga que as mortes foram poucas, que são um número mínimo, se comparado com a magnitude da obra. Entretanto, há os que dizem que os acidentes e as mortes foram muitos, mas que foram omitidos para que não houvesse alarde entre a população. O fato é que os acidentes que ocorreram durante a construção da obra, sendo muitos ou sendo poucos, deixaram muitas famílias abaladas, com a dor se fazendo presente até os dias de hoje, como se pode ver no depoimento a seguir:

> Quando ele trabalhava aqui ele ia de bicicleta, ele trabalhava aqui no *coiso*... no 13 [viaduto]. Depois então aqui quando ele trabalhava em Dois Lajeados então ele ia de... com o caminhão, eles "vinha"... eles não vinha todos dias, eles "vinha" lá de vez em quando, cada oito dias. Eu sei que ele vinha de manhã e já de tarde ele subia de novo, porque ele trabalhava de dia, de noite, e aquele dia ele trabalhou... inventaram pra terminar né, que faltava só cinco centímetros pra terminar, então ele inventou de trabalhar de dia, de ajudar né, que era véspera de Páscoa, e o *rapaizinho* que tinha junto dele, que ele gostava muito dele, ele disse pra ele 'Adão [nome do marido da senhora entrevistada], *vamo* desce, *vamo tomá* água.' Três vezes ele pediu pra ele desce. Quando o rapaz chegou embaixo, que ele botou o pé assim na terra, também desabou tudo. [choro] Lá então quebrou a espia, lá então desceu carrinho de concreto, tábua, tudo junto, era tudo junto, e um cara... caiu cinco né, mas tinha seis, e diversos ficaram em cima na ponte, no viaduto e os outros então, um se pegou, fez hora se pegar não sei se foi numa espia ou numa coluna, sei que um ficou pendurado, e ali os outros caíram todos, até muita gente que era do Batalhão me falou que quando ele botou a mão embaixo ele deu um espiro (suspiro), mas aquilo lá foi o sangue eu acho, porque ele ficou todo, todo quebrado, todo... [choro]. (...) Eu não me lembro a altura agora que era. E ele sempre me dizia 'nega, eu não *vo* mais, agora é a última vez, eu *vo* pra lá depois eu não *vo* mais trabalhar lá porque é muito perigoso, eu olho de lá de cima, tu olha pra baixo, gente dá arrepio', e em baixo tinha um arroio e era pura pedra *né*, e ele tinha me... eu acho que ele tinha um pouco de medo e... ele foi a última vez mesmo [choro]" C. P., 2012, p.1).

São as conseqüências do progresso. Por vezes valem a pena, mas em outras pode custar muito mais: lágrimas e decepções, marcas que perduram pela vida inteira e que, como no depoimento acima, são difíceis de se recordar, trazem dor e saudade.

Todavia, com certeza, as maiores e mais significativas marcas que a construção da Estrada de Ferro 491 deixou para o município foram o crescimento e

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

o desenvolvimento gerados com a chegada destes militares e com a construção desta obra tão grandiosa,que transformou a pacata cidade e que proporcionou, nos anos de sua construção, um grande impulso para Muçum.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Conclusão

Analisar o imaginário de uma comunidade a respeito de um determinado tema requer paciência, investigação e, acima de tudo, persistência. O trabalho do historiador oral é gratificante, ao mesmo tempo em que é desafiador. Relembrar momentos, analisar fatos, resgatar histórias caídas no esquecimento, tudo isso faz parte do trabalho com história oral.

O principal objetivo do presente trabalho, que teve como método de investigação a história oral, foi resgatar o imaginário da população da cidade de Muçum-RS sobre a construção da Estrada de Ferro 491 e a chegada de um número elevado de trabalhadores que vieram para a construção da referida Estrada. Este fato provou profundas mudanças na cidade, desde sua estrutura física, até em setores como economia e sociedade. E isso permeou de dúvidas e anseios o imaginário da população local.

A construção da ferrovia provocou nas pessoas diversos sentimentos, acerca do que aconteceria na cidade com esta obra, muitos pensavam no tipo de mudanças que ocorreria no local e se realmente o tão esperado desenvolvimento chegaria de fato. Este foi o problema levantado no presente trabalho: qual seria o conceito de desenvolvimento esperado e expressado pela população muçunense ao se falar na construção da Estrada de Ferro. O que se almejava nesta época de profundas mudanças que mexeu com uma sociedade até então totalmente pacata e acomodada na sua mesmice.

Levantando estas questões, duas hipóteses principais surgiram. Uma deu conta de que a construção da referida linha e a chegada do grande contingente de trabalhadores, vindos de muitos lugares e principalmente da cidade de Bento Gonçalves-Rs, auxiliou para que a cidade se desenvolvesse principalmente na área econômica. O comércio cresceu, a agricultura se fortificou e a cidade passou a ter

mais empregos, tanto na construção da ferrovia, e também nas indústrias já existentes. O município passou a crescer a passos largos.

Outra hipótese levantada teve relação com o crescimento populacional do município com a chegada de um elevado número de trabalhadores, oriundos de diversos lugares, mas principalmente a chegada do Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves-RS que veio ao município para concluir a obra com rapidez. Esse grande número de pessoas movimentou a cidade em vários sentidos, e fez com que houvesse agitação no comércio e nas indústrias já existentes, além de auxiliar no crescimento demográfico e urbanístico, já que muitas casas foram construídas a fim de acomodar os novos habitantes que chegavam.

No primeiro capítulo, pode-se observar que nas décadas de 1950 e 1960, período em que estava em processo de emancipação política, o município estava lentamente se desenvolvendo, com sua economia baseada exclusivamente na agricultura. Após a emancipação, o crescimento continuou ocorrendo lentamente, à medida que algumas casas de comércio ou alguma indústria ia surgindo. Mas o crescimento mais notório ocorreu, sem dúvida, com a vinda dos trabalhadores do Batalhão Ferroviário da cidade de Bento Gonçalves, assim como outros trabalhadores vindos de outros lugares, que chegaram à cidade na década de 70 para auxiliar e finalizar a construção da Estrada de Ferro 491, no trecho que passaria pela cidade de Muçum.

Conforme observado no capítulo 2, a chegada destas pessoas trouxe o tão almejado desenvolvimento à cidade em vários sentidos. Primeiramente, observa-se que a cidade ficou em estado de euforia ao receber estes trabalhadores. Diversos sentimentos se misturaram às dúvidas que já existiam, ao se mencionar o fato de que uma estrada de ferro seria construída na cidade. Estas pessoas agitaram um lugar que até então nada tinha de novo, e nem se esperava que tivesse. Construíram suas casas, contribuindo para a urbanização da cidade; gastavam seu dinheiro nas casas de comércio locais, auxiliando para que a economia do município atingisse níveis elevados; e conforme a obra avançava, a cidade de Muçum também avançava em direção ao progresso.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Foram anos de euforia e crescimento em todos os sentidos, como pode ser visto no capítulo 2. A cidade de Muçum se transformava a olhos vistos, no mesmo ritmo da obra. Em vários setores, houve crescimento, mudanças e ampliações, tudo auxiliado por estas pessoas que encontraram uma cidade monótona e que, possivelmente, jamais sairia desta condição, não fosse a valiosa contribuição da construção da Estrada de Ferro 491, juntamente com aqueles que realizaram esta importante obra.

Por fim, pode-se dizer que houve, durante a década de 70 quando a ferrovia era construída na cidade, um notório crescimento, em múltiplos setores. Economia, comércio, agricultura e sociedade foram alguns dos que ganharam muito com a chegada dos trabalhadores vindos com o Batalhão, e posteriormente, com a construção da Estrada de Ferro. E desta época, muitas histórias ficaram na memória de quem as viveu. Histórias que marcaram e que, por algum motivo ou outro, acabaram caindo no esquecimento.

Conforme Loiva Otero Félix, o passado não deve ser estudado como um objeto morto, mas como uma experiência aprendida e consolidada. Sem o conhecimento do passado, a compreensão do presente é incompleta. Ainda conforme Félix:

> Estudar memória, entretanto, é falar não apenas de vida e de perpetuação de vida através da história; é falar, também, de seu reverso, do esquecimento, dos silêncios, dos não-ditos, e, ainda, de uma forma intermediária, que é a permanência de *memórias subterrâneas* entre o esquecimento e a memória social [...] (1998, p.45).

Este é o papel fundamental do historiador oral: resgatar estas histórias, trazê-las para o presente a fim de conhecer e entender fatos passados e atuais. A história oral como fonte de pesquisa permite a quem a pratica, vivenciar determinados momentos e sentir como se fizesse parte deles.

Estudar as memórias de um povo ou de uma sociedade requer cuidados, dedicação, mas acima de tudo é um trabalho gratificante, que permite ao historiador conhecer os fatos passados e a importância destes para o presente, viajando em um mundo de lembranças e momentos que sempre ficarão vivos nas memórias de quem os viveu.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

REFERÊNCIAS

Fontes bibliográficas

FÉLIX,Loiva Otero**.***História & memória:* a problemática da pesquisa. Passo Fundo: EDIUPF, 1998.

FERRI, Gino. Muçum, *Princesa das Pontes.* Caxias do Sul: Prefeitura Municipal de Muçum, 1988.

LE GOFF, Jacques; BRANDÃO, Eduardo (Trad.). *A História Nova.* 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MACHADO, Neli T. G.; RELLY, Eduardo; SCHNEIDER, Patrícia. *História de Colinas, do Taiaçuapé a Colinas.* Lajeado: Ed. Da Univates, 2008.

MONTEIRO, Charles (org). *Entre história urbana e história da cidade: questões e debates. Oficina do Historiador,* Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 5, n.1, jan./jun. 2012, pp. 101-112.

MOREIRA, Jorge. *CTG Sentinela da Tradição, 50 anos: sua história, sua gente.* Muçum, 2012, 1 ed.

SECCHI, Cristiane. Ferrovia do trigo: uma história sobre trilhos (1940 – 1980). Lajeado: Univates, 2008. Monografia de conclusão de curso.

THOMPSON, John B. *Ideologia e cultura moderna: teoria social na era dos meios de comunicação de massa.* Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

THOMPSON, Paul; OLIVEIRA, Lólio Lourenço de (Trad.). *A voz do passado – História Oral.* 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

Fontes documentais

PREFEITURA MUNICIPAL DE MUÇUM, Documento Oficial, junho de 2012, p. 5-9.

Sites

*http://www.mucum-rs.com.br/ - A*cesso em: 18 set. 2012

http://www.estacoesferroviarias.com.br/sc_troncosul/mucum.htm - Acesso em: 25 set. 2012.

Fontes videográficas

Reportagem sobre a Ferrovia do Trigo. Disponível em: http://www.youtube.com/watch?v=QJByehIkqS0. Acesso em: 25 set. 2012.

Curtas Gaúchos – Gigante de Ferro. Disponível em: http://www.youtube.com/watch?v=lcuV0ZMMNtg. Acesso em: 25 set. 2012.

Entrevistas

Z. B., entrevista realizada em 01 de setembro de 2012. Duração: 24min13seg.

C.F., entrevista realizada em 20 de setembro de 2012. Duração: 23min06seg.

A.C., entrevista realizada em 19 de outubro de 2012. Duração: 32min07seg.

T.D.N., entrevista realizada em 20 de outubro de 2012. Duração: 35min28seg.

C. P., entrevista realizada em 25 de outubro de 2012. Duração: 13min24seg.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)