

UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
ÁREA DO CONHECIMENTO DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

PÂMELA BROCHETTO DE CASTILHOS

**DA ESTRADA À FERROVIA:
O LEGADO DO TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO EM
VACARIA/RS**

**Vacaria/RS
2022**

UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
ÁREA DO CONHECIMENTO DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

PÂMELA BROCHETTO DE CASTILHOS

**DA ESTRADA À FERROVIA:
O LEGADO DO TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO EM
VACARIA/RS**

Dissertação de Mestrado apresentada à banca examinadora junto ao Programa de Pós-Graduação em História, Curso de Mestrado, da Universidade de Caxias do Sul, como requisito para a obtenção do título **de Mestre em História**.

Linha de pesquisa: Fontes e acervos na pesquisa e docência em História.

Orientador: Professor Dr. Roberto Radünz

**Vacaria/RS
2022**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade de Caxias do Sul
Sistema de Bibliotecas UCS - Processamento Técnico

C352d Castilhos, Pâmela Brochetto de

Da estrada à ferrovia [recurso eletrônico] : o legado do Terceiro Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS / Pâmela Brochetto de Castilhos. – 2022.
Dados eletrônicos.

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, 2022.

Orientação: Roberto Radünz.

Modo de acesso: World Wide Web

Disponível em: <https://repositorio.ucs.br>

1. Vacaria (RS) - História. 2. Ferrovias - Vacaria (RS). 3. Rodovias - Vacaria (RS). 4. Memória. I. Radünz, Roberto, orient. II. Título.

CDU 2. ed.: 94(816.5VACARIA)

DA ESTRADA À FERROVIA: O LEGADO DO TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO EM VACARIA/RS

Pâmela Brochetto de Castilhos

Trabalho de Conclusão de Mestrado submetido à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós - Graduação em História da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em História, Área de Concentração: Ensino de História: Fontes e Linguagens. Linha de Pesquisa: Fontes e Acervos na Pesquisa e Docência em História.

Caxias do Sul, 7 de junho de 2022.

Banca Examinadora:

Dr. Roberto Radünz

Universidade de Caxias do Sul

Dra. Juniele Rabêlo de Almeida

Universidade Federal Fluminense

Dra. Katani Maria Monteiro Ruffato

Universidade de Caxias do Sul

Dedico este trabalho ao sapador, motorista, arigó, civil e militar, em especial, a Evanilda Brochetto de Castilhos e José Ribeiro de Castilhos (em memória), minhas inspirações.

AGRADECIMENTOS

A trajetória vivenciada no Mestrado se mostrou desafiadora, repleta de aprendizados e gratidão. Desde os primórdios da investigação, insisti no Terceiro Batalhão Rodoviário motivada pela curiosidade, por se tratar de uma temática presente na formação de minha família. Meus pais se conheceram ali, casaram e acompanharam o Batalhão pelas cidades que passava. Cada irmão nasceu em um dos municípios impactados pelo Batalhão e as histórias dessa temática foram motivadoras dessa pesquisa.

O medo de não conseguir produzir se mostrou presente em diversos momentos, sendo primordial o apoio de pessoas que acompanharam minha formação e incentivaram para que eu conseguisse chegar ao final desta etapa.

Inicialmente, agradeço a Deus por permitir esta desejada vivência, ouvindo meus anseios e comemorações a cada desafio superado.

Sou imensamente agradecida aos meus pais, Evanilda e José Castilhos, pela educação a mim atribuída e por serem a inspiração inicial desta dissertação. Vocês foram meu ponto de partida e tornaram a busca por conhecimento significativa e repleta de emoções.

Ao meu companheiro, Fernando dos Santos, que sempre acreditou no meu potencial e me encorajou quando demonstrei insegurança. Sou grata pelos momentos que escutaste minhas ideias, valorizando-as por saber da importância que esta pesquisa teve neste momento da minha vida.

Aos meus irmãos, Andréia, André, Marcia e Márcio que demonstraram vibrar com minhas descobertas e dispararam palavras fundamentais para que eu prosseguisse na busca do meu objetivo.

Ao meu orientador Prof. Dr. Roberto Radünz, pessoa fundamental no meu crescimento como pesquisadora. Sou grata pela tua paciência, pelas palavras de incentivo e por acreditar nas minhas ideias, desde os meus primeiros passos no programa. Gratidão!

Às minhas colegas de turma, que durante o mestrado experienciaram anos atípicos em decorrência da pandemia e mesmo com a distância, se faziam próximas, compartilhando alegrias, medos, inseguranças, risos e conselhos. Vocês alegraram meus dias.

Aos entrevistados que permitiram o registro de suas lembranças, compartilhando parte de suas vidas, Antônio Carvalho, Valdemar Campos, Trajano Wilson Borges, Eurides Alves, João Lima, João Campos, Sadi Pires, Iradi Ferreira, Ivo Molon, Herivelto Cunha e Evanilda Castilhos. Agradeço também a disponibilidade e o material de Emerson Oliveira e Marcello

Boff, que prontamente conversaram comigo e se colocaram à disposição. A construção desta pesquisa somente foi possível graças a vocês. Sou eternamente grata!

Aos professores do Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em História da Universidade de Caxias do Sul, que foram fundamentais na apropriação do meu conhecimento.

À professora doutora Eliana Rela que conquistou desde os primeiros dias, com suas palavras e gestos de carinho. À Katani Monteiro por compartilhar o seu conhecimento e fazer eu me encantar por alguns autores. Obrigada por aceitarem o convite para a banca, permitindo momentos de troca de ideias para o enriquecimento da pesquisa.

Gratidão a todos!

Façam de seu ofício sua droga diária, faça da história e da arte de tecer o passado seu Prozac de todas as horas e, com muito amor e humor, vocês resistirão à fábrica de deprimidos que se tornou a sociedade burguesa. Resistam encantando a vida, dando a ela arte e astúcia. Tome ciência de que só fazendo da vida e da história uma arte, tanto como fazem artistas ou quando fizemos todos quando meninos, é que seremos felizes.

Albuquerque Júnior (2019, p. 26)

RESUMO

Em meados do século XX, o Brasil passou por um processo de integração via construção de ferrovias e rodovias. No sul do país, essa política de transporte fez com que a região dos Campos de Cima de Serra recebesse investimentos que se materializaram nas atividades do Terceiro Batalhão Rodoviário - 3.º BRv, instituição ligada ao Exército Brasileiro. Esses empreendimentos modificaram substancialmente as convivências sociais e econômicas de Vacaria, município que acolheu o Batalhão responsável pela construção da rodovia que ligou os estados sulinos. A presente pesquisa teve como objetivo analisar a presença do 3.º BRv e como a região foi impactada com essas obras. O “sapador”, o chefe de máquinas, a enfermeira, o responsável pelo mercado do exército, o civil ou militar, assumiram papel importante na implementação de rodovias e ferrovias na região sul, em diferentes momentos, impactando as relações sociais onde estiveram estabelecidas. Esse tipo de empreendimento tem uma duração estabelecida pelo ritmo das obras e, finda as atividades, esses trabalhadores se deslocam para outros lugares, deixando marcas da sua presença. É sobre essa História que a pesquisa se ocupa, ou seja, procura dar visibilidade a presença do 3.º BRv através de uma documentação esparsa nas mãos das famílias herdeiras desse processo. Para além dessa documentação, como ainda existem sujeitos relacionados ao 3.º BRv, a História Oral como metodologia foi ativada para rememorar as memórias desse período. Essa narrativa produzida, a partir da pesquisa empírica e oral, gerou um documentário sobre a história da presença do 3.º BRv em Vacaria com o objetivo de servir de repositório dessas memórias e contribuir para o ensino de História na região, área de concentração do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Caxias do Sul (UCS).

Palavras-Chave: História. 3.º Batalhão Rodoviário. Identidade. Memória.

ABSTRACT

In the middle of the 20th century, Brazil went through a process of integration through the construction of railways and highways. In the south of the country, this transport policy made the Campos de Cima de Serra region receive investments that materialized in the activities of the Third Road Battalion - 3rd BRv, an institution linked to the Brazilian Army. These undertakings substantially modified the social and economic coexistence of Vacaria, the city that hosted the Battalion responsible for the construction of the highway that linked the southern states. The present research aims to analyze the presence of the 3rd BRv and how the region was impacted by these works. The “sapador”, the chief engineer, the nurse, the person responsible for the army market, civilian or military, assume an important role in the implementation of highways and railways in the southern region, at different times, impacting the social relations where they were established. This kind of undertaking has a duration established by the pace of the work and, when the activities are over, these workers move to other places, leaving marks of their presence. It is about this History that the research is concerned, it seeks to give visibility to the presence of the 3rd BRv through sparse documentation in the hands of the heirs of this process. In addition to this documentation, as there are still people related to the 3rd BRv, Oral History as a methodology was activated to recall the memories of that period. This narrative was produced, based on empirical and oral research, generated a documentary about the history of the presence of the 3rd BRv in Vacaria with the objective of serving as a repository to the teaching of History in the region, area of concentration of the Postgraduate Program in History at UCS.

Keywords: History. 3rd Road Battalion. Identity. Memory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa do Rio Grande do Sul em 1902.....	23
Figura 2 - Rua Dr. Flores ao lado da Praça Daltro Filho – Década de 1920 a 1930	27
Figura 3 - Praça Central Daltro Filho – 1940	28
Figura 4 - Vista aérea da Praça Daltro Filho – 1940	29
Figura 5 - Comunhão - 1959.....	30
Figura 6 - Sedes Transitórias	36
Figura 7 - Sede dos Batalhões na Região Sul.....	38
Figura 8 - Quartel do 3.º BRv - 1967.....	41
Figura 9 - Integrantes na Casa de Comando (CO) – Década de 1960 a 1970.....	42
Figura 10 - Vista Aérea do 3.º BRv – 1958.....	44
Figura 11 - Hospital do Batalhão – Década de 1960 a 1970	46
Figura 12 - Mapa de parte do trecho compreendido ao 3.º BRv – 1954 a 1957.....	56
Figura 13 - Mapa de parte do trecho compreendido ao 3.º BRv – 1954 a 1957.....	57
Figura 14 - Ponte Ferroviária Sobre O Rio Saltinho – Década de 1960 a 1970.....	58
Figura 15 - Rotina laboral de João e colegas do 3.º BRv	59
Figura 16 - Rotina laboral de Castilhos e colegas – Década de 1960 a 1970.....	64
Figura 17 - Equipe instruída por Antônio Carvalho – 1966.....	65
Figura 18 - Eurides executando sua função – Década de 1960.....	68
Figura 19 - Trechos de obras do 3.º BRv.....	69
Figura 20 - Propagandas de filmes e cinemas – 1947	70
Figura 21 - Pontes sobre o Rio Pelotas.....	74
Figura 22 - Destroços da enchente da ponte do Rio Pelotas – 1965.	75
Figura 23 - Ponte provisória B4A1 - 1965	77
Figura 24 - Ponte Bailey - 1966.....	78
Figura 25 - Rio Pelotas - 2020.....	80
Figura 26 - Trailer de abertura do documentário.....	87
Figura 27 - Abertura do documentário com a autora.....	89
Figura 28 - Entrevista com Ivo Molon via Google Meet	97
Figura 29 - Imagem da localidade do 3.º BRv.....	98
Figura 30 - Trabalhadores na construção da BR-116/ 1940.....	100

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Comandantes do 3.º Batalhão Rodoviário 26/12/1917 a 19/03/1940	37
Quadro 2 - Chefes da Comissão de Estradas de Rodagem n.º 7.....	39
Quadro 3 - Comandantes Do 3.º Batalhão Rodoviário 14/02/1950 A 28/07/1970	43
Quadro 4 - Roteiro do documentário/ 1.ª versão	101

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

3.º BRv	Terceiro Batalhão Rodoviário de Vacaria.
6.º BEC.	Sexto Batalhão de Engenharia e Construção.
9.º BEC.	Nono Batalhão de Engenharia e Construção.
CER	Comissão de Estradas de Rodagem.
CO.	Casa das Ordens.
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.
DNIT.	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
RS	Rio Grande do Sul.
SAE.	Serviço de Armazéns do Exército.
SC	Santa Catarina.
TPS.	Tronco Principal Sul.
UCS	Universidade de Caxias do Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	CAMINHOS DA IDENTIDADE NO MUNICÍPIO DE VACARIA/RS	22
3	TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO	34
4	DESENCADEADOR DE MEMÓRIAS – RUÍNAS NO PASSO DO SOCORRO ...	72
4.1	RUÍNAS DO RIO PELOTAS.....	79
5	BATALHÃO RODOVIÁRIO: UMA PROPOSTA DE DOCUMENTÁRIO	86
5.1	APRESENTAÇÃO DO DOCUMENTÁRIO.....	95
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	106
	REFERÊNCIAS	109
	APÊNDICES	117
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DAS ENTREVISTAS.....	117
	APÊNDICE B – ROTEIRO DE DOCUMENTÁRIO/ 2. ^a VERSÃO	118
	APÊNDICE C –ACERVO DE HISTÓRIA ORAL	125
	ANEXOS	131
	ANEXO A – LEI ORDINÁRIA N.º 365, DE 16 DE JUNHO DE 1958	131
	ANEXO B – LEI ORDINÁRIA N.º 0090, DE 07 DE NOVEMBRO DE 1950.....	132
	ANEXO C – MAPA DE CONSTRUÇÃO DA TRONCO PRINCIPAL SUL/RS –DF.....	133
	ANEXO D – VIADUTO 17 DO TPS, RIO PELOTAS, AINDA EM CONSTRUÇÃO, 1965 (ESCORAMENTO).....	134
	ANEXO E – INSPEÇÃO DAS OBRAS DA PONTE DO RIO SALTINHO – 1940.....	134
	ANEXO F – VIADUTO DO PERDIGUEIRO EM CONSTRUÇÃO, BR-116 – DÉCADA DE 1960 A 1970	135
	ANEXO G – CARTÃO POSTAL VIADUTO DO PERDIGUEIRO FINALIZADO	135
	ANEXO H – PONTE NO RIO TURVO – DÉCADA DE 1960 A 1970.....	136
	ANEXO I – PONTE NO RIO TURVO – DÉCADA DE 1960 A 1970.....	136
	ANEXO J – CONSTRUÇÃO DA PONTE FERROVIÁRIA DO RIO SANTANA NO TRONCO PRINCIPAL SUL (TPS) - 1960.....	137

ANEXO K – PONTE FERROVIÁRIA SOBRE O RIO SANTANA, NO TRONCO PRINCIPAL SUL (TPS), CONSTRUÍDA PELO 3.º BRV - 1960 (CARTÃO POSTAL)....	137
ANEXO L – 3.ª COMPANHIA DE CONSTRUÇÃO, RIO SANTANA.....	138
ANEXO M – SEDE DA 3.ª COMPANHIA DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO, RIO SANTANA.....	138
ANEXO N – 2.ª COMPANHIA DE CONSTRUÇÃO, RIO TELHA.....	139
ANEXO O – SAPADORES DA BR – 116/ 1934 a 1940.....	139
ANEXO P – SAPADORES ABRINDO A ESTRADA VACARIA-PASSO DO SOCORRO, NA BR-2, ATUAL BR-116 / 1934 a 1940.....	140
ANEXO Q – MAPA DE PARTE DO TRECHO COMPREENDIDO AO 3.º BRV – 1954 A 1957 (AMPLIADO)	141
ANEXO R – SAPADORES NA CONSTRUÇÃO DA BR-116/ 1934 a 1940.....	142
ANEXO S – PONTE SOBRE O RIO SALTINHO, IPÊ – DÉCADA DE 1960 A 1970.....	143

1 INTRODUÇÃO

Em meados do século XX, o Brasil passou por um processo de integração via construção de ferrovias e rodovias. No sul do país, essa política de transporte fez com que a região dos Campos de Cima de Serra recebesse investimentos que se materializaram nas atividades do Terceiro Batalhão Rodoviário - 3.º BRv, instituição ligada ao Exército Brasileiro.

A presença da organização nos Campos de Cima da Serra ocorreu em meados dos anos da década de trinta do século passado e possibilitou a transformação do espaço geográfico do município de Vacaria/RS, decorrente da instalação do quartel, que alterou o fluxo de pessoas, a movimentação e, conseqüentemente, o cotidiano da população local. Atualmente, o 3.º Batalhão Rodoviário não se encontra mais na cidade, devido à transferência estabelecida para Cuiabá-MT¹, local² em que ainda executa suas funções.

Conforme Barbosa (2014), o viés rodoviário visava à integração do país, oferecendo muitas vantagens, em comparação aos transportes hidroviário, ferroviário e aeroviário, devido a sua flexibilidade, necessitando de um menor investimento governamental, tendo custo e tempo de entrega razoáveis. Além disso, devido às falências das companhias ferroviárias, surgiu a necessidade de localizar um meio de transporte capaz de ampliar a demanda atribuída às estradas de ferro (FINGER, 2014). Essa mudança ocorreu após o investimento de empresas estrangeiras, voltadas para o setor automobilístico, no país. Pereira e Lessa (2011, p. 2) explicam que “a indústria automobilística se organiza como corporações transnacionais que centralizam capitais, buscam novos mercados, popularizam os automóveis e influenciam os investimentos na infraestrutura rodoviária”.

Outro aspecto relevante, acrescentado pelos autores, é que após a Segunda Guerra Mundial, grupos automobilísticos importantes, que até então investiam em economias centrais, iniciaram a instalação dos seus complexos produtivos industriais em países periféricos do globo. Eles visavam à expansão do capitalismo, à ampliação dos mercados e à priorização da política de transporte rodoviário em detrimento dos demais tipos de transportes, como ocorreu no caso do Brasil. Essa mudança desencadeou a necessidade de investimentos na infraestrutura do país, para que esses meios de transportes pudessem se deslocar da maneira devida. Desta forma, iniciou-se o planejamento para execução dessas obras. Houve toda uma organização dos

¹ Conforme Figueiredo *et al.* (2014, p. 33), o 3.º Batalhão Rodoviário foi “transformado em 9º Batalhão de Engenharia de Construção (9º BEC), foi transferido para Cuiabá/MT. Deixou em Carazinho os elementos necessários à continuação dos trabalhos da BR-285 e passou a conclusão à responsabilidade da Comissão de Estradas de Rodagem nº 4 (CER/4)”.

² Atualmente, a instituição está localizada em Cuiabá/MT, mas está com mudança prevista para Sinop/ MT.

aspectos financeiros e das áreas abrangentes das rodovias.

Diante desse contexto, os Batalhões de Engenharia de Construção tinham como função a concretização de obras na área rodoviária e ferroviária, uma tarefa de difícil execução para a época, devido à falta de tecnologia e de ferramentas que agilizassem os trabalhos.

A instalação desses batalhões afetou a rotina de muitas regiões que receberam esses investimentos. Vacaria, como referido anteriormente, recebeu um desses batalhões, o que implicou na vinda de muitos profissionais para a execução das obras. Esse fluxo demográfico modificou o cotidiano local. O presente trabalho tem como objetivo analisar as relações históricas dos sujeitos envolvidos nesses processos e as rotinas cotidianas e laborais, as quais emergem, através de memórias de ex-trabalhadores da instituição. A pesquisa é construída principalmente através de entrevistas.

A relevância pessoal dessa pesquisa tem relação com as minhas vivências de infância, onde o tema do Batalhão era recorrente em razão de meu pai, já falecido, e de minha mãe terem sido funcionários da instituição, sendo esse o ponto de partida das reflexões desse trabalho.

A casa da família sempre elucidou memórias. Cresci em um ambiente que visava à valorização e o cuidado com rastros humanos. Meu pai tinha suas recordações guardadas num armário de madeira verde, que geralmente era aberto por ele quando estava sozinho, a fim de rememorar sua juventude. Esse móvel sempre gerou muita curiosidade para mim, pois normalmente estava trancado. Foram inúmeras as tentativas de descobrir o segredo do cadeado. Nesse local eram guardados retratos, ferramentas, moedas antigas, medalhas, jogos de tabuleiro e objetos que tinham relação com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que fizeram parte da trajetória de meu pai. Eram guardados recortes históricos de uma vivência de muito trabalho, vestígios de momentos felizes ou tristes que habitavam a memória de meu pai. Outros documentos eram arquivados no quarto do casal, numa prateleira alta, que dificultava o acesso das crianças. Essa prateleira também contava com latas de biscoitos que guardavam fontes imagéticas antigas. Essas fotografias eram observadas sempre que possível, contudo, o conteúdo das latas era de difícil entendimento, por se tratarem de retratos pertencentes aos avós e a outros familiares. Alguns sujeitos eram desconhecidos até mesmo para o casal, contudo as fotos sempre foram mantidas nas latas, por representarem algum valor simbólico.

Com a perda da figura paterna, surgiu a ideia de se desfazer das memórias, a fim de evitar o sofrimento, de modo que muitos retratos e objetos foram perdidos. Contudo, o que permaneceu era utilizado como fonte de pesquisa para os meus trabalhos de escola. Tratava o material com a maturidade da época. As imagens demonstravam contextos de uma época antiga,

modos de vida, costumes dos indivíduos, constituindo um rico acervo.

Quando cursava a graduação de História, o primeiro estalo surgiu. A investigação histórica habitava a mesma casa que eu, e eu não havia percebido isso. Dentre as recordações mantidas, ficaram algumas, referentes ao 3.º Batalhão Rodoviário, gerando a inquietude e a busca por maiores informações a respeito deste período da cidade de Vacaria/RS. Dessa forma, a aproximação com essa temática foi inevitável e primordial para a escolha do procedimento utilizado nesta pesquisa que trata de um recorte histórico que esteve inserido no aspecto familiar. Diante disso, é inquestionável a aproximação do pesquisador com o objeto de estudo, pois a curiosidade desencadeou o interesse pela temática, que certamente contribuirá com conhecimento sobre o município e, conseqüentemente, com informações sobre seu desenvolvimento.

Nesse sentido, questões mais genéricas provenientes de achados e conversas trouxeram momentos de reflexões: Como era a cidade de Vacaria? Como era este batalhão? Quais serviços eram exercidos pelos civis e pelos soldados? Como era o trabalho realizado? Essas perguntas surgiram, pois havia a necessidade de compreensão do recorte histórico. Em meio ao processo de pesquisa, as relações sociais e as histórias de parte da vida das pessoas passaram a ser consideradas relevantes, desencadeando outras questões: Quais histórias permeiam esse recorte histórico? E, por fim, como proceder? Os questionamentos estão relacionados, segundo Albuquerque Júnior (2012, p. 31), com “as maneiras de olhar o mundo, de perceber o social, de entender a temporalidade e a vida humana”, logo, resultam na construção de conhecimento, valorizando aspectos como a subjetividade humana e variados pontos de vista.

Com base nas problematizações citadas, o objetivo geral desta pesquisa consistiu em analisar os relatos de ex-funcionários que tiveram suas vidas impactadas com o estabelecimento do 3.º Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS na metade do século XX. No que diz respeito aos objetivos específicos, pretendeu-se analisar o contexto do município de Vacaria e estabelecer relações com o 3.º Batalhão Rodoviário. A fim de compreender melhor essa instituição, a dissertação apresenta a sua organização, utilizando, para além da pesquisa empírica, a História Oral, através da contribuição de lembranças de familiares, filhos e funcionários conhecedores da temática, entendendo, assim, a importância dessa metodologia para a construção da memória do município.

Cabe ressaltar que as reflexões iniciais evidenciam o campo de interesse da História Local, que é de extrema relevância para a construção e para a valorização dos sujeitos históricos de determinada localidade. Pascal (1963, p. 508, apud GONÇALVES, 2007, p. 175) descreve o “local” quando ressalta que “uma cidade, um campo, de longe são uma cidade e um campo,

mas à medida que nos aproximamos, são casas, árvores, telhas, folhas, capins, formigas, pernas de formigas, até o infinito. Tudo isso está envolto no nome campo”. O autor evidencia o processo realizado pelo pesquisador em busca da compreensão do local, partindo do espaço até os detalhes que compõem determinado meio. Cavalcanti (2018, p. 4) ainda acrescenta que “os significados de ‘local’ estão embrionariamente ligados a uma concepção de lugar e, nessa relação, ‘lugar’ está indissociável de espaço, ou seja, ao falarmos de local, estamos, concomitantemente, falando de espaço”. Nessa dimensão, o espaço de investigação consiste no município de Vacaria/RS, adentrando na década de 30, no espaço de um Quartel Rodoviário, evidenciando as relações sociais dos envolvidos nesse local.

Nesse movimento, a História Local é vista com tamanha profundidade, que se torna possível desenvolver a valorização dos aspectos históricos pelos cidadãos, através de um recorte de memórias que reflete a realidade deles, desenvolvendo, conseqüentemente, o sentimento de pertença. Conforme Albuquerque Júnior (2012, p. 30), “ao contrário do que defendiam os historiadores vinculados às escolas metódicas, o passado não faz sentido em si mesmo e não está desconectado do contemporâneo”. O estudioso ainda acrescenta dizendo que “o passado não possui uma verdade fechada, mas está sujeito a permanente reelaboração de sua inteligibilidade a partir das questões que lhe são formuladas a partir das preocupações, das condições históricas do presente que é interrogado, estudado, analisado, ensinado”. Cabe ressaltar que tais questionamentos advêm do presente e das preocupações do ser humano.

Outro conceito presente no decorrer da narrativa é a História Oral. Barros e Lopes (2014) “entendem que as histórias individuais contêm valores e ideologias, uma vez que os indivíduos fazem parte de uma coletividade”. Com a utilização de entrevistas orais, foi possível analisar as movimentações das memórias dos indivíduos, estabelecendo relações e conexões para a construção da coletividade. As memórias atribuídas para a pesquisa têm relação com ex-funcionários e familiares de ex-funcionários envolvidos no objeto de estudo, sendo registradas e devidamente chanceladas. A revisão do tema implica na análise de bibliografias locais, jornais, periódicos e fontes imagéticas do mesmo período. Algumas dessas fontes são oriundas do meu acervo pessoal e outras foram disponibilizadas por pessoas que contribuíram para a pesquisa, a fim de que essas memórias não sejam perdidas.

Para a obtenção das entrevistas orais foram utilizadas como ferramentas a câmera e o programa Google Meet, que permite conversar por vídeo em tempo real com o entrevistado, possibilitando a criação de um diálogo de confiança. A utilização de tecnologias e *softwares* na produção da História Oral ainda está em constante debate, por se acreditar que a realização de entrevistas deve ocorrer de maneira presencial, para que as percepções ocorram de maneira

completa.

[...] é por meio do corpo que a entrevista de história oral acontece: pelo aparelho fonador, responsável pela produção vocal; pelo cérebro, onde a aquisição, o armazenamento e a evocação da memória se dão; pelos ouvidos, que detectam e processam os sons produzidos pelo interlocutor; pelos gestos, aliados não verbais na expressão de sensações, sentimentos, ideias; e assim por diante. Histórias orais são produzidas e veiculadas por um corpo e percebidas pelos sentidos de outro. (SANTHIAGO; MAGALHÃES, 2020, p. 3)

Então, como produzir e perceber as histórias do outro num momento de distanciamento social? O uso das videochamadas tornou a pesquisa viável em meio as circunstâncias globais. A pandemia do COVID-19 interferiu na vivência da sociedade, forçando o isolamento social. Na conjuntura apresentada, as entrevistas a distância se tornaram a melhor opção para o seguimento da pesquisa, diminuindo possíveis gastos com deslocamento, proporcionando segurança as ambas as partes e encurtando distâncias num momento que todos estavam se resguardando. A reflexão do método de produção de História Oral foi repensada nesta pesquisa, valorizando o contato distante e as percepções proporcionadas pela tela do computador, seja pelas entonações no discurso, o olhar, o estranhamento ou a demora em responder a determinado questionamento.

Os estudos desenvolvidos por Santhiago e Magalhães (2020, p. 11) recomendam que “o recurso virtual deve ser entendido como mais uma ferramenta a aproximar entrevistador e entrevistado, um recurso de coligação útil, um caminho para o entendimento das complexas interações e dos pontos de vista sobre a história que não estariam disponíveis de outra forma”. Outro recurso utilizado foi o aparelho celular. Quando existiu a possibilidade de realizar a entrevista de maneira presencial, devido às condições de diminuição dos casos de COVID, bem como a campanha de vacinação, mais tarde, que propiciou mais segurança, a câmera deste aparelho foi usada, com o objetivo de registrar imagens e áudio. Um dos fatores que se evidenciaram consistiu no incômodo da presença da câmera por parte dos entrevistados. Contudo, no decorrer das entrevistas, de forma presencial ou não, existiu uma qualidade de informações disponibilizadas, proporcionando resultados significativos demonstrados nesta pesquisa e a compreensão da instituição que, por muito tempo, apresentou-se em pouca quantidade nas obras.

No campo da História, a temática merece atenção, por se tratar de um contexto que está presente nas memórias locais. É relevante ressaltar que muitos dos relatos estão presentes no seio familiar e não são registrados. Por vezes, os indivíduos acreditam que suas memórias são particulares e apresentam pouco valor. Bosi (2010) afirma que nas histórias relatadas de

maneira oral os sujeitos contam sobre sua própria existência, transmitindo experiência aos ouvintes. A valorização da subjetividade auxilia a remontar o coletivo de uma época, por exemplo, no que tange aos aspectos econômicos, ao modo de vida, à cultura dos sujeitos, isto é, elementos primordiais para a compreensão da história do município e, conseqüentemente, para a disseminação desse conhecimento na comunidade.

Na dimensão educacional, a temática merece espaço nas instituições de ensino da localidade, pois há uma carência de material sistematizado sobre a história local. A utilização dessa temática pode ser um grande incentivador do sentimento de pertença e, por consequência, da valorização da própria História que, quando trabalhada distante na realidade do aluno, não apresenta sentido ou significação.

Outra possibilidade aos estudantes é visitar os lugares de memória do município, por exemplo, os ambientes que pertenciam à organização do Exército. Atualmente, esses locais apresentam diferentes funções, entretanto podem ser exploradas visitas em locais como o quartel, a Igreja Santo Antônio e o antigo hospital do Batalhão, com o objetivo de aproximação do educando ao assunto. Nesse sentido, a História auxilia na formação de subjetividades, por se tratar de “um saber inseparável de discussões éticas e políticas” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2012, p. 33). O estudioso ainda salienta que a História apresenta a “função social de nos ensinar a conviver com a diversidade, a respeitar a alteridade e a diferença, que é condição exata do mundo em que vivemos” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2012, p. 33). Nesse sentido, a História é reafirmada como fundamental nas instituições de ensino.

No que diz respeito à relevância social, o estudo sobre o 3.º Batalhão Rodoviário apresenta uma abordagem interdisciplinar, por elencar assuntos relacionados aos seguintes aspectos: econômicos, quando relacionados ao comércio, ao deslocamento de matéria-prima para outras regiões, aos investimentos na infraestrutura das estradas de rodagem e ferrovias da região; culturais, quando abordado o modo de vida das pessoas, os costumes e as vivências, ou seja, dados adquiridos através de entrevistas orais; geográficos, quando são discutidos elementos como o relevo presente na região e as dificuldades de execução do trabalho devido à vegetação dos Campos de Cima da Serra e ao clima frio e chuvoso típico do inverno; políticos, quando são destacados elementos característicos da organização dos Batalhões de Engenharia e da construção advinda do governo federal. Também é enfatizado o modo de trabalho rudimentar realizado nas primeiras décadas de instalação e a evolução das ferramentas, devido à inserção das novas tecnologias. Além disso, o contexto da cidade de Vacaria é ressaltado, trazendo informações a respeito da evolução urbana do município.

Num primeiro momento, o diálogo sobre o contexto do município, com relação à

formação da cidade é realizado a partir dos estudos de alguns memorialistas e historiadores, tais como: Soldatelli (2002), Barbosa (1978), Meyer (1996), Borges (2001), Abreu, Giron, Giroto (2013) e Lopes *et al.* (1996). A conversa é enriquecida com os estudos feitos pela pesquisadora de Desenvolvimento Regional Molina (2004), as historiadoras Silva (2011) e Silva (2009), o geógrafo Straforini (2001), a historiadora Borges e as pesquisadoras da área de Educação, Zanella, Paganela e Moschen (2006).

Os conceitos relacionados à História Local são enfatizados por Gonçalves (2007), Cavalcanti (2018), Ciampi (2007), Santhiago e Magalhães (2020). Os estudos do Exército Brasileiro (2017), bem como de autores como Figueiredo *et al.* (2014) e Ribeiro (1999) contribuem com os aspectos organizacionais da instituição. Já os memorialistas Oliveira (2012; 2013), Carvalho (2013; 2019) e Totti (1996) destacam suas impressões a respeito dos ambientes referentes ao batalhão e ao município, enquanto Gomes (2006) explica o transporte rodoviário.

Para a História Oral serão utilizados como aporte teórico os estudos de Meihy e Seawright (2020), Joutard (2000), Thompson (2002) e Bosi (2003; 2010), sobretudo no que tange aos aspectos relacionados à prática da entrevista. Assmann (2011) explica os processos de recordação. Os autores Pollak (1992), Le Goff (2003), Silva (2016), Halbwachs (1990; 2006), Ferreira (2002), Ferreira (2011), Correa (2017) e Yates (2007) salientam as movimentações da memória. Já Silveira, Toledo e Oliveira (2019), Soares (2014) conversam a respeito da subjetividade evidenciada nas entrevistas, enquanto Silveira (2007) evidencia o protagonismo dos sujeitos participantes da produção historiográfica. A identidade e as relações sociais são abordadas por Rutherford (1990), Woodward (2007), Silva; Hall e Woodward (2000) e Candau (2021).

Além disso, como base empírica, a proposta utilizou fotos da página do Facebook “Amigos do 3.º Batalhão Rodoviário de Vacaria”³. Administrada por um ex-funcionário do Batalhão, essa página tem auxiliado a estreitar a distância entre os envolvidos. A página realiza postagens informativas a respeito dos colegas que se perderam, e publica fontes imagéticas com as devidas legendas. O site se aproxima daquilo que está sendo chamado de História Pública e é enfatizado nesta pesquisa com base nos estudos de Rovai (2018) e Mauad, De Almeida, Santhiago (2016).

Outras reflexões abordadas na narrativa consistem em vestígios e obras deixadas pelos envolvidos. No caso da Ponte do Rio Pelotas, a ponte é tratada como desencadeadora de memórias. Este fator é decorrente do surgimento das peças da antiga ponte que ocorreu devido

³ Amigos do 3.º Batalhão Rodoviário de Vacaria. Disponível em: <https://www.facebook.com/Amigos-do-3.-Batalhao-Rodoviario-de-Vacaria-563672813787779/>. Acesso em: 9 mar. 2020.

ao clima seco enfatizado em artigo jornalístico de Moraes (2020), enquanto a narrativa do acontecimento é detalhada por entrevistas e informações retiradas de jornais da época. O estudo do conceito de ruínas é refletido com base em Brandi (2004), Márquez, Bustamante e Pinochet. (2019) e Rizzi (2007). Nora (1993) e Assmann (2011) contribuem com a perspectiva de lugares de memória.

O presente trabalho estabelece uma ligação entre a dissertação e o documentário destinado à publicação desses resultados: “Da estrada a Ferrovia: O legado do Terceiro Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS que contém informações sobre o objeto de estudo. Para a produção desse filme, foram usadas as gravações das entrevistas orais, com a devida permissão dos participantes. Acredita-se que o documentário é um meio de divulgação atraente e que atinge uma quantidade significativa de indivíduos. O diálogo sobre cinema e documentário é feito a partir dos estudos de Nóvoa (1995), Barros (2014), Aguiar (2011), Nichols (2005), Hampe (1997), Napolitano (2009; 2013), França e Nodari (2017). Já a sua utilização em sala de aula é destacada por Sales (2009), Napolitano (2009) e Ferreira (2020). Bosi (2003) agrega com a compreensão sobre os relatos de vida, previstos no documentário. As capacidades dos usos das fotografias são abordadas através dos estudos de Candau (2021), Le Goff (2003), Felizardo e Samain (2007). Certamente, o documentário apresenta contribuições para a História e para a educação histórica, pois contempla a produção de material para a pesquisa e a utilização no contexto escolar, apresentando linguagem acessível ao público, transmitindo o conhecimento de uma forma atrativa.

A primeira seção desta dissertação aborda a investigação do contexto da cidade na época, revelando dados de sua formação, economia e sociedade, relacionando-os com a História Local. Posteriormente, elenca aspectos relativos ao Batalhão, buscando a compreensão da organização da instituição, objetivos da instalação do corpo efetivo, características físicas do quartel que possibilitam a invocação do passado. Também ressalta algumas ações desenvolvidas pela organização, construções e operações, dentre elas a Operação Passo do Socorro, trazendo premissas sobre as ruínas do Rio Pelotas e sua capacidade de desencadear lembranças. Aborda o trabalho desenvolvido pelos funcionários, utilizando as memórias e as recordações dos sujeitos, evidenciadas através de entrevistas. Por fim, apresenta um estudo sobre o produto desenvolvido, isto é, o documentário, sinalizando os desdobramentos de sua importância para a História e para o Ensino de História, além de abordar a utilização da vertente de História Pública. Esse trabalho também envolve um conjunto de sentimentos, decorrentes do próprio diálogo e regresso ao passado, função estabelecida pela memória.

Após os desdobramentos teóricos acerca do documentário é relatada a vivência de sua

produção, bem como as dificuldades enfrentadas no processo de construção, enfatizando cada uma de suas etapas. Nesse sentido, começa-se com as reuniões iniciais para o estabelecimento de caminhos a serem escolhidos, elaboração e aperfeiçoamento do roteiro, a escolha dos materiais conforme a narração apresentada, e momentos de gravação. Todas as etapas são necessárias para o estabelecimento de um fio condutor, capaz de proporcionar o entendimento e prender a atenção do público. O material complementar a esta pesquisa será disponibilizado através de plataforma de visualização de vídeos, que disseminará o conteúdo historiográfico na rede de internet.

Assim, o trabalho destina-se à comunidade vacariense e a todas aquelas pessoas que foram sujeitos dessas ações humanas, visando o enriquecimento dos estudos da área de História sobre a região e valorizando a própria população na construção da narrativa.

2 CAMINHOS DA IDENTIDADE NO MUNICÍPIO DE VACARIA/RS

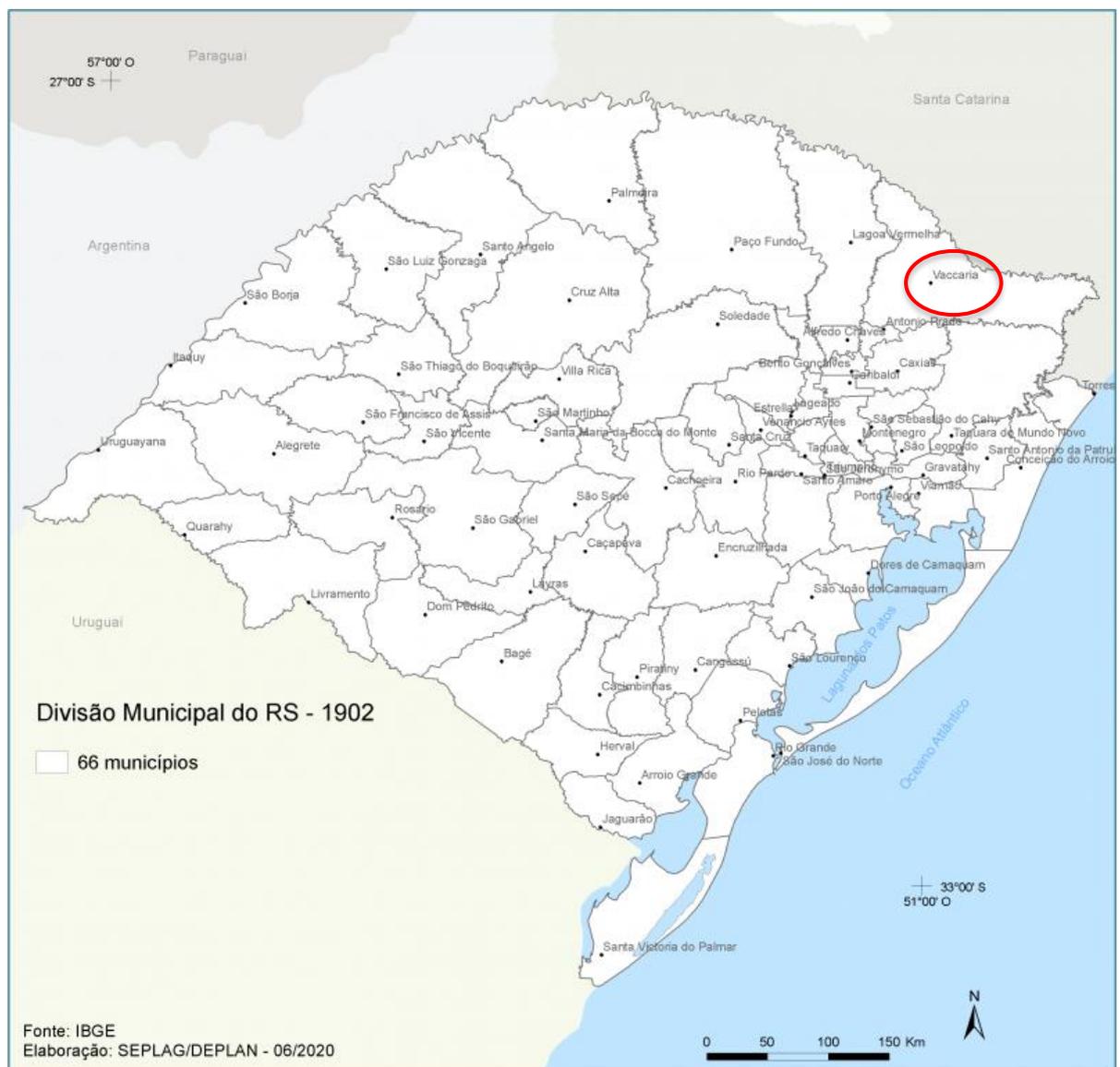
Adentrar ao município de Vacaria/RS requer conhecer as relações estabelecidas pelas pessoas, com vistas à compreensão da localidade de inserção do 3.º Batalhão Rodoviário. Instiga à formação de uma identidade e, conseqüentemente, à compreensão dos sujeitos como constituintes do desenvolvimento da antiga Vila, que posteriormente chegou à condição de cidade.

O município de Vacaria, situado na região nordeste do Rio Grande do Sul, tem a origem do seu nome advindo do espanhol “*Baqueria* que era o nome dado a grandes extensões de campos naturais, onde os missionários jesuítas das Reduções e dos Sete Povos das Missões colocavam seus rebanhos, para se criarem soltos, formando reservas para as suas estâncias”. (BARBOSA, 1978, p. 7). Essas extensões de terra se caracterizam por longos campos, propícios para a criação de gado, apresentando um clima com temperaturas baixas, marcado pelo vento cortante nos invernos. Borges (2001) reforça essa ideia de que a formação inicial de Vacaria ocorreu em decorrência do gado presente na localidade. A estância passa a ser um fator decisivo na formação da sociedade, especialmente no que diz respeito aos aspectos políticos, econômicos e urbanos, garantindo “a predominância da propriedade latifundiária” e gerando “um aspecto urbano grotesco, a princípio, para a cidade”. “Ela funcionava apenas como centro abastecedor e domicílio para dias de festas para seu habitante principal: o estancieiro” (BORGES, 2001, p. 48). A necessidade de comercialização do gado resultou na abertura de estradas, sendo que essas estradas são consideradas objetos de estudo. O caminho da estrada, decorrente do Tropeirismo, além do gado, é um dos fatores desencadeadores da origem ao município de Vacaria.

Outro aspecto impulsionador de origem da sede municipal apresenta relação com a religião. De acordo com Borges (2001, p. 43), “a sede do município de Vacaria vai ter origem na ermida levantada pelos moradores, no local onde foi encontrada uma imagem de Nossa Senhora da Oliveira, considerada milagrosa”. A autora ainda acrescenta que próximo a capelinha “foram construídos pelos devotos ranchos de paredes de pau a pique, com reboco e cobertura de capim. Os ranchos também eram abrigo para os migrantes, enquanto não se estabeleciam em suas respectivas sesmarias”. Abreu, Giron e Giroto (2013, p. 24) ressaltam que “os migrantes eram provenientes das colônias, das serrarias e de sítios dos municípios vizinhos, como Bom Jesus”. Com vistas nisso, Borges (2001) explica que Vacaria surge por meio da atividade do Tropeirismo aliada a crença dos moradores.

Em entrevista realizada por Abreu, Giron e Giroto (2013, p. 27), Maria Ilza ressalta que, por vezes, o núcleo urbano era referido de forma distinta. A entrevistada lembra que quando “vinham de aranha, do sítio para Vacaria, diziam: Vamos para Vila Velha”. Molina (2004, p. 11) confirma a lembrança de Maria Ilza, quando ressalta que “no início do século XX, Vacaria ainda era chamada de Vila”, se transformando em cidade apenas no ano de 1936. A data é considerada tardia em decorrência da existência do município, sabendo que o plano de expansão português para o sul foi o fator desencadeador da fixação do elemento humano na área (MOLINA, 2004).

Figura 1 – Mapa do Rio Grande do Sul em 1902



Fonte: Disponível em: <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/evolucao-administrativa-1809-a-2013>. Acesso em: 25 abr. 2022. Detalhe em vermelho da localização feito pela autora.

Os primeiros povoadores alcançaram a região utilizando dois caminhos de acesso que foram abertos para o deslocamento do gado. Segundo Silva (2011), os caminhos abertos ligavam o estado do Rio Grande do Sul a São Paulo, com a intenção de que se enviassem mulas criadas nos campos gaúchos, para o transporte de mercadorias no relevo da região sudeste do Brasil. Assim, o gado do Rio Grande do Sul (RS) passou a ser comercializado para o restante do país, sem a existência de outros meios de transporte que possibilitassem a execução desse percurso de maneira mais rápida e menos trabalhosa.

Diante disso, cabia aos tropeiros realizarem as viagens para a venda de mulas e/ou gados, lembrando que eles utilizavam estradas abertas para essa finalidade. A respeito das estradas, Borges (2001, p. 7) explica que “todas as estradas de chegada e de saída como também as que cruzavam Vacaria, destinavam-se à entrada e à saída de tropas”. A autora nomeia algumas das ruas: “Júlio de Castilhos, Samuel Guazzelli, Marechal Teodoro dos Santos e outras”. Com vistas nisso, Silva (2009, p. 29) explica que o tropeirismo consistia em um “conjunto de atividades de deslocamento e transporte de mercadorias [...], dado o caráter de formação de tropas e tropilhas de animais que ora apresentavam-se como meio de transporte, ora como a própria mercadoria a ser conduzida”. Para que o deslocamento fosse realizado de forma satisfatória, durante as viagens eram utilizados animais resistentes, que carregavam mercadorias ou eram a própria mercadoria, girando a máquina da economia da área nesses trajetos.

As estradas utilizadas pelos tropeiros obedeciam, sobretudo, às condições naturais, visando o menor desgaste possível do mular. Contudo, muitas vezes, era preferível subir e descer serras à procura de campos para animais pastarem nos pousos, a percorrer vales e relevos pouco montanhosos. (STRAFORINI, 2001, p. 28)

Nesse contexto, em entrevista realizada por Abreu, Giron e Girotto (2013, p. 36), Elisário Vieira de Jesus se lembra do tempo em que tropeava.

Numa tropa de bois havia um cavaleiro para cinquenta bois. Para cem bois, dois cavaleiros eram suficientes para tocar a tropa. O pouso era na estrada, tinham que encontrar um lugar para parar, onde o corredor fosse bom, que tivesse água para os bois beberem. Lá no morro Agudo ficava um desses corredores. (ABREU; GIRON; GIROTTO, 2013, p. 36)

Através do depoimento de Elisário, é possível compreender a rotina destes trabalhadores que executavam viagens longas para cumprir suas designações. Nos percursos realizados, além da mercadoria, bens imateriais também eram expostos. O aspecto social deve ser evidenciado, consistindo na cultura e no contato com outros modos de vida, por meio dos negócios

realizados. Soldatelli (2002, p. 41) descreve o morro Agudo, que era um dos corredores mencionados por Elisário, ressaltando que “ele beirava a velha estrada que nos ligava a Bom Jesus e tinha, no sopé, um bebedouro, com água corrente, vinda de suas entranhas. Esta fonte nunca secou e matou a sede de muita gente”. Nesse sentido, se aplica a identidade histórica da localidade, já que o morro Agudo é descrito como um local passageiro das tropas de gado e individual do homem tropeiro, que assume uma posição de comando das tropas, constituindo a identidade desse sujeito. Rutherford (1990, p. 19) descreve o conceito de identidade quando destaca que “[...] a identidade marca o encontro de nosso passado com as relações sociais, culturais e econômicas nas quais vivemos agora”. O pesquisador complementa: “[...] a identidade é a intersecção de nossas vidas cotidianas com as relações econômicas e políticas de subordinação e dominação” (RUTHERFORD, 1990, p. 29).

Quando relacionadas ao contexto, as relações sociais produzem identidades. Woodward (2007, p. 19) acrescenta que “os sistemas simbólicos fornecem novas formas de se dar sentido à experiência das divisões e desigualdades sociais”. Assim, o homem tropeiro, mesmo com as dificuldades de deslocamento e a dependência de estâncias para repouso, era o indivíduo que carregava consigo os aspectos econômicos das regiões, abrindo caminhos para o transporte do gado e, conseqüentemente, para os meios de transporte menos rudimentares. A prática realizada por eles enfatizava aspectos do caráter da profissão e dos sistemas simbólicos, que podem ser considerados formadores de identidades.

Segundo as memórias de Soldatelli (2002, p. 37), naquela época, os meios de transportes se limitavam ao cavalo e à carreta, já que dificilmente existiam automóveis na região, devido às condições das estradas que eram mal conservadas. Quando chovia, a situação piorava, formando “lodaçais intransponíveis”. Poucos fazendeiros se arriscavam a gastar com a compra de um veículo, tendo em vista que havia uma imensa possibilidade de o automóvel ter que ficar guardado em galpões, por falta de condições de usá-lo. Quando se via algum veículo, era muito admirado. Eles eram lavados no Rio Carazinho e eram atendidos nas mecânicas de Dante Mondadori e de Marino Deluchi, conforme Soldatelli (2002). Abreu, Giron e Giroto (2013, p. 38) rememoram que as distâncias pareciam maiores, devido às condições das poucas estradas existentes: “as fazendas ficavam longe do centro de Vacaria”. Contudo, as estudiosas ressaltam que não existiam somente fazendeiros e peões, a cidade também era composta por moradores das colônias italianas que seguiam as “serrarias, comerciantes e donos de padarias e hotéis, instalados na parte central no município”, de modo que já existia diferença social entre os cidadãos vacarienses.

Um dos exemplos de diferença social, citado por Molina, é ilustrado por Soldatelli

(2002, p. 17) quando ela ressalta que, naquela época, em comparação com a atualidade, não existia conforto, era tudo mais simples. Nas noites do inverno, que sempre eram rigorosas, “fazia-se serão em volta do fogão a lenha. Não havia televisão. As crianças deitavam cedo e as mães dedicavam-se aos trabalhos manuais”. Este momento costumava ser marcado por conversas. “As roupas eram feitas em casa. Reformadas, continuavam servindo como se fossem novas. Ninguém reclamava”. A autora evidencia a identidade das mulheres e das crianças, descrevendo a rotina delas nos dias frios que passavam em casa. Menciona o caráter de o trabalho domiciliar feito pela mulher, estabelecendo símbolos, quando apresenta as vestimentas dos sujeitos da época, que costumavam ser reformadas. Woodward (2007, p. 9) explica a relação estabelecida ao dizer que “a identidade é marcada por meio de símbolos”. Essa associação é estabelecida pelo indivíduo com os objetos ou vestimentas que ele usa, marcando sua identidade.

Os imigrantes italianos chegaram ao município de Vacaria como mão de obra, em especial no trabalho de abertura de valos e construção de taipas, para a organização das propriedades. Alguns deles montaram estabelecimentos comerciais ou casas de pasto, “hotéis, agências de automóveis, os postos de gasolina, as linhas de ônibus (Bressan), as casas funerárias, armazéns de secos e molhados, entre outras atividades”, movimentando a economia local (BORGES *et al.*, 2006, p. 34-35). Outro aspecto relevante é que, até a chegada dos imigrantes italianos, era utilizado o sistema de tropas, elencado, anteriormente, como único meio de transporte, sendo que o italiano introduziu a carreta de feno, facilitando o transporte para os fazendeiros da região. O responsável por esse feito foi o italiano Parque Bordó. A cultura italiana apresentou importante influência na formação do município, contribuindo na evolução urbana e econômica.

[...] O material que ergueu ranchos e galpões, símbolos do primeiro ciclo econômico de Vacaria rodou no dorso das carretas, como também os símbolos de seu primeiro alvorecer urbano, quando começaram a surgir as casas na vila de Vacaria. Foi também a carreta que trouxe a transformação urbana de Vacaria a partir de 1900, quando seu símbolo maior, a Catedral de Pedra começou a ser construída, com material transportado por elas. (BORGES, 2001, p. 47)

A autora enfatiza que os imigrantes que chegam ao interior da vila e os indivíduos pertencentes ao centro urbano são fundamentais para a transformação da vila em cidade. Ao entrevistar Noelci de Souza Boeira, Abreu, Giron e Girotto (2013) descrevem que a cidade era constituída por uma área pequena, com poucas casas de madeira. Enquanto Zuleide Boeira recorda que existia falta de água e de luz, indicando que a água era de poço. Soldatelli (2002,

p. 20) indica que “as roupas eram lavadas num arroio”, onde atualmente se localiza a escola Zezinho, demonstrando a falta de estrutura da localidade. Neste aspecto, Woodward (2007, p. 10) ressalta que a “construção da identidade é tanto simbólica, quanto social”. A falta de água existente no século passado é uma lembrança comum a ambas as entrevistadas, sendo característico da sociedade da época, que necessitava abrir poços para o atendimento de necessidades essenciais. A pesquisadora ainda evidencia que a identidade se constitui de condições sociais e materiais, como as elencadas anteriormente. Essas condições fazem com que os cidadãos se sintam pertencentes a determinado grupo, enaltecendo as relações sociais. Ao ser entrevistado na obra de Soldatelli (2002, p. 27), Diniz afirma:

Na construção de casas, prevalecia a madeira e não havia prédios com mais de dois pavimentos. Como a cidade era pequena, os moradores eram poucos, pois a maioria morava no sítio. Vinham à cidade para assistir à missa, visitar os filhos que estavam internos e em épocas de festas religiosas. Todos se conheciam, se visitavam e, na maioria, eram compadres. (SOLDATELLI, 2002, p. 27)

Em entrevista concedida a Abreu, Giron e Giroto (2013, p. 28), Paulo Sandi acrescenta que quando se alistou no Batalhão, “era tudo campo”. Então, quando se queria fazer um lanche, havia a necessidade de se deslocar por “cinco quilômetros mais ou menos”. O entrevistado deixa claro que tudo era difícil.

Figura 2 - Rua Dr. Flores ao lado da Praça Daltro Filho – Década de 1920 a 1930
Vacaria/RS



Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3062033247274&set=a.1253579637064>. Acesso em: 23 set. 2021.

A Praça Daltro Filho merece destaque, por ser o local onde existiu a maior movimentação e por centralizar a vida religiosa da cidade, através da Paróquia Nossa Senhora da Oliveira. Por muito tempo, a praça era cercada de arame farpado, para evitar a entrada de animais, como cavalos e mulas. Contudo, em 1938, o prefeito Satyro Dornelles retirou a cerca, realizando uma reforma na praça. Em entrevista, Maria Irma conta que a “metade da praça era jardim, parte terreno vazio” e a outra metade era onde a escola soltava as turmas no recreio (ABREU; GIRON; GIROTTO, 2013, p. 32). Soldatelli (2002, p. 27) acrescenta as memórias de Diniz, revelando que além de ser utilizada como espaço de recreação no intervalo das escolas, parte da praça era destinada para “demonstrações dos colégios e Tiro de Guerra”. O fator social desse ambiente é relatado por Noelci Boeira, que conta que a praça era um local utilizado para namoros, pois não existia outro local destinado a isso. No jardim, as moças caminhavam, enquanto os meninos ficavam escorados nas árvores. Mediante um sinal, caminhavam juntos. Zuleide Boeira indica que existiam rosas lindas no ambiente, salientando que passear na praça era um costume dos moradores (ABREU; GIRON; GIROTTO, 2013). No entorno da praça, estavam localizadas a Catedral, a Escola Padre Efrem, os cinemas e, mais adiante, a conhecida Rua do Vinagre. As remodelações da praça ocorriam conforme às necessidades da população local.

Figura 3 - Praça Central Daltro Filho – 1940



Fonte: Jornal A Época, Caxias, 9 de abril de 1940. Disponível em:
http://memoria.bn.br/pdf/097209/per097209_1940_00073.pdf. Acesso em: 10 dez. 2020.

A expressão “Coração Vibrante”, elencada na legenda da fotografia presente no Jornal A Época, revela a movimentação nos arredores do logradouro, onde era possível encontrar estabelecimentos como cafés e cinemas. Sobre isso, destaca-se a rua Ramiro Barcelos (lateral da praça), que era conhecida como “Rua do Vinagre”. Através de entrevista, Abreu, Giron e Girotto (2013, p. 26) elucidam às lembranças de Flora Anello de Lemos: “nem só de passeios vivia a Rua do Vinagre. Nela também havia o Café do Pinto e o mercadinho do Nicolau Chedid, entre outras casas de comércio”. As memórias de Carlos Rigotti também se fazem presente quando acrescenta que “tinha snooker, bilhar” e nos cafés tinham uns “varandões muito simples”. As autoras complementam dizendo que, em geral, “a cidade surgiu como pano de fundo da praça”, pelo fato dela ser “o centro social da vida cidadina” (ABREU; GIRON; GIROTTO, 2013, p. 121).

Figura 4 - Vista aérea da Praça Daltro Filho – 1940



Fonte: Disponível em: <http://historiavacaria.blogspot.com/2013/11/praca-daltro-filho-vacaria.html>. Acesso em: 7 jan. 2020.

Soldatelli (2002, p. 18) relembra que no dia da comunhão, as meninas usavam roupa branca, com véu e grinalda. Já os meninos usavam fatiota marinho, com camisa branca e uma fita. A coreografia era singela e emocionante.

Figura 5 – Comunhão - 1959



Fonte: Joselane Pires. Disponível em: <https://www.facebook.com/Amigos-do-3%C2%BA-Batalh%C3%A3o-Rodovi%C3%A1rio-de-Vacaria-563672813787779/photos/625967784224948>. Acesso em: 16 mar. 2021.

A fotografia é uma representação do ritual religioso conhecido como Comunhão. O retrato ocorreu em frente à Igreja Santo Antônio (Igreja do Batalhão) e contou com a presença do senhor Sadi Pires, filho do ex-funcionário do Batalhão, José de Souza Pires. Segundo Borges (2001, p. 140), “o Batalhão deu vida ao local, e construiu, inclusive, a capela Santo Antônio”, considerada marca de referência religiosa e social do bairro. Sobre a Comunhão, segundo Woodward (2007, p.40) os “sistemas de classificação dão ordem à vida social, sendo afirmados nas falas e nos rituais”. Com base nos estudos de Durkheim, a autora ressalta que por meio da religião, as interações sociais são elaboradas e reproduzidas em rituais e símbolos, podendo ser classificados em duas vertentes: “sagradas e profanas” (WOODWARD, 2007, p. 40). O véu, a grinalda e a fita produzem significados.

O uso da religião também é refletido através da participação da Celebração Eucarística na Catedral, que pode ser descrita através do relato do antigo enfermeiro da Companhia do Turvo, pertencente ao Batalhão Rodoviário. Eurides Alves de Souza (77 anos) foi entrevistado no dia 25 de setembro de 2021. Ele conta que

Nós íamos a pé, de bicicleta. Parece que era de bicicleta. Saía da Chapada e ia lá na missa de manhã cedo, chegava aqui era cinco horas da manhã, para ir assistir à missa na Catedral. Era sagrado, todo o domingo, cada um com uma bicicleta. E não tinha asfalto ainda aqui na BR-285. Duas BR que passavam Vacaria... era tudo de terra. Não tinha asfalto. (SOUZA, 2021)

Através do relato de Eurides é possível compreender a rotina de ir a Catedral para assistir à missa, crença oriunda da formação do município. Tal rotina é descrita também por Abreu, Giron e Giroto (2013, p. 32), através das memórias de Dalva Soldatelli, que relata que “depois da missa das dez, as jovens davam uma volta ou duas na praça e, depois, iam para casa; cada uma tinha o que fazer”. A missa é um aspecto que está presente na memória de ambos os indivíduos. Diante disso, é possível afirmar que os rituais, tal como é o caso da comunhão, enfatizada na fotografia, e as reuniões produzem sentidos que são apreendidos pelos sujeitos.

Nessa medida, escrever sobre a história de Vacaria direciona o pesquisador à História Local, trazendo a possibilidade de compreensão do lugar Vacaria, localidade de instalação do 3.º Batalhão Rodoviário, na década de 1930 e, posteriormente, na década de 1950, o que acarretou em mudanças para a cidade. Abreu, Giron e Giroto (2013, p. 127) defendem que Vacaria é marcada pela chegada do grupo, pois, a partir da presença dele, “a cidade dobra de tamanho e de interesses”. Borges (2001, p. 53) reafirma o desenvolvimento da cidade neste período, quando indica que “durante três décadas, ou seja, entre 1940 e 1970, o progresso chegou à Vacaria. E foi exatamente nessas três décadas que ocorreu sua expansão urbana”. Gonçalves (2007, p. 117) sugere que “o adjetivo local, por sua vez, responde por uma qualificação que estabelece a circunscrição de um lugar”, sendo “a História Local, [...], um conjunto de experiências de sujeitos em um lugar e, também, o conhecimento sobre o conjunto dessas experiências”. Através deste recorte, é possível compreender a vivência dos seres envolvidos neste local e as relações sociais estabelecidas entre eles.

Na linha de raciocínio das relações sociais desses sujeitos, Cavalcanti (2018, p. 285) explica que o espaço é constituído por uma “construção política e simbólica, antes de ser física e geográfica”, pois são as “práticas políticas e relações de poder, que nomeiam, inventariam e produzem sentido, visibilidade e reconhecimento do espaço físico”. Desta maneira, aspectos historiográficos de Vacaria somente apresentam significância para os sujeitos, quando são elencadas as relações sociais, produzindo, conseqüentemente, o sentimento de pertença da comunidade envolvida. Ainda, a História Local

[...] pode potencializar a interpretação, mostrando que os homens e mulheres que habitam os espaços onde as histórias são construídas são sujeitos que atuam e interferem na construção e nos desdobramentos das experiências. Que fazem escolhas, constroem redes de sociabilidades, criam sindicatos, associações de bairro, que têm poder e tencionam as relações, interferindo no processo de construção das histórias. (CAVALCANTI, 2018, p. 288)

No entorno disso, a história ganha sentido em seu contexto, provocando o desenvolvimento urbano das cidades. O recorte estabelecido apenas seleciona uma delimitação de tema “mais ou menos inclusivo” em função da interdependência e das relações sociais dos sujeitos envolvidos no local escolhido (GONÇALVES, 2007, p. 181). Não se trata de simplificar um estudo, pois no recorte é possível constatar inúmeros detalhes sobre costumes, relações de poder, interferências no local, que produzem significação. É uma opção de escolha de lente que se deseja observar, que evidencia grande quantidade de informações à medida que é aproximada.

Não se pode esquecer a imensa capacidade da História Local ser produtora de consciências históricas. Para Gonçalves (2007, p. 181), a História Local é produzida “acerca das relações entre as ações de sujeitos individuais e coletivos em um lugar, dimensionado em sua ordem de grandeza como unidade”. Assim, a relação entre o local e o nacional é uma possibilidade de “esquadrinhamento das identidades sociais”. A autora acrescenta que “a História Local se constitui como um campo privilegiado de investigação do traçado e da configuração das relações de poder entre grupos, instituições e indivíduos e, por conseguinte, dos processos movediços de sedimentação das identidades sociais”. As análises sobre esse *locus* permitem redimensionar a relação entre moradores rurais e urbanos, entre a vida humilde da população mais pobre e a vida abastada da população mais rica, estabelecendo semelhanças e diferenças que possibilitam a identificação da desigualdade que sempre marcou fortemente o município de Vacaria.

No que se refere às relações de poder, uma situação relevante diz respeito aos rodeios. Conforme Soldatelli (2002), quando foram realizados os primeiros eventos, na década de 70, a cidade não apresentava uma quantidade adequada de acomodações para receber os visitantes e os participantes da festa. A solução era solicitar aos moradores, meses antes do evento, por meio de uma comissão de hospedagem, que as famílias abrissem as portas de suas residências para acomodar forasteiros. Essa situação evidencia as relações de poder, já que os governantes do município, preocupados com o sucesso da festa, munidos de poder sobre os moradores, realizam tal solicitação. A autora sinaliza que não se tratava de uma missão fácil, havendo a necessidade de realizar acordos para que se obtivessem os respectivos aceites, deixando explícito, por exemplo, o que seria ofertado ao hóspede: pouso e refeição, só pouso, etc. De certo modo, trata-se de uma difícil escolha para a população, pelo fato de que as pessoas tinham desconhecidos hospedados no íntimo do lar de suas famílias. Contudo, existiam moradores que viam essa situação como uma oportunidade para construir novas amizades.

Diante do narrado, é possível verificar que o estudo da História Local possibilita inúmeros desdobramentos, permitindo ao pesquisador “repensar a cidade, sua história, suas possibilidades de recuperar o vivido” (CIAMPI, 2007, p. 212), sendo uma alternativa de aproximação do sujeito com o cotidiano, desenvolvendo o sentimento de pertença. Ainda há a necessidade de se avançar muito nos estudos sobre a temática, contudo as suas possibilidades são imensas. O uso da História Local oportuniza sentido nas histórias, já que quando os recortes são problematizados, eles se tornam uma aventura para o historiador, que tece os fios da narrativa, construindo o tecido historiográfico. Eles também se tornam uma aventura para aqueles que se identificam com essa narrativa, que se reconhecem nas linhas escritas e atribuem sentidos e significados para a História.

A próxima seção aborda a análise da construção da identidade da região, a partir da chegada do 3.º Batalhão Rodoviário em Vacaria, mencionando como a presença desse grupo impactou nas relações socioeconômicas locais.

3 TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO

A instalação do 3.º Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS, na década de 1930, está inserida num projeto mais amplo de interligação da região Sul do Brasil a outras regiões do país. Fazia pouco tempo que Vacaria havia sido reconhecida como cidade, com a chegada das instalações do Exército, houve muita movimentação de trabalhadores civis, soldados e seus respectivos familiares, que possibilitaram um bom avanço do município naquele período. A ligação do RS com os demais estados do Brasil era garantida por uma única rodovia federal (localizada na atual BR-116), que foi mencionada por Meyer (1996) como a única saída do estado, o que explica porque essa região se denominava como a “Porteira do Rio Grande”, designação que perdurou por muitos anos.

Neste recorte temporal existiu a necessidade de alterações na organização do exército. Com exceção do 1.º Batalhão Ferroviário, os demais Batalhões, inicialmente, eram organizados em três áreas diferentes de serviço numa mesma região (uma companhia de sapadores⁴, uma de transmissões⁵ e outra de pontoneiros⁶). Segundo Ribeiro (1999), essa divisão resultava em unidades pouco flexíveis e de difícil gestão, possuindo desvantagem de desperdiçar materiais existentes de engenharia, por se tratar de missões de trabalho diferentes. Em texto publicado no calor da presença do Batalhão Rodoviário, Ribeiro (1999, p. 62) ainda enfatiza que “a solução encontrada foi reorganizar todos os batalhões sob a forma de unidades homogênea, conforme as especializações pertinentes às atividades de engenharia militar”. A reestruturação consistiu no agrupamento das companhias de sapadores, formando os 1.º, 2.º, 3.º e 4.º Batalhões de Sapadores, as companhias de Pontoneiros formaram dois outros batalhões e também foi criado um Batalhão de Transmissões. Posteriormente, todos os batalhões foram transferidos para diferentes regiões, com missões estabelecidas.

O 1.º Batalhão de Sapadores recebeu a missão estratégica: a de construir a rodovia Porto União-Palmas-Dionísio Cerqueira, que já vinha sendo executada pelo 5.º B.E. O 3.º Batalhão de Sapadores foi, por sua vez, para Vacaria-RGS, com a missão de ligar o Rio Grande do Sul a Santa Catarina no traçado atual de BR-116. O 4.º Batalhão de Sapadores também recebeu missão relacionada com a defesa nacional, a rodovia Aquidauana-Jardim Bela Vista no território de hoje estado do Mato Grosso do Sul,

⁴ Companhia de Sapadores - “Sapador é a designação dada aos soldados dos batalhões de Engenharia que trabalham como ‘braçais’ nas construções de pontes, estradas, túneis, elevados, etc.” (Disponível em: <https://www.dicionarioinformal.com.br/sapador/>. Acesso em: 22 out. 2021)

⁵ Companhia de Transmissões - é responsável pelo monitoramento e preparação de tecnologias relacionadas a informação e comunicação.

⁶ Companhia de Pontoneiros – “Soldados da arma de engenharia que trabalham na construção de pontes. Construtor de pontões. Etimologia (origem da palavra **pontoneiro**). Pontão + eiró”. (Disponível em: dicio.com.br/pontoneiro. Acesso em: 22 out. 2021).

que visava, embora este não fosse o único objetivo, permitir o acesso militar àquela zona isolada perto da fronteira com o Paraguai. (RIBEIRO, 1999, p. 63).

Nessa perspectiva, o Terceiro 3.º Batalhão Rodoviário de Engenharia e Construção foi criado⁷ em 26 de dezembro de 1917, ocupando provisoriamente, em 2 de janeiro de 1918, as instalações do que havia sido a Praça Forte Duque de Caxias, em São Gabriel/RS (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2017), fixando-se em diferentes cidades da região Sul, recebendo diversas denominações e atuando sob diferentes comandos. Ao falar sobre os municípios marcados na trajetória da entidade, Figueiredo *et al.* (2014, p. 23) afirmam que “houve a instalação de quartéis em São Gabriel (1918); Cachoeira do Sul (1924); Vacaria⁸ (1934/1939 e 1950⁹/1968); Carazinho (1968). No estado do Mato Grosso foi transformado em 9.º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC), sediado atualmente em Cuiabá¹⁰ (1971)”. Contudo, já está novamente em fase de transferência, desta vez para a cidade de Sinop/MS.

⁸ “Foi criado pelo Decreto Reservado n.º 984, de 23 de dezembro de 1938, com sede em Vacaria-RS e em 1939 sua sede foi transferida para Lagoa Vermelha-RS” (SILVEIRA, 2018, p. 81). Na época, o comandante era o Ten. Cel. Henrique de Azevedo Futuro.

⁹ “Ficou sem efetivo pela Portaria Reservada n.º 6-6, de 28 de janeiro de 1947; reorganizado pela Portaria Reservada n.º 2-2, de 14 de janeiro de 1950, com sede em Vacaria-RS e em 1968 sua sede foi transferida para Carazinho-RS” (SILVEIRA, 2018, p. 81).

Figura 6 - Sedes Transitórias¹¹

Fonte: Disponível em: <https://pt.calameo.com/exercito-brasileiro/read/001238206fe85d51b28ba?trackersource=library>. Acesso em: 29 jun. 2021.

As mudanças de cidade e de comando permeiam a trajetória do Batalhão. Diante disso, no quadro disponível abaixo (Quadro 1) são descritos os comandantes responsáveis pela instituição desde o período do seu surgimento até a década de 1940.

¹¹ As figuras 6 e 7, retiradas do site do Exército Brasileiro, apresentam pequenas distorções cartográficas.

Quadro 1 - Comandantes do 3.º Batalhão Rodoviário 26/12/1917 a 19/03/1940

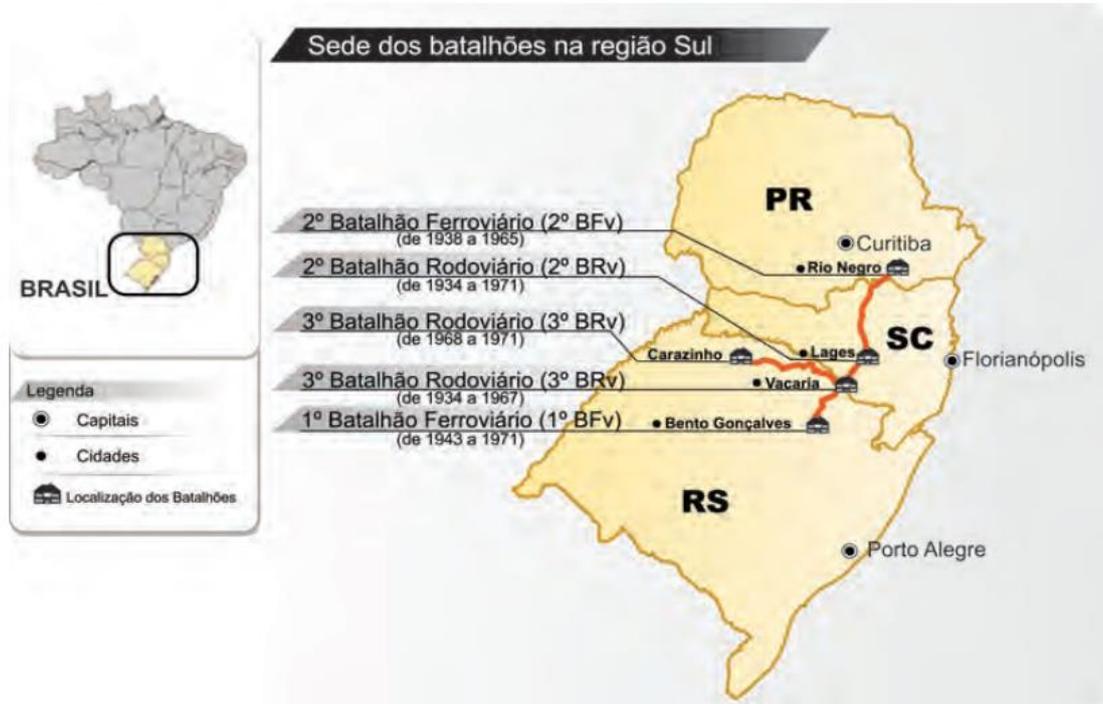
NOMES	PERÍODO DE ATUAÇÃO
Ten. Cel. João Mariot	24/02/1918 – 18/04/1919.
Cel. João Albuquerque Serejo	27/10/1919 – 02/11/1920.
Cel. Samuel Augusto de Oliveira	19/02/1921 – 20/05/1922.
Cel. José Armando Ribeiro de Paula	10/09/1924 – 19/02/1925.
Ten. Cel. Luís Sá de Affonseca	18/12/1926 – 31/01/1927.
Cel. José Azevedo da Silveira Sobrinho	18/11/1927 – 05/01/1928.
Ten. Cel. Antônio Miguel Barbosa Lisboa	14/04/1928 – 27/12/1928.
Cel. Luis Mariano Pereira de Andrade	26/12/1929 – 03/10/1930.
Ten. Cel. Othon de Oliveira Santos	18/07/1931 – 05/12/1931.
Cel. Luís Sá de Affonseca	21/01/1932 – 03/05/1932.
Ten. Cel. Antônio Mendes Teixeira	16/07/1934 – 16/09/1935
Ten. Cel. Raul Silveira de Melo	01/02/1936 – 06/04/1937.
Cel. Osvaldo Gomes da Costa	11/05/1937 – 30/03/1938.
Ten. Cel. Henrique de Azevedo Futuro	26/09/1938 – 19/03/1940.

Fonte: Quadro elaborado pela pesquisadora. Dados registrados em visita ao acervo 9.º BEC. por Luíz Zanella.

Na cidade de Vacaria/RS, sob o comando do Ten. Cel. Antônio Mendes Teixeira, conforme missão estratégica ressaltada por Ribeiro (1999), a 3.ª Companhia de Sapadores chegou à cidade no ano de 1934, com a missão de realizar a construção de um trecho entre Vacaria e Passo do Socorro (BR-2), parte da atual BR-116, sendo seguida de construções relevantes (OLIVEIRA, 2013). Nesse momento, o Exército Brasileiro (2017) informa que no ano de 1935 foi realizada uma nova alteração no nome da instituição, tendo “sua denominação alterada para 3.º Batalhão de Sapadores¹² e, em janeiro de 1939, passou a denominar-se 3.º Batalhão Rodoviário”. Ribeiro (1999) destaca que a mudança partiu do Alto Comando, em 1938, e ocorreu porque os trabalhos eram absorventes demais para a capacidade de operação das unidades. Além disso, os Batalhões Rodoviários eram unidades destinadas somente à implantação de estradas, estando proibidas de receber conscritos, já que formavam um conjunto de normas e procedimentos que permitiram a posterior construção da malha rodoviária do país.

¹² “Extinto com o Decreto Reservado n.º 984, de 23 de dezembro de 1938 e transformado no 3.º Batalhão Rodoviário” (SILVEIRA, 2018, p. 81).

Figura 7 - Sede dos Batalhões na Região Sul



Fonte: Disponível em: <https://pt.calameo.com/exercito-brasileiro/read/001238206fe85d51b28ba?trackersource=library>. Acesso em: 29 jun. 2021.

Oliveira (2013, p. 9) conta que “no início do século XX, por falta de tecnologia e de maquinário, os trabalhos eram realizados manualmente e com o auxílio de animais, com os aterros e cortes feitos no braço, e o transporte de material em lombo de burros”. Esse fato demonstra que o trabalho executado consistia em construções muito difíceis para a época. Contudo, mesmo diante das adversidades, tinha como característica a desenvoltura em curto espaço de tempo. A árdua implantação da estrada se tornava ainda mais prejudicial nos Campos de Cima da Serra, devido ao frio intenso, à umidade e à grande quantidade de elevações. Havia a necessidade de os trabalhadores exercerem suas funções em dias de neblina, em regiões rochosas e perigosas, condições que ofereciam relevantes riscos para os funcionários envolvidos.

De acordo com Totti (1996, p. 282), após o término da estrada que liga Passo do Socorro a Vacaria, atualmente trecho da BR-116, em 1938, o Batalhão “construiu a rodovia Vacaria, Lagoa Vermelha-Passo Fundo”, sediando-se em Lagoa Vermelha, sob o comando do Tenente Coronel Henrique de Azevedo Futuro. Tal fato também é citado pelo Exército Brasileiro (2017), quando observa que:

Em 21 de junho de 1947, foi transformado em Comissão de Estradas de Rodagem n° 7 (CER-7), com sede instalada em Lagoa Vermelha (RS), denominação que perdurou até 15 de maio de 1950, data em que voltou a denominar-se 3° Batalhão Rodoviário, com sede novamente instalada na Cidade de Vacaria. (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2017, n.p.)

Ribeiro (1999) acrescenta que as Comissões de Estradas de Rodagem consistiam em Órgãos que apresentavam menor efetivo de funcionários da área técnica, em comparação ao número de funcionários técnicos de um Batalhão de Engenharia, executando trabalhos de fiscalização de empreitadas entregues à iniciativa privada. O pesquisador ainda ressalta que essa nova organização ocorreu devido às transformações dos Batalhões de Sapadores em Rodoviários, que foi considerada como uma atuação desautorizada pela doutrina militar vigente. Com a Segunda Guerra Mundial, existiu a necessidade de frear as construções. Diante disso, o formato organizacional foi novamente alterado em 1945, sendo “2 Batalhões Ferroviários, 2 Batalhões Rodoviários e as Comissões de Estradas de Rodagem, que empregavam parte do pessoal especializado” (RIBEIRO, 1999, p. 68). Os responsáveis pela Comissão de Estradas de Rodagem 7, localizada em Lagoa Vermelha/RS, eram os seguintes comandantes:

Quadro 2 - Chefes da Comissão de Estradas de Rodagem n.º 7

NOMES	PERÍODO DE ATUAÇÃO
Cel. Henrique de Azevedo Futuro	18/08/1941 – 01/02/1943.
Ten. Cel. Armando Barcellos Perestrello	27/05/1943 – 30/08/1944.
Cel. João Valdetaro de Amorim e Mello	30/08/1944 – 31/08/1945.
Cel. Rubens Noronha Miranda	28/11/1945 – 06/02/1947.
Cel. Amarílio Osório.	06/08/1947 – 15/05/1950.

Fonte: Quadro elaborado pela pesquisadora. Dados registrados em visita ao acervo 9.º BEC. por Luíz Zanella.

Posteriormente, a entidade retornou a Vacaria, para a construção da estrada Tronco Principal Sul, entre o Rio Pelotas e o Rio Saltinho (TOTTI, 1996). Na noite de 4 de janeiro de 2021, Trajano Wilson Machado Borges, 69 anos,¹³ relatou sobre o retorno do Batalhão a Vacaria, utilizando memórias herdadas da figura paterna. Seu pai, Nadyr da Silva Borges, era burocrata e acompanhou a transferência do Batalhão de Lagoa Vermelha para Vacaria, em 1950. “E pra lá ele foi com essa incumbência de organizar e administrar todo o serviço burocrático da oficina leve de manutenção, e ali ele permaneceu durante toda a vida funcional

¹³ BORGES, Trajano Wilson Machado. (69 anos). Essa entrevista foi realizada via Google Meet, no dia 4 jan. 2021. Duração: 56:05, arquivo em mp4. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita com a disponibilização cancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

dele como burocrata. Ele atendia a parte contábil, a parte de movimentação toda”. O trabalho era exaustivo, pois vinha com muitas atribuições.

Acompanhada por Nadyr, a transferência do Batalhão para Vacaria exigiu, na década de 1950, a ocupação de uma área significativa da cidade. Por este motivo, o município executou a doação de um terreno à União Federal, a fim de que ela realizasse a instalação do quartel. A concessão foi registrada através da Lei Ordinária N.º 365, de 16 de junho de 1958, da Câmara de Vereadores de Vacaria. Na ocasião, o Bel. Sinval Guazzelli, vice-prefeito em exercício, sancionou a lei que previa:

Art. 1º - É o Município de Vacaria autorizado a doar à União Federal, um lote de terras, com a área de 37.006,30 m², cito nos subúrbios desta cidade, confrontando pela frente com a Avenida do 3.º Batalhão Rodoviário e pelos demais lados com terrenos da Prefeitura. Art. 4º - É o Prefeito Municipal autorizado a emitir desde já, o 3.º Batalhão Rodoviário na posse do terreno, bem como a escriturá-lo, por si ou por procurador, à União Federal, quando esta o desejar. Art. 5º - A presente Lei entrará em vigor na data de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário. (VACARIA, 1958, n.p.)

As terras elencadas no subúrbio da cidade foram organizadas para instalação do corpo efetivo de funcionários. Com a doação das terras, evidenciou-se a situação de algumas famílias, que se organizavam nos arredores do conjunto de prédios do quartel. A triste situação é enfatizada por Borges (2001) quando ressalta que

A prefeitura doou as suas melhores terras na área para o 3.º Batalhão. Eles ficaram só com as que interessavam, as menos acidentadas. As outras, as mais acidentadas e as que alagavam, o Batalhão não ocupou e não cercou. Ficou uma região propícia a formação de favelas, uma área a ser invadida. A região ficava próxima a serraria do Batalhão. As pessoas encontravam a sua disposição a lenha vinda do refugio da serraria e das matas ao redor. Ainda podiam aproveitar o resto de comida despejada pelo Batalhão em tonéis de lixo. Mais ou menos 80 pessoas viviam disso. (BORGES, 2001, p. 135)

As condições de vida de algumas famílias evidenciadas através do relato de Borges (2001) são alusivas à Vila Maracanã, localizada atrás do 3.º BRv. A autora salienta que foram feitas tentativas de transferência das famílias para um novo bairro que estava em formação, a Vila Municipal, mas poucos moradores deixaram a localidade. Famílias dos bairros Carazinho e Porcínio também foram incentivadas a fazer mudanças. As transferências se davam devido à construção da Estrada Tronco Principal Sul¹⁴, havendo a necessidade de retirar os moradores da área de construção. “Era uma tentativa de dar as condições mínimas e de criar um novo

¹⁴ Tronco Principal Sul é uma Estrada de Ferro que corta o município de Vacaria. Ela inicia em Roca Sales/RS e estabelece ligação com o Distrito Federal (DF).

conceito de vida e, talvez de cidadania” para os moradores da cidade, “ou quiçá em outra visão concentrar a população pobre em um só local para dar demonstração de que na cidade não havia pessoas necessitadas” (BORGES, 2001, p. 136). A verdadeira intenção não se sabe, mas o deslocamento das famílias para um novo local, de fato ocorreu.

Partindo dos arredores para as dependências da instituição, o memorialista, ex-funcionário e militar Carvalho (2013) descreve que quando avistou o 3.º Batalhão Rodoviário, em sua vinda a Vacaria, em meados de 1966, surpreendeu-se com o local, por ser muito diferente das construções do Exército das outras cidades.

Figura 8 - Quartel do 3.º BRv - 1967



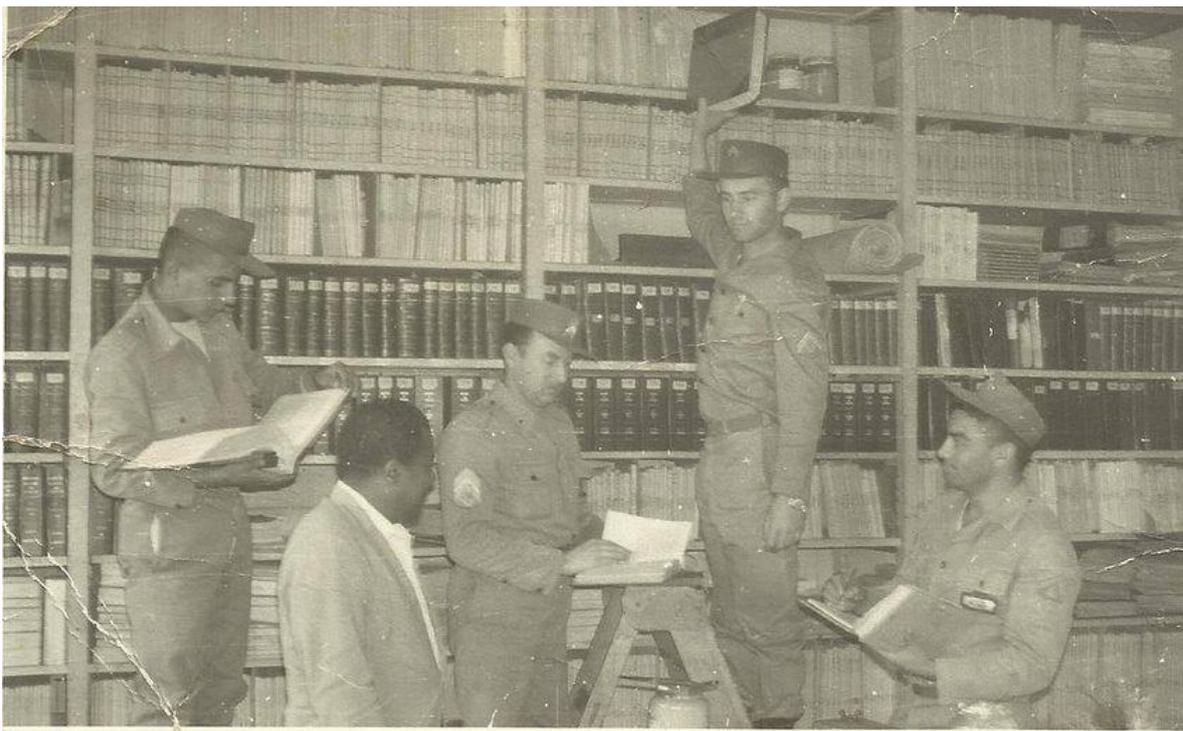
Fonte: Amigos do 3.º Batalhão Rodoviário. Disponível em: <https://www.facebook.com/563672813787779/photos/a.563677423787318/563677383787322>. Acesso em: 22 jan. 2021.

O autor ressalta que os prédios eram compostos por madeira, não existia calçamento nas ruas e os arredores apresentavam maior quantidade de civis à paisana do que propriamente militares. Existiam viaturas estacionadas por todos os lugares. Assim, fica evidente que se tratava de uma estrutura simples e organizada. Já Herivelto dos Santos Cunha (2021), 69 anos¹⁵, filho de militar e ex-funcionário do Batalhão, em entrevista ocorrida no dia 6 de janeiro de

¹⁵ CUNHA, Herivelto dos Santos. (69 anos). Entrevistado pela autora, via Google Meet, em 6 jan. 2021. Duração: 56:42. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita, com a disponibilização cancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

2021, relatou que nasceu na Rua Ramiro Barcelos, em frente ao antigo colégio Marista São Francisco, onde existia um terreno vago, para a instalação de circos e, posteriormente, mudou-se com a família para a Vila Militar, ilustrada na foto acima. O entrevistado explicou, utilizando a foto como referência, que no prédio onde, hoje, é a Brigada Militar ficava localizada a Casa das Ordens (CO). Conforme relato do entrevistado: “se você olhar a foto antiga... Aquela foto antiga que aparece o Batalhão antigo, todo de madeira... Aquela parte ali era onde ficava o comando e a CO, que era que chamava. Era o comando. Não me lembro da abreviatura...”. Após alguns segundos, complementa: “Casa das Ordens! Agora que me lembrei! Casa das Ordens, a CO”. Neste momento da entrevista, Herivelto apresentou um lapso de memória, quando lembra o nome do prédio principal e informa que era ali o local em que o seu pai trabalhava. Durante a conversa, os movimentos da memória são frequentes.

Figura 9 - Integrantes na Casa de Comando (CO) – Década de 1960 a 1970.



Fonte: Amigos do 3.º Batalhão Rodoviário/ Ao meio, Sargento Cunha, pai de Herivelto. Disponível em: <https://www.facebook.com/Amigos-do-3%C2%BA-Batalh%C3%A3o-Rodovi%C3%A1rio-de-Vacaria-563672813787779/photos/564432410378486>. Acesso em: 29 dez. 2021.

Ele destaca que, no prédio, além do seu pai, trabalhavam outros colegas de farda, civis, oficiais, comandante e o vice-comandante. O subcomandante era um tenente-coronel. O Quadro 2 contempla os nomes dos comandantes que possivelmente trabalharam na Casa das Ordens a partir da década de 50, momento abordado pelos entrevistados.

Quadro 3 - Comandantes Do 3.º Batalhão Rodoviário 14/02/1950 A 28/07/1970

NOME	PERÍODO DE ATUAÇÃO
Cel. Luis Augusto da Silveira	13/07/1950 – 02/08/1951.
Cel. Amauri Pereira	02/08/1951 – 12/01/1953.
Cel Artur Duarte Candal Fonseca	12/01/1953 – 04/02/1955.
Cel. Alberto Ribeiro Paz	07/03/1955 – 06/04/1957.
Cel. José Nogueira Paes	06/04/1957 – 01/06/1959.
Cel. Napoleão Nobre	04/09/1959 – 18/12/1961.
Cel. João Guerreiro Brito	18/12/1961 – 13/04/1964.
Cel Venitius Nazaré Notare	12/05/1964 – 13/04/1966.
Cel. Brasília Marques dos Santos Sobrinho	28/07/1966 – 19/03/1968.
Cel. Roberto Azevedo da Rocha Paranhos	19/03/1968 – 11/07/1971.

Fonte: Quadro elaborado pela pesquisadora. Dados registrados em visita ao acervo 9.º BEC. por Luíz Zanella.

Herivelto também descreve a área, quando enfatiza que:

Hoje é o quartel da Brigada Militar, mas atrás do quartel da Brigada Militar tinha a Vila dos Oficiais, a Vila dos Subtenentes e Sargentos e mais lá atrás, aquele campo de futebol que se chamava na época Coronel Vilagran, que era o patrono da engenharia, porque o Batalhão era de Construção, era de Engenharia. Lá para trás ficava a Vila dos Civis. Bairro, bairro não, era vila que nós chamávamos. (CUNHA, 2021)

O entrevistado relatou que viu os irmãos nascer no local e afirma que tinha praticamente tudo: "ali era uma espécie de uma cidade em miniatura. Nós tínhamos ali, para você ter uma ideia, TUDO. Nós tínhamos armazém, que seria um supermercado hoje, tínhamos açougue, tínhamos padaria, tínhamos farmácia", demonstrando a completude do complexo e sua independência diante da cidade.

Evanilda Brochetto de Castilhos¹⁶(2019), 83 anos, também auxilia na compreensão do contexto, em entrevista cedida em 2019. Ela fazia parte do corpo efetivo de funcionários do Batalhão Rodoviário, sendo admitida em 2 de setembro de 1965. Ela e o marido, José Castilhos, admitido na época em 1 de fevereiro de 1960, exerciam diferentes funções, conforme suas respectivas carteiras de trabalho. Ele foi, inicialmente, engajado como soldado, passando posteriormente para civil. Ela iniciou como cozinheira e depois foi designada para trabalhar com enfermeira no Hospital do Batalhão, governado por militares. Evanilda destaca que existia

¹⁶ CASTILHOS, Evanilda Brochetto de. (83 anos). A entrevista foi realizada na casa da entrevistada, em 2019. A entrevista ocorreu de maneira informal, sendo registrada no momento em que ocorria, com a disponibilização cancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

somente uma estrada de acesso ao quartel, sendo que, mais tarde, houve a necessidade de abertura de outra via de circulação. Atualmente, essa rua é a Presidente Kennedy, conforme indicação do morador Sadi Pires¹⁷ (2019). A Lei Ordinária N.º 365, de 16 de junho de 1958, da Câmara de Vereadores de Vacaria, também comprova a existência inicial de somente uma entrada de acesso ao quartel, quando cita a Avenida do 3.º Batalhão Rodoviário no documento, que se limitava nos demais lados com terrenos da prefeitura (VACARIA, 1958, n.p.).

Figura 10 - Vista Aérea do 3.º BRv – 1958



Fonte: Disponível em: <https://sites.google.com/site/giuseppeoh/>. Acesso em: 30 jun. 2021.

A área compreendida na Lei Ordinária do município (VACARIA, 1958, n.p.) é contemplada através da fotografia, que evidencia a vista aérea do local cedido pela prefeitura para instalação do 3.º BRv. A fonte sinaliza que, na época, o número de moradias era menor, sendo grande parte das construções relacionadas ao quartel. Também é notória a existência de casas de funcionários nos arredores do prédio principal.

As moradias dos funcionários espalhadas nas redondezas deste quartel auxiliaram na formação da Vila Vitória, localizada nas proximidades. Borges (2001) explica sobre a formação do bairro:

¹⁷ PIRES, Sadi. (71 anos). A entrevista foi realizada em 2019 e ocorreu de maneira informal, na casa do entrevistado, sendo registrada no momento em que ocorria. A entrevista formal, gravada e chancelada ocorreu no dia 5 fev. de 2022. Duração: 1:32:00.

A formação definitiva da Vila deu-se da seguinte maneira: Foram transferidas famílias para terrenos da propriedade da prefeitura, tirando-as da rua Ramiro Barcelos e da Vila Porcínio, próximas a elevada. Isto aconteceu devido à construção da elevada para dar passagem a Malha Ferroviária do Tronco Sul em Vacaria. A grande parte de sua formação e ocupação vem de um loteamento da família Quintela. O loteamento se originou de uma chácara pertencente à professora Vitória Quintela, que vendeu a mesma ao seu irmão, e este resolveu lotear a área. Os terrenos, a princípio, foram vendidos para funcionários do 3.º Batalhão Rodoviário que havia se instalado em Vacaria. Nessa situação, mais uma vez, cita-se a família Pires e muitas outras, como é o caso de Moreira, um dos primeiros a comprar um terreno loteado da família Quintela, na rua Natal, uma das primeiras da Vila. (BORGES, 2001, p. 140)

A expansão urbana impulsionada pelo Batalhão é evidenciada no relato de Borges (2001) quando indica que a venda de terrenos foi feita, a princípio, para funcionários do 3.º BRv e é ilustrada através da fotografia. Conforme a autora, os Bairros Franciosi e Imperial também começaram a ser povoados por funcionários, mas o bairro Fátima apresentou maior movimentação em decorrência da BR-2 e da instalação de madeireiras em suas laterais. O bairro Santa Cruz surgiu após a instalação do quartel e muitos de seus moradores foram trabalhar no Batalhão.

Além das moradias, segundo Evanilda, ainda existia, próximo ao quartel, “uma igreja, que pertencia ao Batalhão”, hoje Igreja Santo Antônio. Ela foi construída nos “anos de 1950 e 1951”, datas ressaltadas por Pires (2022). A entrevistada menciona que tinha um padre que rezava missas para os militares e que quem cuidava da igreja eram as irmãs do hospital. A igreja ainda se faz presente na atualidade, mantendo as principais características exteriores da época, por exemplo, no que diz respeito às paredes de madeira. Ainda sobre a igreja, é relevante ressaltar sobre a integração da comunidade com a instituição. As festas alusivas a Santo Antônio são um exemplo dessa integração, pois reunia as famílias pertencentes ao bairro com o objetivo de participar da organização (BORGES, 2001). A pesquisadora enfatiza que a festa se caracterizava como um “grande acontecimento na cidade, já que, por exemplo, a procissão de Santo Antônio atravessa o centro da cidade” (BORGES, 2001, p. 140-141). Ela tinha seu início no próprio capitel de Santo Antônio, se dirigindo até o bairro Vitória.

Sobre o hospital, Evanilda salienta que era “governado por militares e com irmãs religiosas, que haviam sido chamadas para trabalhar ali”. Os civis executavam trabalhos em escritórios, na cozinha e alguns eram médicos, como o Dr. Mário Germano, o Dr. Xavier e o Dr. Sebastião. “Ainda existia, na época, um dentista, Capitão Otávio, e o chefe da área da saúde era o ‘Capitão Celso’”, muito lembrado pela cobrança e exigência, por vezes dura, que exercia. Ela lembra que quando o setor estava sobrecarregado de trabalho, os chefes encaminhavam alguns soldados, conhecidos como “*Padioleros*”, para auxiliar na execução das tarefas. Eles

adoravam frequentar o local, por causa da comida boa servida aos doentes.

Iradi de Fátima da Silva Ferreira (65 anos)¹⁸, em conversa na tarde de 21 de julho de 2021, moradora do município, revela que “o hospital era muito bonito, bem ‘atipado’, muito bonito”. Ela comenta que uma tia realizou o parto na localidade e que o irmão também nasceu nesse ambiente. “Ele nasceu ali, era bem bonito o hospital, muito bem organizado, sabe? Eu conhecia! Fui várias vezes no hospital... Nunca fui internada, mas conhecia o hospital”.

Figura 11 - Hospital do Batalhão – Década de 1960 a 1970



Fonte: Amigos do Terceiro Batalhão. Disponível em: <https://www.facebook.com/Amigos-do-3%C2%BA-Batalh%C3%A3o-Rodovi%C3%A1rio-de-Vacaria-563672813787779/photos/1584089558412761>. Acesso em: 16 abr. 2022.

A Lei Ordinária N.º 365 da Câmara de Vereadores, de 16 de junho de 1958, informa a existência desse hospital. O Artigo 2 determina que “destina-se o imóvel em referência à construção de um hospital, que será mantido pelo 3.º Batalhão Rodoviário” (VACARIA, 1958, n.p.). A lei ainda cita, em parágrafo único, a recomendação de que, em caso de transferência da instituição, “a entidade hospitalar passará a ser mantida pela municipalidade”. No que diz respeito aos atendimentos realizados pelo hospital, Herivelto Cunha relembra que

¹⁸ FERREIRA, Iradi de Fátima da Silva. (65 anos). Essa entrevista foi realizada presencialmente na casa da entrevistada, no dia 21 jul. 2021. Duração: 24:09, arquivo em mp4. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita com a disponibilização chancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

[...] Aquele Hospital do Batalhão, onde hoje funciona a faculdade, ele não atendia só pessoal do Batalhão. Nos acidentes graves, e aconteceram vários, levava direto para lá as pessoas. Dividiam lá no Hospital Nossa Senhora da Oliveira, dividiam com o Batalhão e o Batalhão abria as portas para todo mundo (CUNHA, 2021).

Em entrevista concedida no dia 9 de janeiro de 2021, o memorialista e militar Antônio Carlos de Carvalho¹⁹ (2021), 74 anos, muito disposto e animado, também faz referência ao hospital. Ele saiu do interior de Minas Gerais (MG) para o RS, no auge dos seus dezenove anos de idade, adentrando em uma configuração diferente da que estava acostumado, iniciando uma vida nova na década de 60. O entrevistado ressalta que “qualquer tipo de cirurgia, partos, tudo era feito no hospital. Tinha sala cirúrgica”. Também conta de maneira orgulhosa que “só foi no hospital uma ou duas vezes fazer inspeção de saúde”, pois “ainda era novo! Não tinha problema de saúde. Então o hospital era uma referência”.

Em conversa, Herivelto enfatiza novamente a relação da entidade com os munícipes, declarando que existia comunicação e interação entre ambas. Ele destaca “que a interação dele com a comunidade vacariense era sensacional”, existindo uma relevante troca entre as partes. Quando comenta sobre a interação da comunidade, lembra-se do Clube dos Subtenentes e Sargentos. Este clube também está presente nas lembranças de Carvalho (2019, p. 23), ao indicar que “o Clube era bem frequentado e famoso pelos bailes”, contando “com grande participação da sociedade vacariense”. Herivelto acrescenta que os bailes eram uma “atração”, sendo que “[...] o Batalhão trazia pessoas, cantores da época, famosos, faziam apresentações [...]”. O entrevistado salienta que além do Clube dos Subtenentes e Sargentos, “o Batalhão tinha o Clube dos Oficiais, o Cassino dos Soldados, só não tinha o Clube dos Civis, mas era uma integração que todo mundo se dava bem ali”, mesmo que, por vezes, existissem algumas divergências, como em todo grupo social. As fontes consultadas evidenciam que as festas contavam com os funcionários da entidade e os munícipes, enfatizando novamente a interação entre os membros da entidade e da comunidade.

Anexada ao Clube de Subtenentes e Sargentos, existia a Casa do Hóspede. Carvalho (2019) revela que ele ficou hospedado no local, quando chegou para se apresentar ao 3.º BRv., não havendo a necessidade de ficar em hotel. Até o momento, não surgiu outros entrevistados que citassem essa casa de hospedagem.

Outro local que fazia parte da composição do quartel e foi descrito por Herivelto, era o cinema: “com todas as condições que você imagina de boa qualidade de fita, de maquinário.

¹⁹ CARVALHO, Antônio Carlos de. (74 anos). Essa entrevista foi realizada via Google Meet, no dia 9 jan. 2021. Duração: 1:14, arquivo em mp4. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita com a disponibilização chancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

Primeiro era bem simplesinho, depois inauguraram um cinema bonito lá, com aquele telão, aquela coisa toda. Era um lugar que a gente ia para namorar escondido. [Risos] Tudo isso!” As risadas demarcam a nostalgia do entrevistado ao lembrar da sala, essa nostalgia é manifestada “por um passado pintado com cores de ‘velhos bons tempos’, evidenciando a ruptura de ‘antigamente’ no presente” (CANDAU, 2021, p. 88-89). Trajano, nascido na vila militar, elucida também o cinema em suas memórias, contando que ele inicialmente tinha “uma estrutura básica excelente, tinha até cinema de bom nível – até houve um tempo em que o cinema (depois de reformado, que refizeram o cinema) tinha características de tela e de estofados ‘pra’ sentar, as cadeiras, né”. É interessante observar que os entrevistados compartilham e descrevem a lembrança de reforma do ambiente.

A lembrança da escola do quartel prevalece em alguns depoimentos. Herivelto relatou que a escola se chamava Escola Doutor Manoel Duarte e se tratava de um grupo escolar. O entrevistado ainda citou que a instituição era estadual, contudo, ficava dentro do Batalhão. A atual escola Bernardina Rodrigues Padilha “é originária da fusão de duas outras escolas: Grupo Escolar Manoel Duarte, localizado na sede do 3.º Batalhão Rodoviário e a Escola Bernardina Padilha, localizada na então Vila Maracanã” (BORGES, 2001, p. 137). Segundo Herivelto, na antiga escola Doutor Manoel Duarte “estudavam filhos de militares, filhos de civis e até filhos de médicos e pessoas, enfim, ligadas ao Batalhão, que por sinal era uma educação que dava de 10x0 na educação de hoje”. Preocupado em se fazer compreender, ele explica que essa escolinha era onde fica hoje o canil da Brigada: “Tem um canil de cachorros. Ali onde era a Vila Militar e do lado desse aí tinha a escolinha, que era a escola onde eu estudei”. Sorrindo, contou que o local foi onde ele e os irmãos fizeram o primário.

Trajano conta que também estudou na escola e lembra que a instituição era “mantida, claro, pela Secretaria Estadual da Educação, mas toda a infraestrutura e, inclusive, a construção do prédio, e toda estrutura básica de manutenção do colégio era mantida pelo batalhão”. Ao falar sobre a manutenção, surge o tema da merenda escolar. Trajano sinaliza que “o batalhão chegava lá com jipe e descarregava os caldeirões cheios de alimentos pra as crianças”. Também lembra alguns dos sabores degustados na época, como o sopão e, “às vezes, no inverno, o chocolate”, alimentos elaborados pelo Rancho, cozinha do Batalhão. Trajano destaca, com gratidão, que “esse colégio aí formou muita gente importante, muito mesmo. Oficiais do exército que depois seguiram a carreira de militar; oficiais da brigada; muitas professoras que hoje trabalham em Vacaria...”.

Antônio também apresenta recordações da escola quando relata que “a escola regimental

tinha professoras que se aposentaram no Batalhão, porque muitos dos soldados que, naquela época, incorporaram, que vinham da colônia, como vocês falam, né? Eles chegavam ali e não sabiam ler e escrever”. Então eles aprendiam a ler e a escrever no Batalhão. O entrevistado ainda ressalta que muitos indivíduos saíram dali com boas profissões.

Iradi Ferreira, citada anteriormente, conta que não era filha de militares, mas realizou o primário na escola do Batalhão. Ela descreve com muitos detalhes a instituição e menciona a questão da merenda:

Era uma escolinha de madeira, sabe? Bem simplesinha, várias salas de aula, tinham os banheiros. Me lembro como se eu tivesse enxergando o colégio... Na frente tinha um pátio grande, com uns jardinzinhos, umas coisas. Era bem bonitinho o colégio. E eu estava falando esses dias que a gente comia a merenda. Olha o que eu lembrei! Da merenda! A gente comia dentro do refeitório do quartel, sabe? A gente atravessava uma faixinha assim, [demonstrando com as mãos] ia lá dentro do quartel, no rancho, onde os soldados comiam. A gente fazia o nosso lanche... da merenda... do recreio, sabe? A gente ia lá dentro do quartel comer a merenda. Era bem assim! Eu ainda tenho professores até agora, que eu conheço, que deram aula, que ainda estão vivos. Eu conheço alguns! A maioria já foi, né? Mas eu lembro. (FERREIRA, 2021)

Nas lembranças de Iradi é possível observar que o uso de outras dependências do quartel, como o rancho e refeitório do quartel, era primordial para o devido funcionamento do grupo escolar. Quando questionada de possíveis nomes que conviveram consigo na escola, citou que

Tem uma [colega] que eu até agora me encontro com ela. Onde eu morava antes, ela passava sempre. A Salete. É uma que também foi minha colega. Tinham outras, que eram filhas das serventes. Tinham duas filhas das serventes, a Vera e a outra, a Julieta. Nunca mais vi, não sei onde andam. Mas eram as filhas das serventes. Sabe aquela coisa? As filhas das serventes. As serventes eram aquelas que faziam toda a faxina. Elas que batiam a sineta. Era com sineta, sabe? Um sino grande [demonstrando]. Elas batiam a sineta, sabe? A gente fazia todas as filas. Todo mundo por ordem, primeira, segunda, terceira, quarta... Tudo por ordem as filas, assim [demonstrando]? Ali fora, lá fora. Não era dentro. Era tudo assim, lá fora. Todo mundo fazia as filas, depois vinha cada professora, pegava sua turma e entrava num corredor grande e cada um ia para sua sala. Eu me lembro como se fosse hoje! Quantos anos [risos]... (FERREIRA, 2021).

Nesse sentido, surgiu a lembrança da organização da entrada dos alunos na instituição, que era feita no pátio do quartel. A memória das serventes é trazida e relacionada com o toque da sineta, a limpeza, a organização, sendo essa profissão fundamental para o funcionamento da escola. Quando Iradi ressalta que as colegas “eram as filhas das serventes”, ela revela que existia uma diferenciação dessas estudantes com os demais alunos, pois as serventes eram vistas com muito respeito na escola.

A rotina escolar também é salientada por Iradi, que descreve o uniforme vestido diariamente: “Era um "guarda-pózinho" branco, sabe? Todo cheio de botãozinho assim [mostrando]. Tu podias ir de calça comprida ou de vestidinho por baixo, mas a gente usava aquele guarda-pó”. A entrevistada acha engraçado o fato de o guarda-pó ser branco. A moradora da rua Ramiro Barcelos, na época, próxima ao Batalhão, conta que o trajeto até a escola era feito de ônibus.

O quartel oferecia um ônibus para levar os alunos. Então eles pegavam o pessoal lá no centro, por outros lugares que vinham alunos, e depois passava na frente da minha casa e eu ia de ônibus. A gente ia de ônibus para a escola. Então a gente passava dentro do quartel e ia até lá dentro, no colégio. Deixavam a gente lá na escola, bem na frente da escola. (FERREIRA, 2021).

Ela lembra que, ao chegar à escola, “gostava muito de fazer continência para os soldados que ficavam ali na entrada do quartel. Coisa mais boa do mundo era fazer continência, abanar para eles. E eles faziam assim [continência], ficavam bem sérios”. Quando não era de ônibus, os alunos se dirigiam até a escola a pé. De acordo com Borges (2001, p. 113), “na atual rua Conde de Porto Alegre não havia ponte sobre o Rio Carazinho, apenas uma tábua para as crianças poderem atravessar o rio para ir à escola localizada no 3.º Batalhão Rodoviário”. Iradi vivenciou também o que foi relatado pela autora, quando enfatiza que “quando vinha a pé, coisa assim, a gente não passava pela rua. A gente passava por uns canos. [...] Tinha uns canos para a gente passar. Uns canos grossos, assim [demonstrando] e depois tinha uma tábua. A gente passava por cima ali. Passava um riozinho ali”.

Outra repartição que não passa despercebida pelos entrevistados é a cantina. “Não era chamado armazém, ou mercado, era chamado cantina”, reforça Trajano. Ele conta que a cantina “dispunha, pra todos os funcionários e oficiais, de gêneros alimentícios, de padaria de alta qualidade, tinha uma seção de armarinho com roupas, fazendas, utensílios domésticos, açougue e leitaria”. Acrescenta que existiu uma época em que o Batalhão entregava leite nas residências. A estrutura era preparada para atender o quartel e as companhias.

Eu trabalhava no Batalhão também. A minha participação também foi bastante interessante, para mim principalmente. Eu trabalhei no Batalhão de 1968 até 1972. Inicialmente, eu trabalhei no armazém... que era mantimentos, roupas, tinha o açougue também, tinha a padaria. Então a gente trabalhava ali, eram vários funcionários comandando. Quem comandava o Serviço de Armazéns do Exército (SAE) era um tenente. Vamos dizer que ele fosse um gerente, a função de hoje. O Subgerente era um sargento. Então, na verdade, lá em Vacaria e depois em Carazinho, o comandante que comandava o Armazém era o Tenente Portela e o que substitua ele era o Sargento Oliveira. (CUNHA, 2020).

Trajano reforça que era necessário “ter uma estrutura básica de manutenção das vidas particulares” dos envolvidos com o Batalhão, para garantir “a manutenção das atividades do Batalhão”. Outro aspecto enfatizado na conversa foi a necessidade da oficina de manutenção de carros leves, local em que seu pai coordenava o setor pessoal dos civis. O trabalho realizado consistia em “atividades de manutenção dos jipes (porque tinha muito jipe na época de atividade), caminhonetes e até caminhões”.

Os detalhes evidenciados pelos entrevistados são relevantes para a compreensão do quartel do 3.º BRv. e sua organização. Meihy e Seawright (2020, p. 66) estima a experiência como “valorização dos filtros subjetivos, das impressões pessoais”. Nessa linha de raciocínio, cada entrevistado apresenta visões pessoais do recorte histórico e percepções que podem ser semelhantes ou diferentes entre si, de modo que “não se faz obrigatória uma ordem cronológica dos acontecimentos e, sim, a valorização subjetiva dos detalhes” (MEIHY; SEAWRIGHT, 2020, p. 67). No que diz respeito a isso, é relevante ressaltar que durante os momentos das entrevistas com os funcionários, a ordem cronológica foi esquecida, havendo repetições de fatos que ficaram gravados na memória dos indivíduos no decorrer da entrevista. Por vezes, os fatos se repetiram. Nem sempre de maneira igual, mas com alguns acréscimos que não haviam sido narrados previamente. Pollak (1992) destaca que isso acontece devido ao fato de alguns elementos se tornarem reais, fazendo parte da essência do indivíduo. Além disso, os acontecimentos também podem sofrer alterações devido aos movimentos da fala. Quanto aos detalhes, eles são fundamentais para a compreensão da localidade e, por esse motivo, cada detalhe fornecido pelos entrevistados foi levado em consideração, ativando o imaginário na busca por entendimento do objeto de estudo.

Ainda nesse contexto descritivo, é possível perceber que os locais mencionados e os detalhes que dizem respeito a eles estão presentes nas lembranças de mais indivíduos. Isso se configura através dos usos da memória, os quais Le Goff (2003, p. 419) conceitua como “propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas”.

A obra *A memória Coletiva*, de Maurice Halbwachs (2006), marca o início dos estudos de memória nas áreas de ciências sociais. Ao analisar esse texto, Silva (2016) destaca que a memória consiste em:

[...] um processo de reconstrução, devendo ser analisada levando-se em consideração dois aspectos: o primeiro refere-se ao fato de que não se trata de uma repetição linear dos acontecimentos e vivências no contexto de interesses atuais; por outro lado, se

diferencia dos acontecimentos e vivências que podem ser evocados e localizados em um determinado tempo e espaço envoltos num conjunto de relações sociais. (SILVA, 2016, p. 248).

Pollak (1992, p. 203-204) acrescenta que “a memória é seletiva. Nem tudo fica registrado”. Ele ressalta que a “memória é, em parte, herdada, não se refere apenas à vida física da pessoa”, como destacado no conceito inicial de Le Goff (2003). Para o autor, a memória sofre movimentações, “que são função do momento em que ela é articulada, em que está sendo expressa” (POLLAK, 1992, p. 204). Durante as entrevistas foi possível constatar movimentações da memória, por exemplo, através de repetições e de pequenas confusões ao relembrar os fatos. Em alguns momentos, o esquecimento também se fez presente, evidenciando as ações da memória.

A memória individual de cada um dos entrevistados está sendo explorada e questionada. Pollak (1992, p. 201) comenta que “a priori, a memória parece ser um fenômeno individual, algo relativamente íntimo, próprio da pessoa”. A impressão obtida durante as entrevistas era a de que o íntimo dos indivíduos estava sendo invadido. Em alguns momentos, os entrevistados demonstraram sentimentos de alegria e nostalgia, ao relembrarem acontecimentos felizes, e de tristeza, ao mencionarem situações não muito satisfatórias. Contudo, é importante ressaltar que todas as lembranças sofrem interferências de memórias familiares, da sociedade ou até mesmo do modo de vida dos sujeitos, portanto elas não devem ser consideradas como individuais e sim como coletivas. Outro aspecto que as tornam coletivas são as semelhanças nos relatos dos entrevistados, especialmente quando rememoram o hospital, o Clube de Subtenentes e Soldados, temas abordados por Herivelto e Antônio Carvalho.

Em artigo baseado nos estudos de Halbwachs e Silva (2016, p. 248) garante que a constituição da memória do sujeito é resultado da convenção de memórias de diferentes grupos, nos quais o sujeito é inserido e “consequentemente é influenciado por eles, como por exemplo, a família, a escola, igreja, grupo de amigos ou no ambiente de trabalho”. Um exemplo disso é o caso do entrevistado Herivelto que, além de ex-funcionário, também é filho de militar. Devido a isso, ele apresenta memórias herdadas das relações sociais que existiram. Cheias de detalhes, essas memórias não pertencem a ele, mas foram assumidas por ele, provavelmente por influência da convivência com o trabalho do pai, que exercia funções burocráticas. Ele relembra a rotina da figura paterna:

A rotina dele era fazer a parte burocrática. Ele chegava no quartel no mesmo horário dos outros, né? Porque em quartéis militares a primeira coisa que acontece é a chamada. Todos os militares se colocam em forma, é feita a chamada de todos. Os

que não estão, estão justificados por algum motivo e depois há uma espécie de minidesfile para o comandante dos militares, só dos militares. E aí tinha uma bandinha lá, de quinze ou vinte elementos. Então fazia aquele desfile de manhã e depois começava a lida do dia a dia, porque, na verdade, por ser um Batalhão de Construção, não tinha muito, como tem nos outros quartéis, nas outras unidades do exército, que é, por exemplo, de artilharia vai treinar atividades de artilheiro, de combate. Infantaria, a mesma coisa. E, no caso do Batalhão, que era um Batalhão de Engenharia, a função dele era fazer o trabalho para cumprir a missão na qual ele foi designado. (CUNHA, 2021).

Nesse caso, a memória se materializou através da presença paterna, podendo ser explicada através de Halbwachs (2006, p. 72), quando o estudioso ressalta que “o funcionamento da memória individual não é possível sem esses instrumentos que são as palavras e as ideias, que o indivíduo não inventou, mas toma emprestado de seu ambiente”. Percebe-se isso na memória de muitos dos entrevistados dessa pesquisa. É necessário, por exemplo, ressaltar a precisão dos detalhes que Herivelto fornece sobre o início das atividades diárias no quartel e as atribuições das funções designadas.

Herivelto também ressaltou que o Batalhão era de Engenharia e realizava missões de construções. Além das construções, compreendia o serviço militar. Segundo Oliveira (2013), o serviço militar se relacionava com os Serviços Internos, a Instrução de Quadros, a Formação de Reservas, o Preparo e a Mobilização, a Segurança Interna e Externa, entre outras atividades. O jornal *Correio Vacariense* (1996, p. 10) registra uma fala do Coronel da Reserva Totti, onde ele afirma que “a finalidade do trabalho do exército é ter um batalhão de engenharia de construção. Hoje, em vez de gastar somente com a instrução de soldados, o Batalhão cria frentes de trabalho”.

No que corresponde à instrução de soldados, Valdemar Alves Rodrigues de Campos²⁰, 75 anos, ex-funcionário do Batalhão da área de terraplenagem, em entrevista concedida no dia 11 de janeiro de 2021, descreve que existiam duas corporações por ano: “Entrava uma turma, normalmente era em janeiro e a outra em junho”. Também ressaltou que aqueles que desejavam seguir tinham a opção de fazer o curso de cabo e curso de sargento. Aqueles que o quartel acreditava que eram bons ficavam, se quisessem ficar. “E os que não serviam, vencia o tempo deles, que era nove meses de serviço, e dava baixa. Mas, normalmente, os melhores a gente aproveitava, né? O Batalhão ficava com eles”. Herivelto acrescenta que na “década de 50, dos anos 60 e até no início dos anos 70, em Vacaria não existia emprego. E aí a salvação para muitas

²⁰ CAMPOS, Valdemar Alves Rodrigues de. (75 anos). Entrevista realizada via Google Meet, em 11 jan. 2021. Duração: 60 min. Arquivo em mp4. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita com a disponibilização chancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

peessoas era encontrar uma possibilidade de trabalhar no Batalhão. Então, quando conseguiam um emprego no Batalhão, vibravam”. Diante disso, na época, o Batalhão passa a ser visto como possibilidade de trabalho e de crescimento para a população carente de emprego.

Segundo Oliveira (2013), o trabalho realizado pelos funcionários do batalhão, no início dos anos 60, ainda era precário em equipamentos. Ele sugere que a abertura de estradas e o melhoramento delas ainda “era [realizado] no braço, impulsionando foice, machado, facão de mato, marreta, pá, alavanca, picareta [...], nos acessos aos locais das obras, nas valas para o escoamento ou na canalização das águas da chuva, das vertentes das rochas” (OLIVEIRA, 2013, p. 9). O autor comenta que a limpeza das pedras decorrentes das explosões era feita manualmente. “Marretas pesadas, manejadas por mãos fortes, quebravam as pedras maiores, para serem postas dentro das vagonetes (carrinhos vangondril) e empurradas sobre trilhos para o despejo nas pontas de aterros”. Ele relata que

De margem a margem, dia e noite, pois com o sistema de produção adotado pelos batalhões o trabalho não parava, os sons das falas dos arigós e dos gritos de avisos de fogo (explosão) juntavam-se ao barulho das batidas das ferramentas e dos roncões dos motores de viaturas e máquinas e ecoavam pela serra, marcando a cadência da marcha daquela missão. (OLIVEIRA, 2013, p. 07).

Valdemar descreveu o maquinário utilizado nos trabalhos realizados nas obras da rede ferroviária e rodoviária, a partir de 1964, época em que o entrevistado apresentou envolvimento com a entidade, realizando serviços na Companhia de Equipamento e Engenharia. Ele descreveu tudo com tamanha precisão, ressaltando que:

Nos anos 63 e 64, a gente tinha era trator de esteira, tinha modelador (que eles falam “patrola”), tinha rolo compactador, essas coisas... Aí quando puxava para fazer a terraplenagem nós usávamos o trator de esteira com a “scrap”, que era uma caçamba rebocada atrás, comandada por cabos de aço. Depois, nos anos 67 e 68, 66 bem dizer, chegou o maquinário mais novo. Começou a chegar carregadeira de pneu, chegou *motoscaper*, aquelas *motoscaper*. (Não sei se você deve saber qual que é?) Já chegou a retroescavadeira, já chegou aquela outra... que a gente fala PC [tentando lembrar.], que é a máquina grande de escavação. Tem a retro e tem a PC que é a grande, né? Tudo de esteira que faz a escavação, desmonte em serra, essas coisas. Aí só chegou nos anos 66 para frente. Para trás, era só o, como a gente falava, os “pé de ferro”. Era esteira, trator de esteira e os *scrapers* rebocados para transportar o material. Isso na minha época! (CAMPOS, 2021).

Além de falar sobre as máquinas, Valdemar cita que atrás do Batalhão existia um pátio de máquinas pesadas, provavelmente em decorrência do seu envolvimento com a área de terraplenagem, diferente dos demais entrevistados, que executavam outras funções. Durante a entrevista, foi notório que o entrevistado se preocupava em explicar as informações fornecidas

por ele, possibilitando maior entendimento da conversa. Ele executava o trabalho com o auxílio de máquinas, diferente dos trabalhos realizados no início da atuação do Batalhão. Ele ressalta que

Eu era da Companhia de Equipamento e Engenharia na época, que era só máquina, maquinário e tinha as companhias (1.^a, 2.^a e 3.^a Companhia), que era mais serviço de ponte, bueiro, ferrovia, essas coisas. Nós éramos da terraplenagem e para assentar os trilhos, aí em Vacaria, na estrada de ferro. Como a gente era do equipamento, precisava ir tocar uma obra lá na 2.^a companhia, que ficava no Rio Telha. Quem vai para o lado de Caxias, numa tal de Porteirinha, entrava ali e ia lá no Rio Telha, onde era a 2.^a Companhia. Depois tinha o túnel 14, que era comando da 2.^a Companhia. A gente trabalhou nesse túnel, arrancando material, detonava, a gente entrava com as máquinas para tirar para fora. No Rio Turvo, tinha a 1.^a Companhia, ou seja, vindo de lá para cá, perto de Bento Gonçalves, antes de Bento, no Rio Turvo, era a 1.^a Companhia. Essa aí eu também trabalhei lá. Depois tinha a 2.^a que era essa do Rio Telha e a 3.^a era na Ponte do Pelotas. Entre o Pelotas, hoje o Passo do Socorro. Tinha a Companhia lá perto do Rio Pelotas. Eu também trabalhei nesse trecho lá e trabalhei na sede mesmo, na construção, na terraplanagem, onde assentamos os trilhos, quem assentava era o 1.^o Batalhão Ferroviário, não era o 3.^o, era o 1.^o. Nós só fazíamos a base e eles assentavam. Aí o 3.^o Batalhão construiu a estação ferroviária, ali [próximo] onde a gente falava “Bolo Frito”. Eu morava ali. Bem ali! Hoje, é perto da onde é a rodoviária. Morei ali muito tempo na avenida principal. (CAMPOS, 2021).

O relato de Valdemar é muito enriquecedor devido à amplitude de informações. Ele enfatizou que tinha a responsabilidade de retirar o material proveniente das explosões, nos trabalhos dos túneis ferroviários, deixando notório que o 3.^o Batalhão também fazia a terraplenagem da estrada de ferro. Além disso, evidencia-se a organização do Batalhão. A sede era localizada no interior da cidade, contudo existiam ramificações em outras localidades, as Companhias, que ficavam próximas do trabalho estabelecido para o Batalhão. Ele destaca a 1.^a Companhia, com localização no Rio Telha, a 2.^a Companhia no Rio Turvo e a 3.^a Companhia nas proximidades do Rio Pelotas, mais precisamente no Rio Santana. O entrevistado descreve as Companhias e suas respectivas organizações:

Aí era o seguinte, porque a gente morava em casas mesmo, né? Por exemplo, lá na Terceira Companhia que era ali pertinho. Lá tinha os alojamentos. Uma Companhia mesmo! Tinha os alojamentos dos militares e tinha alojamento dos civis. Cada um tinha sua cama, tinha a cozinha. Por exemplo, quem trabalhava mais longe da Companhia, eles levavam as marmitas, a comida, o almoço, a janta... Vinha janta ali. Na 3.^a, na 2.^a Companhia, na 1.^a Companhia. Isso, eu estou falando na estrada de ferro! (CAMPOS, 2021).

O entrevistado garante, com convicção, que está falando da estrada de ferro. A estrada de ferro elencada pelo entrevistado é a estrada Tronco Principal Sul (TPS) ou Tronco Sul (TS), indicada no Plano Nacional de Viação. Segundo Ribeiro (1999, p. 71), a partir da década de 30, o Exército se empenhou na construção de uma estrada que ligasse a região Sul até a capital da

República. Oliveira (2012, p. 37) admite que, no início, a ferrovia “previa a ligação do Rio de Janeiro com o Rio Grande do Sul, porém, com a transferência da Capital Federal, o ponto extremo de ligação passou a ser Brasília”. A região Sul representava um grande desafio para a obra, por causa da grande quantidade de serras, que tornavam a execução do trabalho difícil. Conforme os memorialistas Lopes *et al.* (1996, p. 285), a estrada iria “assegurar uma ligação mais rápida e menos onerosa entre as zonas de produção de gêneros de primeira necessidade do sul com grandes núcleos populacionais consumidores do centro do país”, movimentando o país economicamente. Ao 3.º BRv. cabia a construção da obra entre o Rio Pelotas e o Rio da Prata, com 130 quilômetros de extensão.

Figura 12 - Mapa de parte do trecho compreendido ao 3.º BRv – 1954 a 1957



Fonte: Material físico “Polígrafo 1.º Batalhão Ferroviário” (1954 – 1957) do acervo de Marcelo Boff. Detalhe em vermelho da localização feito pela autora.

Figura 13 - Mapa de parte do trecho compreendido ao 3.º BRv – 1954 a 1957
(Descrição no verso)

* * *

Além das missões atuais atribuídas ao 1º Batalhão Ferroviário, estão previstas também as seguintes:

- construção da superestrutura de mais 94 km, em bitola larga (TPS), do trecho atualmente a cargo do 3º Batalhão Rodoviário (que executa os trabalhos de infraestrutura), entre o Rio PELOTAS e a 2ª passagem do RIO SALTINHO.
- estudo, projeto e construção futura do trecho CÉRRO LARGO-SANTO ANGELO, com cerca de 60 km, em bitola estreita.

* * *

RESUMO DAS MISSÕES ATRIBUIDAS AO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO

	2ª PASSAGEM R SALTINHO - R ANTAS (T P S)	RAMAL BENTO GONÇALVES - RIO DAS ANTAS	Fv SÃO LUIZ CÉRRO LARGO
Extensão	139 km	48 km	48 km
Bitola	1,60 m	1,00 m	1,00 m
Trem-tipo	TB 32	TB20 e TB27	TB 16
Pontes e viadutos	25 (2803 m)	4 (350 m)	5 (843 m)
Túneis	23 (14941 m)	7 (1899 m)	0
Estações e postos telegráficos	17	4	4

Fonte: Material físico “Polígrafo 1.º Batalhão Ferroviário” (1954 – 1957) do acervo de Marcelo Boff.
Detalhe em vermelho da localização feito pela autora.

O mapa acima cedido por Marcelo Boff auxilia na compreensão do trecho designado ao 3.º Batalhão Rodoviário. É importante ressaltar que as obras eram atribuídas posteriormente ao 1.º Batalhão Ferroviário, por se tratarem de estradas de ferro. Nesta fonte é possível constatar parte do trecho (94 km) localizado entre o Rio Pelotas e a 2.ª passagem do Rio Saltinho, que foi feito em bitola larga²¹, foi designado inicialmente ao Batalhão, que realizou a preparação da infraestrutura. Oliveira (2012, p. 37) ressalta que inúmeros canteiros de obras eram distribuídos pelo trajeto de Mafra/SC-Roca Sales/RS, apresentando entre eles paradas duradouras, devido à construção de pontes, viadutos e túneis.

Um dos canteiros de obras designados ao 3.º BRv. estava localizado na atual Vila São Paulo, interior de Ipê. Trata-se da região do Rio Saltinho, que apresenta em sua composição

²¹ Bitola – Conforme Wasaki Engenharia, bitola é a largura prevista para distanciar as faces interiores das cabeças dos trilhos. Disponível em: <https://www.wasaki.com.br/tipos-de-bitolas-das-ferrovias-brasileiras/>. Acesso em: 3 jan. 2021.

uma ponte ferroviária acompanhada de túneis. A ponte sobre o Rio Saltinho é também conhecida popularmente como Ponte do Lambari, relacionada ao nome de um morador das proximidades. A área é extremamente montanhosa, destacando ainda mais a enorme construção na paisagem. Numa das cabeceiras da ponte está o túnel 11 da Ferrovia TPS. Sobre o Rio Saltinho também existe as ruínas de uma ponte rodoviária.

Figura 14 - Ponte Ferroviária Sobre O Rio Saltinho – Década de 1960 a 1970



Fonte: Acervo pessoal da autora.

Lopes *et al.* (1996) sinalizam que, devido à topografia da região dos Campos de Cima da Serra, que pode ser observada através do cartão postal, caracterizada por muitas elevações, a velocidade dos trens diminuía nas curvas, dificultando o trajeto. Esse fato não chegou impedir o transporte, de modo que, para solucionar o problema, optou-se por construir pontes e túneis na dimensão da estrada TPS, sendo:

Túneis: a 2.^a Residência de Vacaria conta com 57 túneis, sendo que dois maiores localizam-se no 1.^o km 156 próximo ao Rio das Antas e com 136 m de comprimento e o 2.^o no km 315 próximo ao Rio Pelotas, divisa de Vacaria com Lages-SC com 1230 metros de comprimento. Os túneis não possuem armação de concreto, ficando sua

sustentação na própria rocha basáltica. Pontes: a 2.^a Residência de Vacaria conta com 46 pontes de concreto armado e duas metálicas, perfazendo 5000 metros de comprimento, sendo que a ponte sobre o Rio Pelotas, divisa de Vacaria, possui 94 m de altura. Aterros: o maior alcança 30 m de altura. Viadutos: com passagem superior, ex: elevada do 10 BPM e com passagem inferior ex: Vila Ferroviária na BR-116. (LOPES *et al.*, 1996, p. 285)

O serviço realizado nos túneis corresponde ao serviço de terraplenagem executado por Valdemar, que retirava as pedras para a abertura desses espaços. Ribeiro (1999, p. 74) explica que, na década de 50, com a designação de construção aos 2.^o e 3.^o Batalhões Rodoviários, esses Batalhões trabalhavam somente no serviço de terraplenagem e nas construções de pontes e viadutos, como elencado por Lopes *et al.* (1996), pois não possuíam material para a parte ferroviária, ficando essa tarefa a cargo do 1.^o Batalhão Ferroviário, instalado em Bento Gonçalves/RS.

João Maria de Lima²², 89 anos, entrevistado na tarde de 22 de agosto de 2020, também apresenta contribuições sobre o trabalho de terraplenagem. Durante a entrevista, antes mesmo de iniciar sua fala, o entrevistado colocou fotos sobre a mesa, comentando que o que ele desejava mostrar a respeito do Batalhão estava representado nas fontes imagéticas.

Figura 15 – Rotina laboral de João e colegas do 3.^o BRv



Fonte: Acervo pessoal de João Lima.

²² LIMA, João Maria de. (89 anos) A entrevista foi realizada de maneira presencial no domicílio do ex-funcionário, em 22 ago. 2020. Duração: 48 min, arquivo mp4. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita com a disponibilização chancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

O registro acima consiste numa das fotos mais comentadas por João. Com o auxílio do dedo indicador, mostrou o trabalho realizado e fez questão de se localizar na foto. Esse fato sugere que sua memória se apoia nos registros fotográficos.

Eu fazia serviço de pedreiro, armadura de ferro, armação de ferro. Eu até quero te mostrar umas fotos do nosso serviço no batalhão. Aqui ó [sinalizando com o dedo], aqui, por exemplo, é o lastro da ponte, então nós fazíamos armação de ferro, toda a ferragem, e depois amarrava tudo os ferrinhos um no outro “pra” depois concretar, então daí passava o concreto. Aqui é tudo gente conhecida lá do batalhão, eu estou aqui ó [sinalizando novamente com o dedo], estou mais para trás um pouco. (LIMA, 2020).

João descreveu o caráter minucioso das atividades exercidas pelos civis do 3.º Batalhão Rodoviário, evidenciando o trabalho braçal realizado na construção da infraestrutura das vias de circulação. Ele enfatizou que “ela vinha a ser uma estrada para a ferrovia, porque nós fazíamos todo o lastro de terraplenagem das pontes. Tudo! E depois de toda ela feita, depois de toda a terra feita, o trecho que eles diziam, que era a estrada”, fazendo referência a ferrovia Tronco Principal Sul.

As fotos impulsionaram a memória do entrevistado, que passou a relatar detalhadamente como era realizado o trabalho na instituição. Assmann (2011, p. 22) explica que “as movimentações da memória [...] são esporádicas e nervosas, como se ligadas à eletricidade. A lembrança sempre exige um gatilho”. Já Pollak (1992, p. 204) defende que “o que a memória individual grava, recalca, exclui, relembra é evidentemente o resultado de um verdadeiro trabalho de organização”. Nesse caso, o gatilho impulsionador de memórias foi às fotos colocadas em cima da mesa.

Ao analisar as fotos, João sinalizava com o dedo e mostrava os detalhes das imagens. Quando indagado sobre o trabalho realizado, reforçou que

Bom, nós tanto trabalhávamos em serviço no braço, assim, braçal, como com máquina também. Esse serviço como eu te mostrei aqui, de concretagem, isso aí nós fazíamos tudo com a mão. Mas depois tinha máquina que fazia concreto lá e vinha trazendo e ia despejando para encher as caixas da ponte. (LIMA, 2020).

Os processos de recordação podem ser explicados por Assmann (2011, p. 19), quando sinaliza que “ocorrem espontaneamente no indivíduo e seguem regras gerais dos mecanismos psíquicos, no nível coletivo e institucional, esses processos são guiados por uma política específica de recordação e esquecimento”. O fato de relatar histórias é muito comum no cotidiano das pessoas e, ainda mais corriqueiro, na vivência de indivíduos de idade avançada

que contam, por gosto ou por nostalgia, relatos de sua mocidade, quando têm oportunidade. Muitos desses relatos ficam no seio da família e não chegam a ser registrados, devido à crença de que a utilização desses registros na construção da História é inviável, o que acaba causando perdas inestimáveis.

Quanto ao maquinário utilizado, João adiciona a máquina de fazer concreto aos demais relatos, explicando que esse instrumento era utilizado para encher as caixas da ponte. Contudo, realiza um breve comparativo do trabalho realizado na área da rodoviária e da ferroviária quando afirma que:

É porque eu acho que nós, que o nosso serviço, tinha mais serviço manual do que eles. Eles trabalhavam mais com máquina, que era “pra” carregar aqueles trilhos compridos. Depois já vinha a parte do trem, essas coisas. E nós era serviço mais braçal, servicinho mais corriqueiro. Desde a fundação desses pilares, tudo era com pá e picareta, depois vinha negócio de torquês, alicate... Essas coisas que a gente usava muito. [Mostrando a fotografia] Que nem aqui ó, essas partes aqui, era tudo com torquês que nós trabalhávamos. Os caras estão tudo abaixadinhos ali fazendo. Então, os ferros a gente dobrava lá num galpão, lá que tinha as mesas grandes, a gente batia, endireitava, fazia gancho, e daí carregava lá para o trecho da obra. E daí lá a gente montava, armava aquelas vigas feitas, e amarrava com os arames queimados. Mas tudo com torquês. Era um serviço mais “corriqueirozinho”, mais manual. E o Batalhão Ferroviário já era maior, já vinha na fase de acabamento. (LIMA, 2020)

O entrevistado enfatizou que, na sua época, nas obras de infraestrutura, o trabalho era realizado de forma mais manual, com pouca utilização de máquinas. Através do trecho transcrito acima é possível reconhecer detalhadamente a rotina dos trabalhadores da organização e o trabalho realizado por eles. Também, mais uma vez, é mencionado o trabalho conjunto entre o 3.º Batalhão Rodoviário de Vacaria e 1.º Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves, sendo um deles responsável pela fundação de pilares, armação de vigas, dentre outros serviços relacionados a terraplenagem e o outro responsável pela colocação dos trilhos e demais acabamentos necessários para a estrada de ferro, a fim de que o serviço fosse acelerado.

Diferente dos serviços exercidos por Valdemar e João (área de terraplenagem), Herivelto menciona o armazém, local onde executou suas funções. Ele prestou serviços nos armazéns dos municípios de Vacaria e Carazinho, trabalhando de 1968 a 1972. Ressalta que esses eram locais que contavam com “[...]mantimentos, roupas, tinha açougue também, tinha a padaria”. O entrevistado explica a organização desse setor:

Então, a gente trabalhava ali, eram vários funcionários comandando. Quem comandava o Serviço de Armazéns do Exército (SAE) era um Tenente. Vamos dizer que ele fosse um gerente, a função de hoje. O subgerente era um sargento. Então, na

verdade, lá em Vacaria e, depois, em Carazinho, o comandante que comandava o Armazém era o Tenente Portela e o que substitua ele era o Sargento Oliveira. Infelizmente, os dois já estão falecidos. Então, eu trabalhei nesse armazém, mas eu trabalhei um tempo e aí eu fui servir o exército, fui servir em Cruz Alta e depois, quando eu voltei, eu fui transferido para o setor administrativo do Batalhão. (CUNHA, 2021).

Além disso, o armazém era responsável pelo abastecimento das Companhias, servindo como local de retirada de mantimentos. Herivelto relata que, na época, “não existiam sacos de açúcar, de arroz e de feijão de 5 quilogramas. Eram sacos de 50 quilogramas”. Não existiam máquinas para o carregamento dos produtos que chegavam através de caminhões no local, então os responsáveis pelo carregamento eram os próprios funcionários do armazém, inclusive ele. Mesmo se tratando de um trabalho pesado, não existia a opção de não realizar a função, tal como pode ser visto em seu relato:

Agora me pergunte quem carregava os caminhões? Os funcionários do armazém, inclusive eu. Então, eu tive uma experiência de “paleta”, saco nas costas (demonstrando). Sabe o que é “paleta”, né? “Paleta” é colocar na paleta um saco de 50 quilogramas, para carregar no caminhão. Isso aí, às vezes acontecia para todos os lugares, os caminhões vinham um, nós carregávamos o caminhão e dali a pouco vinha outro. Passava dois/ três dias carregando caminhão. E olha... hoje o pessoal se queixa: “Ahh! Não posso fazer força, trabalhar!”. Eu tinha 17 anos e fazia esse tipo de trabalho. Não tinha problema nenhum! Estou aqui, são e salvo! Não me fez problema nenhum. Essa era uma das funções! Não tinha de dizer: NÃO. “Vamos ter que fazer, vamos ter que fazer”. Tinha que abastecer as companhias. (CUNHA, 2021).

Nessa perspectiva, é possível compreender como eram esses locais no período estudado, destacando o modo de vida dos envolvidos, caracterizado por muito trabalho. Herivelto conta com orgulho a experiência vivenciada em sua juventude, descrevendo-a com riqueza de detalhes. De acordo com Silveira, Toledo e Oliveira (2019, p. 100), “ao descrever acontecimentos durante o diálogo entre pesquisador e pesquisado, registra-se a visão do indivíduo perante os fatos, conhecendo e interpretando o seu íntimo”, possibilitando o surgimento de momentos marcantes da vida do indivíduo. Já Soares (2014, p. 2) defende que outro fator marcante é a oralidade, que consiste na sobrecarga de subjetividade, podendo ser considerada uma potencialidade. O autor define que “somos sujeitos e objetos no âmbito da pesquisa. Sujeitos, ao questionar, problematizar” aspectos característicos da História Oral.

[...] o oral nos revela o "indescritível", toda uma série de realidades que raramente aparecem nos documentos escritos, seja porque são consideradas "muito insignificantes" - é o mundo da cotidianidade - ou inconfessáveis, ou porque são impossíveis de transmitir pela escrita. É através do oral que se pode apreender com mais clareza as verdadeiras razões de uma decisão; que se descobre o valor de malhas tão eficientes quanto as estruturas oficialmente reconhecidas e visíveis; que se penetra no mundo do imaginário e do simbólico, que é tanto motor e criador da história quanto

o universo racional. (JOUTARD, 2000, p. 33 – 34).

Diante disso, constata-se que através dos relatos é possível compreender, além de elementos da vida pessoal do indivíduo, o contexto que ele estava inserido, por exemplo, no que tange à cultura e às relações entre trabalhadores, compreendendo aspectos da sociedade do período demarcado para estudo. É relevante ressaltar que o papel do pesquisador nessa situação é fundamental, pois ele precisa apresentar um olhar crítico, para que almeje os objetivos propostos.

No que diz respeito aos olhares, é fundamental valorizar a visão feminina do trabalho exercido pelos funcionários. Certamente, a rotina de trabalho também poderia ter sido narrada por José Castilhos, mas ele não se faz mais presente. Diante disso, Evanilda explana sua visão, destacando que o casal acompanhou o Batalhão até Carazinho e, posteriormente, foram até Santo Ângelo. Ela conta a respeito da rotina do marido, descrevendo que, na época, ele fazia até três turnos e, aos sábados e domingos, trabalhava cuidando de máquinas, mas ainda assim recebia uma remuneração pequena. O serviço era realizado por ele em tombeiras, caminhões e jipes, auxiliando na reposição de materiais. As ferramentas utilizadas por ele demonstram que viveu num momento em que houve certa evolução nas ferramentas de trabalho, como na época vivida por Valdemar. Posteriormente, mudou de letra, chegando ao nível 2, onde se tornou motorista oficial do Exército.

Figura 16 – Rotina laboral de Castilhos e colegas – Década de 1960 a 1970



Fonte: Acervo pessoal da autora.

A remuneração era uma preocupação da senhora Evanilda, em decorrência da constituição da família e dos gastos necessários para a manutenção da casa. Pollak (1992, p. 10) elucida que “a memória também sofre flutuações que são função do momento em que ela é articulada, em que ela está sendo expressa. As preocupações do momento constituem um elemento de estruturação da memória”. Nesse caso, a preocupação com a remuneração foi registrada devido às dificuldades sofridas na época. A fonte ressalta que compravam tudo muito “grosseiro”, enfatizando que viviam com coisas simples, somente para sobreviver. Esses fatores evidenciam os serviços de organização e construção realizados pela memória.

Carvalho (2019, p. 23) sugere uma visão diferente quanto à remuneração. Este, na época, era novato, contudo, era Instrutor de Fortificação de Campanha, o que possibilitava uma melhor remuneração, comparada aos civis. O autor comenta que ficou “muito bem instalado e, o que era melhor, um bom salário - 180 cruzeiros novos. Mandava 100 cruzeiros novos para casa todos os meses, o restante era suficiente para um alto padrão de vida de solteiro”. Ambas as fontes apresentam realidades diferentes, decorrentes do grau educativo, oportunidades e cargos desempenhados, mas é importante observar que trabalhavam no mesmo local. Halbwachs (1990, p. 51) explica que “cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória

coletiva, que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo, e que este lugar mesmo muda, segundo as relações que mantenho com outros meios”. Pontos de vista diferentes em decorrência da vivência de José Castilhos, civil, e Antônio Carvalho, militar formado para instruir.

Figura 17 - Equipe instruída por Antônio Carvalho – 1966



Fonte: Acervo pessoal de Antônio Carvalho (1966).

Como Antônio apresentava uma função diferenciada, constituindo uma atividade ligada ao comando, a sua rotina laboral também era distinta. Ele adentrou os Campos de Cima da Serra no dia 28 de fevereiro de 1966, ocupando a linha de frente, denominada os Trecheiros do Batalhão, devido ao fato de ser jovem e não apresentar família na região. Ele comenta que os casados apresentavam dificuldades de ficar nos acampamentos, diferente dos solteiros. O entrevistado era da equipe volante, realizava a manutenção do trânsito. Ele descreve sua rotina laboral da seguinte forma:

Cada equipe, o chefe da equipe era um Sargento, um Oficial, um Tenente, às vezes até um Cabo, mas na maioria dos Trecheiros, os chefes de campos eram Sargentos. E a gente tinha toda a responsabilidade, além de “tocar os serviços”, vamos dizer assim, cumprir as normas técnicas para construção da rodovia, no meu caso rodovia. O pessoal que “tava” na Ferrovia, na Ferrovia, nós “tinha” a parte administrativa, então o chefe de equipe administrava tudo. Ele era tudo! Era o gestor de tudo, da logística de tudo. (CARVALHO, 2021)

Figueiredo *et al.* (2014, p. 30) indicam que o sargento era chamado de “tocador de obras ou de serviços”, tendo a responsabilidade de tocar qualquer tipo de obra solicitada, desde bueiros, pontes, viadutos a estradas. No período noturno, cuidava de encargos burocráticos que deveriam ser encaminhados para a Companhia. Outra função destacada pelos autores era não “deixar os serviços pararem”. Eles destacam que “os cronogramas deveriam ser cumpridos. Trabalhando no sistema de ganho por produção, as turmas se revezavam em turnos”. Antônio descreve a organização da equipe que dirigia:

Quando eu fui parar ali, o regime nosso era cada... Um fim de semana, o pessoal ficava no acampamento e, no outro fim de semana, a pessoa ia na casa. Fim de semana era sábado e domingo. Eu tinha um pessoal de Vacaria no começo e o pessoal de Passo Fundo. Então, a cada 15 dias, esse pessoal ia para Vacaria ou ia para Passo Fundo, que era onde tinha sido contratado esse pessoal. Então, durante a semana toda o convívio nosso era ali. Era como se fosse uma família. (CARVALHO, 2021).

O ex-funcionário expõe a rotina laboral dos funcionários. Durante a entrevista, aparentou uma grande preocupação com o relacionamento e as questões sociais da equipe. Para Silva (2016, p. 250), “a convivência em um grupo atua como base para formação de uma memória individual e que, portanto, carrega ‘marcas’ da memória coletiva do grupo social no qual está inserida”. A convivência abordada pelo militar está fixada na sua memória individual, sendo que carrega características do relacionamento com os colegas, da rotina laboral, do intenso convívio, pressupostos presentes na memória coletiva do quartel. Sobre esse convívio, Antônio menciona:

Você sabe que uma equipe dessa não é só trabalho, não é só trabalho! Se fosse só trabalho, a equipe não funciona. Eu, a primeira preocupação que eu tive lá... eu ver que o pessoal que tinha lá, era um pessoal muito bom, mas não tinha aquele espírito de equipe, entendeu? Terminava o serviço um ia para o acampamento, não sei o que, o outro ia para o bar, o outro não sei o que... Então não tinha aquele vínculo após o expediente. Aí eu falei, a primeira coisa que eu pensei foi: “Vamos criar um time de futebol de salão!”, porque a equipe era pequena, era no máximo 30 homens. No começo eu comecei com uma equipe de... falei vamos comprar material aí... a gente alugava a quadra de esportes na cidade, que nós estávamos em Lagoa Vermelha e pelo menos uma ou duas vezes por semana, a gente fazia aquele futebol de salão. (CARVALHO, 2021).

João também expôs recordações que remetem aos momentos de descontração abordados por Antônio. O entrevistado sorria, ao se lembrar das festas ofertadas pela entidade, destacando que “geralmente, o Batalhão, conforme a companhia que estava, se era uma companhia boa, fazia uma festinha, um churrasco”. Neste momento, mostrou algumas fotos que ilustravam a comemoração, apontando para alguns colegas que lembrava. Outros, ele não recordava o nome.

Assmann (2011, p. 23) garante que, no esquecimento, que acompanha todos os indivíduos, “é central o significado de uma recordação reconstrutivamente remodeladora, que sempre inclui o esquecimento como parte necessária do processo”. Assim, o esquecimento é parte do processo, pois está sempre sofrendo transformação, influenciado pelos aspectos do presente.

Antônio define que “era o gestor de tudo, da logística de tudo”. Ele explica que isso ocorria, porque as equipes possuíam um regime autônomo. Esse regime era caracterizado por fornecer a cada equipe o suporte necessário para o trabalho em desenvolvimento. Ele relata que a equipe “tinha os mecânicos dela, além dos operadores de máquina e motorista, a gente tinha o apoio... o apoio. Então cada equipe tinha o seu próprio apoio, mecânicos, o cozinheiro, às vezes, tinha até o apoio de enfermeiros”, cabendo ao chefe administrar todo esse pessoal.

Na Companhia localizada no Rio Turvo, por exemplo, Eurides Alves de Souza²³ (77 anos) prestava apoio na enfermaria. Entrevistado no dia 25 de setembro de 2021, ele contou que era enfermeiro.

Eu fiz o curso aqui em Vacaria para aprender a fazer injeção. Primeiro eu baixei hospital, me deu uma sinusite na cabeça assim e eu fui para o hospital. Quando eu sai do hospital, as minhas mochilas já estavam prontas para ir para o Turvo. Nem tinham falado que eu ia! [Risos] As minhas mochilas estavam prontas. Aí foi só embarcar em cima de um caminhão velho, levar as coisas e se mandar lá para baixo [Ir para a Companhia]. (SOUZA, 2021).

Pego de surpresa, ele foi direcionado para as proximidades de São Paulino a fim de realizar seus trabalhos. Ele conta que lá “era um ‘dobrado velho’ que...Nossa! Era lá embaixo essas casas. Entrava aqui em São Paulino e ia só descendo, até chegar lá na ponte do Turvo, lá. Por lá passava por baixo de uma ponte, por cima de outras, até chegar lá”. A capacidade de Eurides detalhar suas vivências surpreendeu, principalmente, quando ressaltou que: “35 que era meu nome, meu número. Era 1335, mas me chamavam de o 35”. A identidade de Eurides se manifesta através de seu relato. Seu nome naquele momento foi deixado de lado, dando lugar a um número. Conforme Candau (2021, p. 67), “o nome próprio, e mais genericamente toda a nomenclatura do indivíduo ou de um conjunto de indivíduos, é uma forma de controle social da alteridade ontológica do sujeito ou da alteridade representada de um grupo”. O autor ressalta que uma mudança de nome é uma maneira de colocar a identidade em ameaça ou questão. Certamente o número marcou a existência de Eurides, pois ele está registrado em sua memória até os dias de hoje.

²³ SOUZA, Eurides Alves de. (77 anos). Essa entrevista foi realizada de maneira presencial no dia 25 set. 2021. Duração: 59:59, arquivo em mp4. A entrevista foi gravada e, posteriormente, transcrita com a disponibilização chancelada para utilização nessa pesquisa. Entrevista arquivada no acervo pessoal da pesquisadora.

Figura 18 - Eurides executando sua função – Década de 1960.



Fonte: Acervo pessoal de Eurides Souza.

Outro aspecto relevante é a presença das famílias dos funcionários no relato de Eurides. A figura feminina aparece quando ressalta sobre as movimentações de atendimentos feitos na enfermaria.

É! E gente que se acidentava, acidente pequeno, assim... Tinha bastante. Quase todo dia tinha um. Mas o que dava bastante era nascimento de criança. Eu tinha que subir um morro lá, uns "degrauzinhos" com pedra...Subir lá em cima e depois voltar para trás. Tinha que ir lá chamar a enfermeira, a mulher lá... (SOUZA, 2021).

O entrevistado evidencia a frequência dos acidentes na construção da ferrovia, que era considerado uma situação corriqueira, e relata que o maior movimento feminino era das mulheres grávidas dos funcionários. Em sua obra, Oliveira (2012, p. 27) destaca o importante papel da mulher nesse contexto, quando menciona que elas “acompanharam os velhos trecheiros...[...], morando em lugares inóspitos e ermos, sem recursos, longe de parentes e, muitas vezes dos maridos, destacados no mato”. Elas enfrentaram “sozinhas [...] todas as dificuldades para conduzir, manter e criar os filhos”. O Batalhão não é feito somente de homens, mas sim de famílias inteiras que conviviam em meio as construções.

Ao final dos trabalhos da Tronco Principal Sul, a instituição “entregou 22 pontes e viadutos, num total de 2.351 m; 27 túneis que totalizam 12.962 m, e cinco estações ferroviárias” (OLIVEIRA, 2012, p. 46), sem enfatizar as obras de porte menor.

Figura 19 - Trechos de obras do 3.º BRv.



Fonte: Disponível em: <https://pt.calameo.com/exercito-brasileiro/read/001238206fe85d51b28ba?trackersource=library>. Acesso em: 29 jun. 2021.

A presença da instituição alavancou a economia da cidade, isso ocorreu por causa da grande quantidade de pessoas oriundas de diversas cidades que movimentavam o município. O jornal *Correio Vacariense* (1996, p. 10) comprova que o 3.º Batalhão Rodoviário “marcou a história do município pela sua contribuição na economia e pelas obras feitas em toda a região”. O jornal acredita que, com a chegada do Batalhão, “houve uma injeção de dinheiro na localidade”. A notícia sinaliza que esse fato também é reflexo do surgimento da BR-116, que fez com que existisse o desenvolvimento de estabelecimentos comerciais em seus arredores, “puxando a cidade para o sul”. As madeiras produziam a todo o vapor, levando em grande número a importação pelo país. O gado era transportado de maneira mais rápida, através do uso dos caminhões boiadeiros. Esse meio de transporte permitia a manutenção do peso dos animais, que não eram sujeitos a longas viagens, como ocorria no tropeirismo. Abriam-se mais lojas na cidade. Novos hotéis eram estabelecidos. Existiam três cinemas. Havia muito dinheiro em

circulação. Todos os aspectos ressaltados pelo jornal *Correio Vacariense* apontam para o conceito de modernidade, isto é, sinalizam mudanças provocadas pela introdução de novas tecnologias.

Figura 20 - Propagandas de filmes e cinemas – 1947



Fonte: Jornal *O Momento*, edição n.º 761 de 08/11/1947.

O teor subjetivo evidenciado nas linhas anteriores, negado por muito tempo pelos historiadores, é um elemento que ainda é contestado, por se acreditar que podem existir distorções nos relatos. Contudo, Ferreira (2002, p. 15) pressupõe que “as distorções da memória podem se revelar mais um recurso do que um problema, já que a veracidade dos depoimentos não é a preocupação central”. Neste caso, a autora salienta que essa abordagem visa o estudo das camadas populares e das suas representações. Silveira (2007, p. 41) afirma que quando se opta por trabalhar com a História Oral, a intencionalidade não é encontrar uma história abrangente a partir de depoimentos, muito menos buscar uma verdade absoluta, mas “[...] dar espaço aos sujeitos anônimos da História na produção e divulgação dessa, procurando articular suas narrativas aos contextos e elementos do(s) objeto(s) em pesquisa”. Conseqüentemente, a valorização da História surge e esses indivíduos se sentem protagonistas na construção da História.

Por fim, a utilização de lembranças e memórias dos indivíduos reforça a identidade

particular do sujeito histórico e do meio em que está inserido, atribuindo maior valoração para a História. Isso ocorre devido ao fato de que a memória e a identidade estão estreitamente relacionadas, não existindo uma sem a outra. Para Candau (2021, p. 16), a memória fortalece a identidade, “tanto no nível individual quanto no coletivo [...], a memória é a identidade em ação”. O autor explica que a identidade pode ser um estado-resultante, relacionado, por exemplo, ao documento de identidade, que estabelece informações como a altura, a idade, o endereço ou uma representação, que consiste na “ideia de quem sou – e um conceito, o de identidade individual” (CANDAUI, p. 25-26). Quando aplicada a um grupo, também passa a ser uma representação, pois os indivíduos produzem diferentes representações, seja sobre a origem, a história ou a natureza de determinado grupo. Tal representação é estreitamente ligada à identidade, pois é por meio dela que a identidade adquire sentido e passa a existir. “Representar significa, neste caso, dizer: essa é a identidade, identidade é isso” (SILVA; HALL; WOODWARD, 2000, p. 91). Trabalhar com as lembranças dos envolvidos neste Batalhão é explorar diversas formas de representação do grupo, atribuindo sentido e significância. Esse fato se torna possível, pois as memórias individuais “se abrem umas às outras visando objetivos comuns, tendo um mesmo horizonte de ação” (CANDAUI, 2021, p. 48).

Tal busca por sentido permite a aproximação do historiador com o objeto de pesquisa, que identifica emoções durante o progresso, desenvolvendo confiança e até afeto entre os envolvidos. Nesse contexto, a escrita pode auxiliar a manutenção de uma memória forte, reforçando “o sentimento de pertencimento a um grupo, a uma cultura e reforçar a metamemória²⁴. Assim, o escritor local oferece ao grupo a possibilidade de reapropriar-se desse passado através de traços transcritos” (CANDAUI, 2021, p. 109). Entretanto, a reapropriação do passado não ocorre somente através de traços transcritos, a memória e a identidade podem estar condensadas em lugares, sejam esses locais preparados intencionalmente ou não para a evocação de lembranças ou vestígios de episódios vivenciados pelo ser humano, que são carregados de áurea e significação. De fato, existe algum local capaz de carregar traços de algum acontecimento relacionado ao Batalhão? Este tem capacidade de desencadear lembranças e impulsionar identidades locais? Estes desdobramentos serão elencados na próxima seção.

²⁴ Metamemória – “Cada um de nós tem uma ideia de sua própria memória e é capaz de discorrer sobre ela para destacar suas particularidades, seu interesse, sua profundidade ou suas lacunas: aqui se trata então da metamemória”. (CANDAUI, 2021, p. 24)

4 DESENCADEADOR DE MEMÓRIAS – RUÍNAS NO PASSO DO SOCORRO

O Batalhão e o Vale do Rio Pelotas, localizado abaixo da BR-116, apresentam uma estreita relação e uma história marcante, no que diz respeito ao município de Vacaria/RS. Essa história está relacionada ao rompimento de uma ponte que causou inúmeras dificuldades econômicas para o estado. O evento foi rememorado no ano de 2020, após uma forte estiagem, que proporcionou o surgimento das peças correspondentes à ponte que sucumbiu, e que se encontravam submersas no Rio Pelotas.

Em 8 de janeiro de 2020, o jornal *Estadão* publicou uma reportagem, onde afirmava que “a seca que afeta o Rio Grande do Sul é a mais severa desde a safra 2012/2013, segundo a Secretaria da Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Rural do estado” (JORNAL ESTADÃO, 2020, n.p.). A reportagem sinalizava que a situação já era alarmante no início do ano. Após meses, no dia 12 de maio de 2020, o *Jornal do Comércio* ressaltou a situação dos rios diante da seca, mencionando que “os efeitos da severa estiagem que afeta o Rio Grande do Sul já são recordes”. O texto também indicava que os “dados de monitoramento do Serviço Geológico do Brasil (CPRM) sobre as cotas dos rios no estado superam níveis mínimos identificados em outros momentos de seca e, em alguns locais, chega ao menor nível há quase 80 anos” (JORNAL DO COMÉRCIO, 2020, n.p.).

O Rio Pelotas, divisor dos estados do RS e de Santa Catarina (SC), localizado em um trecho da BR-116, apresentou a situação elencada pelo meio de comunicação. No passado, esse rio era conhecido pela abundância e força de suas águas, já na atualidade, seus níveis ficaram muito baixos, evidenciando o passado, guardado nas profundezas, através de uma dessas ruínas submersas de uma antiga ponte que há muito tempo não era vista. Em notícia, Moraes (2020, n.p.) confirma que “a seca [...] revela os escombros da antiga ponte levada pela grande enchente ocorrida em agosto de 1965. Ali naquele ponto do rio já é possível à travessia a pé”. A facilidade de acessar o local acendeu a curiosidade das pessoas em saber a respeito dos fragmentos encontrados no fundo do rio, os motivos de estarem lá, etc. Os envolvidos realizaram muitas visitas ao local, alguns com o objetivo de registrar o fato que não era visto desde a abertura da represa e outros por mera nostalgia. O site da prefeitura municipal de Vacaria, em publicação online relacionada à seção de “Atrativos”, cita o local como atração para turistas, destacando que “o lugar impressiona pelo verde que apresenta e pelas características da região. A 40 km da sede do município, pela BR-116, a ligação do estado com o restante do Brasil é feita pela

ponte do Pelotas²⁵”. A publicação valoriza a região, colocando-a como possibilidade de visitaçãõ.

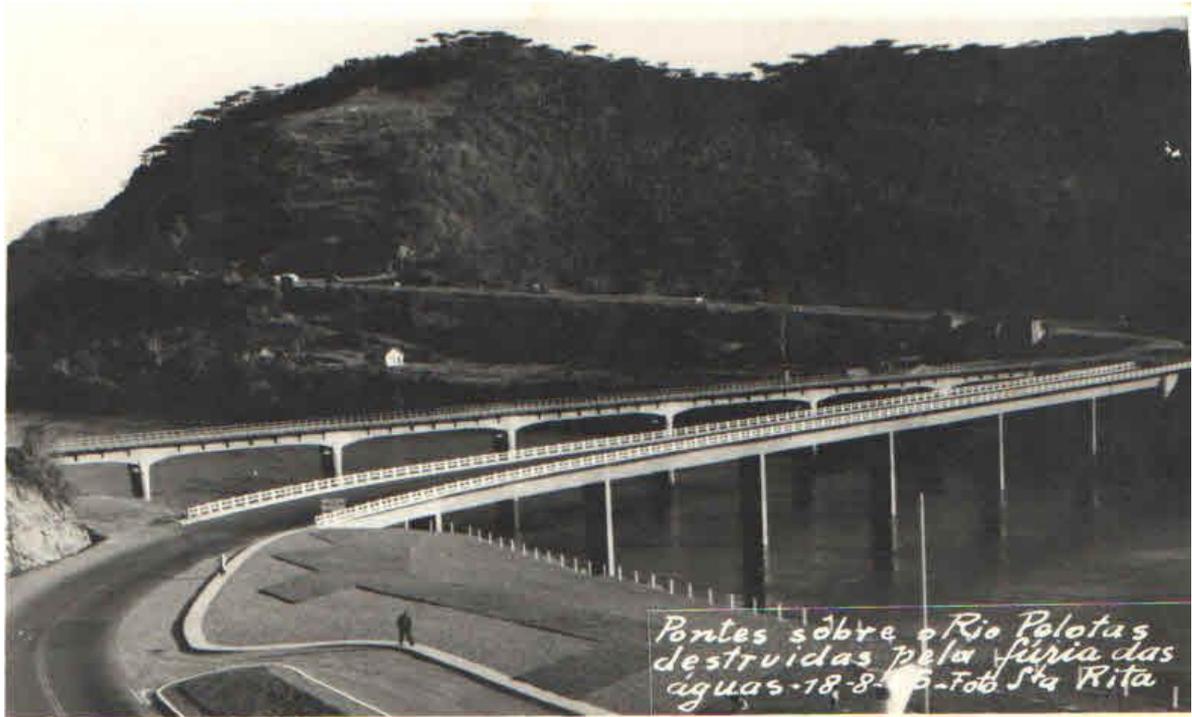
A região, atualmente marcada pela temporalidade e pela natureza, pode servir como maneira de preservar ou recordar lembranças e histórias de determinada época. Para que isso ocorra, é necessário o envolvimento de indivíduos da localidade, capazes de ativar memórias, devido à observação das sensações estabelecidas pelo ambiente que evocam o passado. Assmann (2011, p. 25) conceitua que “os locais podem tornar-se sujeitos, portadores de recordação e possivelmente dotados de uma memória que ultrapassa amplamente a memória dos seres humanos”. Ainda, conforme a estudiosa:

Lugares podem atestar e preservar uma memória, mesmo que além das fases de esquecimento coletivo. Após intervalos de suspensão da tradição, peregrinos e turistas do passado retornam a locais significativos para eles, e ali encontram uma paisagem, monumentos ou ruínas. Com isso ocorrem “reanimações”, nas quais tanto o lugar reativa a recordação quanto a recordação reativa o lugar. (ASSMANN, 2011, p. 25).

Diante disso, constata-se que a localidade é fator impulsionador para lembranças de 1965, apresentando, na composição do espaço, o próprio objeto desencadeador de memórias, isto é, a ruína. Na década de 60, a região enfrentou imensas chuvas, que trouxeram o rompimento da malha rodoviária no Vale do Pelotas. Na época, existiam duas pontes lado a lado na BR-116.

²⁵ Prefeitura Municipal de Vacaria. Disponível em: <https://www.vacaria.rs.gov.br/vacaria/atrativos> . Acesso em 14 maio 2021.

Figura 21 - Pontes sobre o Rio Pelotas



Fonte: Disponível em: <https://melissabaronaarquitectura.blogspot.com/2011/07/e-em-1965-o-rs-ficou-isolado-do-brasil.html>. Acesso em: 30 jan. 2021

O jornal *Correio Vacariense* (1996, p.14) esclarece que existiam duas construções próximas, sendo constatado que a primeira a ser construída era muito antiga e não estava suportando o peso dos meios de transportes. Diante disso, “outra ponte, capaz de receber mais carga, e em cota mais alta, havia sido construída, mas a fizeram a jusante, ou seja, abaixo da velha”. A proximidade das pontes foi o fator desencadeador do drama vivenciado pela localidade, que causou grandes prejuízos e quebrou a única ligação entre o estado do RS e SC, na época.

Conforme o jornal *Folha da Tarde* (1965, p. 3), “Uma ²⁶torrente de água furiosa que traz consigo árvores inteiras, animais mortos, detritos de toda a espécie e até pequenas casas, rolam incessantemente onde até ontem as 14h 20min existia a ponte Engenheiro Antônio Alves de Noronha”. A notícia comprova a queda da ponte que ligava o RS ao estado de SC. Ela ainda acrescenta que o rio “levou de roldão a antiga ponte, que deveria ser utilizada futuramente para a via férrea e, em seguida, derrubou espetacularmente a moderna ponte de 200 metros de comprimento que havia sido inaugurada em 22 de novembro de 1962”, um ano após o término

²⁶ Nas citações diretas, procura-se manter a sintaxe original ao fazer a utilização de artigos jornalísticos. Por este motivo, é possível verificar alguns elementos próprios do discurso oral ou grafia que não esteja de acordo com o acordo ortográfico vigente.

do trecho da BR-116, conforme o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Figura 22 - Destroços da enchente da ponte do Rio Pelotas – 1965.



Fonte: Disponível em: <https://melissabaronarquitectura.blogspot.com/2011/07/e-em-1965-o-rs-ficou-isolado-do-brasil.html>. Acesso em: 30 jan. 2021.

Diante disso, o caos se instalou no Vale do Pelotas. Conforme o jornal *Correio Vacariense* (1996, p. 14), “imensas filas de caminhões se formaram dos dois lados”, impondo medidas emergenciais para a resolução do problema. Para solucionar a crise, os Batalhões de Engenharia ficaram responsáveis por realizar a construção de uma ponte provisória, que permitisse a liberação do tráfego.

Datada de 4 de setembro de 1965, a manchete do jornal *O Pioneiro* (1965) destaca que a primeira medida tomada foi o desvio dos meios de transporte para o litoral, a fim de amenizar a situação. Contudo, a resolução não foi o suficiente e existiu a necessidade de chamar as Organizações de Engenharia do Exército.

A articulação de uma operação combinada entre os 3.º B E de Cachoeira do Sul, 6.º B E de Pôrto Alegre, Batalhão Rodoviário de Vacaria e a colaboração da Rede Ferroviária Nacional e de elementos do 3.º Grupo de Canhões Automáticos Anti Aéreo de Caxias do Sul possibilitaram o envio de equipamento e de pessoal especializado na construção de pontes de emergência, ou seja, de pista-estrada sobre batelões, no Passo do Socorro. (JORNAL O PIONEIRO, 1965, p. 1).

O jornal evidencia a gravidade da situação, que ainda é lembrada pelos municípios vizinhos, quando ressalta a quantidade de organizações envolvidas no incidente. Também acrescenta o número surpreendente de envolvidos ao ressaltar que “nove oficiais, 18 sargentos, 260 cabos e soldados e mais 80 civis” estavam envolvidos na situação.

Quanto à ação desenvolvida, o jornal *O Pioneiro* (1965) ressalta que

Realizaram no período de 60 horas a construção de uma nova entrada de acesso desde a BR-116 à ponte flutuante, numa extensão de 400 metros, estrada perfeitamente solidificada. Ao mesmo tempo o 6.º BEC realizou o lançamento de batelões e a construção da referida pista-estrada que inicialmente está dando passagem a veículos com peso total de 15 toneladas, si bem que a ponte pode suportar carga de até 25 toneladas. (O PIONEIRO, 1965, p. 1)

Em reportagem publicada pelo jornal *Zero Hora*, Chaves (2015, p. 36) informa que “no dia 2 de setembro, a ligação foi restabelecida por uma ponte provisória B4A1, de 200 metros, para 12 toneladas”. Esta que passou a ser chamada de Ponte Soldado Sírio, devido ao acidente ocorrido no momento da “travessia do rio para o lançamento do cabo de ancoragem da ponte na outra margem (cabo de aço também chamado de cabo aéreo). O barco em que estava naufragou e o soldado Sírio morreu afogado”, conforme o livro de memórias de Oliveira (2012, p. 266), na época, 3.º Sargento e tocador de obras. O jornal *Zero Hora* ainda explica que a intenção era construir outra ponte do mesmo tipo, para o escoamento do intenso fluxo de carros, contudo no dia “cinco de setembro o rio voltou a subir e arrastou a B4A1, interrompendo novamente a passagem”. Oliveira (2012, p. 273) descreve a lembrança de Aristeu, que salientou que “a velocidade das águas era assustadora” e, neste dia, houve a necessidade de realizar reparos na ponte, com o objetivo de “reforçar a ancoragem, que dava sinais de ruptura”. Diante da tarefa, seis soldados embarcaram num bote e iniciaram a libertação dos entulhos presos na ponte, revisão dos cabos de aço e reaperto da “união dos pontões flutuantes”. A ponte enfrentava a correnteza e entulhos que desciam. Quando retornaram ao acampamento, ouviram um barulho muito forte e presenciaram a ponte sendo rompida e desintegrada em grande quantidade de materiais retorcidos, arrastados pelo Rio Pelotas.

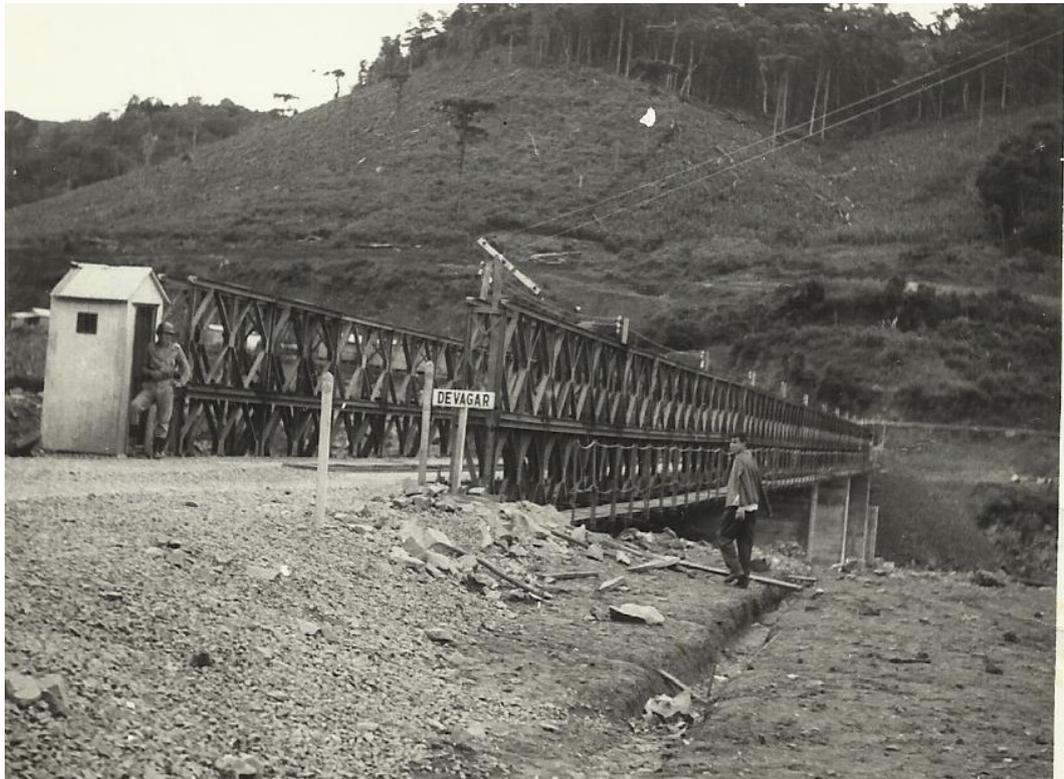
Figura 23 - Ponte provisória B4A1 - 1965



Fonte: Disponível em: <https://melissabaronarquitectura.blogspot.com/2011/07/e-em-1965-o-rs-ficou-isolado-do-brasil.html>. Acesso em: 30 jan. 2021

A reportagem publicada no *Jornal do Dia* (1965) contribui, destacando que foram intensificados os “trabalhos de preparação dos acessos da ponte definitiva e última a travessia tipo Bailey”. Assim, o jornal *Zero Hora* (2015, p. 36) finaliza, colocando que “dez dias depois, a ponte flutuante foi reconstruída e o trânsito restabelecido”. A nova ponte pesava “35 toneladas, aproveitando os pilares, era mais adequada ao movimento e somente em ‘janeiro de 1966’, no dia 10, a Bailey entrou em operação”.

Figura 24 – Ponte Bailey - 1966



Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/Amigos-do-3%C2%BA-Batalh%C3%A3o-Rodovi%C3%A1rio-de-Vacaria-563672813787779/photos/1585001004988283>. Acesso em: 4 jan. 2021.

Nesse contexto, conforme Oliveira (2012), o senhor Aristeu comentou que seu Pelotão residia em barracas, vivenciando dias de frio e chuva, com trabalho frequente relacionado à construção e ao controle de trânsito. Na maior parte do tempo, o trabalho era feito com as roupas molhadas. Enquanto o senhor Aristeu trabalhou na ligação de uma nova ponte, Oliveira (2012) tinha outra designação. Ele trabalhou na acomodação dos flagelados, no canteiro de obras do Vale do Pelotas. Na época, a região era chamada de Fim do Trecho e tinha como frentes de trabalho os túneis relacionados à estrada TPS (Túnel 23, Túnel 22, cavas do Viaduto 17), totalizando 130 km realizados pelo 3.º BRv. Oliveira (2012, p. 188) salienta que “o Fim do Trecho era o último lugar que alguém poderia querer trabalhar, por ser longe, isolado e sem recursos”. O afastamento foi um fator que prejudicou a situação das famílias residentes no local que, em decorrência das fortes chuvas, tiveram suas casas levadas rio abaixo e se viram isoladas da Companhia, com poucos mantimentos, tendo que resistir em meio ao frio e a chuva.

Das medidas tomadas, nessas mesmas 72 horas, correndo contra a velocidade das mudanças do clima, foram resgatadas e acolhidas no acampamento as 25 famílias da Vila do Pelotas pelas equipes de trabalho dos túneis; foi feita a mudança dos solteiros da parte de cima do alojamento para a debaixo e acomodados os flagelados na de

cima; foram criados serviços emergenciais como a maternidade/enfermaria, a padaria e o açougue (turma da carneação de porcos); o rancho foi reforçado com as turmas da lenha, dos auxiliares de cozinha, da lavação de louça, e de outros trabalhos que ainda viriam, sem contar os atendimentos pontuais. Em todos os serviços merece em destaque especial a colaboração efetiva e determinada das mulheres. Nesses dias corridos, difíceis e estafantes, de 18 a 22 de agosto de 1965, o “Fim do Trecho”, diante de tão grande desastre natural, transformou-se num verdadeiro Teatro de Operações na luta pela sobrevivência. (OLIVEIRA, 2012, p. 244).

Após tanto trabalho, em meio à chuva e à força do rio, a nova ponte foi inaugurada pelo presidente Castelo Branco, em setembro daquele mesmo ano. Muitos cidadãos vacarianos trabalharam, em meio ao mau tempo, para a resolução da queda da ponte, de forma que quando se remete a essa época, essa lembrança prontamente aparece. Após anos do acontecimento, ficaram somente os escombros da antiga ponte nas profundezas do rio, impossibilitando que ela seja observada com frequência ou utilizada como gatilho de lembranças.

4.1 RUÍNAS DO RIO PELOTAS

Ao conjunto de pedras presente no Rio Pelotas, no local onde corta a BR-116, é possível atribuir o nome de ruínas. A obra não apresenta condição nenhuma de preservação, estando suscetível a ação do tempo. A temporalidade e a natureza que envolvem a ponte, representadas pela água que a cobre e pelos animais que fazem dali sua morada, são causas de sua deterioração. Diante disso, as peças da antiga ponte do Rio Pelotas que se encontram submersas são caracterizadas por ruínas.

Brandi (2004, p. 65) define que “ruína será, pois, tudo aquilo que é testemunho da história humana, mas com um aspecto bastante diverso e quase irreconhecível em relação àquele de que se revestia antes”. Já Márquez, Bustamante e Pinochet (2019, p. 5) ressaltam que “La noción de ruina va ligada a la idea del fragmento, a la pérdida de una totalidad y de un origen: son los restos/escombros de algo que no volverá a ser más que en su reconstrucción ilusoria y mimética, subsidiaria del modelo original”. Portanto, a ruína desse objeto serve como testemunho da enchente ocorrida no ano de 1965, que provocou a queda da ponte. Atualmente, o que restou da obra se apresenta de maneira irreconhecível, especialmente quando comparada com o momento que ainda exercia a função de auxiliar no tráfego da região denominada como “Porteira do Rio Grande”. Rizzi (2007, p. 25) descreve que

Uma ruína é uma construção que perdeu partes substanciais de sua forma arquitetônica, tem deixado de funcionar como tal. [...] Uma construção que tem perdido suas defesas naturais, desarmada frente aos estragos dos agentes atmosféricos

e conseqüentemente mais vulnerável a respeito dos destrutivos efeitos do tempo (RIZZI, 2007, p. 25).

Os conceitos de Brandi (2004) e Rizzi (2007) se complementam, uma vez que entendem que a deterioração das ruínas ocorre devido ao tempo. Além disso, pregam que, atualmente, o objeto contém características diferentes das atribuídas a ele no passado. Ao verificar as ruínas da ponte, é possível constatar que apresentam poucas características referentes aos detalhes de uma via de circulação, tais como muretas de proteção, linhas, formato da via de tráfego e tamanho. As peças se encontram em partes separadas, reviradas, com ferros contorcidos em decorrência do seu desmoronamento. Contudo, cabe ressaltar que mesmo diante dessas condições, a mesma reproduz significação, representando um objeto de memória de alguns indivíduos da sociedade, que presenciaram o fato e sofreram as conseqüências do rompimento de ligação dos estados do RS e de SC.

Figura 25 - Rio Pelotas - 2020



Fonte: Acervo pessoal da autora (2020).

Além das características que já lhe foram atribuídas sobre a ruína, a imagem acima retrata outras possibilidades de reflexão. Citado por Márquez, Bustamante e Pinochet (2019, p. 5), Lanuza (2008, p. 4) salienta que “Por ende, la entenderemos como aquel edificio que es

objeto de memoria y depositario de la identidad y de la cultura de una sociedad, cuya materialidad lleva las señales del deterioro, derrumbe y/o erosión”. Mencionado por Assmann (2011, p. 338-339), Piranesi (1994, p. 159) contribui, colocando mais valor no objeto, quando ressalta que “a ruína não é mais um sustento seguro da recordação para um passado invisível, mas o próprio objeto da recordação, da conservação, do levantamento e da construção”. Os autores consideram os escombros desse tipo como objetos capazes de mostrar as características de uma época, de um povo, evidenciando a cultura dos moradores locais e os processos relacionados ao progresso do município e das localidades próximas, além de ser um fator desencadeador de memórias e sensações.

João Lima (2020), ex-funcionário do 3.º Batalhão Rodoviário, apresenta algumas lembranças dos dias que foram marcados pela enchente. O entrevistado conta:

Uma coisa emocionante que a gente ouviu falar assim – que nós também só ouvimos falar – que vinha uns caras que vinham de Santa Catarina para o Rio Grande, e quando chegaram ali na ponte, a água estava lavando o lastro da ponte em cima. E a ponte era alta, né? E diz [que] tinha um cidadão lá que era tipo um engenheiro, tinha conhecimento dessas coisas de obras assim, diz que ele desembarcou e disse “eu vou dar uma olhada, ver se dá de passar”, e foi, foi, até uma altura, já cuidando para não se molhar muito porque a água já estava batendo na laje da ponte, e quando ele foi até uma altura estourou a ponte. Estourou a ponte e ele foi embora naquele mundo d’água. Bem no momento que ele foi dar uma investigada para ver se dava para passar. Ficou a viatura, não sei, acho que era ônibus, e ele entrou sozinho lá, e aconteceu isso aí. (LIMA, 2020).

O entrevistado apresentou um lapso de memória no que se refere ao momento do desmoronamento da ponte, rememorando a história que ocorreu na cidade. A memória de João revive um acontecimento citado no jornal *Folha da Tarde*, em reportagem datada de 19 e agosto de 1965, com o engenheiro paulista Joel Mello, vítima do desastre. A fatalidade ocorreu porque ele caminhou até o meio da ponte para observar as águas, acreditando ser possível a travessia de uma Kombi. João descreveu com detalhes a situação, demonstrando em alguns momentos dúvida, que comprovam seu esquecimento por se tratar de uma história que se espalhou pela cidade há muito tempo. O senhor João, na época, executava serviços de pedreiro, e relatou que estava trabalhando em outra região, ressaltando que “naquele tempo, nós só víamos movimento na faixa que passava. Lembro que foi muita neve, foi três dias de neve”. Esses dias gelados também são lembrados por Oliveira (2012, p. 200), quando relata que “a neve castigava a todos sem piedade, os açoites frios deixavam vermelhos o nariz e as pontas das orelhas, levantavam os toldos de lona estendidos pelo acampamento, estufando-os, e tapeavam os chapéus dos

arigós²⁷, jogando-os longe”. Com isso, evidenciou que além da chuva incessante, que prejudicava o trabalho para estabelecer novamente a ligação entre o RS e SC, o frio também era um grande desafio.

Segundo Ferreira (2011, p. 1), a memória “remete tanto aos mecanismos de acumulação, vinculando-se às formas de conservação, atualização e reconhecimento de uma lembrança, quanto aos processos de compartilhamento de representações sociais”. Já Correa (2017, p. 13) defende que a memória faz parte do presente. Para ele, “todo o olhar dirigido ao passado pelo sujeito que relembra não é senão um olhar dirigido pelo presente a esse outro tempo, que já não é mais”. Os autores conceituam a memória, ressaltando que essa sofre alterações. Essas alterações podem surgir por conta de elementos do presente, que organizam aquilo que deve ficar na memória do indivíduo. Outro aspecto relevante é que para rememorar, o indivíduo se dirige do presente em direção ao passado. No caso de João, que não trabalhou na obra de religação dos estados, uma memória marcante foi a história que ouviu sobre o acidente do engenheiro, que foi citado anteriormente. Mesmo com a organização da memória, a lembrança dessa história se mantém registrada.

Pois é, nós estávamos trabalhando aqui no viaduto. Foi em... Se a mulher tivesse bem, ela me ajudava. Foi uma nevasca muito grande que deu, e depois aquilo ali combinou com uma enchente também e levou a ponte embora. Mexeu muito. Nós estávamos ali, fazendo o viaduto. (LIMA, 2020).

No trecho da conversa transcrito acima, o entrevistado evidenciou o esquecimento, quando tenta rememorar a data do ocorrido. Ferreira (2011, p. 9) enfatiza que a memória e o esquecimento não devem ser notados como aspectos opostos, pois se complementam. “É no processo de formulação de novas memórias que se observa o constante e necessário esquecimento de outras”. A autora ainda destaca que os neurocientistas afirmam que o esquecimento é uma etapa “para aceder a lembrança”. Assim, o esquecimento faz parte do processo de organização das memórias e das lembranças, sendo de extrema relevância. Para João, que não trabalhou diretamente nas obras, as lembranças são escassas, se sobressaindo lembranças quanto ao clima que fazia naquele dia, aspecto que estava presente em seu trabalho. Diferente dos envolvidos na obra, que podem apresentar outras lembranças da data, devido ao contato direto com o acontecimento.

²⁷ Arigós – Oliveira (2012, p. 107) explica que “eram os civis contratados pelos Batalhões de Engenharia, em suas sedes e em municípios vizinhos, para executar o serviço braçal nas obras do trecho Tronco Principal Sul. Regionalmente, arigó, quer dizer homem rústico, que trabalha em estradas. Eram homens humildes, analfabetos ou semianalfabetos, acostumados ao trabalho duro, que exigia força e sacrifício. Tinham profundo respeito pelos seus companheiros e chefes, e um alto grau de responsabilidade.

Valdemar Campos (2021) também se recorda do incidente no Vale do Pelotas. Diferentemente de João, ele participou ativamente nas tentativas de estabelecer ligação entre os estados. O entrevistado relata que

Quando caiu essa ponte do Pelotas... Ponte do Rio Pelotas caiu, nós fomos com uma equipe para construir a outra ponte e nós fomos fazer a terraplenagem, para encostar, só serra ali e tudo, para encostar para fazer a passagem para a ponte nova. A gente saía de Vacaria, quatro e meia da manhã, todo dia ali do quartel e era em cima de caçamba. Um frio! Nossa! Eu passei muito frio nessa Vacaria. (CAMPOS, 2021).

Devido ao frio e a chuva enfrentados, a sensação climática ficou gravada na memória de Valdemar. Diversas vezes, ele enfatizou sensações que remetem ao frio durante a narrativa. Ele narra que, na época, trabalhava na sede do Batalhão, foram deslocados os equipamentos para fazer a emenda, “porque construíram outra ponte e na parte quando caiu a ponte, para montar, foi montado uns pontões lá para socorrer, para passar pessoas e tudo do exército”. Valdemar descreve a ponte B4A1, ou seja, a ponte provisória que logo foi levada pela enxurrada:

Nós tivemos que do lado de lá, do lado do Rio Grande do Sul, a gente teve que começar lá atrás, derrubando aquelas lajes de pedra para abrir mais, para chegar lá na ponte, não muito fechado, não muita curva e, do outro lado, a mesma coisa. Tinha uma equipe de pessoal antigo, você não deve lembrar, o seu Saul, que era funcionário velho antigo do Batalhão, trabalhava lá. Ele era da parte de mexer com dinamite, furação, furar as pedras e detonar e nós com as máquinas “arrancava” as pedras detonadas e “jogava” lá para fazer o aterro, para chegar lá na ponte, para poder passar por cima dela. Porque antes estava passando aquelas pontes provisórias que era muito perigoso. Isso foi em 65, 66, por aí... (CAMPOS, 2021).

Valdemar descreve o serviço de terraplenagem realizado em ambas as cabeceiras da ponte, com o objetivo de diminuir as curvas e preparar o local para a utilização da ponte. Além disso, ele descreve a situação dos envolvidos, salientando que foram montados acampamentos, que eram organizados na própria rodovia, nos trechos mais largos. “A gente montou um alojamento lá, fez um barraco para a gente dormir. Mas, quem é que dormia de noite? Um barulhão de caminhão, gente”. Aqueles trabalhadores que preferiam voltar para casa enfrentavam diariamente o frio pela manhã, em cima do caminhão.

Diante das lembranças dos entrevistados, cabe ressaltar os estudos de Yates (2007, p. 31), que sugerem dois tipos de memórias: a artificial e a natural. Nomeia-se como memória artificial aquela que é forçada e consolidada através do treinamento. Já a memória natural consiste naquela que surge no momento do pensamento. A pesquisadora ainda relata que a memória artificial está fundamentada nas imagens e em lugares, sendo que as “imagens são

formas, símbolos daquilo que queremos nos lembrar”. Então é natural que quando observe atentamente algum local, o indivíduo registre-o na memória.

Diante disso, a memória exhibe estreita relação com o material submerso no rio Pelotas. O material estabelece relação com o impulsionamento de memórias e lembranças do acontecimento. Assmann (2011, p. 317) aponta “a possibilidade de que os locais possam tornar-se sujeitos, portadores da recordação e possivelmente dotados de uma memória que ultrapassa amplamente a memória dos seres humanos”. O local é a fonte do acontecimento, é onde as situações foram presenciadas e os sujeitos se envolveram com elas. Os detalhes encontrados, como os ferros retorcidos, transpõem a áurea da dimensão do ocorrido. Ali se encontra o lugar de recordação. As peças e a maneira que estão dispostas são a própria recordação.

Outro aspecto evidente diz respeito ao fato de que no Vale do Pelotas a presença do passado e do presente compõe a mesma paisagem. As ruínas são fragmentos pertencentes ao passado. Outra época, outra vivência. Logo acima delas se encontra uma ponte relacionada ao presente, que é a via de circulação dos automóveis atuais. As ruínas possibilitam que a “História se desloque para dentro do cenário. Na medida em que essa história continua a ser transmitida e lembrada, as ruínas permanecem como sustento e garantia da memória” (ASSMANN, 2011, p. 334). Nora (1993, p. 21) delimita que só pode ser considerado um lugar de memória, “se a imaginação o investe de uma aura simbólica”. O local auxilia na invocação do passado, em contrapartida, para que seja considerado um local de memória, há a necessidade de existir vontade de memória.

Assim, o Vale do Rio Pelotas é dotado de elementos que não foram criados de maneira proposital, constituindo vestígios deixados pelo ser humano. É notório que as ruínas se tratam de fontes indiretas, por isso, “na falta de intenção de lugares de memória, estes serão lugares de História” (NORA, 1993, p. 22). O local serve como garantia de memória, mesmo que submerso. Ele vivencia o esquecimento dos indivíduos e, quando observado, após a seca, ressurge trazendo narrativas e sensações proporcionadas pelo ambiente. Esse movimento de desaparecimento nas águas e de surgimento em momentos difíceis tornam essas ruínas especiais, devido ao embelezamento e potencial invocador de lembranças.

Mesmo não existindo o reconhecimento, por meio de tombamento, as ruínas do vale do Pelotas possuem relevância para a História Local e constituem um fator importante no processo de desenvolvimento da identidade local. Pollak (1992, p. 5) defende que “a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros”. Logo, é notório que os fatores externos são influenciadores dessa

construção. Além dos outros indivíduos, os lugares que apresentam recordações ou memórias também interferem na construção da identidade. O estudioso evidencia que “locais muito longínquos, fora do espaço-tempo da vida de uma pessoa, podem constituir lugar importante para a memória do grupo, e, por conseguinte, da própria pessoa, seja por tabela, seja por pertencimento a esse grupo” (POLLAK, 1992, p. 3). Com vistas nisso, compreende-se que o indivíduo pode apresentar inicialmente uma memória coletiva, compondo a memória individual, devido à identificação com o local ou com os membros do grupo.

É sabido que o local não dispõe sempre da amostragem das ruínas, pelo fato delas estarem dispostas nas profundezas do rio. Contudo, essa situação pode ser considerada um fator diferencial para o local, já que mesmo que ele não seja de fácil acesso, quando às ruínas surgem, em meio à estiagem, desencadeiam novamente o acontecimento adormecido no intelecto dos sujeitos. Cada um desses indivíduos pode se reconhecer como pertencente da história, devido a sua proximidade com o local e o seu envolvimento com o evento. É interessante ressaltar que o ser humano é curioso, e essa curiosidade pode fazer com que o indivíduo se aproprie do conhecimento, mesmo sem apresentar muita proximidade com o fato.

Consequentemente, a História Local é valorizada e a área do conhecimento passa a ser vista com a devida significância que apresenta para formar a consciência histórica dos sujeitos, desenvolvendo o sentimento de pertença e/ou valorização do município, proporcionando, além da aprendizagem, a formação de valores na sociedade.

5 BATALHÃO RODOVIÁRIO: UMA PROPOSTA DE DOCUMENTÁRIO

Com base no que se disse até aqui, a investigação histórica do 3.º Batalhão Rodoviário apresenta uma contribuição referente à memória da comunidade vacariense. Tal aspecto justifica a preocupação deste trabalho em disponibilizar o conhecimento produzido, emoções, sensações, entonações captadas através das entrevistas à população local, através de um produto final. No início desta pesquisa, se tinha como horizonte apenas o registro escrito, porém as entrevistas descortinaram a possibilidade de registros documentais em meio digital, na forma de documentário sobre o tema.

A partir dos estudos publicados na *Revista Escola de Annales*, proveniente da França, na década de 1930, os registros escritos ampliaram as possibilidades de documentos investigativos para a produção e a reflexão da História. Anteriormente, os documentos considerados relevantes consistiam em registros escritos, não valorizando outros tipos de fontes. Contudo, o que fazer quando não se tem documentos escritos? Le Goff (2003) explica que a história pode ser feita com documentos escritos, quando esses documentos existirem. Caso contrário, deve ser feita sem eles, evidenciando que existem diversos caminhos que podem ser seguidos na produção e na disseminação de conhecimento.

[...] como tudo, o que a habilidade do historiador lhe permite utilizar para fabricar o seu mel, na falta das flores habituais. Logo, com palavras. Signos. Paisagens e telhas. Com as formas do campo e das ervas daninhas. Com os eclipses da lua e a atrelagem dos cavalos de tiro. Com os exames de pedras feitos pelos geólogos e com as análises de metais feitas pelos químicos. Numa palavra, com tudo o que, pertencendo ao homem, depende do homem, serve o homem, exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem. (LE GOFF, 1990, p. 466).

No trecho reproduzido acima, o autor exprime que o ser humano deixa diferentes rastros que podem ser interpretados pelo historiador. Muitos deles podem ser encontrados em outras áreas do conhecimento, havendo a necessidade de abrir o campo de pesquisa para novos horizontes.

As possibilidades de unir a História com diferentes áreas do conhecimento e a valorização das fotografias, áudios, vídeos, pinturas, artigos de jornais, entre outros vestígios, estreitaram as relações da História com o Cinema, mesmo que tal relação, inicialmente, não fosse vista com bons olhos. Nóvoa (1995, p. 1) ressalta que até poderia ser imaginado que as imagens exibidas na tela poderiam ser organizadas numa cronologia pelo historiador, mas dificilmente se pensaria que o cinema fosse estabelecer tamanha proximidade e relevância para a História e para os historiadores, a ponto de surgir a expressão Cinema-História. Diante desse

termo, Barros (2014, p. 2) trabalha com a visão de completude de ambas as áreas e explica que “o Cinema podia ensinar aos historiadores um novo modo de fazer a História e de representá-la, e a História podia ensinar ao Cinema um novo modo de se autoperceber historicamente e como fenômeno-processo em contínua transformação”. Conforme o autor, a expressão Cinema-História significa algo novo, não sendo somente um objeto de estudo, mas uma maneira de diagnosticar os aspectos de cada uma das áreas, incorporando-as.

Figura 26 - Trailer de abertura do documentário



Fonte: Print da tela do documentário (2022). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>. Acesso em: 10 mai. 2022.

Também é relevante ressaltar que, inicialmente, o filme era visto como entretenimento, todavia a partir do momento que “o historiador passou a observar o filme, para além de fonte de prazer estético e de divertimento, rapidamente ele o percebeu como agente transformador da história e como registro histórico” (NÓVOA, 1995, p. 1). Nóvoa (1995) evidencia que existem muitos aspectos presentes no cotidiano do historiador que merecem ser observados num filme, desde o enredo, a época, a roupa, o contexto social e, até mesmo, a ficção. Além de realizar pesquisas, o historiador imagina situações, na busca pela compreensão e pelo trajeto em direção ao passado do qual não faz parte. Barros (2014, p. 2) salienta que todos os fatores presentes nas produções cinematográficas se relacionam com a “Música, o Teatro, a Literatura, a Fotografia e as demais Artes Visuais”, resultando num Cinema que foi capaz de se “constituir a partir de si mesmo”, apresentando “linguagem própria e uma indústria específica”, interferindo na

História Contemporânea, uma vez que ambas sofriam transformações, sendo a raiz do encontro entre as áreas.

Os fatores elencados sobre Cinema-História promovem a compreensão desta estreita relação que é desencadeadora de fontes com um poder de significância extraordinário para o conhecimento histórico “sobre a própria época” em que foi enfatizada ou na qual está sendo produzida, revelando que “outra relação fulcral entre História e Cinema pode aparecer através da dimensão deste último como ‘representação’ (BARROS, 2014, p. 3)”. Tal dimensão permite que seja disponibilizada uma visão do real, interpretada ou imaginária. Le Goff (1990, p. 7) explica que, com o passar do tempo, surgiu a História das Representações, que se constitui no tratamento do documento literário ou artístico conforme sua especificidade, “como documentos históricos de pleno direito”, valorizando símbolos, rituais, condutas como saber. Outro aspecto de profunda relevância é a capacidade das produções cinematográficas e televisivas formarem mentalidades. Esse fator é sempre polêmico, pois, em diferentes momentos, as mídias foram utilizadas com intencionalidades, revelando jogos de poderes, para a obtenção de resultados nem sempre positivos. Sobre as potencialidades do cinema, Nóvoa (1995, p. 1) destaca:

Nenhum documento se impôs tanto, de tal modo a fazer jus a uma elaboração teórica, como ocorreu com o filme. Este, para o cientista social, para o psicólogo e para o psicanalista, passou a ser visto como um modelador de mentalidades, sentimentos e emoções de milhões de indivíduos, de anônimos agentes históricos, mas também como registro do imaginário e das ações dos homens nos vários quadrantes do planeta. (NÓVOA, 1995, p. 01).

Nóvoa (1995) e Barros (2014) demonstram as capacidades de exploração do filme, quando existem objetivos bem definidos. Sabendo disso, a escolha do documentário como produto final desta pesquisa ocorre devido à necessidade de transmitir diferentes significados e visões sobre o 3.º Batalhão Rodoviário de Vacaria. Contudo, o que é um documentário? Trata-se de um compilamento de documentos? Barros (2014, p. 4) observa que o documentário historiográfico consiste numa análise crítica dos acontecimentos, “à maneira dos historiadores”, realizando um comparativo de depoimentos e fontes, juntamente de conjuntos de imagens da época, através da “lógica-historiográfica e do raciocínio hipotético-dedutivo, encaminhando uma série de operações que são algo similares àquelas as quais os historiadores lançam mão ao examinar um processo histórico em obra historiográfica em forma de livro”. Para Aguiar (2011, p. 2), nas produções “que utilizam documentos de arquivo na montagem, os critérios de pesquisa e o uso das fontes reforçam ainda mais a articulação de um pensamento histórico”. Todos esses aspectos são selecionados e organizados com uma intencionalidade que tem relação

com a pesquisa e com os sujeitos que exprimem o mesmo interesse do pesquisador pela temática.

Figura 27 - Abertura do documentário com a autora.



Fonte: Print da tela do documentário (2022). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>. Acesso em: 10 mai. 2022.

A pesquisa do 3.º Batalhão Rodoviário consiste primeiramente na investigação do processo histórico, como destacado por Barros (2014), de maneira narrativa, com o devido teor crítico característico do “manejo” do historiador, no acervo de depoimentos que foram gravados. Cabe ressaltar que algumas gravações foram feitas de maneira presencial e outras por meio de aplicativos de comunicação por vídeo, como o Google Meet, e ligações, devido à distância e o próprio distanciamento social motivado pela pandemia do Coronavírus que, de certo modo, atrapalhou a desenvoltura desses procedimentos (SANTHIAGO; MAGALHÃES, 2020).

Jornais datados da época de instalação do 3.º BRv. foram adquiridos através de acervos digitais, os objetos e as fotografias foram disponibilizados pelos próprios entrevistados. Outras fontes imagéticas que compõem os achados da pesquisa são oriundas de sites, como é o caso da página no Facebook Amigos do Terceiro Batalhão. Dirigida por Herivelto Cunha, a página reúne imagens de diferentes momentos da instituição. As fotografias são disponibilizadas pelas famílias, que apresentam o desejo em comum de compartilhar essas memórias. O site é bem elaborado e o responsável se mostra preocupado em elaborar legendas com os nomes dos envolvidos na fotografia e a data da captura da cena. É notória a aproximação do conteúdo da

página com a História Pública, expressão que, conforme Mauad, De Almeida e Santhiago (2016, p. 26), “já aparecia ocasionalmente, na literatura brasileira sobre história oral e memória, museus e patrimônio, história do tempo presente” e que apresenta a mesma intencionalidade do documentário, ou seja, visa disponibilizar um conhecimento para a comunidade, sem perder a qualidade, sem simplificar. Nas palavras de Rovai (2018):

A História Pública é um campo da História que compreende [...] responsabilidade e compromisso em relação à produção, divulgação e circulação sobre os acontecimentos históricos, entendidos não mais na sua dimensão exclusiva da macro-história e nem do privilégio de poucos, mas em experiências cotidianas que são valorizadas e significam as vidas de “pequenos e grandes”. (ROVAI, 2018, p. 186).

Ainda que não represente o produto final, uma página no Instagram denominada Prosa e História²⁸ foi desenvolvida. A página pretende aproximar os seguidores dos assuntos de teor histórico, como o 3.º BRV, ou manter o contato para uma simples “prosa”. Através dela, durante o processo de montagem do documentário, os sujeitos serão atualizados com informações do “por trás das câmeras”, evidenciando o trabalho e alimentando expectativas para o resultado final. A página objetiva entregar informações e/ou curiosidades sobre a pesquisa, demonstrando que ela passou por fases de produção e que todos podem contribuir com a produção historiográfica.

A propósito, a escolha do documentário historiográfico para a compilação de resultados da pesquisa se deu, primeiramente, devido à diversidade de fontes apresentadas anteriormente, sendo o documentário o fio condutor para uma análise adequada do material e a exposição das descobertas. Barros (2014, p. 4) indica que esse fio condutor consiste na “análise de eventos e processos históricos”, não se igualando a uma narração dos processos, como em filmes ficcionais. Esse fato evidencia que esse tipo de registro carrega um conjunto de problematizações, apresentando muita qualidade em sua produção, carregando os significados advindos da pesquisa, sejam eles relacionados às emoções de um entrevistado, aos medos, ao sentimento de nostalgia de realizar movimentações da memória ou de relatar parte da vida, que são encarados como importantes e significantes.

Diante da significância da temática, o segundo motivo da escolha consiste na valorização de um recorte da história da vida dos envolvidos para a construção historiográfica. Em concordância com Thompson (2002, p. 16-17), a história oral apresenta uma capacidade única de “nos dar acesso às experiências daqueles que vivem às margens do poder, e cujas vozes

²⁸ Página Prosa e História; Instagram. Disponível em: <<https://www.instagram.com/prosahistoriacomprofpamela/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

estão ocultas porque suas vidas são muito menos prováveis de serem documentadas nos arquivos”. A utilização da história oral para a compreensão do Batalhão, que está inserido no contexto da história local do município de Vacaria, ganha maior significância quando registrada a partir de relatos advindos de funcionários, vizinhos, moradores, esposas, filhos e toda uma comunidade envolvida. Evidentemente, essa comunidade apresenta visões diferentes, níveis variados não só de relação com a temática, como também de importância que dão a ela. De acordo com o autor, a história oral é capaz de estabelecer “conexões através das vidas”. Neste caso, a conexão entre grupos familiares e trabalho. Conexões capazes de evidenciar transformações no ambiente urbano: a madeira colocada sobre o riacho para a travessia das crianças para a escola, o viaduto construído para o trem passar, a praça utilizada para o recreio das crianças, o bairro “Bolo Frito” onde o senhor Valdemar residia, aquela cidade que era feita de campo e passou a ter movimentação ou o túnel em construção que fez com que o senhor Eurides acendesse algumas tochas para a conclusão de sua travessia.

Dentro dessa perspectiva, o documentário se coloca como uma ótima opção para a exploração dos relatos contados pelos envolvidos. Ele possibilita dar visibilidade a esses sujeitos que são convidados a desenrolar a narrativa, desenvolvendo a aproximação da história com a comunidade, por se tratar de indivíduos que a compõem, estabelecendo, assim, uma ligação. Além disso, essas histórias não devem ser produzidas para posterior arquivamento. A história oral também pode utilizar em sua prática as palavras de Bosi (2003, p. 69) quando salienta que “[...] não é feita para ser arquivada ou guardada numa gaveta como coisa, mas existe para transformar a cidade onde ela floresceu”, sendo esse o real objetivo do trabalho desenvolvido.

Os relatos dos protagonistas da pesquisa apresentam estreita relação com os documentários de representação social, uma das categorias de filme abordada por Nichols (2005). O autor explica que esse gênero é o que “normalmente chamamos de não ficção”, representando “de forma tangível aspectos de um mundo que já ocupamos e compartilhamos”. Ademais, o documentário torna “visível e audível, de maneira distinta, a matéria de que é feita a realidade social” (NICHOLS, 2005, p. 26). A não ficção está associada às entrevistas realizadas, que remontam aspectos da vida dos envolvidos, evidenciando a sociedade vacariense da época.

Contudo, a identificação de detalhes de determinado filme, seja documentário ou não, é feita através da interpretação do espectador. A interpretação é fundamental, pois mesmo sendo um trabalho não ficcional, a obra apresenta intenções, objetivos definidos já no momento de sua produção. Conforme Napolitano (2009, p. 11), “um filme, como experiência estética e

cultural, pode ser visto sob diversos ângulos e chaves de leitura, dialogando, por exemplo, com os repertórios culturais e valores dos espectadores”.

Sobre as chaves de leitura ou interpretações, Nichols (2005, p. 27) ressalta que diferentes tipos de filmes necessitam de uma interpretação, pedindo que as pessoas acreditem neles. Para o autor, “a interpretação é uma questão de compreender como a forma ou organização do filme transmite significados e valores. É possível acreditar na verdade das ficções, assim como das não ficções”. Nas palavras do estudioso, esse fato ocorre, porque “a crença é encorajada nos documentários”, devido “ao impacto no mundo histórico”, sendo necessário o convencimento, a persuasão de um ponto de vista ou enfoque diante de outros (NICHOLS, 2005, p. 27). Independente da história, o enredo demonstrado na tela transmite veracidade ao espectador, mesmo que ele tenha noção do material que está assistindo. Além disso, mesmo com as distinções de ficção e não ficção, Napolitano (2009, p. 12) argumenta que

Todo filme, ficção ou documentário, é resultado de um conjunto de seleções, escolhas, recortes, perspectivas, que envolve um leque de profissionais e de interesses comerciais, ideológicos e estéticos. Isso implica afirmar que todo filme documental não é a representação direta da realidade, e que todo filme ficcional não está desligado da sociedade que o produziu. (NAPOLITANO, 2009, p. 12).

Para Nichols (2005, p. 27), os documentários “dão-nos a capacidade de ver questões oportunas que necessitam de atenção”. Essas questões derivam da interpretação do material do documentário. “Da estrada à ferrovia: O legado do Terceiro Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS, dirige-se inicialmente ao público adulto, contudo pode ser explorado nas salas de aula, como material de apoio, para o trabalho com a História Local do município, devido ao potencial que o material apresenta. Nichols (2005, p. 27) defende que “as visões colocam diante de nós questões sociais e atualidades, problemas recorrentes e soluções possíveis”, que podem ser problematizadas no ambiente educacional. A abordagem da temática do Batalhão permite o comparativo de semelhanças e diferenças entre as épocas, o desenvolvimento da cidade, as alterações na qualidade de vida dos cidadãos e os aspectos culturais que permanecem na atualidade na região e até questões políticas.

Napolitano (2009) contribui com seus estudos na área educacional, sugerindo que existem duas premissas que devem ser consideradas no trabalho escolar. Essas premissas dizem respeito ao fato de que “todo filme é uma representação encenada da realidade social e todo filme é produto de uma linguagem com regras técnicas e estéticas que podem variar conforme as opções dos realizadores” (NAPOLITANO, 2009, p. 14). Mesmo permitindo reflexão aos alunos, ele enfatiza que não se pode esquecer que o filme é considerado um documento e ele é

diferente do texto escrito, mesmo que dialogue com diferentes áreas do conhecimento. Isso tudo é possível de ser levado até a sala de aula, devido à vivência e o grande contato com ferramentas tecnológicas no cotidiano dos indivíduos. Além disso, o conjunto narrativo e fontes apresentados no filme apresentam o poder de prender a atenção do aluno, que consegue compreender mais facilmente o assunto abordado.

Diante desse contexto, Ferreira (2020, p. 6) esclarece que “a maior aproximação das imagens com o ensino pode estar relacionada, de alguma forma, com as inovações tecnológicas que facilitaram o contato e a propagação delas”. Ele ressalta que a “televisão, computador e, mais recentemente, aparelhos celulares tornaram a vivência com o mundo das imagens uma atividade constante e aparentemente inevitável”. Os alunos convivem com a imagem e com os vídeos, sendo que eles estão disponíveis em tempo real nos aparelhos, por meio da utilização da internet. Um exemplo dessa utilização é a pandemia, que reafirmou a desigualdade entre os cidadãos e, em meio a isso, fez com que uma massa de discentes mergulhassem em ferramentas tecnológicas para ter contato com os profissionais de ensino.

Preocupado com a utilização de materiais cinematográficos em sala de aula, Napolitano (2009) participou da elaboração de um material, realizado por um grupo de autores, em parceria com a Secretaria de Educação de São Paulo, destinado diretamente aos professores. De maneira explicativa, o material demonstra o potencial dessa ferramenta no ambiente pedagógico, enfatizando, de maneira didática, propostas pedagógicas para abordagem em sala de aula. Ele ressalta que mesmo diante da incorporação de tecnologias como recurso de ensino nas instituições, com mais frequências nas áreas de humanas e linguagens, o desafio maior é auxiliar o professor a incluir a “linguagem cinematográfica na escola”. Tudo isso em decorrência das especificidades desse tipo de documento. No ensino, o autor ressalta que “o professor pode adensar esta experiência, para ele e para os seus alunos, exercitando o olhar crítico e encantado, ao mesmo tempo” (NAPOLITANO, 2009, p. 14). Tal exercício apresenta caráter formativo em todas as disciplinas e no próprio cotidiano do aluno, que passa a executar uma visão mais detalhada dos acontecimentos, auxiliando até mesmo na resolução de problemas e dos processos reflexivos.

Sales (2009, p. 10) observa que o documentário não deve ser apresentado aos alunos como maneira de ilustrar, “mas para apresentar o fazer histórico, como a história é feita e suas diversas formas de escrita, comparando-o ao fazer documentário”, explicando que, para que resultados sejam obtidos, “os recursos audiovisuais (dentre eles, o documentário) devem gerar um novo conhecimento, e não simplesmente interpretações superficiais”. Napolitano (2009, p. 19) reforça “que o filme como ‘ilustração’, incremento e reforço de um conteúdo curricular,

com exceção do ensino de línguas estrangeiras, não é a forma mais adequada, [...] embora possa ser a mais comum”. Ele ainda destaca que mudar esse modo de ensino é tarefa dos envolvidos com esse tipo de linguagem em ambiente escolar, deixando em evidência a importância do trabalho do professor, que deve sempre relacionar o conhecimento com a realidade do aluno, a fim de adquirir significação. Além disso, as contribuições reforçam a relevância de um bom planejamento e objetivos definidos, por parte do professor, para que o documentário realmente auxilie na produção de novos conhecimentos.

Trabalhar com o cinema em sala de aula é ajudar a escola a reencontrar a cultura ao mesmo tempo cotidiana e elevada, pois o cinema é o campo no qual a estética, o lazer, a ideologia e os valores sociais mais amplos são sintetizados numa mesma obra de arte. Assim, dos mais comerciais aos mais sofisticados e “difíceis”, os filmes têm sempre alguma possibilidade para o trabalho escolar. (NAPOLITANO, 2013, p. 11-12).

Napolitano (2013) destaca que existem inúmeras possibilidades de trabalho com filmes em sala de aula, de modo que a escolha das formas de exploração dessa obra de arte cabe à criatividade do professor. Além de criatividade, Sales (2009, p. 11) indica que “para trabalhar o documentário em sala de aula é ideal que o professor aponte interpretações e apresente um debate, nunca para a desqualificação da obra, mas sim para problematizá-la”. Também é possível estabelecer comparativos de obras de uma mesma temática, evidenciando semelhanças e diferenças num mesmo contexto.

Para Sales (2009, p. 12), outra forma de trabalhar com documentários é através da representação, “pois, como o filme é uma visão do diretor/autor, do autor ou do produtor, carrega pré-conceitos sobre alguns moldes”. Nesse caso, Napolitano (2009) defende que o filme é observado como o documento em si, colocando que esse é um dos importantes papéis que a escola pode vir a ter, devido ao fato de ser ali na instituição o local em que alguns alunos terão a única chance de ter contato com um material de qualidade, acompanhado de comentários, reflexões e discussões, com o objetivo de ampliar o repertório cultural desse educando. Também cabe destacar que a responsabilidade cai sobre o docente, que para fazer um bom uso do documentário, deve se apropriar de conhecimento acerca desse tema.

Os filmes, como qualquer obra de arte, comunicam e perturbam o espectador mais pela maneira, pela forma como os temas são desenvolvidos, do que pelos temas em si. Por isso, os vários aspectos da linguagem não devem ser menosprezados: os ângulos e enquadramentos da câmera, o tipo de interpretação imprimida pelos atores, a montagem dos planos e sequências, a fotografia (texturas e cores da imagem que vemos na tela), enfim, a narrativa que conduz a trama. (NAPOLITANO, 2009, p. 20).

As palavras colocadas por Napolitano (2009) descrevem outra maneira de trabalho, relacionando o filme, seja qual for a categoria que ele pertencer, ao texto como gerador. Além da temática abordada na narrativa, surgem diversos outros temas transversais que podem ser explorados, confrontando com aspectos da realidade do discente. Sales (2009, p. 13) sugere que a intencionalidade, ao se trabalhar com o documentário, deve ser “apresentar ao aluno uma forma de ‘ler’ a história e entendê-la, compreendendo que a ‘realidade’ não é dicotômica, não é branco e preto, mas que contém tons de cinza”. Ensinar o aluno a compreender as escalas desse cinza, almejando o desenvolvimento das competências elencadas na Base Nacional Comum Curricular (BNCC) e, conseqüentemente, a consciência histórica dos educandos.

As premissas relacionadas ao documentário aliado ao ensino de História e sua relevância no desenvolvimento dos educandos ainda estão em fase de andamento. Diante disso, esse capítulo ainda se apresenta inconcluso, necessitando de maior aprofundamento.

5.1 APRESENTAÇÃO DO DOCUMENTÁRIO

O Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em História da Universidade de Caxias do Sul (UCS) apresenta como diferencial a preocupação de disseminar o conhecimento produzido para a comunidade local. A partir disso, o 3.º BRv. será explorado, com a intencionalidade de abranger uma grande parcela da população local. Para que o objetivo seja alcançado, é proposta a construção de um documentário que apresenta aspectos relevantes da pesquisa.

Através do documentário, a proximidade com a temática é estabelecida, devido ao fato dos protagonistas desta História contarem sobre um recorte de suas vidas. Esse recorte apresenta relevância pessoal e social, valorizando a história oral para a formação da identidade local. Outro fator fundamental é a possibilidade de transmissão de emoções e de sensações ao espectador, que são viáveis através do material audiovisual.

Uma das características mais instigantes da história oral é seu potencial para uso na história pública. As apresentações através de uma variedade de meios de comunicação, que evocam os ricos significados multidimensionais de texto, voz, imagem e representação, podem cativar imensamente o público e facilitar a participação, seja em sua criação, seja através de uso interativo. (THOMSON, 2000, p. 62).

O material audiovisual foi produzido através do uso da história oral no processo de construção da pesquisa. Em um primeiro momento, foi possível realizar algumas entrevistas de

maneira presencial. Essas entrevistas foram gravadas e permitiram a percepção de sensações do ambiente, das pessoas que cercavam o entrevistado, de sentimentos, entre eles o medo de expor algo, a insegurança de achar que o relato pode não ter importância para o pesquisador, ou o riso, devido algum momento engraçado.

Contudo, devido ao isolamento social em decorrência da pandemia do COVID-19 e da distância de alguns participantes da pesquisa, que residem em outras cidades, como: Taquara/RS, Otávio Rocha/RS, Cuiabá/MT e Porto Alegre/RS, existiu a necessidade de utilizar ferramentas online para o desenvolvimento das entrevistas, sendo essas tecnologias fundamentais para o andamento da pesquisa, permitindo uma aproximação do pesquisador com o entrevistado, mesmo que pela tela de computador. Tal situação, segundo Santhiago e Magalhães (2020, p. 4), “pode nos instar a reconfigurar os sentidos de presença e ausência e suspender – mesmo que temporariamente – a compreensão de que eles estão necessariamente ligados à proximidade ou ao distanciamento físico/corporal”.

É notório que uma entrevista presencial apresenta muito valor devido à proximidade do contato, as interferências do ambiente, mas mesmo a distância é possível ativar os sentidos para a percepção de emoções e sensações. Entretanto, essas entrevistas foram gravadas com uma menor qualidade, em decorrência da diversidade de câmeras apresentadas pelos computadores e da luz dos ambientes. Infelizmente, a qualidade da ferramenta tecnológica é algo que não se pode interferir, pois foge das possibilidades do pesquisador, devido à distância. Santhiago e Magalhães (2020, p. 9) descrevem que esse deve ser um “cuidado técnico para uma entrevista a distância”. Também destacam “à qualidade da gravação do áudio, tendo em vista que o som pode se dispersar na interação mediada pelo computador, gerando ruídos desnecessários”. Essa foi uma das preocupações maiores em comparação com a qualidade da imagem, pois a preservação do relato era fundamental para a escrita desta pesquisa, possibilitando, posteriormente, os procedimentos relacionados à transcrição, bem como seu uso.

Felizmente, a apropriação tecnológica da pesquisadora também estava em ascensão. As aulas online e o trabalho em home-office permitiram tentativas bem sucedidas de uso de aplicativos e outras nem tanto. Com vistas nisso, existiram entrevistas que não tiveram um bom manuseio das ferramentas, gerando aprendizagens e aperfeiçoamento naquelas que surgiram posteriormente. A distância gerava uma preocupação no que se refere ao entendimento do que era colocado e, por vezes, mesmo tudo testado previamente, ocorreram quedas de sinal que provocavam o atraso da chegada do áudio ou travamentos e distorções nos vídeos.

Figura 28 - Entrevista com Ivo Molon via Google Meet



Fonte: Print da tela do documentário (2022). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>. Acesso em: 10 mai. 2022.

Um dos fatores positivos da produção desse material foi que o aplicativo escolhido compreendia todas as ferramentas de áudio e vídeo necessárias, não havendo a necessidade de trabalhar com recursos isolados. Santhiago e Magalhães (2020, p. 6) destacam que “a maior parte de nossas ‘vestes digitais’, afinal, já possui dispositivos de gravação embutidos – como ouvidos estendidos capazes não apenas de escutar intensamente, mas também de documentar”.

Outra situação apresentada foram os casos onde os entrevistados não tinham o domínio dos computadores, havendo a necessidade de ajuda dos filhos e/ou netos para acessar o Google Meet. Quando existiu a falta de auxílio, optou-se pelo contato via telefone, havendo a necessidade de preparação de estratégia para gravação. O contato via telefone não é menos importante, pois foi possível perceber a empolgação dos entrevistados. Contudo, a gravação do áudio perdeu um pouco de qualidade. As informações, felizmente, foram preservadas e, através do tom da voz do entrevistado, foi possível perceber a nostalgia ao evocar lembranças do passado, resultando num significativo acervo de informações.

As fontes imagéticas foram outra categoria de fonte utilizada no documentário. Algumas foram cedidas pelos próprios entrevistados e outras foram encontradas na página do Facebook intitulada Amigos do 3.º Batalhão Rodoviário, que compartilha frequentemente imagens enviadas por filhos e/ou netos de funcionários, amigos e simpatizantes. A página Vacaria Nativista surge com a mesma proposta e realizou postagens relacionadas à cidade de Vacaria e ao Batalhão, que foram arquivadas à proporção que foram sendo encontradas. Vídeos do

Arquivo Nacional também aparecem como possibilidade de ilustração, por evidenciarem o trabalho dos Batalhões de Engenharia. Sobre a arte da fotografia, Candau (2021, p. 90) define que essa “é uma arte da memória, que permite representar materialmente o tempo passado, registrá-lo e dispô-lo em ordem. Mantendo com seu passado tantos elos quanto fotos em seu álbum, o sujeito faz da fotografia ‘o suporte de uma narrativa possível’ dele próprio ou de sua família”. Enquanto Le Goff (2003, p. 460) estreita ainda mais a relação da fotografia com a memória quando salienta que ela tem poder de revolucionar a memória, pois é capaz de multiplicá-la e democratizá-la, atribuindo “precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo assim guardar a memória do tempo e da evolução cronológica”.

Figura 29 – Imagem da localidade do 3.º BRv



Fonte: Print da tela do documentário (2022). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>. Acesso em: 10 mai. 2022.

As fotografias foram primordiais na compreensão da pesquisa, nos aspectos que dizem respeito à organização dos locais, aos trabalhos executados, às vestimentas e às ferramentas, viabilizando o estabelecimento de relações das descobertas com o contexto. Também foram importantes nos momentos de entrevista, quando o entrevistado parecia não recordar mais informações, desencadeando lapsos de memória que possibilitaram o andamento do diálogo. A capacidade da fotografia aumenta quando

Ela suscita e ressuscita sentimentos. Esta é uma qualidade inexorável da fotografia que independe de seu tempo e do modo como foi produzida e pode atuar tanto na memória individual quanto na coletiva. Em nível individual, uma fotografia pode

reavivar sentimentos antes esquecidos, relativos a um momento ou a uma presença que não está mais entre nós, ou trazer, por instantes, sensações vividas em determinada época e que já não existem mais; ela cumpre o seu papel na rememoração, na reminiscência e na redescoberta dos fatos. (FELIZARDO; SAMAIN, 2007, p. 215)

Os registros escritos também compõem a produção do vídeo. Em geral, estão relacionados a documentos da época, tais como: carteiras de trabalho, fôlderes, documentos assinados de registro de utilização de caminhões, jornais, carteiras de identificação, etc. Por fim, fontes materiais, no que diz respeito às medalhas encontradas. Tais fontes ofertadas no documentário são possíveis em decorrência da imensa produção de traços e imagens na sociedade, “estando em parte submetido às ‘ideologias de segurança’, da história e da memória que conduzem a tudo conversar, tudo armazenar, musealizar a totalidade do mundo conhecido e, por outro lado, continuando a produzir mais informações e mensagens” (CANDAUI, 2021, p. 113). É importante ressaltar que o documentário apresenta uma amostra de todo o material, em decorrência de sua grande quantidade, não contemplando sua totalidade, pois o excesso de informações acarretaria num vídeo imenso e cansativo para o público.

Diante disso, é visível que a pesquisa proporcionou o arquivamento de um grande acervo, viabilizando que parte dele possa ser explorada através da produção de um filme. Contudo, não existe um padrão na qualidade das imagens, pois é importante ressaltar que as descobertas foram feitas diante das diversas situações e adversidades enfrentadas, que possibilitaram a melhora das capturas. Mesmo diante do esforço, o amadorismo do manuseio das máquinas se demonstrou presente em todo o processo. Com vistas nisso, existiu a preocupação de melhora da qualidade das imagens, para maior possibilidade de aproveitamento do material produzido e experiência com vídeo, optando-se pela contratação do Estúdio F-18, pela sua competência e trabalho desenvolvido na região. Eles foram primordiais na produção do documentário, tornando viável a criação de artes que estabelecem a ligação entre o material, entregando conseqüentemente um vídeo claro e de possível entendimento.

Em um primeiro momento, iniciou-se a organização dos materiais a serem utilizados na produção do documentário. Essa ordenação percorreu boa parte do processo, pois ainda surgiam frequentemente fotografias e vídeos novos. Quando foi iniciada a produção, parou-se de alimentar as pastas e o trabalho foi feito com os arquivos presentes no ambiente. Então, todo o material físico adquirido até o momento foi digitalizado e os arquivos fotográficos separados por endereço de localização. As fotos foram nomeadas conforme a sua representação. Optou-se pela utilização do Google Drive, devido à facilidade de compartilhamento e segurança. À medida que o tempo passou, visando facilitar o trabalho do estúdio, novas pastas foram

organizadas, conforme o contexto ou o local a que se referiam, simplificando a localização dos arquivos.

Figura 30 – Trabalhadores na construção da BR-116/ 1940



Fonte: Print da tela do documentário (2022). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>. Acesso em: 10 mai. 2022.

Partindo disso, sabendo que o sucesso do projeto dependia de um roteiro bem elaborado, a construção desse texto tomou partida. O objetivo era escrever um roteiro que atendesse aos principais aspectos da pesquisa, tornando-a compreensível ao público. Mesmo sendo uma história composta por muitos detalhes, a preocupação era torná-la próxima do público, através de uma linguagem informal. Para a montagem do roteiro, foram feitas reuniões, em diferentes momentos, onde a pesquisa foi explicada para a equipe, através da apresentação do material existente, inteirando-os sobre o que seria possível utilizar. Os momentos de conversa se repetiram, para que a compreensão da pesquisa fosse assimilada pelo responsável do projeto audiovisual, devido à grande quantidade de informações. Transparecer com clareza o assunto ao responsável pela montagem foi uma preocupação, para que, ao assistir a produção, o espectador consiga capturar, ainda que sublimemente, que a história oral das pessoas e das famílias envolvidas está presente e que os relatos, sentimentos, angústias e nostalgia conduzem a construção de um recorte da história do município.

A primeira estrutura do roteiro era simples, pois era indispensável organizar o pensamento e resumir as ideias centrais da pesquisa. França e Nodari (2017, p. 39), através da pesquisa qualitativa realizada com cineastas, explicam que o “o roteiro serve para situar os documentaristas e sua produção, mas nem sempre chega ao fim do trabalho como havia sido escrito no início da produção”. Isso ocorreu com o documentário “Da estrada à Ferrovia: o

legado do Terceiro Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS”, que passou por processos de amadurecimento em seu roteiro, chegando ao fim sem seguir fielmente o *script*. Elas ainda salientam que podem surgir situações inusitadas que são interessantes para o filme e que não foram prescritas no roteiro. À medida que o tempo foi passando, foram sendo realizadas algumas alterações no projeto inicial, até chegar ao que se desejava produzir.

Quadro 4 - Roteiro do documentário/ 1.^a versão

DA ESTRADA À FERROVIA: O LEGADO DO TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO EM VACARIA/RS
INÍCIO – Imagens da atualidade.
<ul style="list-style-type: none"> • Cenas de cidade/ Vacaria. • Carro. • Sinaleira. • Pessoas. • Natureza. • Tempo.
MOTIVADOR DO TRABALHO – Pâmela falando do motivador do trabalho.
<p>Por que escolhi o tema?</p> <p>A casa da minha família sempre elucidou memórias. Cresci em um ambiente cheio de lembranças. Meu pai tinha suas recordações guardadas num armário de madeira verde, que geralmente era aberto por ele quando estava sozinho, a fim de rememorar sua juventude. Esse móvel sempre gerou muita curiosidade para mim, pois normalmente estava trancado. Foram inúmeras as tentativas de descobrir o segredo do cadeado. Nesse local eram guardados retratos, ferramentas, moedas antigas, medalhas, jogos de tabuleiro, objetos que tinham relação com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que fizeram parte da trajetória de meu pai. Eram guardados recortes históricos de uma vivência de muito trabalho, vestígios de momentos felizes ou tristes que habitavam a memória de meu pai. Outros documentos eram arquivados no quarto do casal, numa prateleira alta, que dificultava o acesso das crianças. Essa prateleira também contava com latas de biscoitos que guardavam fontes imagéticas antigas. Essas fotografias eram observadas sempre que possível, contudo, o conteúdo das latas era de difícil entendimento, por se tratarem de retratos pertencentes aos avós e a outros familiares. Alguns sujeitos eram desconhecidos até mesmo para o casal, contudo as fotos sempre foram mantidas nas latas, por representarem algum valor simbólico.</p> <p>Com a perda da figura paterna, surgiu a ideia de se desfazer das memórias, a fim de evitar o sofrimento, de modo que muitos retratos e objetos foram perdidos. Contudo, o que permaneceu era utilizado como fonte de pesquisa para os meus trabalhos de escola. Tratava o material com a maturidade da época. As imagens demonstravam contextos de uma época antiga, modos de vida, costumes dos indivíduos, constituindo um rico acervo.</p> <p>Quando cursava a graduação de História, o primeiro estalo surgiu. A investigação histórica habitava a mesma casa que eu, e eu não havia percebido isso. Dentre as recordações mantidas, ficaram algumas, referentes ao 3.º Batalhão Rodoviário, gerando a inquietude e a busca por maiores informações a respeito deste período da cidade de Vacaria/RS. Dessa forma, a aproximação com essa temática foi inevitável e primordial para a escolha do procedimento utilizado nesta pesquisa que trata de um recorte histórico que esteve inserido no aspecto familiar. Diante disso, é inquestionável a minha aproximação com o objeto de estudo, pois a curiosidade desencadeou o interesse pela temática, que certamente contribuirá com conhecimento sobre o município e, conseqüentemente, com informações sobre seu desenvolvimento. Foram dois anos de busca, pesquisa e desejo de descobrir mais sobre esse Batalhão. A cada vestígio encontrado a emoção tomava conta. A nostalgia dos entrevistados se tornou inevitável.</p> <p>PALAVRAS-CHAVE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Família • Nostalgia. • História.
TELA PRETA

<p>Ano de Início – O Terceiro Batalhão Rodoviário de Engenharia e Construção foi criado em 26 de dezembro de 1917, ocupando provisoriamente, em 2 de janeiro de 1918, as instalações do que havia sido a Praça Forte Duque de Caxias, em São Gabriel/RS. Em Vacaria, a instalação ocorreu em dois momentos (1934/1939 e 1950/1968).</p> <p>Ano Final (Voz) – O legado do Terceiro Batalhão Rodoviário nos Campos de Cima da Serra. Em 1968, sua sede foi transferida para Carazinho/RS (SILVEIRA, 2018).</p> <p>VÍDEO ILUSTRATIVO – (Arquivo Nacional)</p>
MEIO
<p>O que é?</p> <p>Os Batalhões de Engenharia de Construção tinham como função a concretização de obras na área rodoviária e ferroviária, uma tarefa de difícil execução, num primeiro momento, devido à falta de tecnologia e de ferramentas que agilizassem os trabalhos.</p>
<p>Como começou?</p> <p>Em meados do século XX, o Brasil passou por um processo de integração via construção de ferrovias e rodovias. No sul do país, essa política de transporte fez com que a região dos Campos de Cima da Serra recebesse investimentos que se materializaram nas atividades do Terceiro Batalhão Rodoviário (3.º BRv), instituição ligada ao Exército Brasileiro. Esses empreendimentos modificaram substancialmente as convivências sociais e econômicas de Vacaria, município que acolheu o Batalhão responsável pela construção da rodovia que ligou os estados sulinos. A 3.ª Companhia de Sapadores (Primeira denominação) chegou à cidade no ano de 1934, com a missão de realizar a construção de um trecho entre Vacaria e Passo do Socorro (BR-2), parte da atual BR-116, sendo seguida de construções relevantes.</p> <p>É sobre essa História que a pesquisa se ocupa, ou seja, procura dar visibilidade a presença do 3.º BRv. através de uma documentação esparsa nas mãos das famílias herdeiras desse processo.</p>
<p>O que eles faziam?</p> <p>O “sapador”, o chefe de máquinas, a enfermeira, o responsável pelo mercado do exército, o civil ou militar assumem papel importante na implementação de rodovias e ferrovias na região sul, em diferentes momentos, impactando as relações sociais onde estão estabelecidos. Esse tipo de empreendimento tem uma duração estabelecida pelo ritmo das obras e, finda as atividades, esses trabalhadores se deslocam para outros lugares, deixando marcas da sua presença.</p> <p>O trabalho executado consistia em construções difíceis para a época, que ainda não apresentava, num primeiro momento, a tecnologia e o maquinário da atualidade, porém caracterizavam-se pela desenvoltura em curto espaço de tempo. É válido e importante destacar o trabalho na construção das rodovias e ferrovias, que se caracterizava por ser árduo, pois a região dos Campos de Cima da Serra apresenta clima de frio intenso e relevo composto por grande quantidade de elevações, o que dificultavam o trabalho de construção dos trechos. Havia a necessidade de os trabalhadores exercerem suas funções em dias de neblina, em regiões rochosas e perigosas, condições que ofereciam relevantes riscos para os funcionários envolvidos. Outro fator característico na região é a presença de umidade e de vento cortante, que atrapalhava o rendimento do trabalho.</p>
FIM
Depoimento de Evanilda Castilhos. (Arranjos feitos pelo estúdio.)

Fonte: Quadro elaborado pela autora (2022).

Com base nesse roteiro foram elencadas possibilidades de exploração de elementos audiovisuais relacionados com a narrativa. Inicialmente, as imagens trazidas sobre o município localizam o espectador a respeito do local tratado no filme. Após, surgem os motivos e inspirações, aparecendo gradativamente às tratativas da pesquisa. A pesquisadora, nesse momento, passa a registrar suas emoções e seu ponto de partida, trazendo a história surgida de um armário para uma amplitude maior, deixando claro, em alguns momentos, seu espanto com a proporção tomada. A relação das famílias envolvidas nesse processo fica evidente, atribuindo significado para a pesquisa.

Outro fator que foi estabelecido a partir deste roteiro, foi a necessidade de utilização de uma narração que permeasse todo o tempo de vídeo. A opção foi definida em decorrência da

carência de ligações entre os depoimentos, ou de possíveis faltas de alguns elementos ilustrativos. Essa falta pode ocorrer mesmo com fatura de material, devido ao tempo de vídeo exigir mais arquivos. A narração surge como uma maneira de estabelecer um fio condutor na narrativa, sendo fundamental para a organização posterior do material.

Diante disso, conseqüentemente, o “eu” da pesquisadora passa a fazer parte da narrativa, desta vez, conversando com o ouvinte, com palavras simples, norteando a ordem dos elementos que surgem no documentário. A elaboração do texto narrativo priorizou os aspectos organizacionais da instituição, desde suas idas e vindas, localização, organização, frentes de trabalho e obras realizadas. A partir dessa estrutura teórica, surgem os depoimentos dos entrevistados durante o período de curso, contando seus relatos e vivências na instituição. Sobre a narração, Hampe (1997, p. 9) explica que “deve ser direta e em linguagem de fácil entendimento”. Ele ressalta que o que cabe em uma narração são “as coisas que o espectador precisa para conhecer e entender seu documentário, e que não estão explícitas nas imagens. Nada mais. Nada mais, mesmo”. Esse pressuposto norteou as escolhas realizadas no documentário. Os aspectos não presentes nas imagens surgem na narrativa.

No dia 14 de fevereiro de 2022, a gravação da narração aconteceu. Nesse dia, o estúdio foi organizado e tudo foi preparado para que ocorresse da melhor maneira possível. A cor da roupa foi escolhida, a fim de trazer um equilíbrio na imagem a ser reproduzida, aspectos direcionados pelo próprio estúdio. O ambiente era composto por luzes e uma poltrona, direcionando o foco para o que era contado. A equipe do estúdio procurou deixar aconchegante o local, para que a narrativa acontecesse de maneira natural, sem nervosismo. A presença das câmeras, como o ocorrido com os colaboradores desta pesquisa, fez com que palavras fossem perdidas, confusões na fala existissem, contudo com calma eram repetidas outras tentativas até que se conseguisse o desejado. À medida que as horas passavam, o ato de contar ficou natural, as câmeras foram esquecidas e foi possível finalizar essa etapa primordial para todo o restante do documentário.

Na semana seguinte, existiu a necessidade de revisar a narração, com o objetivo de verificar se não existiram erros no discurso. Foi feita uma análise minuciosa, a fim de verificar se o essencial havia sido abordado. Os cortes foram realizados e a imagem foi tratada, aspectos realizados pelo próprio estúdio.

Desta forma, um segundo roteiro, mais detalhado, foi criado. Hampe (1997, p. 1) sublinha que

O roteirista faz o mesmo tipo de pesquisa para um documentário, que um escritor teria que fazer para um artigo em uma revista. Visitar as locações, falar com as pessoas, obter os fatos – o quem, o que, o quando, o onde, o porquê e o como de cada evento a ser documentado. Deve conseguir, também, algumas informações básicas, como uma lista de pontos históricos, uma lista de pessoas a serem filmadas, de lugares, e de eventos que devem ser filmados.

Mais detalhes surgem nesse segundo esboço, mesmo que posteriormente possam ocorrer novas ideias ou mudanças na ordem dos fatos. Trata-se de um trabalho minucioso, onde é preciso estabelecer a ordem e o sentido do que é proposto.

A montagem do vídeo foi o maior desafio. O tempo pretendido se estendeu em virtude das dificuldades de se estabelecer ligações entre os relatos. Esse fato aconteceu em decorrência de que alguns entrevistados apresentaram resistência de fazer suas narrativas. Alguns deles respondiam somente o necessário, havendo a necessidade de serem instigados a todo o momento para que continuassem contando suas lembranças. Isso pode ter ocorrido por desconforto, receio de expor parte de suas vidas ou pelo esquecimento. Outro fator foi a quantidade de entrevistas. Algumas delas foram extensas, ficando difícil de fazer a seleção do que seria utilizado.

Durante a edição, os cortes nos vídeos das entrevistas eram realizados, sendo que, devido à extensão do material, acabava ocorrendo o esquecimento do local que deveria ser fixada a informação na linha de edição. Para ter uma visão mais ampla do material confeccionado, todas as entrevistas foram assistidas novamente e foram registrados minutos que foram significantes das entrevistas, para a comparação e o estabelecimento de ligações. Também existiu o cuidado de não produzir algo imenso, pois sabe-se que os ouvintes não prendem atenção por muito tempo nas telas. Diante disso, a produção contempla aproximadamente 40 minutos de reprodução, ocorrendo sua disponibilização na plataforma do YouTube, tornando possível o acesso a um público mais abrangente, podendo ser revisitado por curiosos, alunos e/ou professores que pretendem explorar a temática em sala de aula.

Na última semana de fevereiro, já existia a primeira versão pronta, mas foram encontradas falhas na disposição dos relatos e na quantidade, deixando o material cansativo para posterior apresentação. Após verificar que não estava fazendo o verdadeiro sentido, iniciou-se uma nova montagem desde o início. Percebeu-se que havia a necessidade de escolher um relato para cada aspecto abordado, priorizando discursos que completassem a narração, respeitando o limite de tempo do vídeo. Contudo, quando se acreditava que a conclusão estava próxima, um novo desafio surgiu: alguns momentos de fala eram interessantes, mas eram curtos demais para a realização do corte. Diante dessa situação, foram escolhidas narrativas mais

claras e de possível edição. Muitas histórias tiveram que ser descartadas, devido à impossibilidade de exploração, pelo menos, por enquanto. A organização dos relatos foi refeita e percebeu-se a importância da narrativa para a compreensão do vídeo. Neste momento, diante da fatura, uma situação de escassez de possibilidades de uso das narrativas foi vivenciada, pois se trata de um material não ensaiado, feito a partir de uma conversa, que nem sempre foi contínua.

O material concluído²⁹ é o resultado de muita dedicação. Existe a ciência de que a realização é o que foi possível de ser feito no momento, devido às circunstâncias encontradas. Ele contém parte do processo de pesquisa, desde as descobertas, a emoção, a relação com a vida de outras pessoas e o motivo real da busca, tornando viável a compreensão da temática de maneira simples e dinâmica.

²⁹ DOCUMENTÁRIO “DA ESTRADA À FERROVIA – O LEGADO DO TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO EM VACARIA/RS disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história do Terceiro Batalhão Rodoviário no município de Vacaria, retratada por meio desta pesquisa, possibilitou a compreensão da instituição em si e desencadeou reflexões sobre a formação da cidade, através de relatos dos envolvidos neste recorte histórico.

A dimensão da investigação gerou surpresas, pois durante a realização do estudo, momentos de conversa com pessoas de diferentes localidades se tornaram viáveis. Inicialmente, a busca ocorreu no próprio município. Todavia, à medida que a investigação estava em andamento, surgiram pessoas que atualmente se encontram instaladas em outras cidades, como Taquara/RS, Otávio Rocha/RS, Cuiabá/MT e Porto Alegre/RS, que apresentaram importantes contribuições para o aprofundamento da pesquisa.

Partindo dos relatos e das fontes pesquisadas, foi notória a percepção da transformação da cidade no momento de inserção do 3 BRv., em meados do século XX, que influenciou na formação do entorno do quartel e dos bairros, por conta da grande quantidade de pessoas que passaram a habitar a localidade. O crescimento econômico também se destaca com o surgimento de estabelecimentos comerciais em decorrência das obras das BR-116 e BR-285. O momento foi de muita movimentação, aumentando a quantidade de moradores e de pessoas envolvidas nesse processo.

Quando da instalação do 3.º BRv., a tecnologia disponível para a execução das obras era ainda bastante limitada. Na época, a rotina laboral era exaustiva. Os trabalhadores eram submetidos às severas condições climáticas, para a execução das obras em locais, por vezes, de difícil acesso. Em razão disso, a instituição previa a organização de Companhias, que dispunham de enfermaria, rancho e alojamentos em localidades estratégicas, para amparar os trabalhadores. Nesses espaços, indivíduos eram transformados em profissionais com variadas funções: tocadores de obras, trabalhadores braçais, enfermeiras e enfermeiros, chefes das máquinas, trabalhadores de armazéns e burocratas.

Surgem visões diferenciadas, mas, por vezes, com semelhantes, no sentimento de gratidão, mesmo diante das dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores e suas respectivas famílias. Nos relatos orais, alguns enfatizaram que tiveram oportunidade de estudo no quartel e contam orgulhosamente sobre sua participação, enaltecendo as obras realizadas pela instituição. Eram tempos difíceis e de muito trabalho, como dizia o senhor João: “Era sofrido!”.

Relatos demonstraram que não era só de trabalho que viviam essas pessoas. O sentimento de saudade da família surgiu nos depoimentos. O tempo de atividades no quartel exigia, no caso dos jovens alistados, um distanciamento de seus pais e irmãos. Os pais de família

nem sempre estavam com seus filhos. Já aqueles que cresceram ou formaram suas famílias no Batalhão disseram palavras com convicção, como as de Herivelto: “Nós vivemos no Batalhão, vivemos a história do Batalhão, tanto em Vacaria, como depois em Carazinho e, parte, em Cuiabá, depois que o Batalhão foi extinto”. Tais evidências demonstram o impacto da instituição na vida dos indivíduos, que através de suas lembranças trouxeram a possibilidade de compreensão do recorte histórico.

Com a finalidade de disseminar o conhecimento histórico local previsto nesta dissertação, foi proposto e produzido o documentário “Da estrada à ferrovia: O legado do Terceiro Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS” (<https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA>). Este recurso em vídeo objetiva a difusão do conhecimento construído de maneira atrativa para o público. Com uma linguagem informal e explicativa, resumiu o recorte histórico de maneira clara, utilizando fotografias, vídeos e entrevistas que geram uma relação dialógica com os telespectadores.

As opções de utilização do documentário são muitas. Dentre elas, pode ser um suporte para os professores em sua prática pedagógica. Através dessa ferramenta surgem temas transversais relacionados com a história local, possíveis de exploração em sala de aula, aproximando os alunos da sua região, tornando, conseqüentemente, a história mais significativa. Diante disso, o discente pode passar a compreender melhor o meio em que vive e atribuir novos significados.

A produção deste documentário foi desafiadora, desde a definição do que seria abordado até a escolha dos materiais a serem explorados. Nesse momento, percebe-se a quantidade de fontes produzidas e a diversidade delas. Ao longo do documentário, foi possível contar com um conjunto de bases empíricas, como documentos, fotografias, reportagens de jornais, entre outros, que compuseram essa pesquisa. O trato com essas diferentes bases documentais, associadas aos referenciais teóricos, foram qualificados com os debates proporcionados nas disciplinas do Programa de Pós-Graduação em História da UCS.

Outro aspecto relevante foi o conhecimento adquirido em conjunto com o estúdio escolhido para edição. Percebe-se a importância da sintonia de ambas as partes para o término do produto final. Houve a necessidade de saber superar as frustrações, quando surgiam dificuldades de organização dos relatos e estabelecimento de ligações. O trabalho do estúdio foi fundamental no aspecto criativo. Acredita-se que esse foi o maior desafio, por se tratarem de entrevistas de longa duração, que ofereciam uma grande quantidade de informação. Contudo, sabe-se que esse material apresenta um alcance maior e maiores possibilidades de exploração, tornando significativo todo o trabalho realizado.

Por fim, acredita-se que a finalização do documentário não é o suficiente, havendo a necessidade de divulgação desse material, posteriormente, no município, cumprindo o seu real papel de difusor de conhecimento. Ainda estão sendo estudadas possibilidades de apresentação do filme, havendo a necessidade de dialogar com a prefeitura da cidade para a concretização de uma possível exposição. Não se pretende parar as investigações acerca do Terceiro Batalhão Rodoviário por aqui.

REFERÊNCIAS

- A BR-116 em Vacaria. **Jornal Correio Vacariense**. Vacaria/RS, 19 out. 1996, p. 14. Arquivo Correio Vacariense.
- ABREU, Arlene Medeiros; GIRON, Loirane Slomp; GIROTTO, Magali Paim. **Lembranças de Vacaria**. 1. ed. Vacaria: Secretaria Municipal de Educação, 2013.
- AGUIAR, Carolina Amaral de. Cinema e História: documentário de arquivo como lugar de memória. **Revista Brasileira de História**, v. 31, n. 62, p. 235-250, 2011.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **Fazer defeitos nas memórias: Para que servem o ensino e a escrita da História? Qual o valor da História hoje?**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012. p. 21- 39.
- ALBURQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. O tecelão dos tempos: O historiador como artesão das temporalidades. In: NEGRO, Antônio L.; SOUZA, Evergton S.; BELLINI, Lígia **Tecendo histórias: espaço, política e identidade**. SciELO-EDUFBA, 2019.
- ASSMANN, Aleida. **Espaços da recordação: formas e transformações da memória cultural**. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.
- BARBOSA, Fidélis Dalcin. **Vacaria dos Pinhais**. 1. ed. Caxias do Sul: UCS, 1978.
- BARBOSA, Maxwell Augusto Meireles. A Ineficiência da Infraestrutura Logística do Brasil. **Revista Portuária Economia & Negócio**. Revista Eletrônica, 2014. Disponível em: <http://www.revistaportuária.com.br/noticias/1614>. Acesso em: 17 set. 2020.
- BARROS, Vanessa Andrade de.; LOPES, Fernanda Tabaral. Considerações sobre a pesquisa em história de vida. In: SOUZA, E. M. (Org.). **Metodologias e análises qualitativas em pesquisa organizacional: uma abordagem teórico-conceitual**. Vitória: EDUFES, 2014. p. 41-63. Disponível em: <https://repositorio.ufes.br/bitstream/10/939/1/livro%20edufes%20Metodologias%20e%20anal%C3%ADticas%20qualitativas%20em%20pesquisa%20organizacional.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2021.
- BARROS, José D'Assunção. Cinema-História: Múltiplos aspectos de uma relação. **Dispositiva**, Belo Horizonte, v. 3, n. 1, p. 17-40, 2014.
- BATALHÃO Rodoviário no Raízes. **Jornal Correio Vacariense**. Vacaria/RS, 25 maio 1996, p. 10 e 11. Arquivo Correio Vacariense.
- BORGES, Maria Neli Ferreira de. **História de Vacaria: evolução urbana e formação de bairros**. Caxias do Sul: EDUCS, 2001.
- BORGES, Maria Neli Ferreira; ZANELLA, Clénia Maria; PAGANELA, Adelita; MOSCHEN, Valquíria. **Ítalo-Vacarienses: migrações étnicas e culturais**. 1. ed. Porto Alegre: EST, 2006.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: Lembranças de velhos**. 16. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração**. Cotia: Ateliê, 2004.

CANDAU, Joël. **Memória e identidade**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2021.

CARVALHO, Antonio Carlos de. **30 anos e 45 dias de serviço no Exército Brasileiro**. 2. ed. Impressão de distribuição artesanal ACCarvalho, 2013.

CARVALHO, Antonio Carlos de. **Batalhão Inesquecível**. 1. ed. Impressão de distribuição artesanal ACCarvalho, 2019.

CAVALCANTI, Erinaldo. História e História Local: desafios, limites e possibilidades. **Revista História Hoje**, v. 7, n. 13, p. 272–292, 2018.

CHAVES, Ricardo. **A saga do socorro**. Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 18, agosto, 2015. Almanaque Gaúcho. Disponível em: <http://www.clicrbs.com.br/pdf/17578123.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2020.

CIAMPI, Helenice. Os desafios da História Local. In: MONTEIRO, Ana Maria; GASPARELLO, Arlette Medeiros; MAGALHÃES, Marcelos de Souza (Org.). **Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2007.

CIDADE de Vacaria. **Jornal O Momento**, Caxias do Sul/RS, 08 de nov. 1947, p. 6. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=104523&fbclid=IwAR33WUC1NP29VEdMtlQB3nWvy9uF9a7tRxpzrQ0ZQwsmqk6434qx1kVag4&pagfis=3802>. Acesso em: 05 jan. 2022.

CORREA, Eduardo Henrique Lopes Lima. **O lembrar e o esquecer: Memórias e histórias**. 2017. 47 p. Trabalho de conclusão de curso – Bacharelado e Licenciatura em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

DA SILVA, Giuslane Francisca. A memória coletiva. **Revista Aedos**, v. 8, n. 18, p. 247–253, 2016. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/aedos/article/view/59252>. Acesso em: 16 maio. 2022.

DNIT. **Rodovia BR-116/RS**. Documento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Arquivo do DNIT.

DURKHEIM, Émile. **The Ementary Forms of the Religious Life**. Londres: Sage/The Open University, 1997.

EXÉRCITO BRASILEIRO. **9.º Batalhão de Engenharia de Construção: 100.º Aniversário, contribuindo para o desenvolvimento Nacional**. Cuiabá: 2017. Disponível em: <https://www.eb.mil.br/web/noticias/noticiario-do-exercito/>

/asset_publisher/MjaG93KcunQI/content/9-batalhao-de-engenharia-de-construcao-comemora-seu-100-aniversario#:~:text=Face%20%20C3%A0%20necessidade%20do%20Governo,atividades%20em%20Cuiab%C3%A1%20(MT). Acesso em: 23 jun. 2020.

EXÉRCITO acelera obras na Ponte do Passo do Socôro. **Jornal do Dia**. Vacaria/RS, 18 dez. 1965. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=098230&pesq=Da%20Hist%C3%B3ria%20de%20Vacaria>. Acesso em: 7 mai. 2020.

FELIZARDO, Adair; SAMAIN, Etienne. A fotografia como objeto e recurso de memória. **Discursos fotográficos**, v. 3, n. 3, p. 205-220, 2007. Disponível em: <https://www.uel.br/revistas/uel/index.php/discursosfotograficos/article/view/1500>. Acesso em: 1 mar. 2022.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. Políticas da memória e políticas do esquecimento. **Aurora. Revista de Arte, Mídia e Política**, n. 10, p. 102, 2011. Disponível em: <http://ken.pucsp.br/aurora/article/view/4500>. Acesso em: 17 mar. 2021.

FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e história oral. **Topoi**, Rio de Janeiro [on-line], v. 3, n. 5, p. 314-332, 2002. ISSN 2237-101X. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-101X2002000200314&lng=pt&tlng=pt>. Acesso em: 17 mar. 2021.

FERREIRA, Valter da Silva. Cinema e Ensaio de História: Trajetórias e Problematizações. In: XI ENCONTRO NACIONAL PERSPECTIVAS DO ENSINO DE HISTÓRIA, 11, 2020, encontro on-line. **Anais**, Perspectivas Web: ABEH, 2020. p.1-12.

FIGUEIREDO, Washington Machado de; OLIVEIRA, Emerson Rogério de; SANTANA, José Narciso; ALVES, Edmar César. **A engenharia do exército na construção do desenvolvimento nacional**. Brasília: Departamento de Engenharia de Construção, 2014. Disponível em: <https://pt.calameo.com/exercito-brasileiro/read/001238206406a075693fa>. Acesso em: 14 maio 2022.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2014. 465 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

FRANÇA, Camila; NODARI, Sandra. Existe roteiro de documentário? Como os documentaristas de Curitiba produzem seus filmes?. **Comunicação: Reflexões, experiências, ensino**, v. 12, n. 2, p. 33-42, 2017.

GOMES, Ricardo Almeida. **Transporte Rodoviário de carga e desenvolvimento no Brasil: Uma análise descritiva**. 2006. 102 p. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/5121>. Acesso em: 17 mar. 2021.

GONÇALVES, Márcia de Almeida. História Local: O reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância. In: MONTEIRO, Ana Maria; GASPARELLO, Arlette Medeiros; MAGALHÃES, Marcelos de Souza (Org.). **Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2007.

GONÇALVES, Márcia de Almeida; MONTEIRO, Ana Maria; REZNIK, Luís; ROCHA, Helenice Aparecida Bastos. **Qual o valor da História hoje?** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990. 189 p.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo, Centauro: 2006.

HAMPE, Barry. **Escrevendo um documentário**. Rio Claro: NUPPAG–Núcleo de Pesquisa e Produção Audiovisual em Geografia, 1997. Disponível em: <http://www.apdmce.com.br/wp-content/uploads/2020/01/Escrevendo-um-documentario.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2022.

JOUTARD, Philippe. Desafios à história oral do século XXI. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; FERNANDES, Tania Maria; ALBERTI, Verena. **História oral: desafios para o século XXI**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz/Casa de Oswaldo Cruz/CPDOC - Fundação Getulio Vargas, 2000. p. 31-45. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/2k2mb/pdf/ferreira-9788575412879.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2022.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 3. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 5. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 2003.

LOPES, Ademar Rodrigues; FERNANDES, Carla Fátima Vieira; TEIXEIRA, Elisabeth Duarte; SILVA, Leonida Justina Silva da; KERN, Maria Rosana Vieira; BADALOTTI, Neusa de Fátima Pereira; MOTTA, Paulina Aparecida. O Tronco Principal Sul em Vacaria. In: KRAMER, Ana Maria de Lemos; BUSIN, Eda Maria das Graças Martins; LIMA, Laura Helena Teixeira; CAMARGO, Márcia Silva; BOSCHI, Marina Brito; SALVATTI, Vanda Maria; SANTOS, Vera Lúcia Jacobi (Org.). **Raízes de Vacaria I: VII Encontro dos Municípios Originários de Santo Antônio da Patrulha**. 1. ed. Porto Alegre: EST, 1996. p. 285-287.

MÁRQUEZ, Francisca; BUSTAMANTE, Javiera; PINOCHET, Carla. Antropología de las Ruinas. Desestabilización y fragmento. **Cultura-Hombre-Sociedad**. [on-line], v. 29, n. 2, p. 109-124, 2019. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/pdf/cuhso/v29n2/0719-2789-cuhso-2019_cuhso_03_a04.pdf. Acesso em: 16 nov. 2020.

MEIHY, José Carlos B.; SEAWRIGHT, Leandro. **Memórias e narrativas: história oral aplicada**. São Paulo: Contexto, 2020.

MEYER, Maria Aparecida Cardoso. O desenvolvimento de Vacaria. In: KRAMER, Ana Maria de Lemos; BUSIN, Eda Maria das Graças Martins; LIMA, Laura Helena Teixeira; CAMARGO, Márcia Silva; BOSCHI, Marina Brito; SALVATTI, Vanda Maria; SANTOS, Vera Lúcia Jacobi (Org.). **Raízes de Vacaria I: VII Encontro dos Municípios Originários de Santo Antônio da Patrulha**. 1. ed. Porto Alegre: EST, 1996. p. 109-111.

MOLINA, G. S. Desenvolvimento Sustentável na Região de Vacaria. In: II SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 2, 2004, Santa Cruz do Sul. **Anais**, Santa Cruz do Sul: 2004. p. 1-19.

MAUAD, Ana Maria; ALMEIDA, Juniele Rabelo de; SANTHIAGO, Ricardo (Org.). Duas palavras, muitos significados: Alguns comentários sobre a História Pública no Brasil (Org.). **História Pública no Brasil: Sentidos e Itinerários**. São Paulo: Letra e Voz, p. 23–36, 2016.

MORAES, Iran Rosa de. Estudos indicam que chuvas irregulares se prolongarão em 2020-21 mantendo estiagem no Sul do Brasil. **Portal de Notícias da Prefeitura de Lages/SC**. Disponível em: <https://www.lages.sc.gov.br/noticia-descricao/1258/estudos-indicam-que-chuvas-irregulares-se-prolongarao-em-2020-21-mantendo-estiagem-no-sul-do-brasil>. Acesso em: 16 nov. 2020.

NAPOLITANO, Marcos. Cinema: experiência cultural e escolar. In: TOZZI, Devanil; **Caderno de cinema do professor: dois**. São Paulo: FDE, 2009. p. 10-31.

NAPOLITANO, Marcos. **Como usar o cinema na sala de aula**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2013.

NICHOLS, Bill. **Introdução ao documentário**. Campinas: Papyrus, 2005.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 10, p. 7-28, 1993.

NÓVOA, Jorge. Apologia da relação cinema-história. **O olho da História**, v. 1, n. 1, p. 109-122, 1995. Disponível em: <http://files.cinedebateuneb.org/200000216-f13b4f2350/Apologia%20da%20rela%C3%A7%C3%A3o%20cinema-hist%C3%B3ria.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2021.

OLIVEIRA, Bruna. Seca no Rio Grande do Sul leva rios aos menores níveis em 80 anos. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 12 maio 2020. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/geral/2020/05/738427-seca-no-rio-grande-do-sul-leva-rios-aos-menores-niveis-em-80-anos.html. Acesso em: 3 jun. 2020.

OLIVEIRA, Emerson Rogério de. **O Tuiuiú**. Engenharia Militar. Ferrovia do Tronco Principal Sul e o papel fundamental da Engenharia do Exército. n.º 98, 2013. Disponível em: <http://www.acadhistoria.com.br/otuiuti/O%20TUIUTI%2098.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2019.

OLIVEIRA, Emerson Rogério de. **Muito além dos caminhos**. Porto Alegre: Edição do autor, 2012.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, v. 12, n. 40, p. 26-46, 2011. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414/9175>. Acesso em: 17 mar. 2021.

- POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Revista Estudos Históricos**, v. 5, n. 10, p. 200-215, 1992.
- “PONTE da Salvação” Construída Em 60 horas Sobre o Rio Pelotas No P. do Socorro. **Jornal O Pioneiro**. Caxias do Sul/RS, 04 set. 1965, p.01. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=885959&pasta=ano%20196&pesq=Queda%20da%20Ponte%20do%20Rio%20Pelotas>>. Acesso em: 18 mar. 2020
- QUEDA da Ponte do Rio Pelotas. **Jornal Folha da Tarde**. Porto Alegre/RS, 19 ago. 1965, p. 03.
- RIBEIRO, Ricardo Alaggio. **A engenharia militar no Brasil**. 1999. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, p. 4-161, 1999.
- RIZZI, Gionata. **Preface**. En: Conservation of ruins. Editado por John Ashurst. Elsevier, Oxford, 2007.
- ROVAI, Marta. Publicizar sem simplificar: o historiador como mediador ético. In: ALMEIDA, Juniele R. de; MENESES, Sonia (Org.). **História Pública em debate: patrimônio, educação e mediações do passado**. São Paulo: Letra e Voz, 2018. p. 185-195.
- RUTHERFORD, Jonathan. (Org.). **Identity: community, culture, difference**. Londres: Lawrence and Wishart, 1990. Disponível em: <https://epdf.pub/identity-community-culture-difference.html>. Acesso em: 20 mar. 2021.
- SALES, Eric de. História e documentários: Reflexões para o uso em sala de aula. **Revista Polyphonia**, v. 20, n. 2, p. 247-247, 2009.
- SANTHIAGO, Ricardo; MAGALHÃES, Valéria Barbosa de. Rompendo o isolamento: reflexões sobre história oral e entrevistas à distância. **Anos 90: Revista do Programa de Pós-Graduação em História**, v. 27, p. 1-18, 2020.
- SECA no Rio Grande do Sul é a pior em 8 anos, diz governo do estado. **Canal Rural**, 8 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.canalrural.com.br/noticias/agricultura/seca-no-rio-grande-do-sul-e-a-pior-em-8-anos-diz-governo-do-estado/>. Acesso em: 3 jun. 2020.
- SILVA, Adriana Fraga da. **“Meu avô era tropeiro!”: identidade, patrimônio e materialidades na construção da Terra do Tropeirismo – Bom Jesus (RS)**. 2009. 264 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.
- SILVA, Giuslane Francisca da. A memória coletiva. **AEDOS**, Porto Alegre, v. 8, n. 18, p. 247-253, 2016.
- SILVA, Itací de Souza e. **Tropeirismo e criatórios de mulas em Lagoa Vermelha, Nordeste do RS (1914 - 1955)**. 2011. 140 p. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2011. Disponível em: <http://tede.upf.br/jspui/bitstream/tede/113/1/2011ItacideSouzaeSilva.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2021.

SILVA, Tomaz Tadeu da; HALL, Stuart; WOODWARD, Kathryn. **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

SILVEIRA, Éder da Silva. História Oral e memória: pensando um perfil de historiador etnográfico. **MÉTIS: história & cultura**, v. 6, n. 12, p. 35-44, 2007. Disponível em: <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/viewFile/835/592>. Acesso em: 17 mar. 2021.

SILVEIRA, Dieison Prestes da; TOLEDO, Ana Julia Oliveira; OLIVEIRA, Vânia Maria Abreu de. A metodologia da história oral como forma de preservar fatos marcantes no meio social. **Revista Missioneira**, v. 21, n. 2, p. 99-105, 2019. Disponível em: <http://srvapp2s.santoangelo.uri.br/seer/index.php/missioneira/article/view/3272/1922>. Acesso em: 17 mar. 2021.

SILVEIRA, Luciano Rocha. **Engenharia: história, fatos e ícones**. Brasília: Arquivo on-line, 2018. Disponível em: <https://pt.calameo.com/read/00630907016fbfd72e286>. Acesso em: 30 jun. 2021.

SOARES, Fagno da Silva. Por uma história do tempo presente. In: ENCONTRO DE HISTÓRIA ORAL DA UFPI, 2014, Teresina. **Anais**, Teresina: 2014. p. 1-10. Disponível em: https://www.encontro2014.historiaoral.org.br/resources/anais/8/1394631101_ARQUIVO_PO_RUMAHISTORIADOEncontrodehistoriaoralufpi.pdf. Acesso em: 23 ago. 2020.

SOLDATELLI, Dalva Holmer. **Para começo de conversa**. 1. edição. Vacaria: Ed. Imaginativa, Soluções Multimídia, 2002.

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Sorocaba: TCM, 2001.

THOMPSON, Paul. História oral e contemporaneidade. **História oral**, v. 5, p. 9-28, 2002. Disponível em: <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/47>. Acesso em: 20 fev. 2022.

THOMSON, Alistair. História oral: Desafios para o século XXI. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; FERNANDES, Tania Maria; ALBERTI, Verena. **História oral: desafios para o século XXI**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz/Casa de Oswaldo Cruz/CPDOC - Fundação Getúlio Vargas, 2000. p. 46-65. Disponível em: https://www.arca.fiocruz.br/bitstream/icict/2707/1/Ferreira_Fernandes_Alberti.pdf. Acesso em: 15 mai. 2022.

TOTTI, José Zerni Severo. A influência do Batalhão Rodoviário na região dos Campos de Cima da Serra. In: KRAMER, Ana Maria de Lemos; BUSIN, Eda Maria das Graças Martins; LIMA, Laura Helena Teixeira; CAMARGO, Márcia Silva; BOSCHI, Marina Brito; SALVATTI, Vanda Maria; SANTOS, Vera Lúcia Jacobi (Org.). **Raízes de Vacaria I: VII Encontro dos Municípios Originários de Santo Antônio da Patrulha**. 1. ed. Porto Alegre: EST, 1996. p. 282-284.

VACARIA. **Lei Ordinária Nº 365**, de 16 de junho de 1958. Disponível em: https://www.camaravacaria.igamtec.com.br/tec/proposicao_print_pdf.php?item=1061. Acesso em: 9 jul. 2020.

VACARIA, Prefeitura. **Atrativos**. Disponível em: <https://www.vacaria.rs.gov.br/v-vacaria.php?url=atrativos>. Acesso em: 24 jun. 2020.

WOODWARD, Kathryn. Uma introdução teórica e conceitual. In: SILVA, Tomaz Tadeu da; HALL, Stuart; WOODWARD, Kathryn. **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2007. p. 7-72.

YATES, Frances Amelia. **A arte da memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DAS ENTREVISTAS

NOME:

IDADE:

CARGO EXERCIDO NO 3.º BATALHÃO:

TEMPO DE SERVIÇO:

1. Quais são as lembranças do quartel estabelecido em Vacaria?
2. Como era organizado o quartel?
3. Como foi o início de sua trajetória na entidade?
4. Quais funções exerceu?
5. Como era o trabalho realizado pelo senhor(a)?
6. Quais outras funções eram importantes? O que faziam?
7. Era comum realizar viagens?
8. Quanto à rotina de trabalho, o que o senhor lembra?
9. Lembra-se de alguma situação embaraçosa na rotina laboral?
10. Algum momento marcante?
11. Quanto a instrução de quadros e funções voltadas para a área militar, eram realizadas com os funcionários?
12. Quais colegas marcaram sua trajetória?
13. Fazendo referência aos acampamentos? Como eram organizados?
14. Apresenta lembranças da construção da estrada de ferro Tronco Principal Sul?
15. Apresenta lembranças da queda da ponte do Rio Pelotas em 1965? Como foi?
16. Com o tempo o Batalhão foi transferido para Cuiabá – MT. O que levou o senhor(a) a não o acompanhar?

APÊNDICE B - ROTEIRO DE DOCUMENTÁRIO/ 2.^a VERSÃO

DA ESTRADA A FERROVIA: O LEGADO DO TERCEIRO BATALHÃO RODOVIÁRIO EM VACARIA/RS Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=6aMrjoImaCA .	
INÍCIO (Localização da cidade envolvida na pesquisa).	Imagens da atualidade. <ul style="list-style-type: none"> • Cenas de cidade/ Vacaria. • Carro. • Sinaleira. • Pessoas. • Natureza. • Tempo.
MOTIVADOR DO TRABALHO (Capturas gravadas de maneira descontraída no carro, como uma conversa.)	<p>A casa da minha família sempre elucidou lembranças. Cresci em um ambiente cheio de lembranças. Meu pai tinha suas recordações guardadas num armário de madeira verde, que geralmente era aberto quando se encontrava sozinho, a fim de rememorar sua juventude. Este móvel sempre gerou muita curiosidade para mim, pois normalmente estava trancado. Foram inúmeras as tentativas de descobrir o segredo do cadeado. Nesse local eram guardadas ferramentas, moedas antigas, medalhas, retratos, jogos de tabuleiro, objetos com relação ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que fizeram parte da trajetória de meu pai. Eram guardados recortes históricos de uma vivência de muito trabalho, vestígios de momentos felizes ou tristes que habitavam a memória de meu pai. Outros documentos eram arquivados no quarto do casal, numa prateleira alta, que dificultava o acesso das crianças. Essa prateleira também contava com latas de biscoitos que guardavam fontes imagéticas antigas. Essas fotografias eram observadas sempre que possível, contudo, o conteúdo das latas era de difícil entendimento, por se tratarem de retratos pertencentes aos avós e a outros familiares. Alguns sujeitos eram desconhecidos até mesmo para o casal, contudo as fotos sempre foram mantidas nas latas, por representarem algum valor simbólico.</p> <p>Com a perda da figura paterna, surgiu a ideia de se desfazer das memórias, a fim de evitar o sofrimento, de modo que muitos retratos e objetos foram perdidos. Contudo, o que permaneceu era utilizado como fonte de pesquisa para os meus trabalhos de escola. Tratava o material com a maturidade da época. As imagens demonstravam contextos de uma época antiga, modos de vida, costumes dos indivíduos, constituindo um rico acervo.</p> <p>No curso de História, o primeiro estalo surgiu. A investigação histórica habitava a mesma casa que eu, e eu não havia percebido isso. Dentre as recordações mantidas, ficaram algumas, referentes ao 3.º Batalhão Rodoviário, gerando a inquietude e a busca por maiores informações a respeito deste período da cidade de Vacaria-RS. Dessa forma, a aproximação com essa temática foi inevitável e primordial para a escolha do procedimento utilizado nesta pesquisa que trata de um recorte histórico que esteve</p>

	<p>inserido no aspecto familiar. Diante disso, é inquestionável a minha aproximação com o objeto de estudo, pois a curiosidade desencadeou o interesse pela temática, que certamente contribuirá com conhecimento sobre o município e, conseqüentemente, com informações sobre seu desenvolvimento. Foram dois anos de busca, pesquisa e desejo de descobrir mais sobre esse Batalhão. A cada vestígio encontrado a emoção tomava conta. A nostalgia dos entrevistados se tornou inevitável. É sobre essa História que a pesquisa se ocupa, ou seja, procura dar visibilidade a presença do 3.º BRv através de uma documentação esparsa nas mãos das famílias herdeiras desse processo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Família • Nostalgia. • História.
--	--

TELA PRETA - Título: **DA ESTRADA A FERROVIA**: O legado do 3.º Batalhão Rodoviário em Vacaria/RS

INÍCIO DA NARRAÇÃO

Em meados do século XX o Brasil passou por um processo de integração via construção de ferrovias e rodovias. No sul do país essa política de transporte fez com que a região dos Campos de Cima de Serra recebesse investimentos que se materializaram nas atividades do Terceiro Batalhão Rodoviário - 3.º BRv, instituição ligada ao Exército Brasileiro. Esses empreendimentos modificaram substancialmente as convivências sociais e econômicas de Vacaria, município que acolheu o Batalhão responsável por construções que ligaram os estados sulinos.

O Terceiro Batalhão Rodoviário de Engenharia e Construção foi criado em 26 de dezembro de 1917, em São Gabriel, Rio Grande do Sul, ocupando provisoriamente a Praça Forte Duque de Caxias. Em Vacaria, o 3.º Batalhão de Sapadores chegou no ano de 1934.

Vacaria, era uma cidade onde “prevaleciam casas de madeira e não havia prédios com mais de dois pavimentos. Dona Dalva conta que a cidade era pequena, os moradores eram poucos, pois a maioria morava no sítio. Vinham à cidade para assistir à missa, visitar os filhos que estavam internos e em épocas de festas religiosas. Todos se conheciam, se visitavam e, na maioria, eram compadres”. Diniz lembra que a “Praça Daltro Filho era o centro da vida cidadina, metade da praça era jardim e a outra metade era onde a escola soltava as turmas no recreio. Além do recreio, parte da praça era destinada para “demonstrações dos colégios e Tiro de Guerra”. Local de namoro ou do lembrado “footing”. Passear na praça era passatempo dos moradores.

Tal Batalhão veio com a missão de construção do trecho Vacaria - Passo do Socorro, antiga BR-2, hoje chamada de BR-116. O Passo do Socorro fica nas proximidades do Vale do Rio Pelotas e para a realização dessa tarefa os “Sapadores” entravam em ação. Sapadores eram os trabalhadores dos Batalhões de Engenharia e Construção que realizavam trabalhos braçais, construía estradas, pontes, viadutos, túneis, feitos de maneira manual. A abertura de estradas e o melhoramento delas “era feito no braço que conduzia a foíce, machado, facão de mato, marreta, pá, alavanca, picareta, nos acessos aos locais das obras, nas valas para o escoamento, no leito da estrada. A limpeza das pedras resultantes das explosões, também era feita manualmente. As pedras eram retiradas do canteiro de obras no dorso das carretas, exigindo muito esforço dos trabalhadores. Naquele tempo não existiam máquinas como atualmente. (FOTOS DOS SAPADORES)

O trabalho com construções era difícilimo para a época, que nos primórdios do Batalhão, ainda não apresentava a tecnologia e o maquinário da atualidade, porém caracterizavam-se pela desenvoltura em curto espaço de tempo. A construção das rodovias era custosa, pois a região dos Campos de Cima da Serra apresenta clima de frio intenso e grande quantidade de montes, o que dificultavam o trabalho de construção dos trechos. Havia a necessidade de os trabalhadores exercerem suas funções em dias de neblina, em meio a regiões rochosas e perigosas, condições que ofereciam riscos para os funcionários envolvidos. Outro fator característico na região é a presença de umidade e do vento gélido, que atrapalhava o rendimento do trabalho feito pelos sapadores. As dificuldades enfrentadas nunca foram empecilho para a execução das obras, como é o caso do trecho da BR-116, Vacaria - Passo do Socorro.

As obras de construção desta rodovia começaram na região em 1934. Naquele momento ele era chamado de 3.º Batalhão de Sapadores e ficou instalado às margens da BR-116, antigo Aeroporto, onde ainda existem poços em pedra moura da época, que contrastam com as construções do presente. Concluída a estrada que liga Passo do Socorro a Vacaria, atualmente trecho da BR-116, em 1938, o Batalhão “construiu a rodovia

Vacaria, Lagoa Vermelha – Passo Fundo”, sediando-se em Lagoa Vermelha, obra concluída na década de 50. Nesse momento o Batalhão deixou Vacaria e transformou-se em Comissão de Estradas de Rodagem 7, responsável pela conclusão das obras, trabalhando com menos funcionários e realizando a fiscalização das obras entregues à iniciativa privada.

Mas o quartel que permanece na memória das pessoas tem seu retorno e instalação na década de 50. Na época, o município precisou designar algumas terras para a organização de todo o aparelhamento militar. As terras doadas ao Batalhão se localizavam nos Subúrbios, atual local do quartel da Brigada Militar da cidade. Além disso, o complexo organizado era uma cidade em miniatura. Possuía cantina, cinema, escola, casa das máquinas leves e pesadas, rancho, campo de futebol e contava com uma Vila Militar. Mais distante dali existia até uma olaria.

DESCRIÇÃO DO QUARTEL PELOS OLHOS
DOS ENVOLVIDOS

- Carvalho (Organização do quartel);
- Herivelto (Organização do quartel)
(Primeiros minutos, CO; Cantina; Cinema);
- Trajano (Organização do Quartel; Cantina; Escola);
- Relatos de Evanilda (Hospital e Igreja);
- Iradi.(Escola);
- Ivo Molon e Eurides Souza (Olaria);
- Sadi (Lembranças do bairro do quartel).

CONTINUAÇÃO DA NARRAÇÃO...

Nesse momento as atividades destinadas ao Batalhão consistiam na construção da estrada de ferro Tronco Principal Sul, que corta o município. Em decorrência disso, houve a necessidade de famílias serem retiradas das proximidades da construção (famílias da Vila Porcínio, Carazinho e Vila Maracanã) e direcionadas para outro bairro, a Vila Municipal. Os bairros Vitória, Franciosi, Imperial começaram a ser povoados por funcionários do Batalhão. O Bairro Santa Cruz surgiu após o quartel e muitos foram trabalhar no Batalhão. O Bairro Fátima foi impactado pelas obras da BR-116 e madeireiras que estavam nas proximidades da rodovia. (IMAGENS DA BR -116)

Para a execução das obras além da sede, o Batalhão tinha Companhias em lugares estratégicos da região, onde era organizada uma vila, com casas de funcionários, rancho e até serviços de enfermaria, toda a estrutura necessária para o desenvolvimento do trabalho nas proximidades.

RELATO: Aí era o seguinte, porque a gente morava em casas mesmo, né. Por exemplo, lá na Terceira Companhia que era ali pertinho. Lá tinha os alojamentos. Uma Companhia mesmo! Tinha os alojamentos dos militares e tinha alojamento dos civis. Cada um tinha sua cama, tinha a cozinha. Por exemplo, quem trabalhava mais longe da Companhia, eles levavam as marmitas, a comida, o almoço, a janta... Vinha janta ali. Na 3.ª, na 2.ª Companhia, na 1.ª Companhia. Isso, eu estou falando na estrada de ferro! (CAMPOS, 2021)

RELATO DE JOÃO CAMPOS - Minutos (09:05 - 10:30)

CONTINUAÇÃO DA NARRAÇÃO...

A primeira companhia era localizada no Rio Turvo, próximo a Bento Gonçalves, a segunda Companhia ficava nas proximidades do Rio Telha e a terceira Companhia no Rio Santana, próximo ao Pelotas. O abastecimento delas era feito pela sede em Vacaria.

<p>SUGESTÃO ORG. DO ABASTECIMENTO DAS COMPANHIAS</p>	<p>Eu trabalhava no Batalhão também. A minha participação também foi bastante interessante, para mim principalmente. Eu trabalhei no Batalhão de 1968 até 1972. Inicialmente eu trabalhei no armazém ...que era mantimentos, roupas, tinha o açougue também, tinha a padaria. Então a gente trabalhava ali, eram vários funcionários comandando. Quem comandava o SAE (Serviço de Armazéns do Exército) era um tenente. Vamos dizer que ele fosse um gerente, a função de hoje. O Subgerente era um sargento. Então, na verdade, lá em Vacaria e depois em Carazinho o comandante que comandava o Armazém era o Tenente Portela e o que substitua ele era o Sargento Oliveira. (CUNHA, 2020)</p>
<p>Agora me pergunte quem carregava os caminhões? Os funcionários do armazém, inclusive eu. Então, eu tive uma experiência de “paleta”, saco nas costas (demonstrando). Sabe o que é “paleta”, né? “Paleta” é colocar na paleta um saco de 50 quilogramas, para carregar no caminhão. Isso aí, às vezes acontecia para todos os lugares, os caminhões vinham um, nós carregávamos o caminhão e dali a pouco vinha outro. Passava dois/ três dias carregando caminhão. E olha...hoje o pessoal se queixa: “Ahh! Não posso fazer força, trabalhar!”. Eu tinha 17 anos e fazia esse tipo de trabalho. Não tinha problema nenhum! Estou aqui, são e salvo! Não me fez problema nenhum. Essa era uma das funções! Não tinha de dizer: NÃO. “Vamos ter que fazer, vamos ter que fazer”. Tinha que abastecer as companhias. (CUNHA, 2021)</p>	
<p>CONTINUAÇÃO DA NARRAÇÃO...</p> <p>Mas o Batalhão não trabalhava somente com construções, ele compreendia também “o serviço militar, que segundo Oliveira (2013, p. 05) relacionava-se aos Serviços Internos, a Instrução de Quadros, a Formação de Reservas, o Preparo e a Mobilização, a Segurança Interna e Externa, entre outras atividades. Eram muitas frentes de trabalho e em decorrência da presença do Batalhão, “a cidade dobra de tamanho e de interesses”. Para as pessoas de Vacaria o Batalhão era uma oportunidade de trabalho e até estudo.</p>	
<p>SUGESTÕES</p>	<p>Trecho de Herivelto: “Na década de 50, dos anos 60 e até no início dos anos 70, em Vacaria não existia emprego. E aí a salvação para muitas pessoas era encontrar uma possibilidade de trabalhar no Batalhão. Então, quando conseguiam um emprego no Batalhão, vibravam”. Diante disso, na época, o Batalhão passa a ser visto como possibilidade de trabalho e de crescimento para a população carente de emprego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ivo: Perdi um ano, mas ganhei estudo... (09:39 - 10:14) • Antônio também fala sobre o assunto.

CONTINUAÇÃO DA NARRAÇÃO...

Com o retorno do Batalhão de Lagoa Vermelha a Vacaria a missão estabelecida, desta vez, consistia na construção de trechos para a ferrovia. Aí surge a questão: Mas o Batalhão não era rodoviário? Ele também trabalhou junto ao Batalhão Ferroviário na execução de obras. Contudo, devido ao seu maquinário na época e especialidade, ele realizava a parte de construção da infraestrutura, ou seja, preparava o leito da estrada para o recebimento dos trilhos e dormentes, colocados posteriormente pelo 1.º Batalhão Ferroviário de Bento Gonçalves. O trabalho era conjunto, um completava o outro.

A estrada Tronco Principal Sul (TPS) ou Tronco Sul (TS) era indicada no Plano Nacional de Viação. Segundo Ribeiro (1999, p. 71), a partir da década de 30, o Exército se empenhou na construção de uma estrada que ligasse a região Sul até a capital da República. A primeira ferrovia “previa a ligação do Rio de Janeiro com o Rio Grande do Sul, porém, com a transferência da Capital Federal, o ponto extremo de ligação passou a ser Brasília”. A região Sul representava um grande desafio para a obra, devido à grande quantidade de serras, que tornavam a execução do trabalho difícil.

Os Memorialistas contam que a estrada iria “assegurar uma ligação mais rápida e menos onerosa entre as zonas de produção de gêneros de primeira necessidade do sul com grandes núcleos populacionais consumidores do centro do país”, movimentando o país economicamente. Ao 3.º BRv. cabia a construção da infraestrutura entre o Rio Pelotas e o Rio da Prata, com 130 quilômetros de extensão. A partir disso, inúmeros canteiros de obras são distribuídos de Mafra/SC a Roca Sales/RS, apresentando grandes paradas, devido a construção de pontes, viadutos e túneis.

DEPOIMENTOS DE TRABALHO
(SUGESTÕES)

MESCLAR

Valdemar Campos (Trabalhador da terraplanagem).
Eu era da Companhia de Equipamento e Engenharia na época, que era só máquina, maquinário e tinha as companhias (1.ª, 2.ª e 3.ª Companhia), que era mais serviço de ponte, bueiro, ferrovia, essas coisas. Nós éramos da terraplanagem e para assentar os trilhos, aí em Vacaria, na estrada de ferro. Como a gente era do equipamento, precisava ir tocar uma obra lá na 2.ª companhia, que ficava no Rio Telha. Quem vai para o lado de Caxias, numa tal de Porteirinha, entrava ali e ia lá no Rio Telha, onde era a 2.ª Companhia. Depois tinha o túnel 14, que era comando da 2.ª Companhia. A gente trabalhou nesse túnel, arrancando material, detonava, a gente entrava com as máquinas para tirar para fora. No Rio Turvo, tinha a 1.ª Companhia, ou seja, vindo de lá para cá, perto de Bento Gonçalves, antes de Bento, no Rio Turvo, era a 1.ª Companhia. Essa aí eu também trabalhei lá. Depois tinha a 2.ª que era essa do Rio Telha e a 3.ª era na Ponte do Pelotas. Entre o Pelotas, hoje o Passo do Socorro. Tinha a Companhia lá perto do Rio Pelotas. Eu também trabalhei nesse trecho lá e trabalhei na sede mesmo, na construção, na terraplanagem, onde assentamos os trilhos, quem assentava era o 1.º Batalhão Ferroviário, não era o 3.º, era o 1.º. Nós só fazíamos a base e eles assentavam. Aí o 3.º Batalhão construiu a estação ferroviária, ali [próximo] onde a gente falava “Bolo Frito”. Eu morava ali. Bem ali! Hoje, é perto da onde é a rodoviária. Morei ali muito tempo na avenida principal. (CAMPOS, 2021)

João Lima (Trabalhador da terraplanagem).
Eu fazia serviço de pedreiro, armadura de ferro, armação de ferro. Eu até quero te mostrar umas fotos do nosso serviço no batalhão. Aqui ó [sinalizando com o dedo] (FOTO DE JOÃO), aqui, por exemplo, é o lastro da ponte, então nós fazíamos armação de ferro, toda a ferragem, e depois amarrava tudo os ferrinhos um no outro pra depois concretar, então daí passava o concreto. Aqui é tudo gente conhecida lá do batalhão, eu estou aqui ó [sinalizando

novamente com o dedo], estou mais para trás um pouco. (LIMA, 2020)

Bom, nós tanto trabalhávamos em serviço no braço, assim, braçal, como com máquina também. Esse serviço como eu te mostrei aqui, de concretagem, isso aí nós fazíamos tudo com a mão. Mas depois tinha máquina que fazia concreto lá e vinha trazendo e ia despejando para encher as caixas da ponte. (LIMA, 2020)

É porque eu acho que nós, que o nosso serviço, tinha mais serviço manual do que eles. Eles trabalhavam mais com máquina, que era pra carregar aqueles trilhos compridos. Depois já vinha a parte do trem, essas coisas. E nós era serviço mais braçal, servicinho mais corriqueiro. Desde a fundação desses pilares, tudo era com pá e picareta, depois vinha negócio de torquês, alicate... Essas coisas que a gente usava muito. [Mostrando a fotografia] Que nem aqui ó, essas partes aqui, era tudo com torquês que nós trabalhávamos. Os caras tão tudo “abaixadinho” ali fazendo. Então, os ferros a gente dobrava lá num galpão, lá que tinha as mesas grandes, a gente batia, endireitava, fazia gancho, e daí carregava lá para o trecho da obra. E daí lá a gente montava, armava aquelas vigas feitas, e amarrava com os arames queimados. Mas tudo com torquês. Era um serviço mais “corriqueirozinho”, mais manual. E o Batalhão Ferroviário já era maior, já vinha na fase de acabamento. (LIMA, 2020)

Eurides (ENFERMEIRO)

Eu era enfermeiro. Eu fiz o curso aqui em Vacaria para aprender a fazer injeção. Primeiro eu baixei hospital, me deu uma sinusite na cabeça assim e eu fui para o hospital. Quando eu sai do hospital as minhas mochilas já estavam prontas para ir para o Turvo. Nem tinham falado que eu ia! [Risos] As minhas mochilas estavam prontas. Aí foi só embarcar em cima de um caminhão velho, levar as coisas e se mandar lá para baixo [Ir para a Companhia]. [...]

Evanilda (Lembranças do trabalho de Castilhos).

Antônio Carvalho

Cada equipe, o chefe da equipe era um Sargento, um Oficial, um Tenente, às vezes até um cabo, mas a maioria dos Trecheiros, os chefes de campos eram Sargentos. E a gente tinha toda a responsabilidade, além de “tocar os serviços”, vamos dizer assim, cumprir as normas técnicas para construção da rodovia, no meu caso rodovia. O pessoal que estava na Ferrovia, na Ferrovia, nós tínhamos a parte administrativa, então o chefe de equipe administrava tudo. Ele era tudo! Era o gestor de tudo, da logística de tudo. (CARVALHO, 2021)

Quando eu fui parar ali, o regime nosso era cada... Um fim de semana, o pessoal ficava no acampamento e, no outro fim de semana, a pessoa ia na casa. Fim de semana era sábado e domingo. Eu tinha um pessoal de Vacaria no começo e o pessoal de Passo Fundo. Então, a cada 15 dias, esse pessoal ia para Vacaria ou ia para Passo Fundo, que era onde tinha sido contratado esse pessoal. Então, durante a semana toda o convívio nosso era ali. Era como se fosse uma família. (CARVALHO, 2021)

- Trabalho de Sadi/ Pai de Sadi.

	<ul style="list-style-type: none"> • Trabalho do Pai do Herivelto. • Trabalho do João Campos. • Trabalho do Ivo.
<p>CONTINUAÇÃO DA NARRAÇÃO...</p> <p>Um dos canteiros de obras atribuídos ao 3.º BRv. localiza-se atualmente na Vila São Paulo, interior de Ipê. Trata-se da região do Rio Saltinho, que apresenta em sua composição uma ponte ferroviária acompanhada de túneis. A ponte sobre o Rio Saltinho é também conhecida popularmente como Ponte do Lambari. Lambari era o apelido de um morador das proximidades. Em oportunidade, no dia 27 de julho de 2020, foi realizada a visita da localidade. A área é extremamente montanhosa, destacando na paisagem a enorme construção. Numa das cabeceiras da ponte está o túnel 11 da Ferrovia TPS. Sobre o Rio Saltinho também existem as ruínas de uma ponte rodoviária.</p> <p>A presença do Batalhão Rodoviário alavancou a economia da cidade. Esse fato ocorreu por causa da grande quantidade de pessoas oriundas de diversas cidades que movimentavam o município. O 3.º Batalhão Rodoviário “marcou a história do município pela sua contribuição na economia e pelas obras feitas em toda a região”. Acrescenta que com a chegada do Batalhão, “houve uma injeção de dinheiro na localidade”. O surgimento da BR-116 fez com que existisse o desenvolvimento de estabelecimentos comerciais em seus arredores, “puxando a cidade para o sul”. As madeiras produziam a todo o vapor, levando em grande número a importação pelo país. O gado era transportado de maneira mais rápida, por viajarem em caminhões boiadeiros. Esse meio de transporte permitia a manutenção do peso dos animais, que não eram sujeitos a longas viagens, como ocorria no tropeirismo. Abriam-se mais lojas na cidade. Novos hotéis eram estabelecidos. Existiam três cinemas. Havia muito dinheiro em circulação.</p> <p>No ano de 1968 o Batalhão deixou os campos Vacarienses, sendo transferido para o município de Carazinho, Rio Grande do Sul, concluindo posteriormente a obra BR-285, através da Comissão de Estradas de Rodagem 4 (CER-4) deixando um grande acervo de obras na área ferroviária “22 pontes e viadutos, 27 túneis e cinco estações ferroviárias”, sem enfatizar as obras de menor porte. Na área rodoviária deixou a cidade ligada a BR-116 e BR-285 que permitiram o desenvolvimento do município.</p>	
<p>Finalização do vídeo com imagens capturadas pelo estúdio.</p>	

APÊNDICE C –ACERVO DE HISTÓRIA ORAL

Antônio Carlos de Carvalho (76 anos)

Data da entrevista: 09/11/2020.

Duração: 01h e 14 min.

Ferramenta: Google Meet.

Então os sargentos eram chefe de equipe. Cada equipe, o chefe da equipe era um Sargento, um Oficial, um Tenente, às vezes até um cabo, mas a maioria dos Trecheiros, os chefes de campos eram Sargentos. E a gente tinha toda a responsabilidade, além de “tocar os serviços”, vamos dizer assim, cumprir as normas técnicas para construção da rodovia, no meu caso rodovia.

Função exercida: Terceiro Sargento/ Trecheiros do Batalhão.

Cidade: Cuiabá – Mato Grosso.



1970 – Acervo de Antônio Carvalho.

Evanilda Brochetto de Castilhos (84 anos)

Data da entrevista: 08/11/2020.

Duração: 40 min e 45 seg.

Entrevista presencial.

No começo eu fui ajudante de cozinha, depois foi como enfermeira, porque as irmãs me queriam muito bem, aí elas me deram a chance de trabalhar como enfermeira. Aí os médicos gostavam muito de mim, me ajudaram, me ensinaram a trabalhar... Eles me explicavam tudo como devia ser feito pra não pegar infecção no doente. Tinha o doutor Xavier que era um baita de um médico, ele me ensinava tudo: quando uma mulher tinha nenê, como fazia pra botar as roupas esterilizadas... Então o que eu aprendi foi lá.

Função exercida: Enfermeira no Hospital do Batalhão.

Cidade: Vacaria – Rio Grande do Sul.



1965 – Acervo de Evanilda Castilhos.

Eurides Alves de Souza (Em memória)

Data da entrevista: 25/09/2021.

Duração: 1h.

Entrevista presencial.

Eu era enfermeiro. Eu fiz o curso aqui em Vacaria para aprender a fazer injeção. Primeiro eu baixei hospital, me deu uma sinusite na cabeça assim e eu fui para o hospital. Quando eu sai do hospital as minhas mochilas já estavam prontas para ir para o Turvo. Nem tinham falado que eu ia! [Risos] As minhas mochilas estavam prontas. Aí foi só embarcar em cima de um caminhão velho, levar as coisas e se mandar lá para baixo [Ir para a Companhia].

Função exercida: Enfermeiro da Companhia do Turvo.

Cidade: Vacaria – Rio Grande do Sul.



Década de 1960 – Acervo da família.

Herivelto dos Santos Cunha (70 anos)

Data da entrevista: 06/01/2021.

Duração: 56 min e 42 seg.

Ferramenta: Google Meet.

Eu estou falando do Batalhão, da interação dele com a comunidade Vacariense, era sensacional. Para você ter uma ideia aquele Hospital do Batalhão, onde hoje funciona a Faculdade, ele não atendia só pessoal do Batalhão. Nos acidentes graves, aconteceram vários, levava direto para lá as pessoas. Dividiam lá no Hospital Nossa Senhora da Oliveira, dividiam com o Batalhão e o Batalhão abria as portas para todo mundo.

Função exercida: 1.º Funcionário do Armazém do Exército/ 2.º Funcionário na área Administrativa.

Cidade: Taquara – Rio Grande do Sul.

Iradi de Fátima da Silva Ferreira (66 anos)

Data da entrevista: 21/07/2021.

Duração: 24 min e 09 seg.

Entrevista presencial.

Eu me lembro que a gente gostava muito de fazer continência para os soldados que ficavam ali na entrada do quartel. Coisa mais boa do mundo era fazer continência, abanar para eles. E eles faziam assim [continência], ficavam bem sérios. Mas a gente adorava era fazer continência para os soldados. Mas era muito bonito. Bonito de ver as casas que tinham lá dentro também. Que tinham as casas dos militares, né? Os filhos dos militares, que eram nossos colegas. Tudo era assim, sabe. Muito, muito bonito sabe.

Função exercida: Estudante da escola do Batalhão.

Cidade: Vacaria – Rio Grande do Sul.

Ivo José Molon (82 anos)

Data da entrevista: 26/06/2021.

Duração: 1h 18 min.

Ferramenta: Google Meet.

Foi bom! Eu perdi de um lado, mas ganhei estudo lá. Não é tempo perdido. Morreu meu pai tinha 11 anos e eu fui na escola só dois anos, depois sempre tive que trabalhar para sustentar minha família. Depois eu fui para o quartel e aprendi a ler, escrever e contabilidade assim...Tudo no quartel, por que senão eu estaria analfabeto ainda. Deu para aprender um pouco.

Função exercida: Olaria

Cidade: Otávio Rocha – Rio Grande do Sul.



1958 - Acervo de Ivo Molon.

João Maria de Lima (91 anos)

Data da entrevista: 22/08/2020.

Duração: 48 min e 18 seg.

Entrevista presencial.

A terraplanagem o batalhão fazia, nós fincávamos até poste do lado pra vir a iluminação mais tarde quando viesse o trem. Até poste a gente fincava: fazia terraplanagem, fazia bueiro, fazia tudo. Deixava pronto porque depois o batalhão ferroviário vinha só com o lastro de brita. Brita e daí os dormentos já, e os ferros. Vinha colocando as linhas.

Função exercida: Serviço de pedreiro/ Terraplanagem.

Cidade: Vacaria – Rio Grande do Sul.



Acervo de João Lima.

João Maria Campos Padilha (84 anos)

Data da entrevista: 19/06/2021.

Duração: 1h 10min.

Entrevista presencial.

O aspirante Amaro tinha a máquina e eu pegava as balizas e ele marcava um rumo: Tu vai lá naquele lugar. Só fique onde eu te enxergue. Você coloca a baliza lá e daqui eu vejo se está certo ou não. Você vai colocando para um lado e colocando para o outro até acertar. Então quando eu fincava a baliza assim, ele olhava no aparelho e só fazia com a mão [sinal com a mão para parar]. Nós fizemos tudo daqui da segunda companhia até lá em Santa Catarina. Foi nós que fizemos. A estrada de ferro. [...] A gente fazia aqui e depois vinha uma turma com os picão emparelhando, aí a gente fincava os pilar do trilho e aí colocava uma corda, um barbante e colocava [pensando] para colocar no nível bem direitinho. Então a gente colocava o nível naquela corda e olhava e estava certinho. [...] As picada que eram brava! A gente se metia em cada mato véio, cada enrascada, que nossa! E tinha que roçar até onde desse a estrada, o final da estrada.

Função: Trabalhador do trecho.

Cidade: Vacaria – Rio Grande do Sul.



Acervo de João Padilha Campos.

Sadi Alencar dos Santos Pires (71 anos)

Data da entrevista: 05/02/2022

Duração: 1h 32 min.

Entrevista presencial.

Quando começou ali eu tinha seis anos, quando morreu o Getúlio Vargas. A minha avó tinha a casa dela que passou dentro da chácara do meu bisavô, que eles indenizaram. Então tem uma pedrinha ali que era feita de cimento, tipo um banquinho. Eu sentava ali e ficava, que era o marco da quilometragem e eu dizia que aquela cadeirinha era minha. Então o meu vô ia junto comigo ali... 55 ou 56 [pensando no ano] Eu não me lembro. E aí nós só tinha os corte, como eu estou te dizendo e o aterro. Eles tiravam, cortavam e depois faziam para passar no meio e aterravam.

Função: Filho de funcionário do Batalhão. Funcionário da oficina, posteriormente foi funcionário na parte administrativa.

Trajano Wilson Machado Borges (70 anos)

Data da entrevista: 04/01/2021.

Duração: 56 min e 05 seg.

Ferramenta: Ligação telefônica.

Em fevereiro de 52, eu nasci na vila do batalhão já formado. Na Vila dos civis. Porque lá era assim: tudo muito bem organizado, era, pode-se dizer, uma pequena cidade anexa à Vacaria, com uma infraestrutura até melhor que a própria cidade de Vacaria. E as Vilas eram separadas: havia a vila dos civis, a vila dos sargentos, a vila dos suboficiais e oficiais. A vila militar era completa, mas havia segmentos onde se distribuía os grupos estruturados e organizados em casas enfileiradas.

Função exercida: Filho de funcionário do Batalhão.

Cidade: Porto Alegre – Rio Grande do Sul.

Valdemar Alves Rodrigues de Campos (77 anos)

Data da entrevista: 11/01/2021

Duração: 1h.

Ferramenta: Google Meet.

A sede do Batalhão. Eu conheci desde os 9 anos de idade, eu já frequentava esse Batalhão, porque eu tinha um tio que era sargento do Batalhão. Até faleceu como oficial e eu sempre vivia lá com ele, dentro do Batalhão. [...] No começo em Vacaria eu trabalhava como operador de máquina. Depois, aqui, quando eu vim embora para cá, eu passei a ser encarregado. Aí eu era chefe! Construimos a BR-163 aqui e eu que era um dos mestres de obra.

Função exercida: Operador de Máquinas.

Cidade: Cuiabá – Mato Grosso.

ANEXOS

ANEXO A – LEI ORDINÁRIA N.º 365, DE 16 DE JUNHO DE 1958



Lei Ordinária N° 365, de 16 de junho de 1958

"AUTORIZA FAZER DOAÇÃO À UNIÃO FEDERAL DE UM LOTE DE TERRENO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O BEL. SINVAL GUAZZELLI, vice-prefeito em exercício de Vacaria, Estado do Rio Grande do Sul. Faço saber, que a Câmara Municipal, aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - É o Município de Vacaria autorizado a doar à União Federal, um lote de terras, com a área de 37.006,30 m², sito nos subúrbios desta cidade, confrontando pela frente com a Avenida do 3º Batalhão Rodoviário e pelos demais lados com terrenos da Prefeitura.

Art. 2º - Destina-se o imóvel em referência à construção de um Hospital, que será mantido pelo 3º Batalhão Rodoviário.

Art. 3º - No caso de a unidade militar, referida no artigo anterior ser transferida desta cidade, o imóvel objeto da doação reverterá ao patrimônio do Município, com todas as suas acessões e benfeitoria, independentemente de indenização ou qualquer outra formalidade.

Parágrafo Único- Neste caso, a entidade hospitalar passará a ser mantida pela municipalidade.

Art. 4º - É o Prefeito Municipal autorizado a emitir desde já, o 3º Batalhão Rodoviário na posse do terreno, bem como a escriturá-lo, por si ou por procurador, a União Federal, quando esta o desejar.

Art. 5º - A presente Lei entrará em vigor na data de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Vacaria, 16 de junho de 1958.

Sinval Guazzelli
Vice-prefeito em exercício.



Rua Júlio de Castilhos, 1.302, Centro
95200-040, Vacaria - RS

(54) 3232-1003 | (54) 3232-4444
oamara@oamaravacaria.rs.gov.br
www.oamaravacaria.rs.gov.br

ANEXO B – LEI ORDINÁRIA N.º 0090, DE 07 DE NOVEMBRO DE 1950



Lei Ordinária Nº 0090, de 07 de novembro de 1950

"DISPÕE SOBRE A DOAÇÃO DE UM TERRENO
PERTENCENTE AO PATRIMÔNIO DO MUNICÍPIO
AO MINISTÉRIO DA GUERRA."

LUIZ JACINTO TEIXEIRA SCHÜLER, Prefeito Municipal de Vacaria, Estado do Rio Grande do Sul.
Faço saber, que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono e promulgo a Lei seguinte:

Art. 1º - É o Município autorizado a fazer doação, por escritura pública, ao Ministério da Guerra, de um terreno pertencente ao seu Patrimônio, com área de 305.011,00 metros quadrados, situado nesta cidade, no lugar denominado "Invernada da Prefeitura", confrontando com da Prefeitura, conforme planta anexa que faz parte integrante desta Lei.

Art. 2º - O imóvel a que se refere o artigo anterior é destinado à construção das instalações do 3º Batalhão Rodoviário.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Vacaria, em, 7 de novembro de 1950.

LUIZ J. T. SCHÜLER

Prefeito Municipal

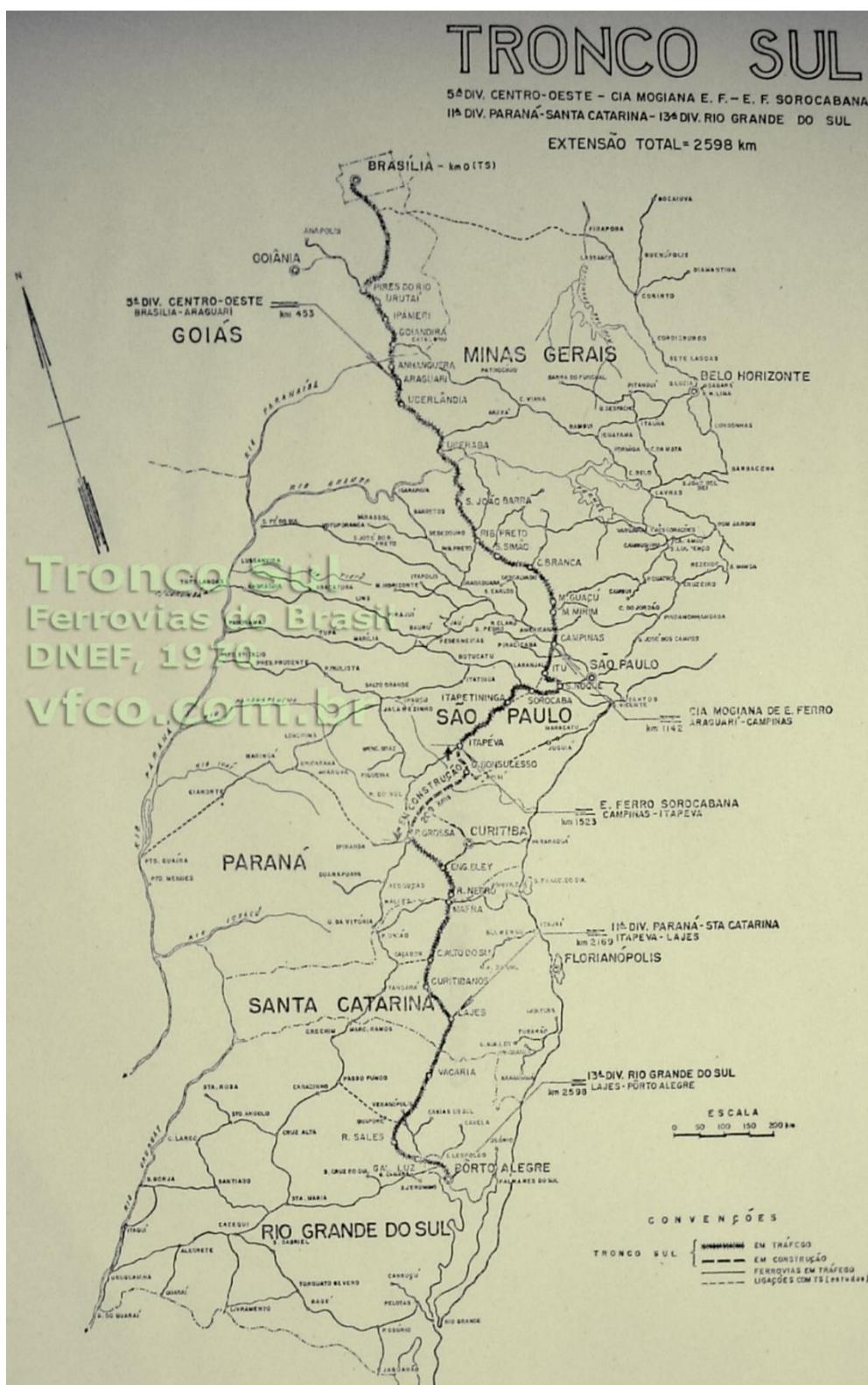
O anexo encontra-se disponível, ainda, no Paço Municipal



Rua Júlio de Castilhos, 1.302, Centro
95200-040, Vacaria - RS

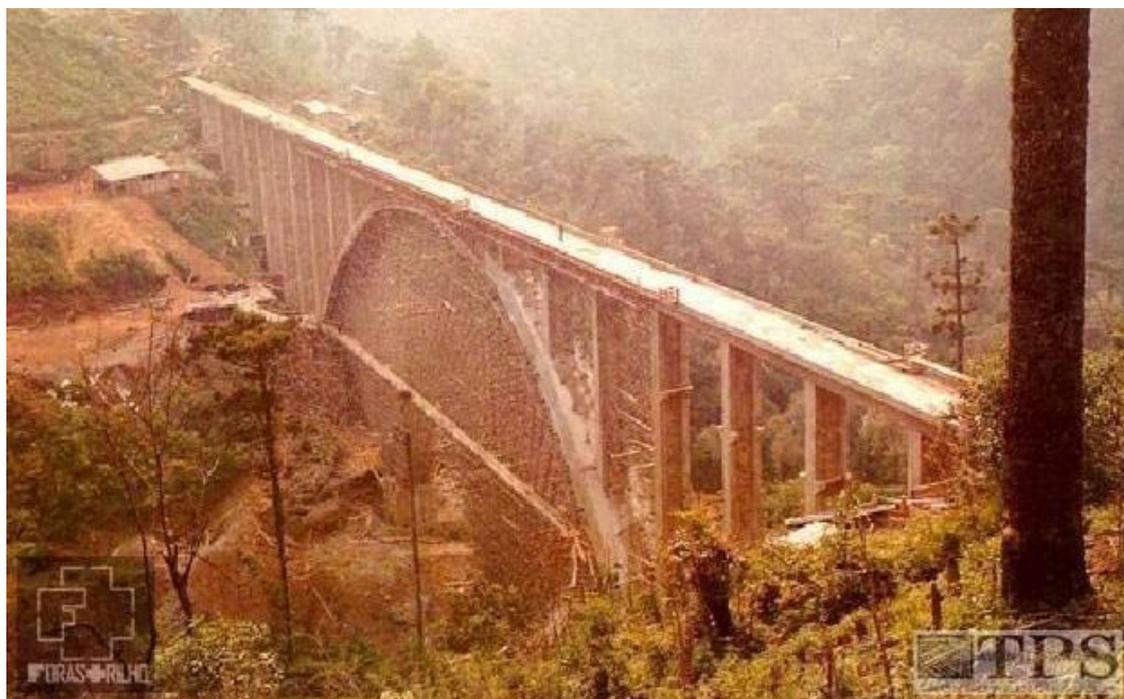
(54) 3232-1003 | (54) 3232-4444
oamara@oamaravacaria.rs.gov.br
www.oamaravacaria.rs.gov.br

ANEXO C – MAPA DE CONSTRUÇÃO DA TRONCO PRINCIPAL SUL/RS –DF



Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970TroncoSul.shtml>. Acesso em: 28 dez. 2021.

ANEXO D – VIADUTO 17 DO TPS, RIO PELOTAS, AINDA EM CONSTRUÇÃO, 1965
(ESCORAMENTO).



Fonte: Forastrilho - Caminhadas e Pesquisas Ferroviárias. Acesso em: 5 jan. 2022.

ANEXO E – INSPEÇÃO DAS OBRAS DA PONTE DO RIO SALTINHO – 1940.



Disponível em:

<https://www.facebook.com/563672813787779/photos/a.563822287106165/841543716000686/?type=3&theater>.
Acesso em: 5 jan. 2022.

ANEXO F – VIADUTO DO PERDIGUEIRO EM CONSTRUÇÃO, BR-116 – DÉCADA DE 1960 A 1970



Fonte: Acervo de João Lima.

ANEXO G – CARTÃO POSTAL VIADUTO DO PERDIGUEIRO FINALIZADO



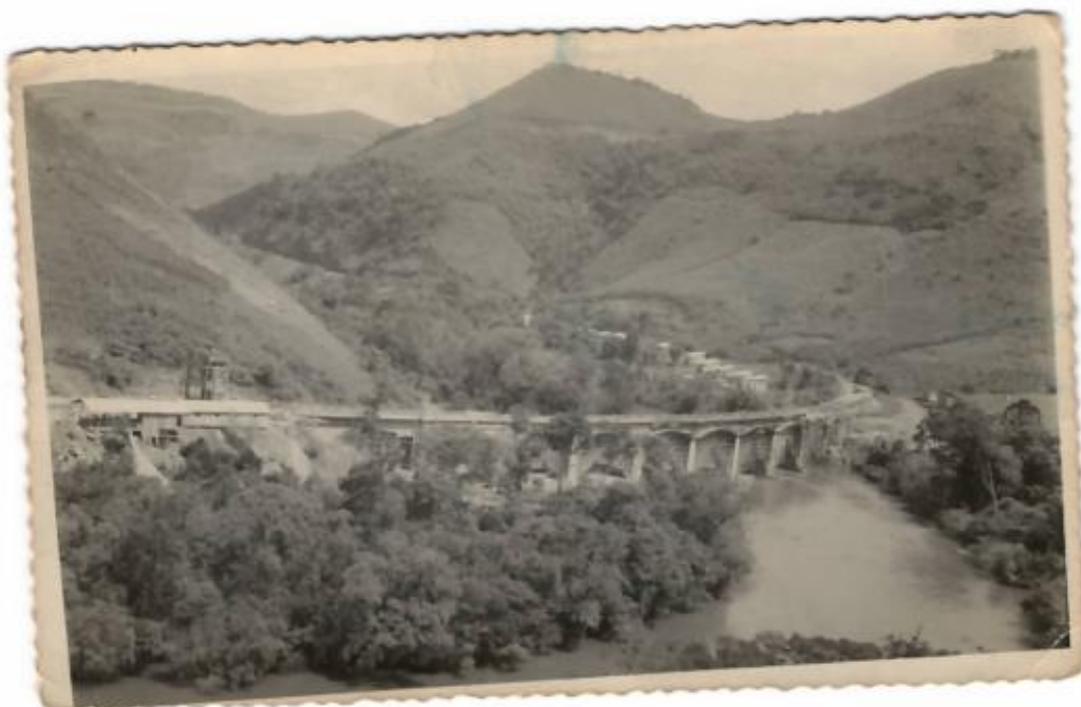
Fonte: Acervo pessoal da autora.

ANEXO H – PONTE NO RIO TURVO – DÉCADA DE 1960 A 1970



Acervo da família de Eurides Souza.

ANEXO I – PONTE NO RIO TURVO – DÉCADA DE 1960 A 1970



Acervo da família de Eurides Souza.

ANEXO J - CONSTRUÇÃO DA PONTE FERROVIÁRIA DO RIO SANTANA NO TRONCO PRINCIPAL SUL (TPS) - 1960



Fonte: OLIVEIRA, Emerson Rogério. **Muito além dos caminhos**. Porto Alegre, 2012.

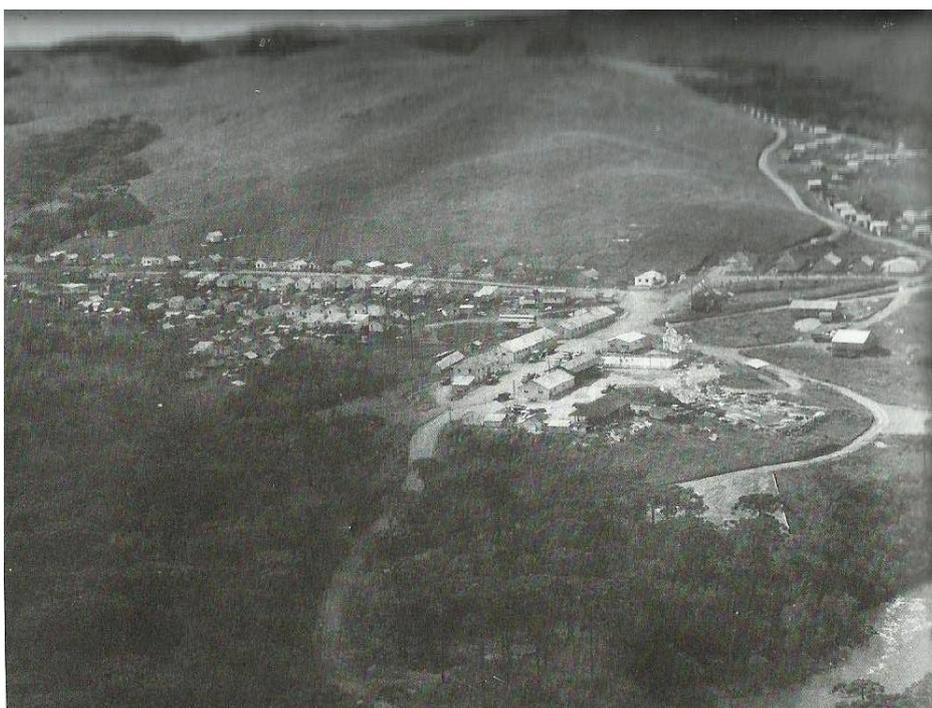
ANEXO K – PONTE FERROVIÁRIA SOBRE O RIO SANTANA, NO TRONCO PRINCIPAL SUL (TPS), CONSTRUÍDA PELO 3.º BRV - 1960 (CARTÃO POSTAL)



Fonte: Acervo pessoal da autora.

ANEXO L – 3.^a COMPANHIA DE CONSTRUÇÃO, RIO SANTANA

Disponível em: <https://www.facebook.com/Amigos-do-3%C2%BA-Batalh%C3%A3o-Rodovi%C3%A1rio-de-Vacaria-563672813787779/photos/564808580340869>. Acesso em: 06 jan. 2022.

ANEXO M – SEDE DA 3.^a COMPANHIA DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO, RIO SANTANA.

FONTE: Oliveira, Emerson Rogério. **Muito além dos caminhos**. Porto Alegre, 2012.

ANEXO N – 2.^a COMPANHIA DE CONSTRUÇÃO, RIO TELHA.

Fonte: SCHICORA, Carine Vieira. Disponível em:
<https://www.facebook.com/1BatalhaoFerroviario/photos/uma-rara-foto-da-2-cia-rio-telha-do-3-batalh%C3%A3o-rodovi%C3%A1rio-de-vacaria-acervo-cari/1035146369876936/>. Acesso em: 16 abr. 2022.

ANEXO O – SAPADORES DA BR – 116/ 1934 a 1940



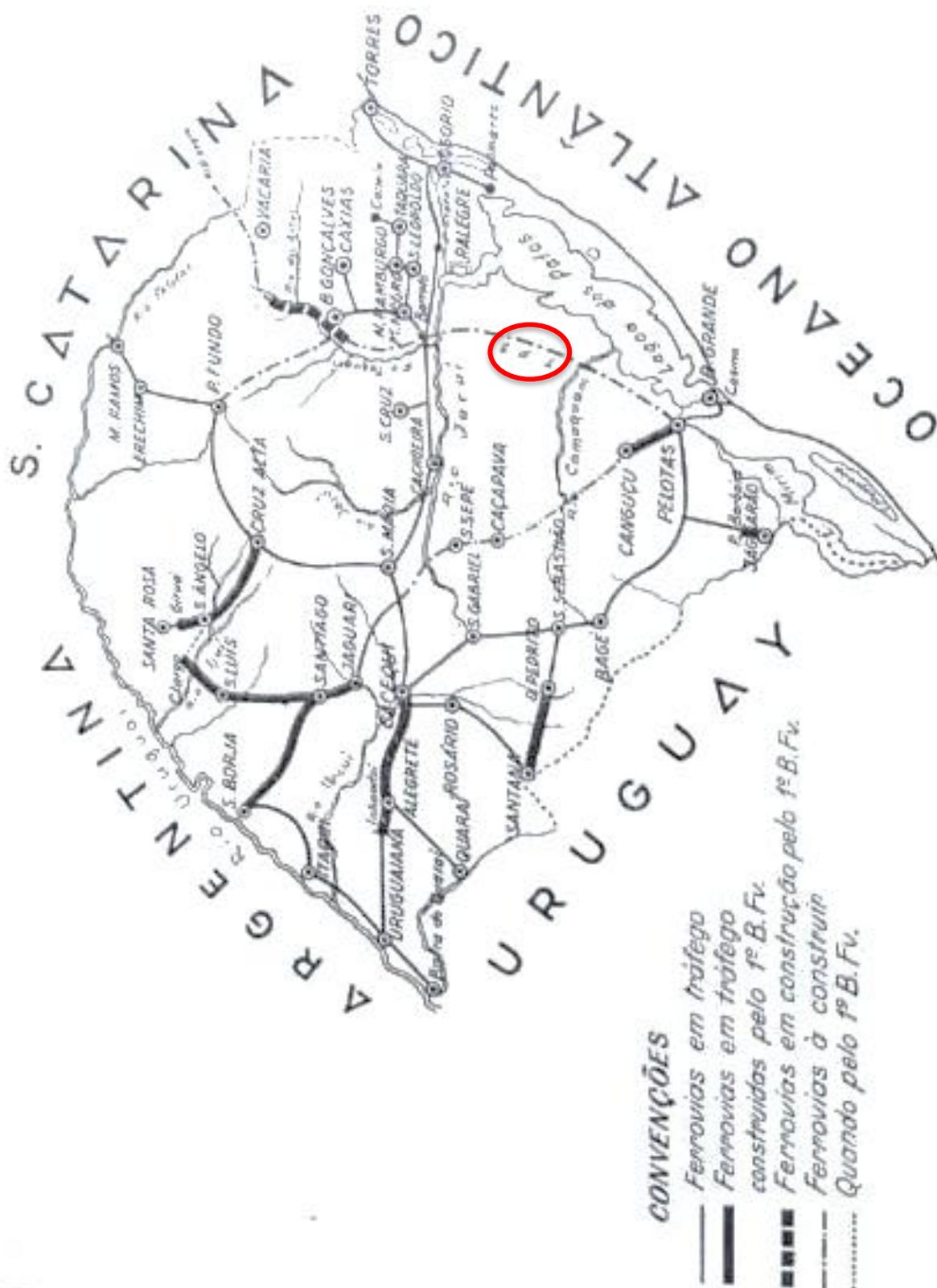
Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2017/04/a-historia-dos-responsaveis-pela-abertura-da-atual-rodovia-br-116-9780338.html>. Acesso em: 06 jan. 2022.

ANEXO P - SAPADORES ABRINDO A ESTRADA VACARIA-PASSO DO SOCORRO,
NA BR-2, ATUAL BR-116 / 1934 a 1940.



Fonte: Floriano Molon.

ANEXO Q – MAPA DE PARTE DO TRECHO COMPREENDIDO AO 3.º BRV – 1954 A 1957 (AMPLIADO)



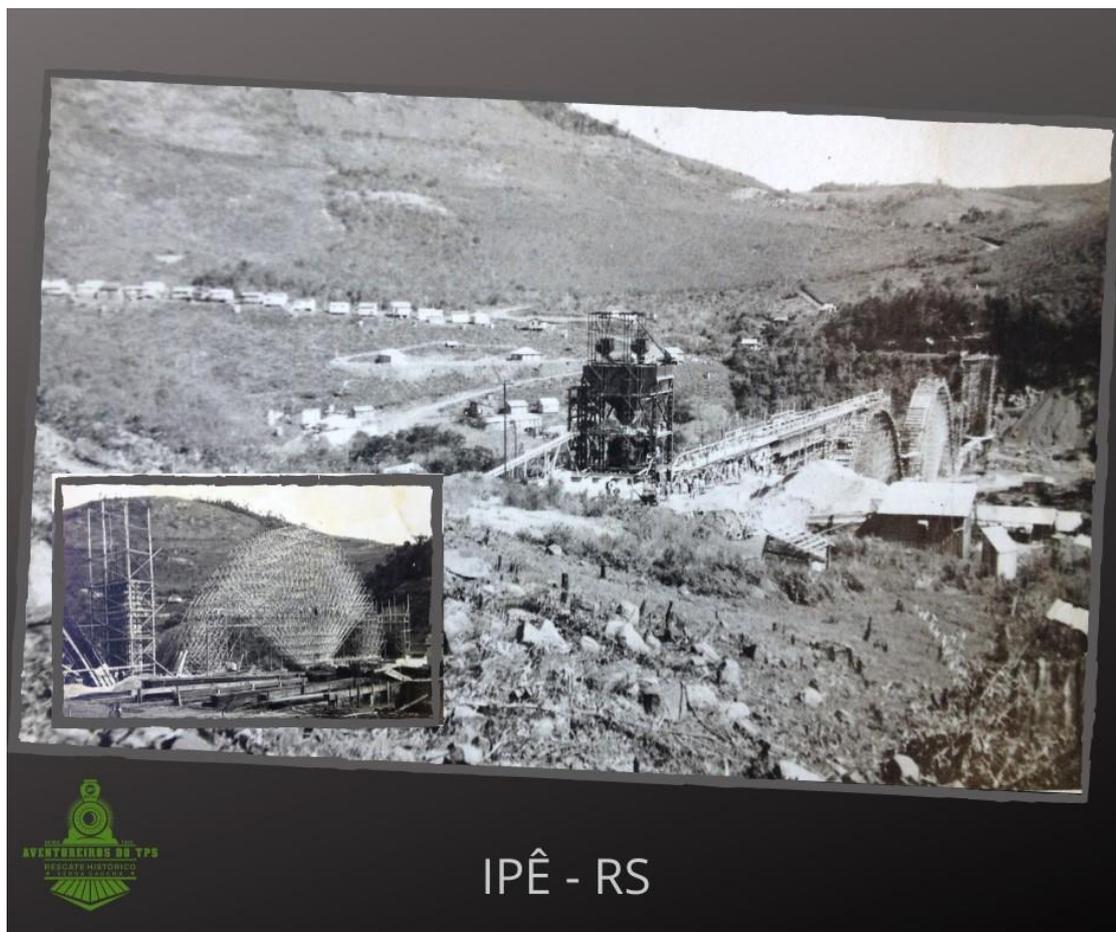
Fonte: Material físico “Polígrafo 1.º Batalhão Ferroviário” (1954 – 1957) do acervo de Marcelo Boff.

ANEXO R – SAPADORES NA CONSTRUÇÃO DA BR-116/ 1934 a 1940



Fonte: Floriano Molon. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/almanaque/noticia/2017/04/a-historia-dos-responsaveis-pela-abertura-da-atual-rodovia-br-116-9780338.html#:~:text=Colabora%C3%A7%C3%A3o%20de%20Floriano%20Molon%2C%20pesquisador,e%20sobrinho%20de%20Fiorindo%20Molon>. Acesso em: 16 abr. 2022.

ANEXO S – PONTE SOBRE O RIO SALTINHO, IPÊ – DÉCADA DE 1960 A 1970.



Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/aventureirosdots/photos/372634707582771>. Acesso em: 16 abr. 2022.