

IARA ALEX BRAGA DAVY

**Representações visuais da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré ao longo de
100 anos de história.**

Porto Velho julho de 2013

IARA ALEX BRAGA DAVY

**REPRESENTAÇÕES VISUAIS DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-
MAMORÉ AO LONGO DE 100 ANOS DE HISTÓRIA.**

Trabalho de Conclusão de Curso de
Licenciatura em Artes Visuais,
habilitação em Artes Visuais do
Departamento de Artes Visuais da
Universidade de Brasília – UnB.

Orientadora: Daniela Cureau

Porto Velho julho de 2013

TERMO DE APROVAÇÃO

IARA ALEX BRAGA DAVY

REPRESENTAÇÕES VISUAIS DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA- MAMORÉ AO LONGO DE 100 ANOS DE HISTÓRIA.

Relatório de Monografia de Graduação aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciado em Artes Visuais, da Universidade de Brasília, pela seguinte banca examinadora:

Professora Daniela Cureau

Professora Carla Conceição Barreta

Professora-Tutora Suzana Escobar

Porto Velho julho de 2013

DEDICO:

À minha mãe fonte de inspiração, amor e apoio incondicional.

AGRADECIMENTOS:

A

Tutora presencial Suzana Escobar,

Pela dedicação e incentivo;

Nely Matter por todo incentivo e disponibilidade de atendimento.

Aos

Alunos e Equipe Gestora da Escola Barão do Solimões pela credibilidade no meu trabalho.

REPRESENTAÇÕES VISUAIS DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ AO LONGO DE 100 ANOS DE HISTÓRIA.

Resumo:

As representações visuais do complexo histórico Estrada de Ferro Madeira-Mamoré estão presentes na paisagem social do município de Porto Velho. Por se constituir o maior patrimônio histórico do estado e por ter uma riqueza de fatos e fotos que registram toda a sua trajetória, este trabalho se propõe a evidenciar esses registros, além de associar disciplinas de estudo como a Geografia e a Arte proporcionando aos alunos um aprendizado efetivo sobre a organização espacial da sociedade local em prol desse patrimônio e o seu reconhecimento através das diferentes representações visuais a sua valorização e produção da cultura local.

Palavras-Chaves: Estrada de Ferro Madeira Mamoré, Educação patrimonial, cultura.

VISUAL REPRESENTATIONS OF RAILWAY WOOD-MAMORÉ OVER 100 YEARS OF HISTORY.

Summary:

The visual representations of the complex historical Madeira Mamore Railroad are present in the social landscape of the city of Porto Velho, as it constitutes the greatest heritage of the state and have a wealth of facts and photos that record throughout his career, this paper aims to highlight these records plus associate disciplines of study such as geography and art providing students with effective learning about the spatial organization of the local society in favor of this heritage and its recognition through the various visual representations to their valuation and yield of crop site.

Key Words: the Madeira Mamore Education patrimonial culture.

Sumário

1 – Introdução.....	07
2 – Contextualização histórica da Estrada de Ferro Madeira Mamoré	09
2.1 – A história de Porto Velho.....	11
2.2.– Da desativação às revitalizações.....	13
2.3 – O museu ferroviário.....	15
2.4 – O centenário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.....	18
3 – Proposta de ação em Artes para sala de aula.....	20
3.1 – A metodologia.....	22
4 – A intervenção na imagem.....	24
5 – Análise das imagens.....	26
6 – Considerações finais.....	28
7 – Referências.....	34

1. Introdução:

O município de Porto Velho comemorou no ano de 2012 o centenário da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Diversas ações culturais objetivaram abordar essa temática, além de uma campanha para que a Estrada se torne Patrimônio da Humanidade, o que viria garantir sua preservação permanente, proporcionaria também uma visibilidade mundial e atrairia um número maior de turistas, dentre outros benefícios.

Agrega-se a esse contexto de celebração o fato de que a escola Barão do Solimões, onde trabalho como professora de Geografia e Artes desenvolve há mais de sete anos um projeto interdisciplinar denominado “Leitura da Paisagem”, que objetiva trabalhar com os alunos do Ensino Fundamental e Médio, de forma contextualizada, a produção do espaço através do complexo patrimonial da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, do qual a escola também faz parte. Atuando em algumas atividades de produção artística, e com o aprendizado adquirido ao longo do curso, fui percebendo que algumas ações ficavam soltas, que não tínhamos clareza de como o trabalho poderia ser desenvolvido de forma coerente, que pudesse realmente ser traduzida em aprendizagem para nossos alunos. Na expectativa de melhorar a metodologia de atuação, vi no planejamento das atividades a serem aplicadas durante a disciplina de Estágio Supervisionado em Artes Visuais 3 a oportunidade de repensar as ações concernentes a esse projeto.

Em pleno processo de aprendizado sentimos necessidade de tentar aprimorar a metodologia aplicada em sala de aula, rever conceitos, aprofundar conhecimentos - enfim, agir com conhecimento, buscando resultados efetivos no aprendizado dos alunos.

Acrescenta-se ainda o fato de minha história particularmente ter suas raízes na construção desse patrimônio, quando meu bisavô paterno, Norman Davy, saiu de Barbados, sua terra natal, para aqui construir história e família. Seu filho, Cleveland Davy, meu avô, foi maquinista da estrada de ferro, fato que fez com que eu tivesse uma infância repleta de histórias e estórias sobre

essa epopéia, o que me impulsiona e motiva de modo especial a buscar novas possibilidades de aprendizado para os alunos envolvidos no projeto.

Este trabalho de conclusão de curso pretende evidenciar as comemorações do Centenário da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, revelar sua importância no contexto cultural do município de Porto Velho através da educação patrimonial, e culminar com as representações visuais dos alunos do 8º ano, Turma A da Escola Estadual de Ensino Fundamental Barão do Solimões, onde foi realizada a regência da disciplina Estágio Supervisionado em Artes Visuais 3 do Curso de Licenciatura em Artes Visuais.

2. Contextualização histórica da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) teve sua construção iniciada em 1907 e foi concluída em 1º de agosto de 1912. Essa obra veio atender as necessidades de um eficiente sistema de transporte que favorecesse o escoamento da borracha nos seringais locais e o abastecimento das áreas produtoras.

Os historiadores Teixeira e Fonseca (2001, p.138a) explicam que a construção da ferrovia atenderia às necessidades diversas, tanto do Brasil quanto da Bolívia, e para tanto foi criada em 1871, sob a direção de George Earl Church, a Madeira-Mamoré Railway Co. Ltd., sendo que a primeira equipe de engenheiros aportou em Santo Antônio em 1872.

As dificuldades diversas implicaram na desistência recorrente da empreitada, tornando necessário buscar novas companhias para dar segmento ao processo de construção da ferrovia. Teixeira e Fonseca assim descrevem o episódio:

Em 1871, foi contratada a firma norte-americana P. & T. Collins, da Filadélfia, que contratou serviços de trabalhadores especializados e não especializados, de diversas partes do mundo, enviando-os para Santo Antônio. No entanto, devido a diversos fatores, a empreiteira Collins abandonou a obra em 1879, após ter assentado apenas 7 km de ferrovia.

As duas comissões enviadas pelo Governo Imperial, uma em 1883, comandada pelo Engenheiro Carlos Morsing que ficou em Santo Antônio durante seis meses e outra em 1884 comandada pelo Engenheiro Julio Pinkas, terminaram também desastrosamente.

A questão do Acre (1899-1902), que foi resolvida com a assinatura do Tratado de Petrópolis, entre o Brasil e a Bolívia (17/11/1903), retornou à discussão sobre a viabilização da construção da ferrovia Madeira-Mamoré. As obras foram reiniciadas em 1907, após a concessão para a construção da ferrovia ter sido vendida pelo Engenheiro Joaquim Catramby para o norte-americano Percival Farquhar, que fundou a Madeira-Mamoré Railway Co. subsidiária da Brasil Railway Co. Em 1907 chega a Santo Antônio a empreiteira May Jekyll & Randolph Co. Ltd. que deu início as obras concluindo-as em 1912. (TEIXEIRA & FONSECA, 2001, p.138a).

Em consonância com essa narrativa, a historiadora Yeda Borzacov afirma que a “construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré representou uma das maiores epopeias do homem ao implantar na região amazônica a primeira ferrovia” (BORZACOV, 2007).

No período que compreende entre 1907 a 1912, houve muitas tentativas fracassadas em empreender a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, devido a problemas de ordem natural (mata de floresta, terreno argiloso, as cachoeiras do rio Madeira), assim como doenças tropicais e condições sanitárias precárias, que causaram o óbito de muitos trabalhadores.

Sobre o assunto, o jornalista Manoel Rodrigues Ferreira (2008, p.283) afirma que “a companhia só conseguiu fazer progredir a construção à custa da substituição permanente dos trabalhadores”.

Infelizmente, após muito trabalho e vidas perdidas, o término da construção da ferrovia ocorre ao mesmo tempo em que a crise da borracha se instala na região, desestruturando a economia local. A principal causa da decadência econômica foi à supremacia dos seringais cultivados pelos ingleses, na Malásia (BORZACOV, 2004, p.27).

Na continuidade dos fatos, Borzacov (2004), cita que tais dificuldades e crises não impediram o funcionamento da ferrovia por 60 anos, até ser considerada deficitária e, no dia 10 de julho de 1972, ser desativada pelo Governo Federal.

2.1. A história de Porto Velho

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré constitui-se no maior Patrimônio Histórico e Cultural do município de Porto Velho. O início de sua construção data do final do século XIX, e vem através do tempo sobrevivendo às intempéries da natureza e da sociedade que a cerca. Sua história se confunde com a própria história do Estado de Rondônia (Borzacov, 2004, p.27). Foi à construção da estrada de ferro que induziu o povoamento e a conseqüente criação do município de Porto Velho.

A origem, portanto, da cidade de Porto Velho está em um empreendimento industrial, de grande vulto para a época e espantoso pela dificuldade de sua execução. Contudo, essa origem detém certa singularidade: a companhia quando para esse lugar se transferiu, encontrou apenas a mata e, assim, construiu uma verdadeira cidade. Além das edificações de uso propriamente industrial foram construídas residências, alojamentos, usina de geração de eletricidade, sistema de telefonia, captação de água, hospital, porto fluvial, armazém para o abastecimento dos funcionários, lavanderia e até uma fábrica de biscoitos e outra de gelo. [...] Em 1914, dois anos após a conclusão da ferrovia, foi criado o município de Porto Velho através da Lei nº 757 sancionada pelo governador do Estado do Amazonas Jonathas de Freitas Pedrosa. Contudo, a “cidade” situada dentro do município era na verdade composta por toda a infra-estrutura criada pela administração da ferrovia (TEIXEIRA & FONSECA, 2001, p.142-143).

Ainda discorrendo sobre a origem de Porto Velho, Ferreira (2007, p.331) relata que o município nasceu como ponto inicial da ferrovia, e supunha-se inicialmente que permaneceria sempre somente local de transbordo das cargas entre a estrada de ferro e os vapores que faziam a linha de Belém do Pará. Tal fato revela a descrença na prosperidade do local por parte dos administradores e trabalhadores que aqui residiram, que dificultavam o acesso à moradia às pessoas que não estivessem diretamente ligadas à administração da ferrovia.

Contrariando o pensamento pessimista de muitos, o Estado do Amazonas não economizou esforços para emancipar Porto Velho à condição de cidade em 07 de setembro de 1919. (FERREIRA, 2007, p.332).

O desenvolvimento urbano decorrente das atividades inerentes às obras e conseqüentemente ao comércio em seu entorno atendiam a seguinte descrição:

Mais do que outra cidade do Amazonas, Porto Velho era um centro cosmopolita por excelência, um centro de imigração. Quase totalidade de sua população era formada por brasileiros, filhos do Pará, Maranhão, Piauí, Ceará e de estrangeiros. Havia de tudo: norte-americanos, bolivianos, peruanos, árabes, turcos, ingleses, chineses, hindus etc. e dentre estes bem poucos amazonenses. (FERREIRA, 2007, p.332).

Segundo contava meu falecido avô Cleveland Davy “a cidade era a própria Torre de Babel, muita diversidade de línguas e culturas tentando fazer-se entender em prol de sobrevivência e prosperidade”. Na infância ainda cheguei a presenciar alguns diálogos, que na ocasião eram incompreensíveis, então fazia perguntas sobre a origem de cada antigo conhecido do meu avô e ele com toda a calma que lhe era característica iniciava sua narrativa sobre a chegada dos imigrantes na nossa cidade.

2.2. Da desativação às revitalizações:

Após sua desativação, em 10 de julho de 1972, a ferrovia Madeira-Mamoré ficou abandonada por quase uma década. Após esse período, uma mobilização reuniu a comunidade e o Governo de Rondônia, na tentativa de impedir que uma licitação levasse todo o patrimônio, que seria vendido como sucata. Nesse período de abandono muitos materiais, como dormentes, lanternas e peças de outros componentes foram retirados por colecionadores, ou para serem vendidos. Esse episódio foi descrito por Ferreira (2007, p.378), em que logo após ter integrado o quadro social da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), em março de 1979, tomou conhecimento de que a Rede Ferroviária Federal (REFESA) iria vender os bens que restavam da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tanto que os editais de concorrência pública já haviam sido publicados.

A partir desse anúncio, muitas manifestações aconteceram. No intuito de preservar o patrimônio histórico da ferrovia, o historiador Manoel Rodrigues Ferreira foi um dos mais eloquentes ativistas. Fazendo uso de sua influência como autor de uma obra renomada sobre a Madeira-Mamoré, “A Ferrovia do Diabo” (2005), redigiu diversos ofícios ao presidente da REFESA, intercedendo por sua preservação. A mobilização surtiu efeito, e a partir desse episódio houve por parte do Governo local uma investida para que uma parte do trecho fosse restaurada, para fins de passeios turísticos, em 1981 e 1982. Para a escritora Borzacov (2004, PP.34/35), o Museu Ferroviário de Porto Velho é o resultado da luta da população pelos testemunhos da história regional, somada à sensibilidade do Governo de Rondônia.

No período de 1981 a 1983 foi reconstruído, no governo Jorge Teixeira, um trecho de 23 quilômetros da ferrovia, de Porto Velho a vila de Teotônio, que funcionou como atração turística até 2002, ficando abandonado desde essa data o seu precioso acervo.

O período que marca a desativação e as reconstruções de pequenos trechos da ferrovia é permeado por reivindicações de responsabilidades de administração, até que em 2010 a Prefeitura Municipal de Porto Velho assinou

um consórcio com a Santo Antônio Energia, que garantiu a restauração do galpão da oficina, da rotunda e do giradouro, cumprindo assim, segundo informações contidas no Catálogo Acervo do Museu Ferroviário (2011, p.18), com o dever de preservar e colocar a disposição da comunidade os seus bens materiais históricos.

Características da preservação ferroviária no Brasil, como cita Borzacov (2004, p.24) são as iniciativas isoladas, na sua maior parte ao cargo das Prefeituras Municipais e das próprias ferrovias, o que implica na ausência por um longo período de ações públicas eficientes no intuito de preservar a história.

Compondo a paisagem ribeirinha de Porto Velho, esse complexo patrimonial vem passando por processos de mudanças, assim como a cultural local.

Grunberg, (2007, p.05), descreve o conceito de cultura como tudo aquilo que o homem produz, e que este nos ajuda a compreender o mundo que nos rodeia de modo menos preconceituoso. A sociedade local entende a importância da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, mas houve durante muito tempo um desencontro entre o que esta sociedade desejava preservar e as ações públicas efetivas para essa preservação.

O geógrafo Santos (1996), explica que a paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade. A forma é alterada, renovada, suprimida, para dar lugar a uma forma que atenda às necessidades novas da estrutura social. Desse modo, alguns componentes dessa paisagem podem ou não sofrer alterações estruturais, mas ficam presentes como testemunhas de uma sociedade mutante e dinâmica. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré vem passando por processos de alterações que acompanham as mudanças culturais do local. Desde sua construção, sua relevância para a história local tem se alterado constantemente ou como se costuma chamar na região, “banzeiros”, movimento das águas do rio.

2.3. O Museu Ferroviário:

O acervo da Estrada de Ferro Madeira Mamoré é um legado de grande valor para a sociedade, diante do que essa ferrovia representou para a conquista deste rincão, pela ocupação por diferentes cidadãos de etnias e culturas diferenciadas, pela colonização e o conseqüente desenvolvimento desta região do território brasileiro.

Para realizar os primeiros inventários sobre o que ainda se dispunha do acervo da ferrovia, Borzacov (2007, p. 48), que participou dessa empreitada após receber a incumbência do governador Jorge Teixeira de Oliveira, relata que o primeiro passo foi constituir uma equipe de engenheiros, ex-ferroviários e técnicos do exército, dentre outros, que partiram para verificar a viabilidade da reativação do trecho compreendido entre Porto Velho e Santo Antônio.

Convencidos da viabilidade do projeto optaram pela organização de um museu composto por dois módulos.

O primeiro seria o módulo destinado à informação ao público através de peças e documentos e o segundo seria dinâmico, formado pelo trecho reativado da ferrovia. Era preciso definir a maneira de abordar o tema: a atuação, a significação e os remanescentes da mais épica das ferrovias, a E.F. Madeira-Mamoré. Para atingir o público em geral, adultos, crianças e adolescentes, optei pela comunicação visual e escrita. Os trechos simples eram a preparação do visitante para a compreensão do funcionamento de uma ferrovia. (BORZACOV, 2007, p.50).

No intuito de cumprir a tarefa à qual foi designada, a professora Yeda Borzacov percorreu várias vezes o trecho de Porto Velho a Guajará-Mirim, parando nas vilas, indo de casa em casa, solicitando às pessoas que tinham guardado algum material ferroviário, que fosse entregue à organização do Museu.

O Museu Ferroviário foi inaugurado no dia 5 de maio de 1981 com diversos materiais desde relógios, telefones, telégrafos, lanternas, bússolas, gerador de locomotiva, placas demarcadoras da quilometragem, faróis, cofre

fortes de ferro, móveis de madeira, cegonha, molas espirais, teodolitos, sinos e apitos. A peça mais significativa do museu é a locomotiva nº 12, “Cel. Chuch”, trazida para a Amazônia, em 1878, pela companhia norte-americana P. & T. Collins, construtora da ferrovia naquela época.

Atualmente o Museu Ferroviário encontra-se disposto temporariamente em um dos Galpões que na época áurea de funcionamento da ferrovia era destinado à oficina de manutenção das máquinas. Segundo Altair dos Santos Lopes, presidente da Fundação Iaripuna no ano de 2012 e responsável pela administração do local, espera-se que todo esse material seja transferido para outro espaço, que se encontra em reforma, mais adequado para receber o acervo e a população visitante.

O museu funciona de quarta-feira a sábado (horário comercial) e aos domingos e feriados (das 13h30min às 17h30min). Há um funcionário da administração pública municipal à disposição para acompanhar, registrar e esclarecer algumas dúvidas dos visitantes.

Embora haja um esforço em mostrar à sociedade porto-velhense que o Estado está imbuído em preservar o complexo patrimonial da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, mas ainda não é possível presenciar ações pontuais, eficazes e até simples como placas informativas sobre o horário de funcionamento, fichas técnicas de identificação dos objetos e fotografias.

Para Horta (1999, p.03) a educação patrimonial é um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo, no intuito de condicionar o indivíduo a proceder a uma leitura do mundo que o cerca.

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, através da Fundação Cultural Iaripuna, está empenhada na recuperação do complexo da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, principalmente com o apoio do Consórcio Santo Antônio Energia, responsável pela construção da hidrelétrica no rio Madeira. Esperam-se entregar em breve espaço de tempo outros espaços (galpão nº 2), onde

será instalado o Centro de Memória dos Trabalhadores, e a implantação do projeto “A educação no contexto cultural”, em parceria com as escolas.

Nesse sentido, é necessário aguardar que os projetos previstos aconteçam de forma eficaz, sob a orientação de profissionais capacitados, instruídos de saberes populares e saberes científicos, com direcionamento para uma educação e aquisição do conhecimento por parte dos visitantes.

2.4 - O centenário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

No ano em que se comemorou o Centenário da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ações diversificadas foram promovidas, dentre elas um abaixo assinado em prol da candidatura da ferrovia a Patrimônio da Humanidade, faxina mensal no espaço por voluntários, pintura de uma locomotiva por artistas plásticos locais, concursos literários e de arte visual, exposições coletivas e individuais, além de apresentações teatrais na arena do espaço público.

A espetacular Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), desde sua épica construção multinacional, com representantes de quase metade das nacionalidades existentes no mundo da época, é na prática, um patrimônio da humanidade, sob administração brasileira e, especialmente, rondoniense. Apenas por esse fato, é justo e necessário ser reconhecida e incluída na lista oficial da UNESCO, Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, órgão da ONU, Organizações das Nações Unidas. Ma a EFMM atende também a outros requisitos exigidos. [...]

O ambiente das amplas comemorações do centenário em 2012 amplifica as palavras de carinho e generosidade em favor da EFMM e comungam com a revitalização, dos galpões, oficinas (futuro museu), entorno da Igreja de Santo Antônio, cemitério da Candelária e, finalmente, a restauração total de três locomotivas e vagões de passageiros para passeios turísticos, pagas pela compensação da Usina de Santo Antônio, num formato de administração que se pretende espelhar no sucesso do complexo de Docas do Pará em Belém e de trens turísticos do Sudeste e Sul do país. Tudo contribuindo para que uma das mais fantásticas páginas da História do Brasil seja também reconhecida, oficialmente, como da humanidade. (LEITE, www.efmm100anos.wordpress.com, acesso: 11/09/2012)

Todo esse entusiasmo do Coordenador do Comitê Pró-candidatura da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré a Patrimônio Cultural da Humanidade é vivenciado pela sociedade local, em especial os artistas, que independente da comemoração do 100º aniversário, vê esse patrimônio como fonte de inspiração e criação de objetos de arte que estão dispostos em diversos pontos

da cidade. A ferrovia, seus trilhos, suas locomotivas e barracões são sucessivamente enaltecidos através de suas produções artísticas.

Entende-se como uma forma de interpretação dos objetos enriquecida de fatos históricos marcantes pertinentes nas obras de arte local. Para que algumas dessas representações sejam inseridas como apoio metodológico, visando uma educação patrimonial com enfoque nas artes visuais, buscou-se o conceito utilizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN) que concebe a educação patrimonial como todos os meios de aprendizagem que visem uma construção coletiva do conhecimento através de uma participação interativa da comunidade e suas referências socioculturais. (Horta, 2007, p.7).

A Prefeitura do Município de Porto Velho, através da Instituição Cultural do Município-Fundação Iaripuna, promoveu diversos eventos alusivos à data comemorativa. Segundo informações obtidas com a então Vice Presidente Berenice Simão, a Fundação Iaripuna se empenhou em realizar, além das atividades culturais, reuniões periódicas com as comunidades tradicionais envolvidas no processo, e que fazem parte dos fóruns de discussão, visando a ampliação da participação da sociedade civil nas decisões que envolvem o resgate de ação da memória local.

Algumas iniciativas da sociedade civil também foram inseridas nas comemorações, tais como: o “Seminário e Exposição do Centenário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - *Sonhos, realizações e abandono*”, constituído de oficinas compostas por mestres, músicos, e professores especialistas que foram a algumas escolas locais partilhar conhecimento com palestras, momentos culturais, música, além do lançamento de livros no Espaço do Conforto Público.

3. Proposta de Ação em Artes na sala de aula:

Para melhor compreender o papel histórico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré pode-se contextualizar esse processo através das afirmativas do geógrafo Santos (1996, p.37), que defende que cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente, e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica valores preexistentes.

Assim, o Complexo Histórico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré torna-se registro de uma sociedade, cuja vivência está impregnada nos objetos, nos imóveis e nas mobílias. Essa mesma memória encontra-se registrada na cultura local, e pode se manifestar através dos artistas que pintam muros, painéis, fazem esculturas e fachadas de residências particulares ou instituições públicas.

A disciplina de Geografia pode contribuir para proporcionar ao aluno o entendimento do meio que o cerca e lhe oferecer conhecimentos para que se posicione no papel de cidadão que valoriza a cultura histórica do lugar onde vive. Segundo Santos, não adianta a sociedade construir uma paisagem social se nela não estiver contido o seu registro cultural, assim os artefatos construídos por nós se transformam em extensões de nossa vivência, de nossa história. A produção artística de Porto Velho traduz toda pulsação de cem anos atrás com a coerência dos artistas de cada tempo, e no tempo atual os alunos podem representar sua época e sua cultura.

O entendimento, a valorização e a apreciação da arte local pelo alunado são dificultados pela falta de conhecimento acerca do tema. Não existem na cidade de Porto Velho, por parte das instituições oficiais, ações voltadas para a educação patrimonial, e para que essa preservação patrimonial ocorra é necessário disponibilizar aos estudantes condições de aprendizado.

Segundo o pensamento de Horta (1999, p. 06) o conhecimento crítico e a apropriação consciente pelas comunidades do seu patrimônio, são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim

como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania, é possível que a ausência de ações educacionais relacionadas à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré gerem na população sentimentos de descomprometimento com o patrimônio e assim dificultem sua sustentabilidade.

O processo de aprendizagem sobre patrimônio cultural reserva ao indivíduo um contínuo estímulo à observação cotidiana, bem como a leitura do ambiente que o cerca e a compreensão do mundo no qual está inserido. Sentindo-se parte de um processo histórico-temporal, a valorização da cultural é sedimentada através da participação coerente e cidadã das atividades propostas em sala de aula, e posteriormente na vida social.

As abordagens históricas sobre o Complexo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré que estão presentes na paisagem cultural do município de Porto Velho através das representações visuais são o registro de um povo declarando seu amor à sua cultura, e isso se constitui um dos motores que impulsionam o Projeto Interdisciplinar de Aprendizagem em Artes Visuais-2, que resultou neste Trabalho de Conclusão de Curso, que propõe evidenciar tais registros, associando as disciplinas de Geografia e Artes na busca de um aprendizado efetivo sobre a organização espacial da sociedade porto-velhense e a conseqüente valorização desse patrimônio.

A Escola Barão do Solimões desenvolve há alguns anos o “Projeto Leitura da Paisagem”, que tem como objetivo central proporcionar ao aluno condições de entendimento da realidade que o cerca, através de diferentes ações interdisciplinares. Existe, portanto, uma proposta pedagógica voltada para a educação patrimonial como algo inerente ao cotidiano escolar, o que justifica a execução do projeto “Representações visuais da Estrada de Ferro Madeira Mamoré ao longo de 100 de história”.

3.1. A metodologia:

No primeiro momento foi apresentada aos alunos a proposta de trabalho, as possibilidades de atividades a serem desenvolvidas e de aprendizado envolvendo as disciplinas de Geografia e Arte, esclarecendo os dentre outros os conceitos de espaço geográfico e paisagem cultural.

Em seguida, os alunos tiveram acesso a livros com a história e imagens fotográficas da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, imagens de objetos artísticos dentro da temática (painéis, esculturas, quadros, e muros pintados), além de alguns vídeos e fotografias de ações desenvolvidas anteriormente pela escola. A intenção nesse momento foi motivá-los a participar com entusiasmo através de uma leitura participativa, reflexiva, esclarecendo dúvidas e ressaltando tópicos importantes da história.

Após as primeiras informações e leitura de texto sobre patrimônio cultural, foi realizada uma visita à Casa da Cultura Ivan Marrocos, à Praça das Três Caixas D'Água, ao Prédio do Relógio e à Praça da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A ida até a Casa da Cultura Ivan Marrocos foi providencial, por se tratar do único espaço institucional de exposições artísticas, além de ser localizado ao lado de uma das praças citadas. No decorrer da visita os alunos puderam apreciar alguns objetos antigos, fotografias de ex-ferroviários e outros desbravadores, locomotivas e vagões, além de fotografarem o percurso.

Esta etapa foi marcada pelo diálogo como fontes de esclarecimento de dúvidas, de reflexões sobre o que estavam presenciando de como alguns costumam visitar com frequência o local, porém sem ter a dimensão da história real que o patrimônio carrega. Como processo educacional o diálogo é para Horta (1999, p.6) um estímulo, e facilita a comunicação - neste caso entre o professor e os alunos -, pois possibilita a troca de conhecimentos e a valorização desses bens.

Retornando à sala de aula, os alunos solicitaram que adiássemos a seleção de registros fotográficos que foram realizados durante nossa visita porque queriam desenhar o que haviam visto no passeio-visita, assim fiz a

distribuição do material para todos os presentes (papel A4, lápis HB, 3B, 4B, 6B, lápis de cor, régua e giz de cera).

A visualização das imagens, suas escolhas e depois a impressão foram os passos seguintes do projeto, feito isso, iniciou-se uma oficina de intervenção fotográfica. Para executar essa tarefa, os alunos contaram com os mesmos materiais da oficina de desenho, optamos (eu e a professora titular) em não ampliar muito o leque de materiais por considerarmos o tempo exíguo para realização do projeto, e não comprometer o calendário das atividades escolares.

Após a realização das duas oficinas de criação (desenho e intervenção fotográfica) passamos para a avaliação das ações executadas, e para tanto foi solicitado aos alunos um texto ilustrativo expondo as considerações e impressões dos mesmos sobre os momentos de aprendizagem que vivenciaram. Como etapa final orientei os alunos na confecção dos painéis com os trabalhos produzidos, que foram exibidos no refeitório da escola.

Entre as atividades propostas na oficina de arte, uma delas foi a utilização de imagens fotográficas do Complexo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré para as intervenções fotográficas e, para melhor compreender o papel da intervenção nas imagens, foi realizada uma pesquisa sobre a técnica.

4. A intervenção na imagem:

A noção de intervenção é empregada, no campo das artes, com múltiplos sentidos, não havendo uma única definição para o termo. Entende-se que a intervenção fotográfica se comporta como um adendo, uma alteração àquilo já existente. A forma ou modo de procedimento ganha liberdade de opção dentre os diferentes materiais, podem ser realizadas desde colagens, sobreposição de fotografias, pinturas e desenhos.

Um artista precursor desta técnica foi o fotógrafo alemão John Heartfield (1891-1968) apontado como um dos líderes mais ativos do grupo Dadá em Berlim, e considerado o pai da fotomontagem política, atuando e criando sob as influências das propostas de colagens cubistas de Picasso e Braque.

O campo para realização de projetos de intervenção fotográfica é amplo, e os profissionais que demonstram interesse nessa técnica buscam minimizar a distância que pode vir a existir entre a arte e o público, uma das características da arte contemporânea que incentiva a multiplicidade de experiências, de propostas poéticas ou de cunho sociopolítico.

Entre os movimentos estéticos, o dadaísmo, o minimalismo, a arte povera e a arte conceitual são referências teóricas importantes para essa expressão artística - segundo a Enciclopédia Itaú Cultural de Artes Visuais (acesso: 12.05.2013), tornando interessante relacioná-los à experimentação de materiais novos e a ruptura com o tradicional, da intencionalidade de um trabalho com características identitárias através do uso de materiais inusitados e das transformações das imagens.

A abertura de possibilidades foi um dos aspectos pelo qual a intervenção foi eleita para ser aplicada nas oficinas de criação com os alunos, considerando-se em primeiro lugar que a partir do momento em que ele dispõe de uma imagem pronta, não se preocupa com a mimese de uma imagem e sim, usar sua imaginação e senso estético para transformá-la.

Citando ainda a Enciclopédia Itaú Cultural de Artes Visuais (acesso: 12.05.2013), as intervenções se consolidaram no Brasil nos anos 1970, através de ações urbanitárias e com emprego de materiais que causaram estranheza por não se inserirem no cotidiano da cidade, mas que objetivaram estreitar a comunicação com o público.

Dentro das inúmeras possibilidades de ações da técnica em questão, optou-se em utilizar materiais com os quais os alunos estão familiarizados, não intencionando tolir sua criatividade, e sim não dispersá-los ante suas iniciativas. Ao adequar instrumentos, objetivos e tempo de ação, as imagens produzidas nas aulas de Artes foram capazes de traduzir o diálogo entre o que os alunos aprenderam e suas interpretações pessoais.

5. Análise das imagens

Ao percorrer as ruas de Porto Velho é comum nos depararmos com representações visuais da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nas mais diversas técnicas (pintura, escultura, mosaico, fotografias e outros) e nos mais surpreendentes suportes tais como muros particulares e públicos, fachada de residências e de instituições públicas, bares e supermercados, o que valoriza a importância de abordar essa temática na escola no intuito de que o aluno reconheça estas imagens não como itens decorativos e sim como verdadeiras representações da história de um povo.

Sobre o assunto, Tourinho (2011, p.04) afirma:

As imagens contam de nós, dos outros, para nós, para outros. A natureza dinâmica das práticas do ver, na atualidade, cria novas responsabilidades para a escola. De fundamental importância para a educação da cultura visual é o papel da escola no empoderamento de professores e alunos para agenciar diferentes percursos de produção e significação sob perspectivas inclusivas que dilatam o olhar pedagógico e educativo sobre as imagens.

Neste sentido encontramos no desenvolvimento das ações do Projeto Interdisciplinar uma consonância entre ações planejadas e a busca de outro significado para as imagens cotidianas e assim oportunizar aos nossos alunos uma nova perspectiva de vivência e convivência com as representações visuais do patrimônio da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Na busca pelos resultados do que foi aprendido pelos alunos após todo percurso realizado iniciei uma análise reflexiva das imagens produzidas e constatei que a Praça das Três Caixas d'Água foi a mais representada e descrita nos textos, por apresentar formas simples e ser uma área de convivência freqüentada por uma parcela considerável de alunos; a máquina 18 (locomotiva) e seus vagões receberam no processo da interferência a alegria das cores, que segundo os alunos é uma maneira de torná-los mais atraentes, mais valorizados e mais bonitos; todos os alunos que participaram da visita cultural, totalizando 21 alunos, realizaram a atividade de produção de texto ilustrativo, fazendo referências às comemorações do centenário e da importância da preservação do patrimônio. Em alguns textos houve referências

às diferenças das imagens antigas trabalhadas no início do projeto e o que eles presenciaram no decorrer da visita o que demonstra o acompanhamento por parte destes alunos das mudanças ocorridas no espaço geográfico com o passar do tempo.

Ao concluir todo o processo percebo que o saldo positivo de adesão ao projeto semeou além de aprendizagem sobre a paisagem cultural, imbuíu os alunos de comprometimento com o lugar, pois ao reconhecerem a sua importância, a necessidade da preservação e do cuidado com o lugar eles entendem que estão inseridos nesse espaço exercendo sua cidadania.

É oportuno ressaltar que os bons desempenhos das ações estão alicerçados no planejamento das atividades e no espírito colaborativo por parte da professora titular e da direção da escola. Quando há comprometimento com o ensino este chega ao aluno, que se sente motivado a participar e se envolver nas etapas do projeto. Esse processo de reflexão sobre a prática pedagógica condizente com as necessidades do nosso alunado é segundo Ferraz e Fusari (2010, p.79) a percepção do nosso comprometimento com o reconhecimento do processo e história de visualidades contemporâneas e com a prática de diferentes modos de ver e observar. As possibilidades de trilhar os caminhos para a aprendizagem que valorizem o patrimônio cultural e conduzam o olhar do aluno para essa importância são múltiplos, são desafiadores e ao mesmo tempo gratificante quando ao final constatamos que a sua vida escolar foi enriquecida de aprendizado para a vida.

6. Considerações finais

Ao ser proposto um projeto de trabalho interdisciplinar que tem como meta trazer em seu cerne a identificação da escola, do lugar e da produção artística local com o tema, obteve-se uma experiência gratificante. Não que o ensino através de projeto signifique uma proposta inovadora, pois vem sendo utilizado como prática pedagógica desde a Escola Nova, de acordo com Menezes e Cruz (2007, p.111) surgida no fim do século XIX e início do século XX. Essa prática se propunha a acompanhar as mudanças sociais herdadas do processo de industrialização pelo qual o mundo passava, e que exigia mudanças de posicionamento social.

Um dos aspectos a ser considerados são as mudanças de atuação pedagógica que o desenvolvimento deste projeto provocou na minha vida profissional, calcado em estudos, pesquisas, revisão de conceitos, e diálogo com as professoras colaboradoras e com os alunos envolvidos no processo. Pensando em mudanças que voltem no tempo, relembro como foi incômodo trabalhar sem planejamento, sem clareza dos objetivos a serem alcançados, porque não dispunha de conhecimento. Ensinar Artes não é fácil, mas tornou-se mais prazeroso saber o que posso ensinar e como ensinar, o que ainda tenho que aprender para melhorar minha prática. Isso é uma conquista real.

O momento da passagem da teoria para a prática é sempre assombrado por expectativas quanto à receptividade, à clareza do conteúdo e o domínio das atitudes em sala de aula. Vejo que embora se esteja acostumado com a prática, é sempre uma responsabilidade a mais quando se tem um planejamento em mãos. Essa foi a novidade, ter etapas a cumprir sob a supervisão de alguém.

Os planejamentos das aulas devem estar em sintonia com o planejamento do projeto, prevendo de forma detalhada o vai ser ensinado, a forma como esse processo ocorrerá e as formas de avaliação, assim do planejamento segundo FERRARI (2009) que determina a atuação da escola na comunidade.

Foram 10 (dez) aulas de regência que embora tenha tido o convívio com professora colaboradora, as decisões sobre a melhor forma de proceder, de relacionar aos conteúdos e o direcionamento das atividades foram de minha responsabilidade.

A Escola Barão do Solimões providenciou toda compra dos materiais solicitados, as reproduções das imagens, os bilhetes enviados aos pais e não mediram esforços para que as aulas saíssem a contento sempre se colocando à disposição, fato este que não é comum em grande parte das escolas públicas. É importante ressaltar, a credibilidade que depositaram no meu trabalho, a forma como acredito que a disciplina de Artes pode verdadeiramente contribuir para a formação intelectual e cultural dos alunos, para tanto transcrevo alguns depoimentos sobre os resultados obtidos em anexo.

Acredito que o desenvolvimento desse projeto ocasionou mudanças no aprendizado dos alunos, proporcionou a outros agentes envolvidos momentos de reflexão sobre a importância da disciplina de Artes de forma planejada e atenta às necessidades da comunidade escolar.

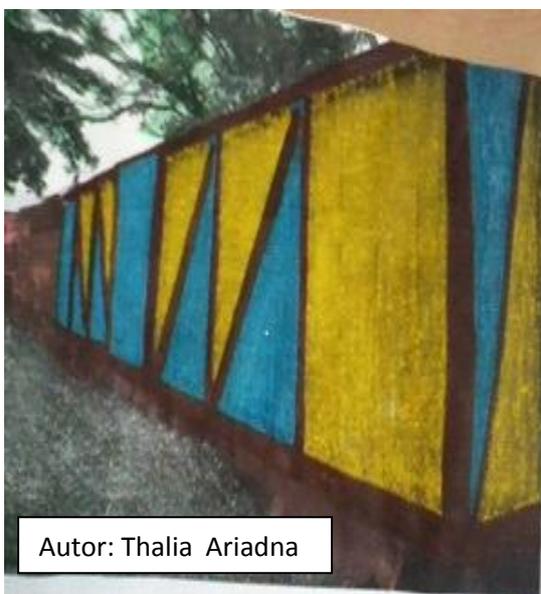
Anexos

Fotos:

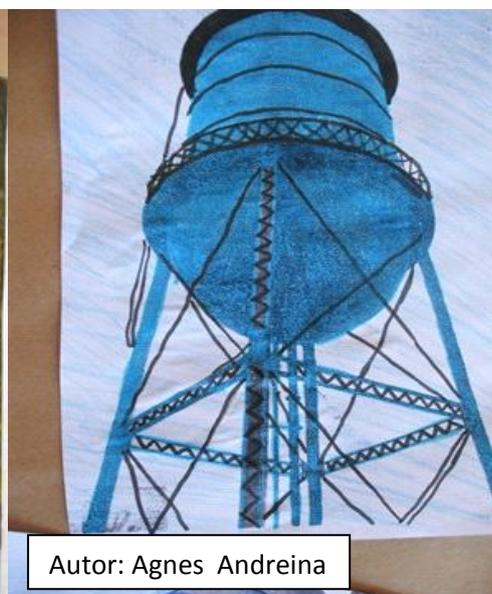
01- Sala de aula em atividade/a



02 – Interferência/Vagão



03 – Interferência/Caixa d'Água



04 – Interferência/Locomotiva



Autor: Natthely dos Santos

05 – Interferência/ Prédio da antiga Administração



Autor: Karen Julien

06 – Sala de aula em atividade/b



07 – Atividade extraclasse/A



08 – Depoimentos:

“É muito bom quando você tem oportunidade de ver um trabalho desenvolvido por uma pessoa que está se qualificando, se capacitando, quando não temos a formação específica é muito difícil trabalhar a disciplina de Artes, porque não sabemos se estamos verdadeiramente ensinando o que é de dever e de direito do aluno.”

Professora Francisca Fernandes Carvalho

Colaboradora

“Poderíamos ter mais aulas com atividades lá na Ivan Marrocos professora, quem sabe a senhora não dá aula pra (*sic*) gente lá naquele pátio tão bonito.”

Ana Beatriz, 13 anos

“Aprendi algumas coisas sobre a EFMM, foi muito legal porque sempre vou lá com minha família, agora sei mais coisas sobre a história dela, pena que não está bem cuidada.”

Agnes Oliveira, 13 anos

“A Estrada de Ferro Madeira Mamoré é um patrimônio cultural e é um lugar muito bom para visitar, não sabia que podia aprender sobre ela na aula de artes, foi legal.”

Giovanna Maia, 12 anos

“A Escola Barão do Solimões faz parte da história local e do complexo da estrada de ferro o que facilita o desenvolvimento de ações educativas que trabalhem esse processo histórico em sala de aula e também fora dela, no caso, a visita à Praça da Estrada Madeira-Mamoré e os outros ambientes. Quando todo esse contexto é trabalhado em Artes é um motivo de alegria para nós e os alunos, gostamos de ver as produções finais porque acreditamos no aprendizado que a disciplina proporciona.”

Professora Simone Piltz

Vice-diretora

7. Referências:

- BARBOSA, Ana Mae (org.). *Inquietações e mudanças no Ensino da Arte*. São Paulo: Cortez, 2011. 6ªed.
- BORZACOV, Yêda Pinheiro. *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Uma História em Fotografias*. Instituto de Pesquisa Dr. Ary Tupinambá Penna Pinheiro. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. Academia de Letras de Rondônia. 2004.
- _____, *Rondônia: Espaço, tempo e gente*. Porto Velho. Instituto de Estudos e Pesquisa Ary Tupinambá Penna Pinheiro, 2007.
- _____, *Porto Velho - 100 Anos de História*. Rondônia. Instituto de Estudos e Pesquisa Ary Tupinambá Penna Pinheiro. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. Academia de Letras de Rondônia. Porto Velho, 2007, p.p 258.
- COSTA, Nathalia Santos da. *Entendendo, Aplicando e Conhecendo: A educação no Museu Municipal Parque da Baronesa*. Pelotas/RS, 2005-2009.<http://www.museologiaufpel.files.wordpress.com/2010/09/nathalia.pdf>. Acesso: 12/03/2013.
- FERRAZ, Maria Heloísa Corrêa de Toledo & FUSARI, Maria Felisminda de Rezende e. *Arte na educação escolar*. 4. ed. São Paulo: Cortez, 2010.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo. Melhoramentos. 2005.
- FUNARI, P.P.A. *Os desafios da destruição e conservação do Patrimônio Cultural no Brasil*. Trabalhos de Antropologia e Etnologia. Porto, 41, 2001.

GRUNBERG, Evelina. *Manual de Atividades Práticas de Educação Patrimonial*. Brasília, DF: IPHAN, 2007

LEITE, Ricardo. *A Espetacular Estrada de Ferro Madeira Mamoré, Patrimônio Cultural da Humanidade*. Porto Velho, Agosto, 2012.
<http://www.efmm100anos.wordpress.com> – Acesso: 11/09/2012

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras e outros. *Guia Básico de Educação Patrimonial*. Museu Imperial. IPHAN/MinC. Brasília, 1999.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO. *Catálogo do Acervo do Museu Ferroviário*. Fundação Cultural Iaripuna. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. Porto Velho: 2011.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo, Hucitec, 1996.

SILVA, Denise Velho da. *A Leitura de imagem como parte de uma proposta Pedagógica no ensino aprendizagem da arte*. Criciúma, Agosto, 2006.
www.bib.unesc.net/biblioteca/sumario/00002B/00002B76.pdf
Acesso: 02/05/2013.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues & FONSECA, Dante Ribeiro da. *História regional: Rondônia*. Porto Velho, Rondoniana, 2001.

TOURINHO, Irene. “*Ver e ser visto na contemporaneidade. As experiências do ver e ser visto na contemporaneidade: por que a escola deve lidar com isso?*”. in: Salto para o futuro/TV Escola. Cultura Visual e Escola. Ano XXI, Boletim 09, Agosto 2011. <http://www.tvbrasil.org.br/salto>. Acesso: 20/07/2013.

Na Internet:

<http://biblioteca.planejamento.gov.br/biblioteca-tematica-1/textos/educacao-cultura/texto-40-2013-a-protecao-do-patrimonio-cultural.doc>. - Acesso: 11/03/2013.

<http://www.infoescola.com/historia-do-brasil/estrada-de-ferro-madeira-mamore/> Imagem 06 - Acesso 23/09/2012

<http://www.itaucultural.org.br>. – Acesso: 08/05/2013

<http://www.secel.ro.gov.br>- Acesso: 23/09/2012