

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONALIZANTE EM
PATRIMÔNIO CULTURAL**

Tatiane dos Santos Felipetto

**O MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA/RS – PROPOSTA DE
PLANO MUSEOLÓGICO**

Santa Maria, RS
2016

Tatiane dos Santos Felipetto

**O MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA/RS – PROPOSTA DE PLANO
MUSEOLÓGICO**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação Profissionalizante em Patrimônio Cultural, Área de Concentração Arquitetura e Patrimônio Material - Linha de Pesquisa - Preservação e Patrimônio Material, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Patrimônio Cultural**.

Orientador: Profa. Dra. Marta Rosa Borin

Santa Maria, RS
2016

Ficha catalográfica elaborada através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Central da UFSM, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Felipetto, Tatiane dos Santos

O Museu Ferroviário de Santa Maria/RS - proposta de plano museológico / Tatiane dos Santos Felipetto.-2016.
137 p.; 30cm

Orientadora: Marta Rosa Borin

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Programa de Pós-Graduação Profissionalizante em Patrimônio Cultural, RS, 2016

1. Museu 2. Planejamento 3. Organização I. Borin, Marta Rosa II. Título.

© 2016

Todos os direitos autorais reservados a Tatiane dos Santos Felipetto. A reprodução de partes ou do todo deste trabalho só poderá ser feita mediante a citação da fonte.

E-mail: tatifelipetto@yahoo.com.br

Tatiane dos Santos Felipetto

**O MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA/RS – PROPOSTA DE PLANO
MUSEOLÓGICO**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação Profissionalizante em Patrimônio Cultural, Área de Concentração História e Patrimônio Cultural - Linha de Pesquisa - História e Patrimônio Cultural, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Patrimônio Cultural**.

Aprovado em 29 de abril de 2016:

Profa. Dra. Marta Rosa Borin (UFSM)
(Presidente Orientadora)

Profa. Dra. Maria Medianeira Padoin (UFSM)

Profa. Dra. Eloisa Capovilla Ramos (UNISINOS)

Prof. Dr. Júlio Ricardo Quevedo dos Santos (UFSM)
(Suplente)

Santa Maria, RS
2016

Os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo, portadora de vida, porque é reconhecida como tal. E só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está.

(PESAVENTO, 2002, p. 27).

RESUMO

O MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA/RS – PROPOSTA DE PLANO MUSEOLÓGICO

AUTORA: Tatiane dos Santos Felipetto
ORIENTADORA: Marta Rosa Borin

O Museu Ferroviário de Santa Maria é tema central da pesquisa, com ênfase a sua valoração cultural, que engloba, além da materialidade de documentos, objetos, vestuário, fotografias e edificações. Também, buscamos subsídios em conversas informais com pessoas da comunidade que fazem parte deste universo, guardiões da memória ferroviária. O problema estudado parte da dificuldade de consolidação e legitimação do Museu Ferroviário de Santa Maria, onde verifica-se como esse patrimônio é reverenciado pela população local mas, por outro lado negligenciado, em alguns aspectos, pelo poder público. Busca-se, então, oferecer uma alternativa de revalorização do legado Ferroviário, a partir da forma pela qual a comunidade dialoga com o Museu Ferroviário. O Plano Museológico seria uma alternativa viável para organização, divulgação e sustentabilidade do Museu Ferroviário de Santa Maria, o que contribui para o enriquecimento do Patrimônio Cultural local.

Palavras-chave: Museu. Planejamento. Organização.

ABSTRACT

THE RAILWAY MUSEUM OF SANTA MARIA/RS – PROPOSAL FOR A MUSEOLOGICAL PLAN

AUTHOR: TATIANE DOS SANTOS FELIPETTO
ADVISOR: MARTA ROSA BORIN

The Railway Museum of Santa Maria is the central theme of the research, with emphasis to its cultural valuation, which encompasses, besides the materiality of documents, objects, clothing, photographs and building. We also searched subsidies in informal conversations with people of the community that make part of this universe, guardians of the railway memory. The problem studied starts from the difficulty of consolidation and legitimation of the Railway Museum of Santa Maria, where we verify how this heritage is revered by the local population but, on the other hand, neglected, in some aspects, by public power. We seek, thus, to offer an alternative of revaluation of the Railway legacy, from the form by which the community dialogues with the Railway Museum. The Museological Plan would be a viable alternative for organization, diffusion and sustainability of the Railway Museum of Santa Maria, which seeks to contribute to the enrichment of the local Cultural Heritage.

Keywords: Museum. Planning. Organization.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da viação férrea no Rio Grande do Sul	23
Figura 2 – Malha ferroviária brasileira	27
Figura 3 – A primeira linha férrea Porto Alegre - Novo Hamburgo	28
Figura 4 – A estação ferroviária de Santa Maria	32
Figura 5 – Vista área de Santa Maria	35
Figura 6 – Fotografia antiga da Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor, atualmente restaurada e em funcionamento comercial	38
Figura 7 – Vila Belga no início do século XX.....	40
Figura 8 – Casa antes da revitalização com destaque para o registro de patrimônio da RFSA	40
Figura 9 – Museu do Trem – São Leopoldo - RS	56
Figura 10 – Estação do Conhecimento – Santiago - RS	57
Figura 11 – Museu da Companhia Paulista – Jundiaí - SP	58
Figura 12 – Museu Ferroviário em Utrecht, Het Spoorwegmuseum - Holanda	59
Figura 13 – Fotografia da maquete exposta no Museu Ferroviário de Santa Maria representando um recorte da cidade de Santa Maria	64
Figura 14 – Fotografias do acervo do Museu Ferroviário, acervo original e digitalizado na mesma exposição, retratando momentos do trabalho na ferrovia	65
Figura 15 – Fotografias danificadas do acervo do Museu Ferroviário, retratando máquinas, momentos, pessoas importantes	65
Figura 16 – Fotografia digitalizada do espaço do Largo da Gare da Viação Férrea do acervo do Museu Ferroviário.....	66
Figura 17 – Imagem do documento original de Licença do trem e também de um bilhete de passagem do acervo do Museu Ferroviário	66
Figura 18 – Fotografia de alguns objetos expostos no Museu Ferroviário de Santa Maria.....	67
Figura 19 – Fotografias da parte interna do Museu Ferroviário de Santa Maria	68
Figura 20 – Fotografias da sala de depósito e cozinha improvisada da parte interna do Museu Ferroviário de Santa Maria	69
Figura 21 – Vagão de trem totalmente original comprado pela Prefeitura Municipal restaurado, exposto no relento e as intempéries, sem manutenção do espaço físico.....	69
Figura 22 – Fotos do estado de conservação atual do vagão de trem comprado pela Prefeitura Municipal de Santa Maria.....	70
Figura 23 – Máquina e vagões originais do acervo do Museu para serem restaurados	70
Figura 24 – Máquina e vagões originais do acervo do Museu para serem restaurados	71
Figura 25 – Livro de Registro de visitas do Museu Ferroviário de Santa Maria	72

Figura 26 – Turistas de São Paulo e Minas Gerais visitando o Museu Ferroviário de Santa Maria	72
Figura 27 – Plataforma da Gare da Estação Férrea servindo de estacionamento para os próprios funcionários da Secretaria de Municipal de Cultura (o carro branco estacionado em frente a porta obstrui o acesso ao Museu Ferroviário).....	73
Figura 28 – Vista aérea do Largo da Gare da Viação Férrea	74
Figura 29 – Vista da fachada externa da Gare - sul, plataforma de embarque totalmente destruída, em janeiro de 2016.....	75
Figura 30 – Vista do espaço ocioso da Gare, que foi destruído por um incêndio e não sofreu nenhum tipo de restauro ou intervenção, em janeiro de 2016.....	75
Figura 31 – Fotografia da invasão territorial e ocupação populacional do espaço onde anteriormente havia os trilhos da Viação Férrea	76
Figura 32 – Gare da Viação Férrea, onde encontra-se atualmente a Secretaria Municipal de Cultura que empresta uma sala a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria.....	76
Figura 33 – Fotografia da porta de entrada do Museu Ferroviário, como detalhe o aviso de que o espaço é cedido pela prefeitura municipal ao Museu....	77
Figura 34 – Espaço onde localiza-se a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria	77
Figura 35 – Fotografia interna e externa de um dos vagões de trem pertencentes ao acervo do Museu Ferroviário de Santa Maria	78
Figura 36 – Fotografia da parte interna do Museu Ferroviário de Santa Maria.....	78
Figura 37 – Fotografia dos problemas estruturais do Museu Ferroviário de Santa Maria, como detalhe os equipamentos sucateados e a ferrugem.....	79
Figura 38 – Fotografia dos problemas estruturais do Museu Ferroviário de Santa Maria, detalhes do cupim nas maquetes e móveis	79
Figura 39 – Fotografia dos problemas estruturais do Museu Ferroviário de Sta. Maria, como sujeira, pó, mofo, falta de iluminação,(lâmpadas faltando), fios soltos, ferrugem.....	80
Figura 40 – Capa do catálogo realizado pelo Sistema Municipal de Museus, Exposição comemorativa aos seus 10 anos do SMM	81
Figura 41 – Logomarca do Museu Ferroviário de Santa Maria.....	82
Figura 42 – Banner de Divulgação produzido para a Exposição Comemorativa dos 10 Anos do Sistema Municipal de Museus em 2014	83
Figura 43 – Fotografias das esculturas realizadas no último Simpósio Internacional de Escultores, em dezembro de 2015.....	84
Figura 44 – Delimitação do Centro Histórico de Santa Maria	92
Figura 45 – Fluxograma das etapas de projeto de intervenção em espaços públicos construídos a partir do Manual de apresentação de projetos de Preservação do Patrimônio Cultural (IPHAN/Monumenta/BID)	95

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
2	O CONTEXTO HISTÓRICO DA VIAÇÃO FÉRREA NO SUL DO BRASIL	23
2.1	O SISTEMA FERROVIÁRIO NO BRASIL	24
2.2	O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO RIO GRANDE DO SUL	27
2.3	A VIAÇÃO FÉRREA E A CIDADE DE SANTA MARIA.....	30
2.4	O MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA	44
3	ENTENDENDO OS CONCEITOS NORTEADORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	47
3.1	A MEMÓRIA, A IDENTIDADE E O PATRIMÔNIO CULTURAL	51
3.2	PATRIMÔNIO CULTURAL E OS MUSEUS FERROVIÁRIOS	54
4	O PLANEJAMENTO MUSEOLÓGICO	61
4.1	DEFINIÇÃO E CONCEITUAÇÃO DA INSTITUIÇÃO	62
4.2	DIAGNÓSTICO GLOBAL DO MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA	63
4.2.1	Características gerais e um breve histórico do Museu Ferroviário	63
4.2.2	O acervo	63
4.2.3	Arquitetura	74
4.2.4	Exposições	80
4.2.5	Recursos educativos	81
4.2.6	Comunicação e divulgação	82
4.2.7	Segurança	84
4.2.8	Recursos humanos	85
4.2.9	Recursos econômicos	85
4.3	PROPOSTA DE PLANO MUSEOLÓGICO.....	85
5	PROPOSTA DE PLANO MUSEOLÓGICO	87
5.1	BREVE HISTÓRICO DO MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA.....	87
5.2	PROGRAMA INSTITUCIONAL.....	87
5.3	PROGRAMA DE ACERVO.....	88
5.3.1	Programa de aquisição	88
5.3.2	Programa de documentação	89
5.3.3	Programa de pesquisa	90
5.3.4	Programa de conservação	90
5.4	PROGRAMA ARQUITETÔNICO	91
5.4.1	Considerações gerais	91
5.4.2	Espaços	93
5.4.3	Intercomunicação e circulação geral	93
5.4.4	Condições gerais de conservação e proteção do edifício	94
5.5	PROGRAMA DE EXPOSIÇÃO.....	96
5.6	PROGRAMA EDUCATIVO.....	97
5.7	PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO E PESQUISA	98
5.8	PROGRAMA DE SEGURANÇA	99
5.9	PROGRAMA DE RECURSOS HUMANOS	100
5.10	PROGRAMA DE RECURSOS ECONÔMICOS.....	101
6	CONCLUSÃO	103
	REFERENCIAS	107

APÊNDICES	113
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DO PROJETO PILOTO	115
APÊNDICE B – ESTUDOS PREVIOS	118
ANEXOS	123
ANEXO A – ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO MUSEO FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA	125
ANEXO B – ATESTADO DE PLENO E REGULAR FUNCIONAMENTO ..	134
ANEXO C – FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DO ACERVO	135

1 INTRODUÇÃO

O Patrimônio Cultural é um elemento de grande relevância para uma região, pois é através dele que se conhece a identidade de um grupo, seja de uma localidade ou de um país, seus costumes, suas origens e sua história. Neste estudo, o olhar sobre o patrimônio estará voltado para o Museu Ferroviário de Santa Maria, pois a ferrovia legou para a cidade de Santa Maria e para o estado do Rio Grande do Sul anos de desenvolvimento comercial e cultural bem como, congregou importantes agremiações políticas que envolveram a classe trabalhadora, como seus círculos operários.

Assim, o Museu Ferroviário e todo o seu entorno, como o largo da Viação Férrea, a vila Belga, a Avenida Rio Branco são considerados patrimônios da cidade de Santa Maria e podem contribuir para contar a história do Estado gaúcho.

O Museu Ferroviário de Santa Maria é considerado um Museu Comunitário de iniciativa privada, mantido por uma Associação de Ferroviários Aposentados, em parceria com o poder público, que cede o espaço físico para seu funcionamento, localizado no Largo da Gare da Viação Férrea. Ele não possui nenhum tipo de auxílio do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) ou o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Estadual (IPHAEE), nem da Prefeitura Municipal.

De acordo com Varine (2012, p. 189) um museu comunitário é “a expressão de uma comunidade humana, a qual se caracteriza pelo compartilhamento de um território, de uma cultura viva e de atividades comuns. O museu é a propriedade da comunidade que lhe deu nascimento e que o faz viver.”

Assim, o objetivo deste trabalho é propor um plano museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria, dando ênfase à forma de preservação do seu acervo material.

O problema a ser estudado tem sua gênese na consolidação e legitimação do Museu Ferroviário de Santa Maria, criado pela Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria, em 31 de outubro de 2003, com o objetivo de preservar a memória e o patrimônio ferroviário.

Com este projeto busca-se subsídio no campo da gestão do patrimônio cultural para oferecer uma proposta de diálogo do Museu Ferroviário com a comunidade. Neste sentido, justifica-se este trabalho pela contribuição que se

pretende dar ao museu e a comunidade santa-mariense, bem como os profissionais da museologia.

O estudo proposto visa contribuir no sentido de apontar alternativas de melhor aproveitar o espaço dedicado ao museu bem como indicar alternativas de investimentos e divulgação do mesmo e do seu entorno. Assim, primeiramente apresentaremos um estudo diagnóstico do Museu apontando o que consideramos seus pontos fortes e pontos fracos para em seguida sugerir alternativas de mudanças e metas que podem ser alcançadas. Com isso, estaremos trabalhando com o conceito de Ecomuseu a partir da proposta de Varine (2012), no sentido de pensar o patrimônio como alternativo para o desenvolvimento local.

A Política Nacional dos Museus (PNM) (BRASIL, 2003), documento do Ministério da Cultura, ressalta o empenho, nos últimos 40 anos, por uma ação museológica comprometida com as questões de memória coletiva¹, sociais, políticas e, sobretudo com a dimensão humana. O documento PNM reconhece o esforço dos museus em se adequarem ao contexto que lhe assegura a existência e sobrevivência. A nova Política Nacional dos Museus Brasileiros demonstra uma preocupação em incentivar a democratização das instituições museais, e reconhece, textualmente que:

O papel dos museus, no âmbito de políticas públicas de carácter mais amplo, é de fundamental importância para a valorização do patrimônio cultural como dispositivo estratégico de aprimoramento dos processos democráticos. Para cumprir esse papel, os museus devem ser processos e estar a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento. Comprometidos com a gestão democrática e participativa [...] (PNM, 2003).

Assim, a partir de reuniões realizadas com a diretoria da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário observou-se que pode ser considerada esta instituição como um Ecomuseu devido ao fato de considerarem como parte seccional a Gare e o Sítio Ferroviário de Santa Maria, que é composto por um complexo de edificações que pertencem a rede ferroviária do Rio Grande do Sul, como a Estação Férrea, as casas da Vila Belga, os prédios da COOPFER (Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul) e o Colégio Manoel Ribas.

¹ Memória coletiva é a memória de um grupo de pessoas, passadas de uma geração para geração, ou ainda a memória compartilhada de um grupo, família, grupo religioso, étnico, classe social ou nação. Pierre Nora definiu como "a memória, ou o conjunto de memórias, mais ou menos conscientes de uma experiência vivida ou mitificada por uma comunidade, cuja identidade é parte integrante do sentimento do passado".

A partir desta caracterização buscamos entender essa tipologia de museus através dos estudos de Varine (2012, p. 183) quando ele aponta uma síntese de características de um ecomuseu, tais como, o patrimônio global, o território, o processo de desenvolvimento longo e lento, a participação da comunidade, a fonte educacional popular e a pesquisa e conservação como meio e não finalidade em si.

Segundo Varine (2012, p. 30), uma das tentativas do International Council of Museums (ICOM), em 1971, em introduzir a noção de desenvolvimento foi o Ecomuseu, onde muda-se o foco do campo estreito da museografia e das obras ou espécimes para o reconhecimento da globalidade do patrimônio ou da herança patrimonial.

De acordo com Riviere (1993), o Ecomuseu é evolutivo e como tal não pode ser definido de forma estática, acompanha a evolução da sociedade é uma instituição dinâmica. Assim, para este autor a Ecomuseologia divide-se em três dimensões: território musealizável, patrimônio cultural e população.

O Território Musealizável é a ideia central desse modelo de museu, é o espaço onde se desenvolve o cotidiano das pessoas, passível de ser musealizado. Os bens culturais componentes desse patrimônio existem e devem permanecer em seu local de origem, sendo que a preservação se dá *in situ*.

No caso do Museu ferroviário, grande parte do acervo encontra-se a céu aberto, e desse recorte faria parte todo o espaço do Largo da Gare, as linhas férreas, a edificação da estação, os pavilhões (oficinas), as máquinas e seu entorno. Desse entorno também destacaríamos a Vila Belga, a Escola Estadual Manoel Ribas, a Sede da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o Clube dos Ferroviários, a Escola Hugo Taylor e a própria Avenida Rio Branco.

Para a Ecomuseologia, o modo de vida das comunidades, todo o saber adquirido, os objetos, as edificações, as práticas tradicionais, usos e costumes, devem ser preservados, e não somente os aspectos culturais devem ser levados em conta, mas também a sua paisagem, incluindo toda a sua espécie animal e ou vegetal do território, bem como seus aspectos econômicos e sociais que é o caso do Museu Ferroviário de Santa Maria.

O Ecomuseu existe essencialmente para a população. Suas ações sociomuseológicas colocam a comunidade em contato direto com sua história, sua

cultura, seu meio ambiente, e sua identidade, desencadeando um processo de valorização do patrimônio cultural e natural.

Levando-se em conta essa característica do Ecomuseu, é que se desenha toda a pesquisa, pois o Museu Ferroviário só será importante e terá visibilidade se as pessoas e o poder público o legitimarem como tal.

O reconhecimento do Museu Ferroviário de Santa Maria em um Ecomuseu é uma alternativa cuja decisão deveria ser tomada em plebiscito onde toda a comunidade pudesse ser envolvida e consultada.

Existem projetos tramitando na Prefeitura Municipal de Santa Maria, como é o caso do projeto do Trem Turístico que dialoga com essa tipologia de museu, porém tal iniciativa esbarra na burocracia e na falta de vontade política. Mesmo assim, mantemos o foco de transformá-lo em algo que vai além de uma simples sala na Gare da Viação Férrea, sem a infra-estrutura básica para dar suporte a sua existência sustentável e coerente com a nova museologia devido a sua importância para a cidade, com infra-estrutura, recursos humanos e materiais essenciais para o funcionamento de um Museu.

O Plano Museológico se faz necessário para subsidiar as propostas de ações que visam à melhoria da instituição.

A pesquisa consiste em um estudo de caso, onde, além da pesquisa bibliográfica e documental também realizamos o trabalho de campo, para fazer o diagnóstico da realidade do Museu Ferroviário de Santa Maria.

A cultura será enfocada como elemento de ligação do ser humano com o seu tempo, não se detendo apenas em conceituar o termo, mas direcionando ao encontro de sua presença na vida cotidiana das pessoas, analisando subjetivamente que cultura é essa e quais suas implicações dentro do cenário estudado.

Além disso, também será focado o recorte histórico de tempo em que se consolidou a ferrovia no Estado e em Santa Maria, suas implicações e seu desenrolar para o desenvolvimento econômico e social da cidade.

Para Bauman (2012) o termo cultura é ambivalente, não pode ser empregado sem que seja avaliado como conceito, estrutura e práxis, e que está ligado à fragilidade humana. Este autor vê a cultura como a consciência da sociedade moderna, um sinônimo da existência humana em busca da libertação de paradigmas e também da liberdade de sua criatividade.

A memória é um conceito que está ligado intimamente a cultura de um povo e neste estudo terá seu destaque por representar um passado que marcou coletivamente à comunidade santamariense. Relatos orais, músicas, textos, cartas remontam o passado a partir do sentimento de pertencimento a um determinado grupo a um recorte da história e, essas memórias relatadas são as peças fundamentais para elucidar fatos da história local.

Candau (2014), define a memória social como um conjunto de lembranças reconhecidas por um determinado grupo e a memória coletiva por um conjunto de lembranças que são comuns a um grupo. A aproximação entre esses dois tipos de memória, a social e a coletiva, causa uma freqüente confusão, onde o que realmente encontra-se em questão é até que ponto memória e identidade expressam genuinamente a veracidade, ou são subjugadas e subinterpretadas, tamanha é a ambigüidade presente nesta análise. Assim, ao usarmos algumas informações de nossos informantes da comunidade optamos por relativizar algumas questões afim e deixar em aberto o campo dessa pesquisa.

O estudo apresentado divide-se em quatro capítulos, o primeiro capítulo apresentará um recorte histórico da formação da cidade de Santa Maria a partir da Ferrovia, com dados históricos pertinentes a pesquisa, perfil sócio econômico da cidade, trazendo aspectos da formação material da ferrovia e das edificações do complexo ferroviário, bem como do Museu Ferroviário que é o objeto de pesquisa.

Já o segundo capítulo tratará das questões conceituais da pesquisa referente ao Patrimônio Cultural, a fim de justificar o interesse em revalidar a memória e a identidade das pessoas em relação ao patrimônio ferroviário, buscando um aprofundamento nas questões de atribuição de valores e construção de identidades, memórias e representações e, trazendo alternativas de apresentação deste patrimônio.

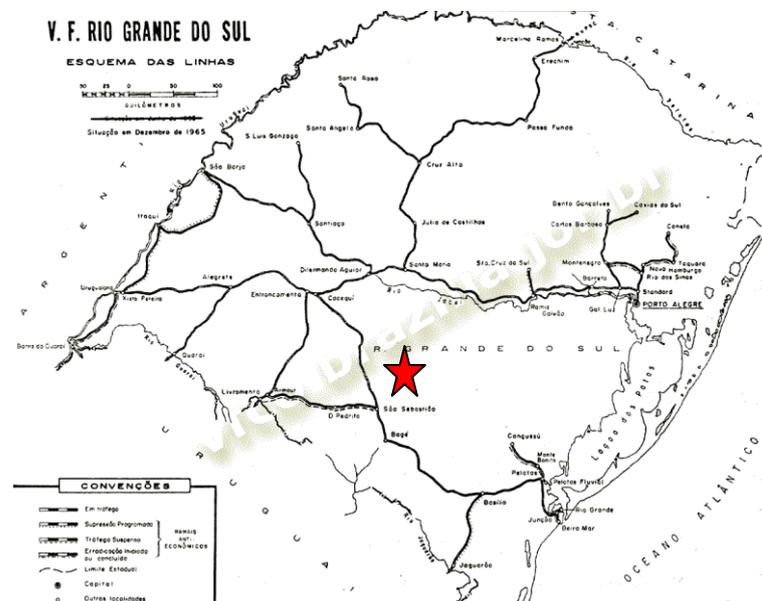
O terceiro capítulo apresentará um planejamento museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria, onde um diagnóstico detalhado das condições atuais do Museu Ferroviário foi descrito a fim evidenciar a implantação, a gestão e a organização deste Museu.

A partir dos resultados obtidos através do diagnóstico da instituição serão elaboradas estratégias e sugestões de melhorias do Museu Ferroviário de Santa Maria que se consolidam no quarto capítulo através da Proposta de Plano Museológico que consiste na nossa contribuição ao patrimônio ferroviário, consolidando-se como o produto final da pesquisa.

2 O CONTEXTO HISTÓRICO DA VIAÇÃO FÉRREA NO SUL DO BRASIL

No final do século XIX, a cidade de Santa Maria, localizada na região central do Rio Grande do Sul tornou-se eixo do desenvolvimento comercial, um centro de convergência de idéias a partir da construção da estrada de ferro que ligava a capital Porto Alegre à fronteira sudoeste, no município de Uruguaiana. Abaixo, podemos ver o esquema de linhas férreas no Estado e, sinalizado pela estrela, o município santamariense.

Figura 1 – Mapa da viação férrea no Rio Grande do Sul



Fonte: Site da viação férrea do centro oeste. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Viacao-Ferrea-do-Rio-Grande-do-Sul-VFRGS.html>. Acesso em: 12.12.2015.

A construção da estrada de ferro em Santa Maria provocou o crescimento da sua população, que conseqüentemente desenvolveu a cidade economicamente através da facilidade de circulação das mercadorias pelo transporte ferroviário, proporcionando o crescimento da agricultura e também do artesanato, contribuindo para o surgimento da industrialização do Município. Hoje, todo o complexo construído para dar suporte à viação férrea na cidade, construiu-se em importante patrimônio cultural, marcando a identidade da cidade.

Dessa forma, no presente capítulo apresentamos um levantamento histórico e bibliográfico sobre a ferrovia em Santa Maria, buscando elementos da ferrovia

brasileira e sul-rio-grandense, o sentido de identificar o legado cultural da viação férrea no município.

2.1 O SISTEMA FERROVIÁRIO NO BRASIL

A origem do sistema ferroviário no Brasil encontra-se dentro de um quadro internacional de desenvolvimento da tecnologia e capital, crescente no século XIX em nações como a Inglaterra e a França². Flores (2007) explica que foi devido ao pioneirismo europeu através de um conjunto de situações favoráveis, como a eficácia e rapidez do transporte das matérias-primas, que eram destinadas as populações de diversos países para o aquecimento de suas habitações. O intuito era o de facilitar o transporte de carvão e madeira para essas regiões que sofriam com os rigorosos invernos e com as estações chuvosas.

Segundo Ransolin (2004, p. 1), “a origem da ferrovia está diretamente ligada ao transporte de minérios, surgindo na Europa para remover o carvão das minas e levá-lo às fundições”, material esse que servia se fonte de energia para o abastecimento de indústrias. Nesse sentido, a expansão da viação férrea introduzia-se dentro do contexto do modelo capitalista e com a evolução na revolução industrial, gerando um surto de industrialização em países europeus³.

Além disso, a ferrovia tornou-se o símbolo do progresso e da modernidade, no qual o mundo entrou na era da velocidade e da integração, diversificando serviços, interligando pessoas e locais, distribuindo mercadorias em lugares diversos. Dessa forma, a viação férrea transformou os diferentes espaços do globo, introduzindo a ferrovia como “elemento das transformações tecnológicas do mundo”⁴ (HARRES apud FLORES, 2007, p. 61).

Dessa forma, a primeira via férrea construída no Brasil foi em 1854, no Estado do Rio de Janeiro, com intenção civilizadora, segundo Flores (2007), no sentido de desenvolvimento econômico para as elites nacionais, quando o país era

² As companhias de construção de estradas de ferro tornaram-se, no século XIX, gigantescos empreendimentos em condições de livre iniciativa e de competição (HOBBSAWN, 2014).

³ Para Hobsbawn (2014, p. 307-308), as estradas de ferro foram sendo construídas em qualquer lugar, não dependendo da força de trabalho local. No entanto, desenvolveu-se um corpo de trabalhadores nômades, caracterizando os grandes projetos de construção no mundo.

⁴ Flores (2007, p. 62) explicou ainda que, o trabalho ferroviário, os trabalhadores conviveram com as mais diferentes experiências profissionais, contemplado desde a “prática de semi-escravidão até a obtenção de categoria politizada, mobilizada e detentora de um padrão de vida digno”.

predominantemente agrário e escravista⁵. A via férrea representava a modernidade nacional, de progresso econômico para o interesse das elites brasileiras ligando os centros de produção do país. Segundo Santos e Zanini (2012, p. 286),

[...] somente no final do século 19 e início do século 20 foram efetuados investimentos significativos, oriundos principalmente de investidores britânicos, para a construção de uma malha ferroviária no país, projetada para interligar os centros de produção agrícola e de mineração aos portos.

Para Maria Medianeira Padoin (1992, p. 23), a instalação do sistema ferroviário brasileiro, a partir do século XIX seguia dentro de uma “perspectiva de consolidação do modelo capitalista” no país⁶. Esse novo meio de transporte passa a movimentar com maior rapidez e menores custos, as mercadorias e a produção nas regiões brasileiras, atendendo interesses do capital comercial e financeiro do Brasil e da Europa.

Com a construção do sistema ferroviário no Brasil, as ferrovias tornaram-se essenciais por interligar inúmeras regiões do país, que se localizavam distantes uma das outras, facilitando as comunicações e as relações políticas e econômicas. Segundo Flores (2007, p. 73)

As ferrovias, mesmo sendo vitais ao desenvolvimento da maioria dos países no século XIX, industrializados, em via de industrialização, ou em estágio de consolidação das fronteiras nacionais, como era a situação histórica do Brasil, eram empreendimento de risco porque as regiões onde seriam construídas ligavam cidade muito distante entre si só elas não geravam industrialização, apenas se constituíram em meio tecnológico para facilitar as relações econômicas.

A partir do século XX, a malha ferroviária que estava sob o controle de companhias férreas, passou a ser administrada pelo Governo federal⁷, quando foi criada a Rede de Controle Federal Sociedade Anônima (RFFSA)⁸. No entanto, a via

⁵ “As ferrovias surgiram no Brasil durante o ciclo do café, que predominou da segunda metade do século 19 até meados de 1930. Na época, a economia do país era primordialmente agrícola e agroexportadora” (CNT, 2013, p. 17).

⁶ Até a construção das primeiras ferrovias brasileira, o principal meio de transporte era com animais, as mulas. Através do mular eram transportadas mercadorias, entre os Estados, bem como entre os países da América Platina (PADOIN, p. 23).

⁷ Segundo Finger (2009, p. 122), “a baixa qualidade dos serviços prestados, as elevadas tarifas, o sucateamento da malha e os conflitos trabalhistas, entre outros problemas decorrentes de má distribuição, levaram o Governo a decidir pela retomada das linhas”.

⁸ “Em 1957, foi criada a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), com o objetivo de integrar, sob uma mesma administração, a rede ferroviária pertencente à União. A criação da empresa trouxe avanços para o setor, como o crescimento da tonelage transportada e o aumento da produtividade do trabalho. Apesar do desenvolvimento das ferrovias até então, elas ainda representavam 90% do déficit orçamentário público na metade do século” (CNT, 2013, p. 18).

férrea apresentou sinais de estagnação, a partir da década de 60 do século XX. Segundo Santos e Zanini (2012, p. 286)

[...] a indústria ferroviária começou a dar sinais de estagnação – consequência da decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais caro em longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. A principal exceção a essa política de transportes foi o estado do Rio Grande do Sul, no qual o transporte ferroviário se manteve prioritário até o final do século 20.

Dessa forma, o transporte ferroviário perdeu espaço para o transporte rodoviário. No entanto, apesar dos investimentos iniciais serem de menores custos, a manutenção das rodovias tornou-se de custo alto em longo prazo. Relata Flores (2007, p. 91):

Com o advento da Segunda Grande Guerra Mundial, o sistema ferroviário nacional passou a conviver com sérias dificuldades. Entre elas o custo do material usado no sistema, quase todo ele importado e indispensável ao serviço e ao re-equipamento das estradas, além dos preços elevados com os combustíveis, como era o caso do carvão e óleos lubrificantes importados, além das questões tarifárias e de pessoal.

Essa situação de dificuldades enfrentadas pela ferrovia, oriundas da guerra, fizeram com que as quilometragens das linhas tivessem pouco incremento. Além disso, a via férrea foi perdendo espaço para a rodovia, “em função do avanço das alternativas ligadas ao setor rodoviário, considerado prático e eficiente” (FLORES, 2007, p. 91).

Abaixo, encontra-se um mapa da malha ferroviária brasileira atual. Constatase que as ferrovias concentram-se em maior número nas regiões sul e sudeste. Em menor concentração, as vias férreas aparecem no nordeste brasileiro e, de forma quase ausente na região norte do Brasil.

Figura 2 – Malha ferroviária brasileira



Fonte: Site da Associação Nacional de Transporte Ferroviário. Disponível em: <http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/mapa-ferroviario-brasileiro>. Acesso em: 12.12.2015.

O sistema ferroviário no Rio Grande do Sul, se mostrou uma exceção a política de transporte no Brasil, mantendo a ferrovia como prioridade até o final do século XX. A ferrovia que também tinha uma perspectiva civilizadora no Estado tem ainda razões de ordem estratégica (FLORES, 2007). O transporte ferroviário no Rio Grande do Sul será o assunto que iremos tratar na próxima seção.

2.2 O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO RIO GRANDE DO SUL

O Rio Grande do Sul introduziu-se no projeto capitalista mundial de forma indireta, pois sua economia se caracterizada no modelo de produção agrícola e pecuária, com o intuito de abastecer o mercado do centro do Brasil. Segundo Ransolin (2004, p. 10),

Na verdade, o Estado sempre se caracterizou pelo seu caráter de economia periférica e abastecedora do mercado interno desde o período colonial. Era a região da pecuária, a campanha, de antiga colonização ibérica, baseada no trabalho escravo, zona de estâncias, localizada no sul da província, tinha como escoadouro de sua produção os portos de Rio Grande e Pelotas.

No entanto, o domínio dos latifúndios de pecuária sofreu modificações com a chegada de imigrantes europeus. No século XIX, um enorme contingente de migrantes saiu da Europa, com destino ao Brasil. Muitos se tornaram mãos de obra nas lavouras de café em São Paulo. Outros transformaram-se em pequenos proprietários de terras no Rio Grande do Sul, os quais foram concedidos pequenos lotes, como por exemplo, a partir de 1824, os alemães que, estabelecendo-se perto de Porto Alegre, na região do Vale do Rio dos Sinos, os italianos, a partir de 1875, estabeleceram-se primeiramente na região da Serra Gaúcha, também próximo a capital. Rapidamente, as colônias de imigrantes passaram a fase de subsistência, desenvolvendo o comércio local⁹.

Dessa forma, as primeiras ferrovias construídas no Rio Grande do Sul encontravam-se inseridas nesse contexto de desenvolvimento, sendo que a primeira via férrea ligou à capital a cidade de Novo Hamburgo – uma das cidades colonizadas por imigrantes alemães. Em 1874, este grupo construiu a primeira ferrovia no Estado, sua força econômica, sua pujança se acentuou nas décadas seguintes (RANSOLIN, 2004, p. 21). Abaixo, encontra-se a imagem da primeira via férrea do Rio Grande do Sul, com a presença de um trem e de homens trabalhando na construção da mesma.

Figura 3 – A primeira linha férrea Porto Alegre - Novo Hamburgo



Fonte: Site Rio Grande em fotos. Disponível em: <http://www.riograndeemfotos.fot.br/trem/02.html>. Acesso em: 12.12.2015.

⁹ O transporte fluvial era importantíssimo para o comércio colonial, tanto que, na década 1850-1860, havia aproximadamente trezentos lanchões matriculados na capitania dos portos dos rios Caí e Sinos (SOUZA DIAS, 1986, p. 69).

No entanto, sua construção também se deve por questões de ordem estratégica, bem como por interesse econômicos. Surgiram as primeiras estradas de ferro a partir da década de 70, do século XIX, com o intuito de superar o modelo agrário, investindo no progresso capitalista, na tentativa de formar uma região industrial também no sul do país. Além do mais, a ferrovia era um meio de garantia de integrar o Rio Grande do Sul ao restante do país, mantendo assim, uma rota comercial via terrestre que “facilitasse a integração econômica com outras regiões” (FLORES, 2007, p. 95).

Com o avanço das linhas férreas do sudeste para o Sul do Brasil, em direção ao Rio Grande do Sul, o Estado tornava-se um ponto estratégico devido suas fronteiras com os países platinos como a Argentina, o Uruguai e o Paraguai, visando um comércio internacional, bem como a consolidação de meios de escoamento da produção sulina.

Sobre as colocações de Ransolin (2004), compreendemos que não havia apenas um interesse estratégico, no sentido de manutenção da unidade territorial, através da instalação da via férrea na Província do Rio Grande do Sul. Mas também por uma necessidade política de integrar a economia gaúcha com o restante do país. Para o autor, “ficam claros os diferentes sentidos político, econômico, militar do Império e da província na questão da implantação das ferrovias na região” (p. 15).

Após a construção da primeira linha férrea que ligava a capital da Província com o núcleo colonial de Novo Hamburgo, iniciaram outras discussões a respeito de novas linhas ferroviárias que atingissem a fronteira. Três linhas formaram as linhas-tronco do Estado: Porto Alegre-Uruaiana, Rio Grande-Bagé e Santa Maria-Marcelino Ramos.

A linha férrea que está relacionada ao objeto desse trabalho, é a que liga Porto Alegre a Uruaiana, passando pelo município de Santa Maria. Tal via férrea teve sua construção iniciada em 1877, sendo nesse ano que datou a chegada dos primeiros imigrantes italianos chegados a região central do Rio Grande do Sul, instalando-se na Colônia Silveira Martins, nas proximidades de Santa Maria. Até a construção da Estação Colônia em Camobi, e da estação em Santa Maria, muitos italianos se juntaram no trabalho de construção da estrada de ferro no município de Santa Maria. Segundo (LOPES, 2002, p. 72) Portanto, dois anos após os impasses, a estrada de ferro iniciou a sua construção, partindo de Taquari e não de Porto Alegre. Os tempos de crise brasileira colocavam as construções das vias férreas em

xeque: a ligação da capital com a fronteira teve parada em 1879. Ransolin (2004, p. 19).

A nova linha férrea, que se estendia de Porto Alegre à Uruguaiana, passando pelo município de Santa Maria, atendia os interesses estratégicos e favorecia o setor comercial de Porto Alegre. Mas também, as novas linhas promoveram o progresso de muitas cidades, como foi o caso de Santa Maria. A chegada da estrada de ferro transformou o município em um pólo ferroviário, pois se tornou um importante entroncamento entre as ferrovias do Estado.

Dessa forma, constatamos que, a partir da construção das estradas de ferro atendeu-se a uma conjuntura de diferentes interesses econômicos, políticos e sociais na província do Rio Grande do Sul, que provocaram profundas mudanças nesse espaço – alterações essas que também foram sentidas no país e no mundo. A primeira ferrovia construída no Rio Grande do Sul atendia as exigências do comércio da capital, transportava a produção da zona colonial alemã crescente e, ainda atendia os objetivos do centro político e econômico do Brasil: que tinha sua economia voltava para o comércio externo – transportando a produção dos latifúndios para o exterior –; bem como para o mercado interno, escoando a produção de gêneros alimentícios da pequena propriedade as região brasileira. Percebemos assim, o desenvolvimento que a ferrovia trouxe às cidades brasileiras, a partir do século XIX.

A seguir, iremos tratar sobre a estrada de ferro na cidade de Santa Maria, o desenvolvimento local e o legado histórico e cultural da ferrovia no município.

2.3 A VIAÇÃO FÉRREA E A CIDADE DE SANTA MARIA

No final do século XVIII, a região que abrange a cidade de Santa Maria instalou-se, nesse espaço, um acampamento militar português, o qual recebeu denominação complementar de “boca do monte”. O povoamento perene desse local, sob o domínio luso, constituía de indígenas e soldados. No decorrer dos anos, a população cresceu, constituindo-se de “setecentos habitantes lusos, tendo muitos vindos do município de Rio Pardo. Além destes, constava o povoado com uma centena de escravos africanos e cerca de cinquenta famílias de índios guarani” (FLORES, 2007, p. 146). Situação que elevou o “acampamento” à categoria de Oratório. Somente na metade do século XIX, Santa Maria foi elevada a categoria de

município, pois naquele período, havia a expansão e a consolidação lusa, confirmando fronteiras e possibilitando a fixação da população em rios principais e seus afluentes.

Dessa forma, sabemos que, na segunda metade do século XIX, iniciou-se, no Rio Grande do Sul, mais especificamente em 1869, a implantação da ferrovia, com a finalidade de transportar mercadorias e pessoas através das linhas férreas e promover o crescimento econômico (FOLETTTO; BISOGNIN, 2008). Criou-se, a partir de 1873, a linha férrea *Porto Alegre-Uruguaiana* que ligava o Estado de leste a oeste, e assim outras linhas foram criadas ligando os diferentes pontos do Rio Grande do Sul. Em 1885, o município de Santa Maria passou a centralizar o tráfego de trens pela sua posição geográfica central, transformando-se em ponto de ligação entre todas as linhas férreas e tendo um desenvolvimento significativo a partir deste fato.

O grande impulso que a Estrada de Ferro deu ao Município, no século XIX na vida social, política e comercial de Santa Maria, foi a inauguração da linha que ligou Santa Marra à capital da Província, em 1.889, tornando um entreposto obrigatório das praças comerciais da fronteira e da região serrana com a de Porto Alegre (PADOIN, 1992, p. 20).

Padoin (1992, p. 10), ainda destacou um importante aspecto sobre a construção da estrada de ferro na cidade: “em 1885, que levou Santa Maria a ser ponto de convergência das linhas férreas do Estado. Com isso, estabeleceu-se na cidade um vasto número de funcionários, ligados aos diversos setores da Viação Férrea”. Flores (2007), também concorda com essa ideia, fazendo de Santa Maria um importante entroncamento das principais ferrovias do Estado, sendo que a cidade recebeu as instalações operacionais de porte da VFRGS¹⁰ e, ainda, um número expressivo de trabalhadores.

Cinco anos depois da implantação da ferrovia, a cidade recebeu uma comissão de engenheiros que, estudaria o traçado da ferrovia que ligaria o Rio Grande do Sul com o Estado de São Paulo (Santa Maria – Itararé). De acordo com Faccin (2014, p. 35), o município “passou a ser ponto-chave das duas principais linhas ferroviárias do estado do Rio Grande do Sul e alicerçando, assim, seu lugar como importante entroncamento ferroviário do Sul do Brasil”.

¹⁰ Segundo Belém (1989), A Viação Férrea do Rio Grande do Sul (mais conhecida como VFRGS) foi uma empresa estatal controlada pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, criada em 1920 e extinta em 1959, quando foi encampada pela RFFSA.

Em Santa Maria, a ferrovia deixou um marco significativo de desenvolvimento, com um forte fluxo de passageiros e funcionários, foi se desenvolvendo ao redor da gare uma cadeia de serviços e comércio a fim de sanar as demandas de hospedagem, alimentação, infra-estrutura, entretenimento e cultura. Segundo Padoin (1992, p. 19):

Com a Estrada de Ferro se deu um maior dinamismo econômico ao Município, havendo uma abertura de uma rede hoteleira em Santa Maria, bem como o aumento das atividades econômicas, com abertura de entrepostos comerciais e de grandes depósitos de produtos agrícolas e pastoris.

Segundo Flores (2007), a evolução histórica de Santa Maria, especialmente durante o século XX, decorreu da movimentação gerada pelos trens, com suas mercadorias e passageiros, e a manutenção da principal estrutura operacional da rede ferroviária concentrada na cidade, transformando Santa Maria em um pólo regional de referência na parte central do Estado¹¹.

Figura 4 – A estação ferroviária de Santa Maria



Fonte: Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, IPHAE, p. 32.

Acima, está a imagem da estação ferroviária de Santa Maria, provavelmente datada do final do século XIX. Inicialmente existiu apenas a edificação central de

¹¹ Segundo Faccin (2014, p. 37), “os relatos sobre a cidade na época demonstravam que a ferrovia trouxe velocidade e integração à Santa Maria, mudando o cotidiano com melhorias no transporte de mercadorias e pessoas, com a comunicação, proporcionada pelo trem ou telégrafo, bem como pela impulsão no provimento de benfeitorias na infraestrutura urbana, como a implantação dos serviços de iluminação pública, luz elétrica e telefone.

dois pavimentos e um anexo térreo a leste, que já não existe mais. No começo da década de 1920, já com a VFRGS na administração da rede ferroviária, foi construída a plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros. Alguns anos depois foram construídos os armazéns da ala oeste e modificados os existentes na parte leste do núcleo central.

Para a construção da Gare da Viação Férrea, o terreno onde se encontra a mesma foi cedido pelo Sr. Ernesto Beck, proprietário de uma chácara que abrangia da estação até o atual Bairro Itararé¹². Segundo Carvalho (2007, p. 111),

Ponto de chegada e de partida, a Gare da Viação Férrea simbolizava uma época de desenvolvimento comercial e efervescência cultural de Santa Maria. Pelos trens chegavam e partiam mercadorias vindas de diferentes pontos do estado e do país: caixeiros-viajantes e representantes comerciais que aqui negociavam e se dirigiam a outras localidades, cantores de ópera, músicos, artistas de teatro que por aqui passavam em direção a Buenos Aires e São Paulo, e na cidade apresentavam seu talento.

Outros autores também descrevem a importância da Estação Férrea para o município de Santa Maria. Lopes (2002) relatou que a ferrovia foi de extrema importância para o desenvolvimento da cidade, transformando a paisagem ao redor da estação férrea. E acrescenta:

No caso de Santa Maria, é indiscutível o papel da ferrovia como indutora do crescimento da cidade e como condicionante do arranjo espacial dos elementos que a compõem. Assim, ao redor da estação central, configurou-se uma área especial, caracterizada por sua importância cultural e paisagística, e identificada pela concentração de atividades relacionadas com a ferrovia - como a Vila Belga, a Escola Estadual Manoel Ribas, a Sede da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o Clube dos Ferroviários, a Escola Hugo Taylor e a própria Avenida Rio Branco (artéria principal de ligação entre o centro urbanos propriamente constituído e a estação férrea) (SCHLEE Apud LOPES, 2002, p. 102).

Dessa forma, é perceptível a transformação do cenário urbano vivido pela cidade de Santa Maria, com a instalação da estrada de ferro. De acordo com Faccin (2014, p. 39) “a área da Avenida Rio Branco passou a ser uma importante zona de comércio e prestação de serviços, buscando atender às novas demandas que chegavam junto com os trens na Estação, como a necessidade de oferta de

¹² Segundo o **IPHAE**, embora o trecho ferroviário entre Porto Alegre e Uruguaiana tenha sido inaugurado em 1885, o prédio original da Estação de Santa Maria (sobrado central) foi construído somente 15 anos depois, em 1900 aproximadamente. A Estação Santa Maria foi construída em terreno doado por Ernesto Beck e provavelmente já estivesse pronta em 1885, embora o pesquisador local Antonio Isaia aponte o ano de 1900 como o ano de sua inauguração.

hotéis¹³, bares e restaurantes. É desta época, também, a instalação dos primeiros estabelecimentos bancários na cidade.

A ligação da estação férrea com o centro faz com que o município cresça para o norte¹³. Acrescenta Faccin (2014, p. 40) que “grande parte dessa expansão foi causada pela construção de moradias de trabalhadores ligados à ferrovia que buscavam estabelecer residência nas redondezas da linha”. Do outro lado, seguindo os trilhos do trem, formou-se o Bairro Itararé que foi construído principalmente por alemães e ferroviários, a partir de 1900 (LOPES, 2002).

O Bairro Itararé estabeleceu povoamento oriundo de núcleos coloniais ao entorno do complexo ferroviário que havia sido instalado na cidade. A população era constituída por uma maioria de imigrantes europeus que passou a estabelecer-se ao longo das trilhas do trem. Além disso, mecânicos vindos do município de Garibaldi em 1930, também se juntaram na formação desse bairro ferroviário, pois algumas oficinas foram atraídas pela rede ferroviária estabelecida em Santa Maria (CARVALHO, 2007).

E ainda, nesse Bairro ferroviário foi construído o Monumento ao Ferroviário em 1932. Passou mais de 40 anos sem reparos, fato que deixou a edificação deteriorada, em virtude da falta de manutenção ao longo dos anos, como também pela ação de vândalos. A sua revitalização foi possível diante do auxílio da comunidade local, como também da Rede Ferroviária, fornecendo o material necessário para a reforma. Pensando na ideia do monumento como um lugar de memória a partir de NORA (1993), pode constatar que naquele momento, criou-se um espaço que remetia a estrada de ferro e aos seus trabalhadores – esses que se constituíram em uma maioria no próprio local. Além disso, o monumento como um marco da estação férrea e dos ferroviários, não apenas para a cidade, mas marcando a própria formação do Bairro Itararé.

No entanto, para dar abrigo aos funcionários graduados, a companhia¹⁴ responsável para viação férrea em Santa Maria, adquiriu um terreno urbano, nas proximidades da Estação Férrea e, construiu na primeira década do século XX, um

¹³ Segundo Padoin (1999, p. 20-21), “Guardando as proporções, pode-se afirmar que o período 1885-1905, foi o que apresentou o maior desenvolvimento em Santa Maria. Senão vejamos o que aconteceu naqueles vinte anos, quando a população urbana saltou de 3.000 habitantes para 15.000 em 1905. O número de prédios subiu de 400 para 1.500.

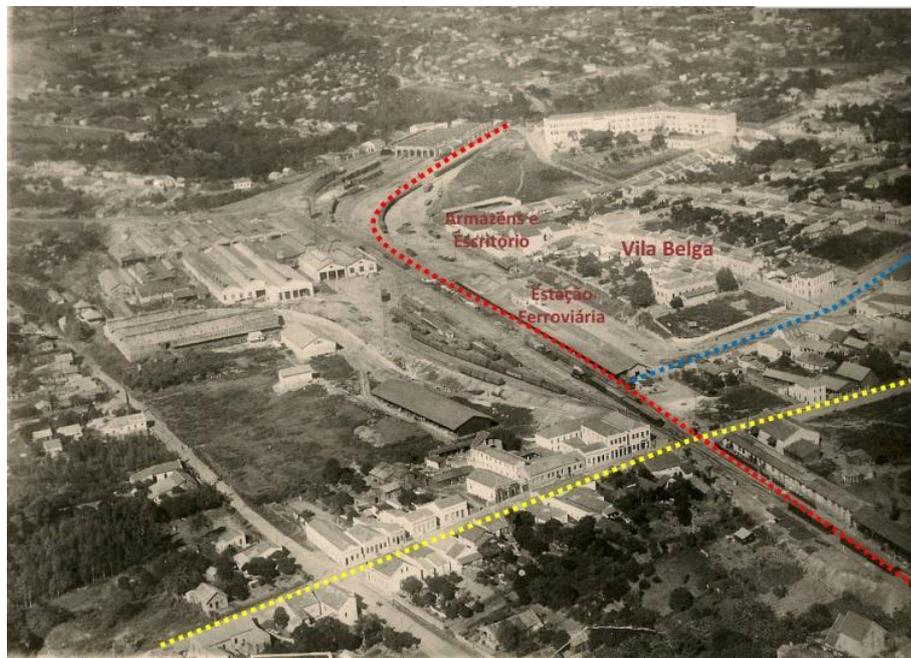
¹⁴ A estrada de ferro que ligava Porto Alegre a Uruguaiana estava sendo administrada pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fêr au Brésil*.

conjunto de casas, que ganharam o nome de “Vila Belga”. Segundo Finger (2009, p. 121)¹⁵, a “Vila Belga foi o segundo conjunto habitacional do estado do Rio Grande do Sul, construído para abrigar funcionários de uma empresa”. Além disso, destacando o período histórico, “com predominância de hábitos rurais e o recente fim da escravidão, havia a necessidade de “treinar” os operários para o trabalho na indústria e para um novo modo de vida urbana (FACCIN, 2014, p. 37).

Na análise da arquiteta Finger (2009), a projeção da Vila Belga não previa a construção de equipamentos para seus funcionários, com uso exclusivo. A companhia belga investiu nas áreas próximas da estação, através da qualificação de escolas (como a escola técnica municipal e a escola estadual Manuel Ribas) e hospitais (como a casa de saúde).

Abaixo, podemos visualizar a vista aérea da cidade de Santa Maria na década de 20, dando destaque as localizações da Estação Férrea e a Vila Belga.

Figura 5 – Vista aérea de Santa Maria



Fonte: Finger (2009, p. 131).

¹⁵ A autora analisou o caso de duas vilas de ferroviários construídas para abrigar os funcionários, uma em São Paulo e outra no Rio Grande do Sul, sendo essa a Vila Belga, em Santa Maria. As duas foram construídas em contextos diferenciados, mas com o objetivo de compreender as diferenças, identificando os preceitos industriais de seus projetos arquitetônicos.

De acordo com Mello (2002) e Queruz (2007, p. 111) as moradias da Vila Belga eram para operários “com posição de algum destaque administrativo dentro da empresa, como maquinistas, engenheiros, capatazes, fiscais e inspetores, entre outros”. Dessa forma, a ferrovia deu importância à cidade de Santa Maria, com a construção da Vila Belga, moradia destinada a funcionários de Viação Férrea que, hoje se tornou Patrimônio Arquitetônico e Cultural da Cidade de Santa Maria e do Rio Grande do Sul.

Outro trabalho importante para compreender o impacto da Estação Férrea de Santa Maria no Rio Grande do Sul foi o de Anelise Costa da Silva (2014), *A Ferrovia, o Patrimônio e a Vila Belga (Santa Maria/RS)*. Ela utilizou o conceito de *centro histórico* para demarcar o espaço que a Vila Belga ocupa e analisou “o tombamento e a preservação da Vila Belga” (p. 13), a qual caracteriza-se como um patrimônio deste município. Entretanto, a sua definição de Vila Belga considerou-a como “um conjunto habitacional situado no Centro Histórico da cidade de Santa Maria, construído para abrigar os operários das estradas de ferro do estado, no início do século XX” (SILVA, 2014, p. 13).

[...] em muitos lugares a própria organização espacial das cidades tem ligação direta com a criação da Ferrovia, pois, era geralmente em torno ou próximo aos trilhos que se desenvolviam as vilas de funcionários. A cidade de Santa Maria pode ser usada como exemplo desta afirmação, ainda hoje é possível verificar que a cidade se desenvolveu nos locais próximos às linhas férreas, dando origem as vilas onde residiam principalmente ferroviários (WEBER, 2011, p. 11 *apud* SILVA, 2014, p. 13).

Deste modo, Santa Maria teria o seu “início” contrastado com o surgimento da estação férrea. E com ela, surgiram as casas, “juntamente com a Gare, o prédio administrativo, depósitos, anexos e largo da estação férrea e seu muro de pedras, a sede e as edificações de apoio da Cooperativa dos funcionários da viação (COOPFER), e a Escola Estadual Manoel Ribas (antiga Escola Santa Terezinha, formam a denominada Mancha Ferroviária de Santa Maria” (SILVA, 2014, p. 13). As suas características físicas preencheram um espaço de cinco quilômetros entre armazéns, oficinas, Casa de Saúde e Escola Industrial Hugo Taylor (SILVA, 2014, p. 13).

O tombamento histórico do espaço ferroviário de Santa Maria ocorreu em 2000. O documento que oficializou está situação foi a Portaria Estadual nº 30/2000. No município, o Decreto Municipal nº 285/2000 realizou o tombamento histórico e

cultural daquele espaço¹⁶. Mas foi a partir de 1988 que o conjunto habitacional foi considerado como patrimônio municipal¹⁷. Já em 1996, a Lei Municipal nº 4.009 reconheceu a parcela do Sítio Ferroviário como patrimônio histórico e cultural. Mas vejamos a justificativa para o decreto do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul que tornou o *Sítio Ferroviário de Santa Maria* em Patrimônio oficializado.

A implantação do sistema ferroviário foi fator fundamental no desenvolvimento econômico, social e cultural do interior do Rio Grande do Sul no final do século 19. A cidade de Santa Maria, no processo de expansão do sistema ferroviário do Rio Grande do Sul, ganhou importância dentro da malha ferroviária gaúcha e, ao final do século 19, já comandava o tráfego dos trens que cortavam o Estado. Por sua posição privilegiada, localizada na região central do Rio Grande do Sul, tornou-se o ponto de cruzamento de todas as linhas férreas e chegou a sediar a Diretoria da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, a companhia belga que em 1898 arrendara a rede ferroviária gaúcha (IPHAÉ)¹⁸.

O texto, destacou-se a importância da cidade para a malha ferroviária do Estado. Sem dizer que foi através da via férrea que muitos imigrantes chegaram na região, ora povoando a *Quarta Colônia de Imigração Italiana*, outrora deslocando-se para outros lugares. Santa Maria era uma cidade de passagem. Mas apesar disso, não deixara de ser um local de permanência. Assim, muitos trabalhadores se consolidaram e construíram residência no município. Estes fatores interferiram diretamente na construção de um espaço, o qual, diga-se de passagem, foi o próprio *Sítio ferroviário*.

A sua posição geográfica interferiu na hierarquia organizacional do sistema ferroviário. O que resultou na determinação de área de comando e cruzamento das linhas férreas do Rio Grande do Sul. Neste sentido, a presença da *Diretoria da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* demarcou profundamente a interferência que a cidade teve na via férrea gaúcha. Sobre a residência e outros “serviços” destinados aos trabalhadores férreos, identificou-se que

Em 1907 (data mais provável) foi inaugurada a Vila Belga, para alojar os funcionários da Auxiliaire. A cidade passou por uma fase de grande

¹⁶ O jornal Diário de Santa Maria publicou os reflexos daquele tombamento. Disponível em: <http://diariodesantamaria.clicrbs.com.br/rs/noticia/2011/08/as-regras-para-quem-vive-na-vila-belga-em-santa-maria-3463605.html>. Acesso em: 22 de setembro de 2015.

¹⁷ A Lei Municipal nº 2.983 de 1988 da cidade de Santa Maria tornou oficial tal situação.

¹⁸ Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15637>. Acesso em: 22 de setembro de 2015.

desenvolvimento na área da educação e de um forte movimento sindical. Em 1913 foi fundado o Sindicato Cooperativista dos Empregados da VFRGS. O atual Colégio Estadual Manoel Ribas foi inaugurado em 1930, como escola de artes e ofícios voltada para a educação feminina. O prédio foi restaurado em 1997 (IPHAE)¹⁹.

Evidenciou-se, portanto que a Vila Belga foi criada para os funcionários da companhia responsável pela via férrea.

Outra construção que incube a formação cultural de um grupo foi a criação da escola. No caso, dotado do sentido de ensinar meninas as artes e ofícios, a Escola Santa Terezinha, atual Manuel Ribas, demonstrava o poder de interferência na formação das gerações daquele grupo de trabalhadores. Já a Escola de Artes e Ofícios masculina, o internato Hugo Taylor, foi criado a partir de 1922, com o objetivo de ensinar aos meninos, filhos de ferroviários, diversas profissões e ofícios. O edifício principal foi destruído por um incêndio na década de 80, atualmente o prédio foi restaurado e sedia o Hipermercado Carrefour.

Figura 6 – Fotografia antiga da Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor, atualmente restaurada e em funcionamento comercial



Fonte: Arquivo Municipal de Santa Maria.

¹⁹ Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15637>. Acesso em: 12 de abril de 2016.

E estas iniciativas, em linhas gerais, demonstraram o poder que a organização destes trabalhadores possuía no período. A manutenção econômica dos estabelecimentos e a disponibilidade de serviços alavancavam e demonstravam publicamente o seu potencial organizativo e pecuniário

Porém, ocorreram algumas transformações ao longo da história do século XX que interferiram diretamente neste *Sítio ferroviário*.

Inicialmente existiu apenas a edificação central de dois pavimentos e um anexo térreo a leste, que já não existe mais. No começo da década de 1920, já com a VFRGS na administração da rede ferroviária, foi construída a plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros. Alguns anos depois foram construídos os armazéns da ala oeste e modificados os existentes na parte leste do núcleo central. Ao longo dos anos, várias outras modificações foram feitas. Em 1923, um incêndio destruiu os escritórios da VFRGS e, em 1926, houve uma explosão de bomba. Nos últimos anos em que a estação esteve desativada, houve outros incêndios (IPHAÉ)²⁰.

Esta série de “acidentes” reorientou o conjunto. O tamanho do impacto somou elementos para o abandono e decadência daquele complexo, evidenciado em trabalhos como de Mello (2002) e de Queruz (2007). E vários foram os momentos em que a administração dos prédios e estabelecimentos tiveram que fazer parcerias para manter as estruturas e o funcionamento de certos serviços. Mas em linhas gerais,

Após a privatização da RFFSA, em 1997, o prédio da Estação Santa Maria ficou em estado de abandono. Em 1999 houve novo incêndio. Neste mesmo ano foi firmado convênio com a prefeitura para o uso da Estação. A Mancha Ferroviária foi tombada pelo município em 24.08.2000, pelo decreto 285/00 (IPHAÉ)²¹.

O Diário de Santa Maria publicou algumas fotos históricas da Vila Belga²². Entre os registros disponibilizados estão fotos desde o início da década de 1920 até a posterior revitalização em 2011²³. Aqui, nesta dissertação foram selecionadas algumas para ilustrar o seu valor para o patrimônio cultural.

²⁰ Disponível em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15637>. Acesso em: 22 de setembro de 2015.

²¹ Disponíveis em: http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=Bens_TombadosDetalhesAc&item=15637. Acesso em: 22 de setembro de 2015.

²² As originais encontram-se no link: <http://www.clicrbs.com.br/especial/rs/itapemafmrs/81,430,581,28439,a-revitalizacao-da-vila-belga.html>. Acesso em: 22 de setembro de 2015.

²³ A revitalização foi noticiada: <http://diariodesantamaria.clicrbs.com.br/rs/noticia/2011/05/empresa-privada-vai-ajudar-a-revitalizar-vila-belga-em-santa-maria-3317232.html>. Acesso em: 22 de setembro de 2015.

Figura 7 – Vila Belga no início do século XX



Fonte: Arquivos do Diário de Santa Maria, 26/08/2011. Créditos: Claudio Vaz.

Como se tornou perceptível, as casas encontram-se naquele lugar desde pelo menos os anos 1920, perfazendo todo o restante do século e transformando-se em prédios centenários ao final desta década²⁴. Outra imagem demonstra o abandono de suas estruturas antes do processo de revitalização pelo qual as casas passaram.

Figura 8 – Casa antes da revitalização com destaque para o registro de patrimônio da RFSA²⁵

²⁴ Estamos na década de 2010.

²⁵ Imagem adaptada pela autora.

Fonte: Arquivos do Diário de Santa Maria, 26/08/2011. Créditos: Claudio Vaz.

Nesta foto ficou evidenciado que o reboco e partes dos tijolos danificadas pela ação do tempo e da falta de manutenção da sua fachada. As calçadas já estavam sendo reformadas e as casas ao lado (à direita) já tinham sido pintadas. Em destaque na imagem está o número de patrimônio da RFSA, registrando a quem pertencia aquele prédio.

Atualmente, a Secretaria de Cultura do Município ocupa o prédio central da Estação²⁶. Sobrando, de um lado as ruínas de um “tempo que já foi” e do outro as memórias em poucos resquícios que sobraram. E enquanto *patrimônio*, é importante destacar que as novas gerações de habitantes santa-marienses, percebem aquele espaço de forma diferenciada ao que ele já significou, ou seja, lá já não é mais apenas uma estação de trem em que se imagina quem chegou e quem partiu, mas sim um ambiente que recebe alguns eventos culturais na cidade.

Além da estrutura, encontra-se no pátio uma locomotiva que marca como monumento a presença da circulação de trens e que, num passado presente em muitas memórias, o embarque e desembarque de passageiros. No mais, alguns eventos culturais e artísticos ocorrem no largo da Gare, demarcando a necessidade de uma nova geração de ocupar e ressignificar aquele espaço como patrimônio público municipal.

Desde 1999, a Prefeitura Municipal de Santa Maria possui um convênio, fazendo a utilização da mesma para atividades culturais. Deles, a *Tertúlia Nativista* tomou destaque, além de outros de menor expressão estadual mas de grande visibilidade entre os universitários da cidade, tais como as marchas protagonizadas pelo movimento estudantil e que tem ali o seu fim. Nem todas mantêm a Gare como fim, porém, a Marcha das Vadias, Marcha da Liberdade, bem como outras manifestações culturais expressas por coletivos estudantis se dão neste espaço. Atualmente, o Brique da Vila Belga tomou destaque enquanto atividade de lazer entre os habitantes da cidade²⁷.

²⁶ No ano de 2009, a Secretaria de Município da Cultura foi transferida para o sobrado da Estação Férrea, conferindo um uso permanente ao local e concomitante com as demais atividades ocorridas esporadicamente, como mostras de artes, eventos, feiras, ou sob agendamento, como visitas ao Museu Ferroviário.

²⁷ Deste modo, destaca-se o link: <http://diariodesantamaria.clicrbs.com.br/rs/cultura-e-lazer/noticia/2015/07/domingo-tem-brique-da-vila-belga-em-santa-maria-4803887.html>. Acesso em: 15 de dezembro de 2015.

Segundo Ritzel (2007), a partir de 2007, o prédio passou a ser objeto de reforma, fruto de um convênio entre a Prefeitura Municipal e a Caixa Econômica Federal. Nesta reforma, foi contemplada a intervenção no sobrado compreendendo demolição de paredes, readequação de layout, recuperação da cobertura e isolamento termoacústico, visando à criação de salas multiuso, novos sanitários e um espaço de auditório. Ainda estava previsto, em etapa posterior não concluída, a instalação de um museu de temática ferroviária, restaurante, lanchonete e a construção de um palco ao ar livre, completando o projeto do Centro Ferroviário de Cultura. De todos os usos propostos inicialmente para o conjunto da Estação, apenas a implantação do Museu Ferroviário (sob a tutela da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria) e a utilização de algumas salas para exposições artísticas se consolidaram.

Estas novas percepções e utilização daquele espaço são justificativas mais que suficientes para o surgimento de novas pesquisas. Pois ao percebê-lo de forma diversa, identificou-se que aquele patrimônio possui novos olhares e produz sensibilidades diversificada daquela dos tempos de “embarque” e “desembarque”. Porém, é importante revisitar o seu passado para melhor compreender o que simbolizou o seu tombamento.

Em 2014 foi publicado um artigo no jornal *A Razão* que se chamou “à espera pelo embarque na Gare” da autora Elisete Tonetto²⁸, o qual a prefeitura municipal pretendia implantar no km 3 da cidade de Santa Maria, um museu ferroviário. Segundo a autora, “a ideia do prefeito Cezar Schirmer é expor nas edificações das antigas oficinas da Viação Férrea um acervo com mobiliário de trens, equipamentos ferroviários, fotos, documentos e até mesmo locomotiva e vagões”. No entanto, a proposta da prefeitura em criar um museu no Km 3 gerou certo descontentamento por parte dos antigos funcionários da RFFSA, alegando não terem sido consultados sobre o assunto, de acreditarem que o processo de reforma da Gare estava demorado, levando em conta a construção de um novo acervo e ainda sobre a localização do museu ferroviário que, centro no centro do município, seria de fácil acesso a escolas e visitantes em geral. Dessa forma, percebeu-se que, os antigos

²⁸ À espera pelo embarque na Gare. In *Jornal A Razão*, de dezoito de janeiro de 2014. Santa Maria. Disponível em: <https://www.arazao.com.br/noticia/59090/a-espera-pelo-embarque-na-gare->, acesso em 26 de novembro de 2015.

ferroviários entendem que o espaço da estação da Gare seria o lugar de memória²⁹ da história da ferrovia em Santa Maria.

Seguindo ainda no texto de Tonetto (2014), tramitava um projeto que visa instalar uma linha de trem turístico³⁰ no município, com o interesse de resgatar

o transporte ferroviário de passageiros, abandonado há quase 20 anos, já faz surgir no horizonte à esperança de que é possível voltar no tempo e ouvir novamente o apito do trem e o burburinho do sobe e desce de pessoas na Estação da Gare (TONETTO, 2014).

Para a implantação do trem turístico, o trecho ferroviário já estaria definido: teria seu início na Estação Central, passando pelas futuras estações Silva Jardim/Bunge Estação da Barragem, que ainda precisam ser construídas. Durante o percurso, o projeto prevê atividades de entretenimento, ligando a história da cidade de Santa Maria e com a história da ferrovia.

Constatamos ao realizar esse levantamento bibliográfico que, o apogeu das estradas de ferro durou aproximadamente mais sete décadas, porém, a partir de 1940 as inovações ocorridas nos transportes rodoviários, à melhoria das estradas e dos meios de comunicação e a falta de investimentos no setor fizeram com que a rede férrea entrasse em decadência.

Percebe-se então, que a viação férrea deixou um importante legado histórico e cultural no município de Santa Maria. A estação da Gare e a Vila Belga hoje considerado patrimônio histórico da cidade, foram construídos a partir do final do século XIX, sendo a estrada de ferro símbolo de crescimento e de desenvolvimento local.

A construção do Museu Ferroviário é mais espaço de memória da ferrovia na cidade de Santa Maria. Espaço esse que auxilia a manter viva a história da ferrovia, dos ferroviários e das transformações vividas pelo município ao longo de décadas. Dentro do cenário da Ferrovia de Santa Maria, o espaço da Gare da Viação Férrea é

²⁹ Segundo Nora (1993, p. 7), “a curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história. Momento de articulação onde a consciência da ruptura com o passado se confunde com o sentimento de uma memória esfacelada, mas onde o esfacelamento desperta ainda memória suficiente para que se possa colocar o problema de sua encarnação. O sentimento de continuidade torna-se residual aos locais. Há locais de memória porque não há mais meios de memória”.

³⁰ Segundo Tonetto (2014, s/p), “O projeto de instalação de uma linha turística, apresentado em 2013, teria garantido o montante de R\$ 1,72 milhão com o Ministério do Turismo (MTur) e terá a contrapartida municipal de R\$ 190 mil. Com a extinção da RFFSA, em 2007, parte da história da ferrovia, que chegou à cidade no ano de 1884, acabou se perdendo junto com a degradação de alguns imóveis”.

onde mais será focada a atenção da pesquisa pois é onde se encontra o nosso objeto, o Museu Ferroviário.

2.4 O MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA

Conforme registros encontrados no Sistema Municipal de Museus (SMM), o Museu Ferroviário é considerado um Museu Comunitário de característica advinda da iniciativa privada e mantido pela Associação de Ferroviários Aposentados, em parceria com o poder público, o qual cede o espaço físico para seu funcionamento. O Museu Ferroviário de Santa Maria teve sua fundação em 31 de outubro de 2003, através da Associação dos Amigos do Museu, uma sociedade civil de finalidade cultural, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, tendo como objetivo o auxílio às atividades do Museu Ferroviário de Santa Maria, conforme o Art. 1º o Estatuto da Associação. O Museu Ferroviário de Santa Maria, atualmente está inserido no SMM - Sistema Municipal de Museus de Santa Maria.

O Sistema Municipal de Museus (SMM) foi consolidado por representantes dos museus da cidade juntamente com o poder público, no ano de 2008, com os mesmos objetivos da Política Nacional de Museus, que a partir de 2003 começou a implantar e sistematizar uma rede nacional de museus para torná-los cada vez mais representativos na diversidade cultural do país. A principal missão do SMM é facilitar e estimular o diálogo entre os museus, instituições e processos museológicos afins, contribuindo na interação e fortalecimento de uma diversificada rede de parceiros com função de preservar, gerenciar e socializar o patrimônio histórico, cultural e científico municipal. Fazem parte deste grupo atualmente 16 museus, onde alguns são de iniciativa pública e outros mantidos pela iniciativa privada.

O Museu Ferroviário de Santa Maria, embora tendo como sua razão de existir a questão ferroviária que foi muito importante para a história de Santa Maria desde o final da segunda metade do século XX, encontra-se em estado precário de funcionamento. Está localizado no Largo da Gare da Viação Férrea e atualmente é mantido por voluntários da Associação. O Museu conta com um acervo de miniaturas, fotografias, documentos e objetos relacionados à ferrovia, porém seu acervo não está catalogado, digitalizado e nem registrado.

Os pontos fracos do Museu Ferroviário referem-se a sua fragilidade enquanto estrutura física e legalização, pois inúmeros incentivos dependem dessas condições

para serem repassados ao Museu, inviabilizando qualquer tipo de ajuda que possa vir de órgãos públicos, pois o Museu Ferroviário ainda não é consolidado juridicamente como Museu, ele ainda não existe legalmente, o que existe é a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário e, embora tal associação seja a “gestora” do mesmo, tal ação inviabiliza qualquer tipo de repasse de incentivos ou ações do poder público e dos órgãos como IPHAN e IPHAE.

Durante o trabalho de campo que realizamos, a participação em reuniões realizadas com o presidente da Associação, Sr Vitor Conceição Neto, constatamos que um dos motivos que inviabilizam a legalização do Museu é não ter um endereço próprio, já que estão em um espaço físico emprestado. Para alguns o Município deveria fazer a gestão do mesmo em parceria com a Associação, e para isso, fazer a contratação de profissionais especializados, historiadores e museólogos para fazer a gestão efetiva do Museu, assim como acontece com outros Museus públicos como o MASM, Museu de Artes de Santa Maria, por exemplo.

Porém, para a Associação de Amigos do Museu Ferroviário o local ideal para sediar o Museu Ferroviário, embora atualmente depredada e abandonada, seria a Gare da Estação Férrea, pois segundo eles, ali estão as referências, as memórias, na Gare estão às lembranças dos trens que marcaram a história das pessoas, ali é o lugar e a razão de existir do Museu.

Ressalta-se também como uma ameaça constante ao Museu Ferroviário a questão do vandalismo e a exposição às intempéries climáticas, visto que as peças que se encontram na parte externa da Sala do Museu, uma máquina e dois vagões estão se deteriorando por falta de manutenção, iluminação e segurança. As peças servem muitas vezes de abrigo para dependentes químicos e “pessoas em risco social” da cidade.

O diagnóstico detalhado em relação ao espaço do Museu Ferroviário de Santa Maria pode ser observado no terceiro capítulo deste trabalho, onde será feito o Planejamento Museológico para o mesmo.

3 ENTENDENDO OS CONCEITOS NORTEADORES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Neste capítulo será feita a abordagem do Patrimônio Cultural através de alguns conceitos que serão de grande importância para o embasamento teórico dessa pesquisa. Tais como conceitos de Patrimônio Cultural material e imaterial, a história cultural, o patrimônio e os museus, o Ecomuseu como uma proposta contemporânea de museu e alguns modelos de museus ferroviários como alternativas positivas de apropriação do patrimônio cultural pela comunidade. Dentro da história cultural serão abordados os conceitos norteadores de cultura, memória e identidade buscando enfatizar a importância dos mesmos para a construção ou legitimação do patrimônio cultural.

A cultura será focada como elemento de ligação do ser humano com o seu tempo, não se detendo apenas em conceituar o termo, mas direcionando ao encontro de sua presença na vida cotidiana das pessoas, analisando subjetivamente que cultura é essa e quais as suas implicações dentro do cenário estudado.

Os conceitos de Patrimônio Cultural, assim como a própria cultura, vêm se desenvolvendo e sofrendo modificações com o passar do tempo.

Segundo o IPHAN, Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que entre outras medidas instituiu o instrumento do tombamento, definia em seu artigo 1º o conceito de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional:

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (1937, p. 03).

Assim sendo, tal decreto justifica a reflexão sobre o Museu do Ferroviário de Santa Maria como valor memorável, pois ele está vinculado à história da cidade de Santa Maria e é importante a sua manutenção como “patrimônio” reconhecido.

A Constituição de 1988, apresenta a nova denominação que substituiu *Patrimônio Histórico e Artístico* por *Patrimônio Cultural*. Tal conceito é ampliado no sentido de incluir as contribuições dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira e essa mudança incorpora o conceito de referência cultural e significa uma ampliação importante dos bens passíveis de reconhecimento.

Neste sentido, O artigo 216 da Constituição Federal conceitua Patrimônio Cultural do seguinte modo:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988).

O que se entende por Patrimônio Cultural atualmente é baseado no conceito da Constituição Federal de 1988, não havendo nenhuma alteração nos anos seqüentes até os dias atuais, porém, teoricamente não há um consenso nesta série de conceitos que formam o patrimônio, existem muitos questionamentos a respeito das mudanças conceituais que os teóricos têm criado a respeito do material e imaterial.

Existem muitos questionamentos sobre os significados e representações que um “espaço”, ou melhor, “lugar de memória” possui na sociedade, dentro do patrimônio cultural.

O Museu Ferroviário de Santa Maria, como patrimônio cultural é um lugar de memória, pois segundo Nora (1993) e também Halbwachs (2006) advêm das relações sociais que foram geradas através de referencias espaciais.

O Museu Ferroviário é material no seu espaço físico propriamente dito, mas é também imaterial, pois transcende ao físico no momento em que ele está presente nas memórias de um grupo social, e esta teoria pode ser comprovada na prática à medida que as pessoas comprovam essa legitimidade, nesta pesquisa será comprovado através do audiovisual com os relatos verdadeiros das pessoas a cerca deste patrimônio.

Através de suas metáforas, Choay (2006), menciona que Patrimônio é uma das mais antigas expressões usadas pelo homem com os mais diversos significados, e está ligada a ideia de monumento.

Já o conceito de Patrimônio Urbano se funda a partir das noções de monumento e dos movimentos de preservação urbana dos séculos XIX e XX (CHOAY, 2001, p. 18). A autora menciona que “chamar-se-á monumento tudo o que

for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças”.

No caso do Museu Ferroviário, o monumento a que se refere Choay, não seria apenas a edificação, o espaço físico da Gare, mas também a memória coletiva permeada e significados e sentidos que transcendem a edificação e que seria o que o Museu se propõe a preservar, estas nascem do material, mas se incorporam no imaterial, intangível mas não menos importante.

O patrimônio possui as mais variadas e inúmeras relações com a identidade. Como atributo coletivo, o patrimônio é um elemento fundamental na construção da identidade social/cultural e, simultaneamente, é a própria materialização da identidade de um grupo/sociedade (CHOAY, 1992).

Ela ainda nos coloca que o patrimônio expressa a identidade histórica e as vivências de um povo, assim sendo, o Patrimônio contribui para manter e preservar a identidade de uma nação, daí o conceito de identidade nacional, de um grupo étnico, comunidade religiosa, tribo, clã, família (CHOAY, 1992). É a herança cultural do passado, vivida no presente, que será transmitida às gerações futuras. É o conjunto de símbolos sacralizados, no sentido religioso e ideológico, que um grupo, normalmente a elite, política, científica, econômica e religiosa, decide preservar como patrimônio coletivo. Portanto, há uma legitimação social e política do que é (ou não) patrimônio que vai além da Constituição Federal e, geralmente é definida por um grupo menor elitizado.

Baseando-se nesta colocação, procuramos validar esse Museu Ferroviário como patrimônio cultural de Santa Maria, pois a população o reconhece como tal. Ainda que, para ser considerado patrimônio cultural é preciso que haja a identidade com o espaço ou lugar da memória e é isso que constatamos através de nossos questionamentos.

Segundo o IPHAN, os bens culturais de natureza Imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas).

Tal atribuição foi reconhecida através da Constituição Federal de 1988, nos artigos 215 e 216, ampliando assim a noção de patrimônio cultural e também

estabelecendo outras formas de preservação – como o Registro e o Inventário – além do Tombamento.

Nesses artigos da Constituição, reconhece-se a inclusão, no patrimônio a ser preservado pelo Estado em parceria com a sociedade, dos bens culturais que sejam referências dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.

O Patrimônio Cultural Imaterial é transmitido de geração a geração, constantemente revalorizado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana e, é apropriado por indivíduos e grupos sociais como importantes elementos de sua identidade (IPHAN).

Segundo Bauman (2001), essa obra de arte que queremos moldar a partir do estofado quebradiço da vida chama-se “identidade”. Quando falamos de identidade há, no fundo de nossas mentes, uma tênue imagem de harmonia, lógica, consistência: todas as coisas que parecem – para nosso desespero eterno – faltar tanto e tão abominavelmente ao fluxo de nossa experiência. Ele coloca ainda que a busca da identidade é a busca incessante de deter ou tornar mais lento o fluxo, de solidificar o fluido, de dar forma ao disforme. Mas as identidades, “que não tornam o fluxo mais lento e muito menos o detêm, são mais parecidas com crostas que vez por outra endurecem sobre a lava vulcânica e que se fundem e dissolvem novamente antes de ter tempo de esfriar e fixa-se” (BAUMAN, 2001, p. 97).

A UNESCO, Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, define como Patrimônio Cultural Imaterial,

[...] as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos os indivíduos, reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

Tal definição está de acordo com a Convenção da UNESCO para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, ratificada pelo Brasil em março de 2006.

Com a finalidade de atender às determinações legais e criar instrumentos adequados ao reconhecimento e à preservação de Bens Culturais Imateriais, o IPHAN coordenou os estudos que resultaram na edição do **Decreto nº. 3.551, de 04/08/2000** - que instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e criou

o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial (PNPI) - e consolidou o Inventário Nacional de Referências Culturais (INCR).

Em 2004, uma política de salvaguarda mais estruturada e sistemática começou a ser implementada pelo IPHAN a partir da criação do Departamento do Patrimônio Imaterial (DPI).

Em 2010, um novo instrumento - o Inventário Nacional da Diversidade Linguística (INDL), instituído pelo **Decreto nº. 7.387, de 09/12/2010** - passou a ser utilizado para reconhecimento e valorização das línguas portadoras de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.

Os documentos norteadores da salvaguarda dos elementos componentes do Patrimônio Cultural Imaterial são produzidos em encontros internacionais e nacionais a fim de serem colocados em prática nas esferas nacional, regional e local.

O registro de bens imateriais é feito em livros específicos conforme suas características, e são eles denominados de Livro das celebrações, Livro dos saberes, Livro das formas de expressão e Livro dos lugares.

Neste estudo, o Patrimônio Imaterial refere-se ao legado deixado pela Ferrovia através das memórias das pessoas da cidade e do entorno, a identidade e a memória das pessoas em relação a esse patrimônio.

3.1 A MEMÓRIA, A IDENTIDADE E O PATRIMÔNIO CULTURAL

Quando se fala em patrimônio cultural é inevitável falar sobre legado, sobre algo que queremos preservar e salvaguardar e, para isso, nos deparamos com conceitos importantes como a memória e a identidade, sem os quais não há sentido em preservar algo, sendo assim, abordaremos algumas teorias referentes ao tema.

Inicialmente, tomamos como ponto de partida os lugares de memória de (NORA, 1993) que nos coloca que, um lugar de memória não seria meramente um lugar “digno de lembrança”. Não sendo possível detectar ou rastrear os investimentos humanos que ao longo do tempo, buscaram estabilizar significados para esses “lugares” (entendidos como lugares da memória da nação), ou concluindo-se que deles estaria ausente uma vontade ou intenção de memória, não

seriam propriamente lugares de memória, mas “lugares de história” (NORA, 1993, p. 22).

Na perspectiva de Nora, se “lugares de memória” e “lugares de história” podem ser objeto da investigação dos historiadores, seriam os primeiros que necessariamente exigiriam uma “história de segundo grau”, responsável não só por compreender os processos de produção social de memórias como por examinar o seu papel na construção do conhecimento histórico e na consolidação das narrativas de caráter histórico.

Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. [...] São os rituais de uma sociedade sem ritual; sacralizações passageiras numa sociedade que dessacraliza; fidelidades particulares de uma sociedade que aplaina os particularismos; diferenciações efetivas numa sociedade que nivela por princípio; sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo numa sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos (NORA, 1993, p. 12-13).

Ainda, segundo Nora (1993) os lugares de memória vão além o objeto material e concreto, neste caso as edificações da ferrovia, para atingir o abstrato, simbólico e funcional, no caso, as lembranças e memórias que o Museu Ferroviário se pode a contar, ambos, material e imaterial coexistem sempre simultaneamente. Esses lugares seriam os espaços onde a memória se fixou e serviriam como uma nova forma de apreender a memória que não é mais natural, pois não se vive mais o que eles representam e que são apropriados pela história, como fato histórico. São, portanto, locais materiais e imateriais onde se cristalizaram a memória de uma sociedade, de uma nação, locais onde grupos ou povos se identificam ou se reconhecem, possibilitando existir um sentimento de formação da identidade e de pertencimento (NORA, 1993).

Para Halbwachs, (2004), a memória sempre tinha um fundo social, coletivo. Ninguém poderia lembrar-se realmente de algo fora do âmbito da sociedade, pois a evocação de recordações é sempre feita recorrendo aos outros, seja a família, ou demais grupos.

O autor opõe memória coletiva e memória histórica, a história difere da memória principalmente pelo caráter de registro do passado, fixado pela escrita, enquanto que a memória é fruto dos testemunhos de uma época, remontando sempre a um presente em movimento.

A memória coletiva, o presente em movimento, as lembranças e recordações são as partes constitutivas do produto desse estudo, o referente às memórias da ferrovia, e a sua revalorização.

Contemporâneo a nós, Candau (2014) vem clarear um pouco mais a questão da memória e da identidade, colocando o enfoque antropológico sobre o tema, no qual identidade e memória são abordadas em uma perspectiva social e cultural com destaque para as inter relações entre o individual e o coletivo no compartilhamento de práticas, crenças, representações e lembranças que vem consolidar o patrimônio cultural.

Ainda, segundo Candau (2014), a questão do patrimônio é reconhecida como uma relação que envolve mais uma afiliação do que filiação, uma materialidade que é mais reivindicada que herdada, assim como menos comunitária que conflitiva, ou seja, o patrimônio não é na maioria das vezes, uma tradição inventada ou uma reprodução, um patrimonialismo, que demonstra uma perspectiva performática dos textos e discursos da memória, quando buscam favorecer e valorizar o arcaísmo a celebração do passado, o fundamentalismo cultural, o mito da autenticidade e o fantasma da pureza, a representação estereotipada do pertencimento, a retificação das diferenças, as complacências comunitárias, um relativismo patrimonial sem limites, e as diversas formas de nostalgia e alusões identitárias.

Assim, o patrimônio é, segundo Varine (2012), o DNA do território e da comunidade, é o conjunto de características da comunidade e seus membros atuais, é um reflexo da evolução que a comunidade vem sofrendo e é também a sua identidade.

A questão central da obra de Candau (2014) é a preocupação quanto a legitimidade e a autenticidade da memória para que ela seja essencialmente formadora de uma identidade genuína e original, sem que ela seja objeto de disputas sociais ou falsos testemunhos no decorrer do tempo, considerando que as memórias são plurais, fragmentadas e compostas, assim também as identidades decorrentes delas serão múltiplas.

Sendo assim, o contexto espacial e o tempo são essenciais para uma rememoração do passado, e é também sobre este olhar que se busca trabalhar as memórias ferroviárias no contexto estudado, visto que se tem uma referencia espacial que faz parte do Sitio Ferroviário e todas as edificações e, também é reconhecida a memória coletiva sobre esse patrimônio.

Considerando tais argumentos, a Gare da Viação Férrea bem como todo o seu entorno são lugares de memória, pois lá se solidificam as vivências, as memórias, as narrativas.

3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL E OS MUSEUS FERROVIÁRIOS

Um museu é, na definição do International Council of Museums (ICOM, 2001),

[...] uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público e que adquire, conserva, investiga, difunde e expõe os testemunhos materiais do homem e de seu entorno, para educação e deleite da sociedade (ICOM, 2001).

Já o IPHAN, instância superior do patrimônio histórico e artístico brasileiro, dá a seguinte definição para o museu:

O museu é uma instituição com personalidade jurídica própria ou vinculada a outra instituição com personalidade jurídica, aberta ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento e que apresenta as seguintes características:

I - o trabalho permanente com o patrimônio cultural, em suas diversas manifestações;

II - a presença de acervos e exposições colocados a serviço da sociedade com o objetivo de propiciar a ampliação do campo de possibilidades de construção identitária, a percepção crítica da realidade, a produção de conhecimentos e oportunidades de lazer;

III - a utilização do patrimônio cultural como recurso educacional, turístico e de inclusão social;

IV - a vocação para a comunicação, a exposição, a documentação, a investigação, a interpretação e a preservação de bens culturais em suas diversas manifestações;

V - a democratização do acesso, uso e produção de bens culturais para a promoção da dignidade da pessoa humana;

VI - a constituição de espaços democráticos e diversificados de relação e mediação cultural, sejam eles físicos ou virtuais (IPHAN, 2015).

Sendo assim, são considerados museus, independentemente de sua denominação, as instituições ou processos museológicos que apresentem as características acima indicadas e cumpram as funções museológicas.

A experiência de guardar e colecionar coisas acompanha o homem desde a antiguidade, onde, por infinitas razões, ele coleciona objetos e lhes atribui valor, seja afetivo, cultural ou simplesmente material, o que justifica a necessidade de sua preservação ao longo do tempo. Milhares de anos atrás já se faziam registros sobre instituições vagamente semelhantes ao museu moderno funcionando, conforme aponta Lewis (2004).

O museu é um dos propagadores do patrimônio cultural, seu papel vai além da simples exposição para dar espaço a produção e fruição do conhecimento. São os museus que oportunizam muitas vezes o contato das pessoas com culturas, memórias e representações diversas, evidenciando assim o seu importante papel de disponibilizar o patrimônio cultural como recurso educacional, favorecendo a inclusão social.

Pensando no Plano Museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria, que está inserido em um espaço e em um contexto histórico importante para a cidade, levamos em consideração alguns exemplos de iniciativas semelhantes quais a comunidade se identificou e se apropriou como parte importante de sua história memória e identidade.

O primeiro exemplo seria o Museu do Trem em São Leopoldo – RS - que agrega o acervo da antiga Rede Ferroviária sob a guarda do IPHAN, com os cuidados da Prefeitura Municipal de São Leopoldo.

O Museu do Trem está cadastrado no Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM, no sistema Brasileiro de Museus - SBM e no Sistema Estadual de Museus - SEM/RS e tem por finalidade assegurar a dimensão do Museu como território de salvaguarda e difusão da história da R.F.F.S.A. (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) no Rio Grande do Sul, propiciando o fortalecimento e a manifestação das identidades, a percepção crítica e reflexiva, a produção de conhecimento, a promoção da dignidade humana e a oportunidade de lazer.

Embora o Museu do Trem não tenha em seu nome a denominação de Eco museu, suas características aproximam-se das características deste tipo de museu, e dentre as suas peculiaridades ressalta-se o Programa de Ação Educativa tem sua concepção estruturada na filosofia "Museu para Todos", compreendendo a função social do museu como lugar de ambiente de ensino/aprendizagem, lugar de pesquisa, trocas e produção de saberes integrados a diversas áreas do conhecimento, com propósito de ampliar as relações entre a educação e a cultura. No Programa de Ação Educativa estão contempladas ações de: Recepção de Escolares; Visitas Mediadas; Programa de Visitação - Roteiro de Museus; produção de Material Educativo; Museu vai à Escola; Oficina de Educação Patrimonial; Vagão Lúdico Pedagógico; Roda de Memória; Semana de Museus em parceira; Pesquisa e produção de Conhecimento; Cine-Vagão; Primavera de Museus; Exposição de longa duração e Exposição itinerante.

Seu Acervo é composto de:

- **Acervo Museológico/tridimensional**

Material de locomotivas, carros, vagões, estradas de ferro, entre eles: ferramentas diversas, pinça de carregar trilho, chave para tirar parafuso de dormentes, alavanca com unha, enxó, picareta, teodolito, lanternas de sinalização e peças de carro que faz homenagem a Bento Gonçalves, exemplos: mesa de jogo. Mobiliário e material dos escritórios da administração da Viação Férrea e Rede Ferroviária, incluindo relógios, máquinas de escrever e de calcular, telégrafos, telefones, quepes, bilhetes e carimbadores, máquina fotográfica com negativo de vidro, etc.

- **Acervo Documental**

Arquivos da documentação da administração da Viação Férrea e Rede Ferroviária, incluindo atas, ordem de serviço, livro de registro dos funcionários, contra-cheques, regras de transporte de mercadorias, descrição de uniformes das diferentes funções, mapas, plantas, etc.

- **Acervo Audiovisual e Fotográfico**

10.000 fotografias em papel (em fase de higienização e identificação - parceria com o IPHAN). Negativos de vidro e registros em audiovisual da construção da estrada de ferro em diferentes mídias.

- **Acervo bibliográfico**

Livros, revistas e periódicos.

Figura 9 – Museu do Trem – São Leopoldo - RS



Fonte: Acervo do museu do trem de São Leopoldo - RS.

O espaço da estação férrea de Santiago – RS, é também um exemplo de revitalização, onde desde 2001 a prefeitura municipal assumiu o compromisso de restaurar o prédio para transformá-lo num centro cultural e de memória ferroviária. Em 2009 começou a obra de restauro que foi reinaugurada em 2011 com o nome de Estação do Conhecimento. (Figura 21) O local oferece a seus visitantes um memorial com a história da ferrovia e outro com detalhes da vida dos poetas famosos como Caio Fernando Abreu e Tulio Piva, reconhecidos nacionalmente. O projeto virou case de sucesso, tornando-se referencia no estado, por ter revitalizado a região e a memória ferroviária, tornando o local mais seguro e difundindo a cultura, o reconhecimento veio através de premiações em eventos que elevam o nome da cidade em todo o estado.

Figura 10 – Estação do Conhecimento – Santiago - RS



Fonte: Arquivos do Jornal Diário de Santa Maria, 11 e 12/07/2015, créditos: Nic Fonseca.

Outro exemplo significativo a nível nacional seria o Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí – SP - inaugurado há 35 anos, o Museu Ferroviário Barão de Mauá. Esta denominação foi justa homenagem a Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá), pioneiro do transporte ferroviário no Brasil. O museu foi inaugurado em 9 de março de 1979 para ser um centro de referências e preservação sobre os suportes materiais da memória e a história da ferrovia da cidade de Jundiaí; no entanto após passar por um processo de recuperação e restauro, foi reaberto em 14 de maio de 1995, com novas bases museológicas, denominando-se Museu da Companhia Paulista.

O Museu é considerado o maior museu ferroviário do Brasil e conta com um vasto acervo relacionado à ferrovia dentre mobiliário, ferramentas, réplicas, maquetes e imagens além de uma coleção de livros e documentos concentrados na “Biblioteca do Museu”. É um trabalho permanente de guarda e preservação do acervo do Museu da Cidade. Desta forma, o Museu retrata a cidade de Jundiaí como berço da ferrovia, visto que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro foi à porta de entrada para o desenvolvimento social, econômico e político da cidade e de todo interior paulista.

O espaço do Museu é apropriado para recepção de um público variado por meio de ação educativa promovendo laços de identidade entre a cidade e o reconhecimento do cidadão como agente da história enfocando o grupo estudantil (escolas municipais, estaduais e particulares).

Embora o Museu da Companhia Paulista seja considerado um museu tradicional, ele nos remete a um grandioso acervo e a uma considerável organização em torno do seu principal objetivo que é preservar a memória ferroviária.

Figura 11 – Museu da Companhia Paulista – Jundiaí - SP



Fonte: Acervo do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí - SP.

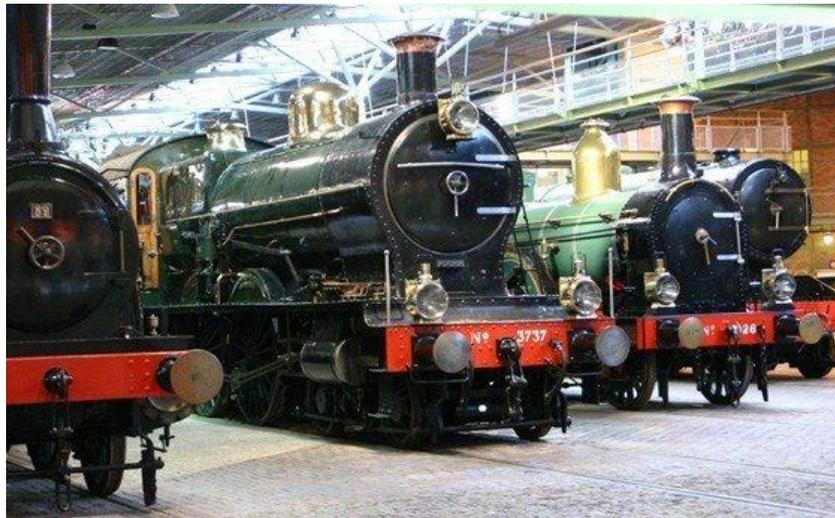
A nível mundial, destaca-se o Museu Ferroviário em Utrecht, na Holanda, Het Spoorwegmuseum, que foi criado em 1927 para preservar equipamentos históricos das ferrovias nacionais holandesas. Em 1954, o museu foi instalado permanentemente na Estação Maliebaan, em Utrecht. Foi realizada uma renovação no final do século XX, com a adição de novas instalações modernizadas. Em 2002, o

prédio foi totalmente remodelado para ser mais acessível ao público geral, com mostras interativas que atraíram centenas de milhares de visitantes.

A exibição "Quatro Mundos" do Museu Ferroviário mostra a emocionante histórica do progresso das ferrovias na Holanda e o luxo com que a realeza europeia viajava antigamente.

A Estação Maliebaan foi restaurada para representar o luxo da viagem de trens no século XIX, incluindo um guichê de passagens, um grande salão, salas de espera e duas áreas de refeições. Há trens expressos saindo da Estação Central de Utrecht para o museu.

Figura 12 – Museu Ferroviário em Utrecht, Het Spoorwegmuseum - Holanda



Fonte: Site <http://www.holland.com/br/turismo/artigo/museu-ferroviario-em-utrecht.htm>.

No mundo inteiro encontram-se exemplos de iniciativas que reverenciam a memória ferroviária e que servem de inspiração para que possa ser construído um projeto de qualidade, e sobretudo revitalizar não só os espaços mas as pessoas que se envolvem com eles, aumentando a auto estima e a relação de pertencimento da comunidade em relação a esses lugares de memória.

Em Santa Maria, conforme Zolin (2015), a Secretaria de Cultura assumiu este ano a tarefa de revitalização do Sítio Ferroviário que vinha sendo tocada pela pasta da Secretaria de Turismo desde 2012, de reformar a estação e criar o trem turístico, cuja a União já repassou R\$ 1,7 milhão que ainda não foram aplicados porque foi preciso fazer adequações no projeto. Segundo a secretária de cultura Marília

Chartune, é preciso licitar esse ano a restauração das estações de Santa Maria e Camobi para não perder a verba e o segundo passo seria a implantação do trem turístico, o que requer bem mais tempo em função das restaurações de vagões e também autorizações para tráfego nas linhas férreas e afins.

Na tentativa de contribuir com esta proposta, realizamos um planejamento museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria que será apresentado no próximo capítulo

4 O PLANEJAMENTO MUSEOLÓGICO

O capítulo a seguir refere-se ao planejamento museológico do Museu Ferroviário de Santa Maria, local de preservação de bens patrimoniais. Tal planejamento apresenta-se como proposta, para a viabilização desse espaço como Ecomuseu, de gestão e a organização desse espaço museal é o produto final deste estudo, além de um folder de divulgação do mesmo.

Segundo o Art. 45. Da Seção III, Lei 11.904 de 14 de janeiro de 2009, o Plano Museológico é:

compreendido como ferramenta básica de planejamento estratégico, de sentido global e integrador, indispensável para a identificação da vocação da instituição museológica para a definição, o ordenamento e a priorização dos objetivos e das ações de cada uma de suas áreas de funcionamento, bem como fundamenta a criação ou a fusão de museus, constituindo instrumento fundamental para a sistematização do trabalho interno e para a atuação dos museus na sociedade.

A iniciativa de construir um plano museológico para o Museu Ferroviário partiu da possibilidade de melhorá-lo do ponto de vista da sua organização e apresentação, como também da necessidade de valorizar a história da ferrovia e do município de Santa Maria, esta tarefa foi produzida a partir de um diagnóstico da realidade do Museu e do seu entorno para em seguida apontar alternativas para sua implantação.

O Plano Museológico é adotado na gestão de museus em países de todo o mundo e, é considerado, muitas vezes, requisito fundamental para o reconhecimento oficial da instituição como museu. Neste estudo buscamos referências conceituais em Davies (2001), e para as regras e normas baseamo-nos no International Council of Museums³¹ (ICOM, 2001).

No Brasil, o Plano Museológico foi tratado pela primeira vez na Portaria Normativa nº 1, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 5 de julho de 2006, que estabeleceu o prazo de 12 meses, a contar daquela data, para que todos os museus federais elaborassem seus respectivos planos. Em janeiro de 2009, a Lei 11.904, que institui o Estatuto de Museus, estendeu essa obrigatoriedade para todos os museus brasileiros, com isso justifica-se nossa

³¹ O **International Council of Museums** (ICOM - Conselho Internacional de Museus) é uma organização não-governamental internacional, sem fins lucrativos, que se dedica a elaborar políticas internacionais para os museus.

proposta pois o Museu Ferroviário não dispõe de tal planejamento. Já Seção III do Estatuto de Museus, artigos 44 a 47, é dedicada ao Plano Museológico, estruturando-o e estabelecendo seu conteúdo. Essa Lei encontra-se em pleno vigor e deverá nortear todos os procedimentos afetos às instituições museológicas em todo Brasil.

Para a proposição de um plano museológico, o gestor da instituição deve considerar os itens a seguir, os quais respondemos aqui para efetivar nosso produto:

4.1 DEFINIÇÃO E CONCEITUAÇÃO DA INSTITUIÇÃO

O Museu Ferroviário de Santa Maria é um paradoxo, pois ao mesmo tempo em que a população da cidade de Santa Maria possui um apreço pelo seu passado ferroviário, tal patrimônio encontra-se abandonado e esquecido e carece de atenção e ação, para além da nostalgia. Como dito anteriormente, a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário o define como um Museu Comunitário.

O Museu Ferroviário de Santa Maria, criado por ex-ferroviários aposentados, foi uma iniciativa da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria AAMFSM, que de acordo com o seu estatuto, tem como objetivo auxiliar as atividades do Museu. Conforme registros encontrados no Sistema Municipal de Museus (SMM), o Museu Ferroviário é considerado um Museu Comunitário de característica advinda da iniciativa privada e mantido pela Associação de Ferroviários Aposentados, em parceria com o poder público que cede o espaço físico para seu funcionamento.

Ele surgiu da necessidade de salvaguardar o patrimônio ferroviário, pois muitas pessoas tinham em suas casas fotografias, objetos, maquetes, enfim, artefatos da época áurea da ferrovia, e, expor tais objetos as gerações que não conviveram com o trem, assim poderiam recontar um pouco daquela história e rememorar as lembranças e memórias ferroviárias.

Foi criado pela AMMFSM, um Estatuto, em outubro de 2003, mas até a presente data não houve mobilização para a definição da Missão, nem do Museu nem da Associação, segundo o seu atual presidente e responsável pelo Museu Ferroviário.

4.2 DIAGNÓSTICO GLOBAL DO MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA

As informações a seguir, referentes ao Museu Ferroviário foram encontradas a partir da pesquisa de campo e também bibliográfica, a fim de substanciar e construir o diagnóstico da instituição. O diagnóstico tem por objetivo evidenciar as fragilidades e pontos fortes do Museu para posteriormente traçar um plano de ação para o museu. Considerado como a base da construção do Plano, o diagnóstico segue roteiros específicos de análise que se articulará com os programas do museu, dando sustentação aos projetos e ações desses programas. Como o Museu Ferroviário não tem um programa, pretende-se com a nossa proposta, contribuir para a construção de um específico para ele.

4.2.1 Características gerais e um breve histórico do Museu Ferroviário

O Museu Ferroviário de Santa Maria foi fundado em 31 de outubro de 2003, através da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário, que é uma sociedade civil de finalidade cultural, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, que tem como objetivo auxiliar às atividades do Museu Ferroviário de Santa Maria, (Art. 1º o Estatuto da Associação). O Museu Ferroviário de Santa Maria, atualmente está inserido Sistema Municipal de Museus de Santa Maria (SMM).

Embora tendo como sua razão de existir seja a questão ferroviária, que foi muito importante para a história de Santa Maria desde o final da segunda metade do século XX, o Museu encontra-se em estado precário de funcionamento. Está localizado em uma sala da Estação Férrea, situada no Largo da Gare e atualmente é mantido por voluntários da Associação de Amigos do Museu. O seu acervo é composto de miniaturas, fotografias, documentos e objetos relacionados à ferrovia, porém não está catalogado, digitalizado e nem registrado.

4.2.2 O acervo

A atual sala de exposição do Museu Ferroviário no Largo da Viação Férrea tem aproximadamente 80 m², conta com um acervo variado em sua tipologia, onde se encontra na área interna uma maquete, fotografias, documentos, ferramentas de trabalho na ferrovia e objetos relacionados à ferrovia. Na área externa encontra-se dois vagões de trem e uma máquina férrea.

A maquete da estação férrea contém um recorte de casas, trem, vagões, vegetação, trilhos em miniatura e encontra-se bastante deterioradas pelo cupim, bolor e poeira.

Figura 13 – Fotografia da maquete exposta no Museu Ferroviário de Santa Maria representando um recorte da cidade de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

Existem aproximadamente 300 fotografias que estão armazenadas em paspatu de papel e também em quadros e armações de madeira, algumas coladas com fita adesiva, plásticos, e outras guardadas em envelopes de papel pardo e encontram-se também em estado de desgaste e decomposição devido ao impacto da luz inadequada e umidade, existem também aproximadamente 150 fotografias do acervo do Museu que foram digitalizadas e estão salvas em um pen-drive que encontra-se na sede do Museu.

Abaixo a figura mostra à esquerda um exemplo de uma foto digitalizada e a direita a fotografia original exposta no acervo, em paspatu, fixada na parede através de um parafuso diretamente sobre o papel que emoldura a fotografia e com uma legenda logo abaixo, ou seja, inadequadamente exposta.

Figura 14 – Fotografias do acervo do Museu Ferroviário, acervo original e digitalizado na mesma exposição, retratando momentos do trabalho na ferrovia



Fonte: Arquivos do Museu Ferroviário de Santa Maria, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

As fotografias antigas são encontradas em maior número, embora quase todas já estejam danificadas, muitas delas foram doadas por ex-ferroviários e familiares e, o Sr Vitor conta que muitas fotografias são guardadas na sua casa, pois para ele o Museu não apresenta condições de preservação nem tampouco de segurança.

Figura 15 – Fotografias danificadas do acervo do Museu Ferroviário, retratando máquinas, momentos, pessoas importantes



Fonte: Arquivos do Museu Ferroviário de Santa Maria, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

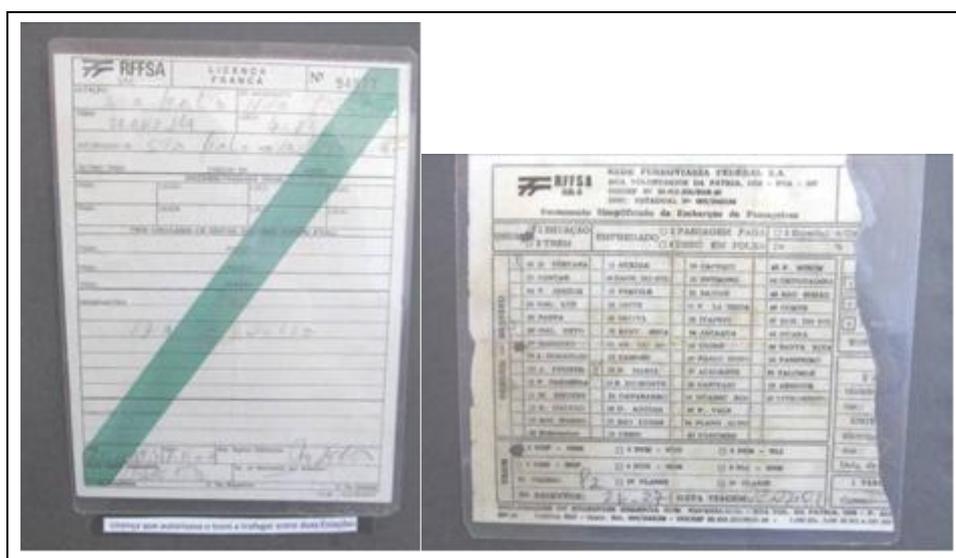
Figura 16 – Fotografia digitalizada do espaço do Largo da Gare da Viação Férrea do acervo do Museu Ferroviário



Fonte: Arquivos do Museu Ferroviário de Santa Maria, 2015.

Os documentos encontrados na sala do Museu Ferroviário não ocupam nenhum lugar de destaque. Tratam-se de bilhetes de passagem, ordem de serviço, contratos de trabalho, licenças, etc., ambos expostos em um mural ou guardados de maneira imprópria também em contato com a umidade e a poeira, há também uma pequena quantidade de livros que fazem parte desse acervo e, estão guardados em uma pequena sala que serve de reserva técnica do Museu.

Figura 17 – Imagem do documento original de Licença do trem e também de um bilhete de passagem do acervo do Museu Ferroviário



Fonte: Arquivos do Museu Ferroviário, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

Existem aproximadamente 30 ferramentas e objetos relacionados ao trabalho em exposição no Museu Ferroviário, estes são facilmente observados e geram muitos questionamentos em relação a sua função e a sua utilidade, já que não possuem nenhuma etiqueta de identificação ou referencias. Tais objetos também são desencadeadores de muitas historias e lembranças presentes no imaginário das pessoas que visitam o Museu.

Figura 18 – Fotografia de alguns objetos expostos no Museu Ferroviário de Santa Maria

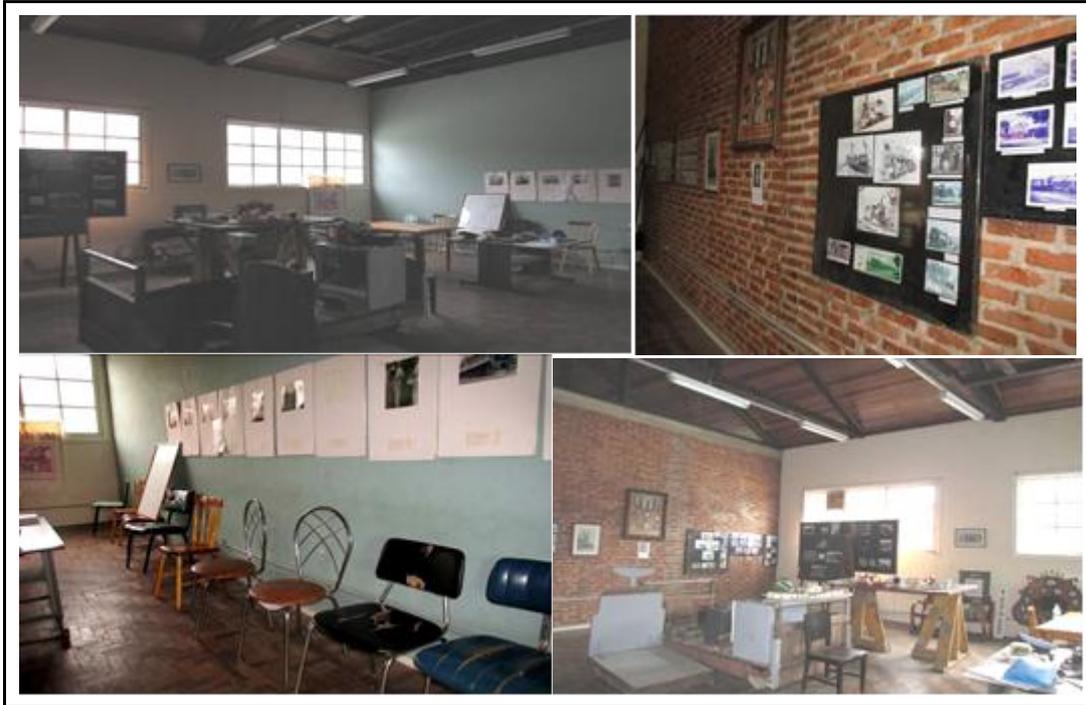


Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

A formação desse acervo se deu através de doações de ex-funcionários da ferrovia, sócios da AAMFSM e da Cooperativa dos Ferroviários, e também de pessoas que tinham algum familiar ferroviário ou apenas simpatizantes da ideia do Museu Ferroviário.

Não há nenhum artefato do acervo catalogado ou inventariado, não existe um controle de quantas peças o Museu possui assim como também não há uma sala específica para a reserva técnica, todos os objetos que pertencem ao Museu estão expostos desordenadamente e as condições técnicas de exposição são primárias.

Figura 19 – Fotografias da parte interna do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

Há também uma pequena sala ao lado do Museu Ferroviário, onde funcionaria o escritório do mesmo, mas atualmente foi destinada a reserva técnica, onde guardam alguns documentos juntamente com uma pequena cozinha, o que não é recomendável.

Figura 20 – Fotografias da sala de depósito e cozinha improvisada da parte interna do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

Figura 21 – Vagão de trem totalmente original comprado pela Prefeitura Municipal restaurado, exposto no relento e as intempéries, sem manutenção do espaço físico



Fonte: Fotografia Rosane Guterres, 2014.

Figura 22 – Fotos do estado de conservação atual do vagão de trem comprado pela Prefeitura Municipal de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

Abaixo uma foto da máquina e vagões originais do acervo do Museu expostos na antiga Gare, que encontra-se destelhada e em estado crítico, tais peças estão em estado de deterioração e abandono e na espera de restauração e higienização.

Figura 23 – Máquina e vagões originais do acervo do Museu para serem restaurados



Fonte: Fotógrafa Rosane Guterres, Santa Maria, 2014.

Figura 24 – Máquina e vagões originais do acervo do Museu para serem restaurados

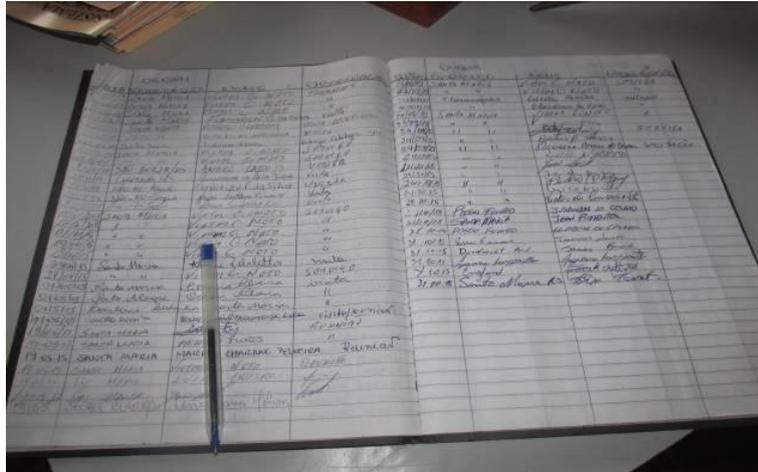


Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

A sujeira, o abandono, a falta de ordem expográfica, é algo que marca bastante quem “visita” o Museu Ferroviário. O trabalho de preservação é realizado de forma voluntária onde a preocupação maior é guardar os objetos, não havendo um conceito de exposição a ser seguida e nem quanto a forma de expor os artefatos. O Museu também não conta com a colaboração de nenhuma entidade interessada em ajudar a melhorar esse espaço museologicamente.

Não há nenhum registro de aquisições, descartes ou transferências do acervo, o único registro que encontramos foi o livro de assinaturas de visitas.

Figura 25 – Livro de Registro de visitas do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

O índice de visitação do Museu é baixo e as visitas são quase sempre agendadas, na maioria das vezes por estudantes e professores, e apesar de ter o livro de Registros de visitas não é feito um acompanhamento do número de visitantes que o Museu recebe por ano ou por mês. Geralmente o Sr Vitor faz uma explicação sobre o patrimônio ferroviário aos visitantes. As fotos abaixo foram registradas quando recebeu turistas vindos de Ouro Preto – MG e Pirassununga SP, que conheceram o Museu pelo site do SMM e agendaram a visita via telefone.

Figura 26 – Turistas de São Paulo e Minas Gerais visitando o Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

O estado de conservação do acervo em geral é péssimo e, o que mais impacta neste sentido é a questão da falta de higienização, acondicionamento e restauro encontrados na Sala do Museu e no seu entorno, A sensação é de abandono e insegurança. O mofo, o pó, a ferrugem e as teias de aranha tomam conta do cenário expográfico do Museu e, o que é ainda mais preocupante é que a plataforma da Gare, que é patrimônio tombado a nível municipal e estadual, serve de estacionamento para os carros dos próprios funcionários da Secretaria de Cultura do município, a atitude é de total desrespeito com a cultura e a memória da cidade, conforme registrado na figura abaixo.

Figura 27 – Plataforma da Gare da Estação Férrea servindo de estacionamento para os próprios funcionários da Secretaria de Municipal de Cultura (o carro branco estacionado em frente a porta obstrui o acesso ao Museu Ferroviário)



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016 Créditos: Tatiane Felipetto.

A formação do acervo se deu em sua maioria através de doações e também houve transação de compra pela prefeitura municipal, no caso do vagão restaurado que se encontra no espaço externo da Gare, porém, o mesmo não foi doado ao

Museu Ferroviário. Especula-se que ele fará parte futuramente do acervo do Museu Ferroviário, mas não há nada de concreto em relação a essa doação.

4.2.3 Arquitetura

A sala de exposição do Museu Ferroviário encontra-se localizada fisicamente no prédio da Gare da Viação Férrea, no Largo Stanislau, onde também funciona atualmente a Secretaria Municipal de Cultura e um Atelier de escultores da cidade.

O local é considerado central, de fácil acesso, pois fica ao final de uma das principais avenidas da cidade, a Avenida Rio Branco, porém não é adaptado para portadores de necessidades especiais e não está sinalizado como deveria, ou seja, o visitante não tem como identificar a localização do Museu nem tampouco os demais serviços que o local oferece.

O espaço da Gare da Viação Férrea, onde encontram-se a céu aberto partes importantes do acervo do Museu Ferroviário de Santa Maria, como máquinas desativadas e vagões é um dos lugares onde mais se torna visível e evidente o abandono e o descaso em relação ao patrimônio ferroviário.

Figura 28 – Vista aérea do Largo da Gare da Viação Férrea



Fonte: site Google maps modificado pela pesquisadora, 2016, disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-29.6781237,-53.8091139,367m/data=!3m1!1e3>.

Figura 29 – Vista da fachada externa da Gare - sul, plataforma de embarque totalmente destruída, em janeiro de 2016



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016 Créditos: Tatiane Felipetto.

Figura 30 – Vista do espaço ocioso da Gare, que foi destruído por um incêndio e não sofreu nenhum tipo de restauro ou intervenção, em janeiro de 2016



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016 Créditos: Tatiane Felipetto.

Tomando o espaço da Gare como referencia, ao sul encontra-se o centro da cidade de Santa Maria, ao norte encontra-se os trilhos e a região periférica visto que

houve invasão e ocupação populacional em espaços que antes eram de domínio da Viação Férrea.

Figura 31 – Fotografia da invasão territorial e ocupação populacional do espaço onde anteriormente havia os trilhos da Viação Férrea



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

Figura 32 – Gare da Viação Férrea, onde encontra-se atualmente a Secretaria Municipal de Cultura que empresta uma sala a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Fotografia Rosane Guterres, Santa Maria, 2016.

Já na entrada do Museu Ferroviário (Figura), é possível observar que há um cartaz avisando: “SALA 03 Cedido ao Museu dos Ferroviários” para que fique esclarecida a condição em que eles estão instalados ali, num espaço cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Maria. Mas, segundo o Sr Vitor, e também a secretária

de cultura Marília Chartune, não existe um contrato de comodato ou nenhum outro documento que comprove este “empréstimo”.

Figura 33 – Fotografia da porta de entrada do Museu Ferroviário, como detalhe o aviso de que o espaço é cedido pela prefeitura municipal ao Museu



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

As imagens abaixo denotam o descaso do poder público com este patrimônio cultural da cidade.

Figura 34 – Espaço onde localiza-se a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Fotógrafa Rosane Guterres, Santa Maria, 2014.

Figura 35 – Fotografia interna e externa de um dos vagões de trem pertencentes ao acervo do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Fotografia: Rosane Guterres, Santa Maria, 2014.

O espaço interno onde encontra-se o Museu Ferroviário atualmente consiste em uma sala com aproximadamente 80 m², onde não é considerado o local ideal para a instalação do mesmo, pois além da falta de acesso e sinalização, para quem chega do centro da cidade, não há uma boa iluminação, não há ventilação adequada, há um pequeno espaço para reserva técnica e um depósito de acervo, não há sanitários disponíveis aos visitantes do Museu.

Figura 36 – Fotografia da parte interna do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto.

Além disso, a infra-estrutura física, apesar de o prédio ter sofrido uma ação de restauro para a instalação da Secretaria de Cultura no local, está comprometido parcialmente por problemas como falta de instalação elétrica adequada, falta de

isolamento acústico e térmico, falta de piso e paredes adequadas, bem como janelas e portas e também equipamentos como cadeiras, mesas, expositores, o que inviabiliza o seu pleno funcionamento.

Figura 37 – Fotografia dos problemas estruturais do Museu Ferroviário de Santa Maria, como detalhe os equipamentos sucateados e a ferrugem



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto

Figura 38 – Fotografia dos problemas estruturais do Museu Ferroviário de Santa Maria, detalhes do cupim nas maquetes e móveis



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto

Figura 39 – Fotografia dos problemas estruturais do Museu Ferroviário de Sta. Maria, como sujeira, pó, mofo, falta de iluminação,(lâmpadas faltando), fios soltos, ferrugem



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2016. Créditos: Tatiane Felipetto

O Museu Ferroviário não possui alvará de localização nem CNPJ próprio em função do endereço não ser próprio.

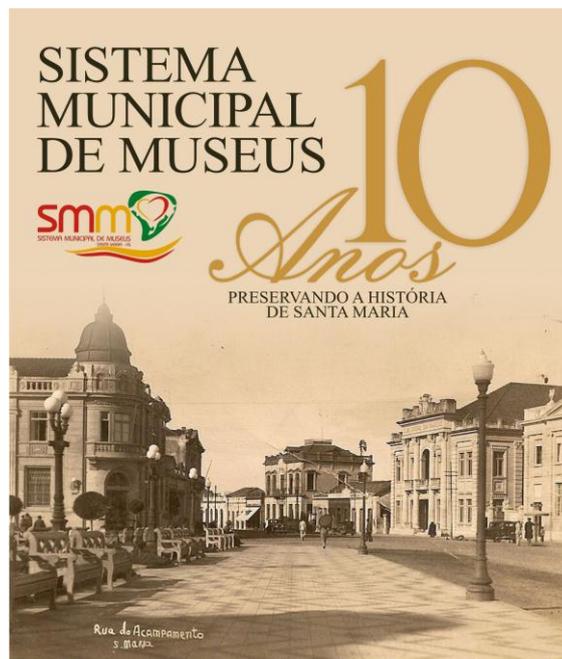
4.2.4 Exposições

As exposições do Museu Ferroviário no local são permanentes e sempre iguais, observou-se que não há uma ordenação no acervo, uma expografia ou uma linha temática, todos os objetos estão expostos aleatoriamente causando uma poluição visual. Desde sua fundação em 2003, o Museu funciona com um acúmulo de objetos misturados e desordenados, pois o responsável desconhece as normas e técnicas. A chave da sala não fica com o responsável mas com a Secretaria, e eventualmente a sala do Museu é utilizada para outros fins da Secretaria Municipal de Cultura.

O Museu Ferroviário participou recentemente da Exposição comemorativa aos 10 anos do Sistema Municipal de Museus, com a mesma exposição.

O catálogo do SMM, conforme figura abaixo foi elaborado em comemoração aos 10 anos do Sistema Municipal de Museus, onde cada página do catálogo descreve um dos 16 museus da cidade. A exposição comemorativa foi viabilizada através de uma parceria entre o SMM, a Prefeitura Municipal e o Mestrado em Patrimônio Cultural da UFSM.

Figura 40 – Capa do catálogo realizado pelo Sistema Municipal de Museus, Exposição comemorativa aos seus 10 anos do SMM



Fonte: SMM, Santa Maria, 2014.

4.2.5 Recursos educativos

O Museu Ferroviário de Santa Maria não oferece nenhum tipo de serviço ou ações educativas e cultural além do acompanhamento dos visitantes ao Museu, não oferecem exposição temática, por exemplo, pois não tem onde guardar o que não vai ser utilizado na mesma, e também não organiza oficinas educacionais. Os eventos culturais de que o Museu participa são sempre promovidos pelo Sistema Municipal de Museus.

4.2.6 Comunicação e divulgação

No que tange a comunicação e divulgação, o Museu Ferroviário não possui site próprio e nem mídias sociais, possui um blog, mas está desativado por falta de pessoas que possa atualizar as informações. Sua divulgação é feita através do site do Sistema Municipal de Museus e também pela sua participação em eventos e ações do mesmo.

A participação do Museu Ferroviário no Sistema Municipal de Museus possibilita oportunidades de divulgação e visibilidade junto à comunidade, além da interação com outras entidades através de eventos, oficinas, palestras e reuniões que vem se somar ao aprendizado da instituição. É através das reuniões e cursos promovidos pelo SMM que acontece a atualização dos conhecimentos em relação as exposições, mostras e ações voltadas a comunidade.

O Museu possui logomarca e 2 banner próprios, e participa de eventos com essa identidade visual, porém, não tem folder próprio, somente em conjunto com o Sistema Municipal de Museus.

Figura 41 – Logomarca do Museu Ferroviário de Santa Maria



Figura 42 – Banner de Divulgação produzido para a Exposição Comemorativa dos 10 Anos do Sistema Municipal de Museus em 2014



Texto: Tatiane Felipetto

Arte: Prefeitura Municipal de Santa Maria

Fonte: Arquivos do SMM, Santa Maria, 2016.

Quanto a identidade visual externa o Museu Ferroviário não possui nenhuma sinalização que aponte a sua localização, ficando isolado em relação a Secretaria de Cultura e ao Atelier de Escultores, visto que o seu acesso ocorre pela ala norte e os demais ocorrem pela ala sul.

O Atelier de Escultores utiliza uma das salas da Gare em parceria com a Secretaria Municipal de Cultura, onde não há nenhum tipo de contrato, nem aluguel ou comodato, existe apenas um acordo onde a Secretaria fornece o espaço a eles sem nenhuma contrapartida. O atelier promove anualmente, em dezembro, em parceria com a Prefeitura Municipal, o Simpósio Internacional de Escultores, onde participam diversos escultores de vários países e, no final do evento as obras ficam para o acervo da cidade, dando um colorido especial a paisagem urbana.

Figura 43 – Fotografias das esculturas realizadas no último Simpósio Internacional de Escultores, em dezembro de 2015



Fonte: Arquivos da pesquisadora, Santa Maria, 2015. Créditos: Tatiane Felipetto.

4.2.7 Segurança

A segurança é um fator preocupante em relação à Gare e ao Museu Ferroviário, pois há segurança somente quando a Secretaria Municipal de Cultura está em funcionamento durante o dia ou em eventos, o restante do tempo, este patrimônio fica entregue ao vandalismo e as depredações.

A porta de entrada do Museu fica deslocada de onde a segurança geralmente se encontra ficando totalmente vulnerável e sujeito a periculosidade.

4.2.8 Recursos humanos

Quanto aos recursos humanos, o Museu Ferroviário não possui nenhum funcionário efetivo, possui um colaborador voluntário que é o Sr. Vitor da Conceição Neto, que é ex-ferroviário aposentado e atualmente preside a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria. O Sr. Vitor não possui formação específica para desempenhar as atividades, ele faz o que pode e voluntariamente.

Além dele, através da parceria com o curso de História da UFSM, os alunos faziam junto ao museu um estágio acadêmico referente à disciplina de História e Museu. Porém, há mais ou menos 2 anos não houve mais esta demanda, o que prejudicou ainda mais o trabalho de catalogação e higienização dos artefatos, e também o atendimento ao público. Sendo assim, o Museu só abre as quintas-feiras a tarde ou por agendamento prévio.

4.2.9 Recursos econômicos

O Museu Ferroviário de Santa Maria não possui nenhum tipo de financiamento ou capital próprio, por isso, a inviabilidade de recursos financeiros o torna vulnerável a situação em que se encontra.

A Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria é quem faz o gerenciamento de pequenas despesas do Museu o que dificulta uma série de ações mais amplas como às despesas fixas e as demandas de reformas e adequação da estrutura física do Museu, por exemplo.

O Museu Ferroviário também não está apto a receber recursos provenientes de Leis de Incentivo a Cultura ou do Iphan e Iphae, pois segundo o presidente, não está legalizado como Museu, e sim como Associação, o que inviabiliza a captação de tais recursos.

4.3 PROPOSTA DE PLANO MUSEOLÓGICO

Mediante o diagnóstico apresentado acima sobre o Museu Ferroviário de Santa Maria vamos propor um Plano Museológico a fim fazer o ordenamento das

atuações em cada setor do Museu, relacionando as necessidades para a realização das suas funções, que serão alcançadas e concretizadas através de projetos.

Esta proposta deverá ser amplamente discutida com as secretarias municipais envolvidas, bem como, com os demais órgãos públicos e privados envolvidos, Corpo de Bombeiros, instituições de ensino, associações, no sentido de estabelecer parcerias para viabilizar o Plano Museológico proposto ao Museu Ferroviário de Santa Maria.

A proposta museológica que segue no próximo capítulo divide-se em um breve histórico, programa institucional, programa de acervos, programa arquitetônico, programa de exposição, programa educativo, programa de comunicação e pesquisa, programa de segurança, programa de recursos humanos e programa de recursos econômicos.

5 PROPOSTA DE PLANO MUSEOLÓGICO

O Plano Museológico do Museu Ferroviário de Santa Maria tem por objetivo fazer o ordenamento das atuações em cada setor do Museu, relacionando as necessidades para a realização das suas funções, que serão alcançadas e concretizadas através dos programas.

5.1 BREVE HISTÓRICO DO MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA

O Museu Ferroviário de Santa Maria teve sua fundação em 31 de outubro de 2003, através da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário, que é uma sociedade civil de finalidade cultural, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, tendo como objetivo o auxílio às atividades do Museu Ferroviário de Santa Maria, conforme o Art. 1º o Estatuto da Associação. O Museu Ferroviário de Santa Maria, atualmente está inserido no SMM - Sistema Municipal de Museus de Santa Maria.

O Museu Ferroviário de Santa Maria, embora tendo como sua razão de existir a questão ferroviária que foi muito importante para a história de Santa Maria desde o final da segunda metade do século XX, encontra-se em estado precário de funcionamento. Está localizado em uma sala da Estação Férrea, situada no Largo da Gare da Viação Férrea e atualmente é mantido por voluntários da Associação. O Museu conta com um acervo de miniaturas, fotografias, documentos e objetos relacionados à ferrovia, porém seu acervo não está catalogado, digitalizado ou registrado.

5.2 PROGRAMA INSTITUCIONAL

O Programa institucional diz respeito a ferramentas que possam auxiliar a instituição em relação a sua constituição, missão, visão e valores, que nortearão as ações dentro do nosso planejamento estratégico.

Diante da realidade do Museu Ferroviário, pode-se elencar diversas ações relacionadas ao programa institucional, tais como:

- Reestrutuação da Associação Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria, a fim de definir quais as suas atuações junto ao Museu e também como será feita tal gestão do Museu Ferroviário;

- Definição da Missão, Visão e Valores do Museu Ferroviário de Santa Maria;
- Criação do Regimento Interno do Museu Ferroviário de Santa Maria;
- Promoção do registro do Museu Ferroviário de Santa Maria, bem como estabelecer parcerias com as relações institucionais necessárias para o cumprimento dos fins do Museu Ferroviário;
- Oficializar a parceria do Museu Ferroviário com a Prefeitura Municipal de Santa Maria, com o estabelecimento de funções de ambas as partes e com a determinação oficial da vigência desta parceria, através de um contrato, um documento oficial.

5.3 PROGRAMA DE ACERVO

O Museu Ferroviário de Santa Maria necessita de um programa de acervos onde deverá ser definida as formas de aquisição do acervo, a documentação, a pesquisa e a conservação de todo o material expositivo do mesmo.

5.3.1 Programa de aquisição

A aquisição de acervo ficaria submetida a critérios de tipologias de acervo, dando prioridade a acervos que venham a complementar as coleções já existentes, a captação desses acervos se daria através de campanhas de doações junto à comunidade e também junto à empresa detentora da concessão da Linha Férrea atualmente.

A aquisição poderia ser feita **por trabalho de campo**, que é um dos métodos principais de aquisições de exemplares em museus; e também **por compra**, através de contratos de compra ou trocas entre pessoas físicas, jurídicas ou instituições; **por doações**, lembrando que, neste caso, não pode haver nenhum tipo de contrapartida por parte do Museu ao doador, porém devem ser respeitadas as restrições impostas pelo doador; **por legado**, que é a aquisição feita através de testamento, onde o objeto passa a ser permanente no Museu; **por depósito**, onde o Museu se compromete de “guardar” o objeto por um determinado período de tempo; e **por empréstimo**, onde o objeto entra no Museu para investigação científica e pode ser

utilizado temporariamente nas exposições, sempre respeitando os prazos e as questões éticas.

A política de aquisição estabelecida pela direção dos museus deve estar de acordo com a ética da aquisição museológica através de um código de ética regulamentado pelo ICOM – Conselho Internacional de Museus.

A aquisição de acervo do Museu Ferroviário de Santa Maria se dará inicialmente por trabalho de campo e doações e, no decorrer da captação de recursos financeiros deverá ser colocada em votação através de reuniões e assembleias a aquisição por compra de algum acervo específico em questão.

5.3.2 Programa de documentação

Quanto à documentação, sugerimos algumas ações para o Museu Ferroviário de Santa Maria, tais como:

- Realizar uma força tarefa a fim de inventariar, catalogar, documentar, digitalizar e ordenar todo o acervo já existente, a fim de organizar o mesmo e ter o controle sobre a quantidade e qualidade do que se encontra no Museu, bem como, também fazer o descarte de artefatos que estão muito danificados e descontextualizados, com a ajuda de acadêmicos do curso de arquivologia e história da UFSM.

Sugerimos um instrumento de inventário chamado ficha de identificação de acervo³², baseada no Thesaurus para acervos museológicos³³ (ANEXO C).

- Implantar um sistema informatizado, a fim de sistematizar os processos de conservação e restauro, e também a digitalização de documentos;
- Através da informatização, criar dispositivos de controle, segurança e acesso dos dados.

³² A ficha de identificação do acervo também conhecida como ficha catalográfica, São fichas individuais com informações sobre cada objeto do museu. Conforme consta no Manual Prático de Como Gerir um Museu publicado pelo ICOM, a instituição deve “estabelecer registros sobre cada um dos bens do acervo e atualizá-los sempre que os objetos são examinados e utilizados.” (ICOM, 2004:35). Os itens que irão compô-la serão definidos pelas necessidades do museu.

³³ O Thesaurus é: Um conjunto de conceitos ordenados, de modo claro e livre de ambigüidade, a partir do estabelecimento de relações entre os mesmos e que pode ser definido segundo sua função ou estrutura. Do ponto de vista de sua função, é um instrumento de controle terminológico adotado por sistemas e/ou centros de informação e bibliotecas com o objetivo de tornar a indexação do conteúdo temático de documentos textuais/bibliográficos mais consistente e, conseqüentemente, garantir maior precisão na recuperação de informações. Quanto à sua estrutura, é um vocabulário controlado e dinâmico de termos que têm entre si relações semânticas e genéricas, que se aplica a uma área particular do conhecimento (FERREZ, 1986: XV).

Todas as ações deste programa deveriam ser coordenadas e fiscalizadas pelo arquivista e pelo historiador do Museu Ferroviário de Santa Maria.

5.3.3 Programa de pesquisa

Com o programa de pesquisa tem por objetivo fomentar a pesquisa através da parceria com entidades educacionais podendo oferecer estágios em variadas áreas do conhecimento, a fim de tornar o Museu Ferroviário uma fonte de pesquisa e aprendizado para os educandos, sugerimos:

- Realizar os contratos de parceria com as instituições de ensino, pesquisa e extensão a fim de promover projetos técnicos-científicos para a produção do conhecimento.

5.3.4 Programa de conservação

Como o programa de conservação, faz necessário que o poder públicos se responsabilize pela conservação e manutenção preventiva do sítio ferroviário, no âmbito da adequação das condições ambientais (instalação de sistemas de medição e controle da umidade, temperatura, etc.) e da iluminação (propiciar iluminação ideal, estabelecer parâmetros reguladores da luz, instalação de filtros, elaborar sistemas de medição, etc.).

Outra necessidade é a criação de uma sala específica para ações de restauração, higienização, bem como, outro espaço para o acondicionamento e manuseio do acervo e reserva técnica.

Este programa de manutenção visa proteger o material exposto e garantir que o ambiente expositivo esteja sempre pronto para a visita, este deve obedecer uma rotina de cuidados básicos:

- Verificação diária da iluminação, substituição de lâmpadas queimadas;
- Realização de limpeza do piso, vidros e paredes;
- Limpeza de cada um dos painéis de acordo com as instruções do material em que é feito;
- Vistoria em todos os móveis, verificando sua estabilidade, segurança das peças e materiais perecíveis, substituindo o que for necessário para evitar

o acúmulo de insetos e outros animais, como é o caso da maquete que esta tomada por cupins e traças.

- Instalar um sistema de climatização;
- Criar material informativo para distribuir ou vender;

Ainda, a manutenção periódica se mostra como uma ferramenta avaliação da exposição, por isso, faz-se necessário criar uma ficha de acompanhamento e controle dessa ação, que pode ser realizada semanalmente, sendo que o público deve ser avisado sobre a data e hora em que o museu estará fechado para esse fim.

O acervo do Museu Ferroviário deverá passar por um processo de inventário detalhado onde cada item será descrito, avaliado, catalogado e devidamente manuseado conforme normas de inventário do IPHAN e IPHAE, obedecendo aos critérios dos mesmos para cada tipologia de acervo.

Todas as ações do programa deveriam ser coordenadas e fiscalizadas em conjunto pelo arquivista, pelo museólogo e pelo arquiteto, e serão executadas também pelo responsável pela Manutenção e conservação e serviços gerais da instituição.

5.4 PROGRAMA ARQUITETÔNICO

O Programa Arquitetônico é considerado um dos mais importantes em um Plano Museológico e aponta as necessidades espaciais e de infra-estrutura da edificação. Neste estudo está subdividido em:

5.4.1 Considerações gerais

De acordo com o Plano Diretor do Município, a região onde situa-se a Gare e o Museu Ferroviário de Santa Maria faz parte da Zona 2, trata-se da zona urbana caracterizada por predominância de edificações históricas.

O centro histórico de Santa Maria passou a ser identificado com este componente importante da história da cidade: a Ferrovia. E, segundo Lei de Uso e Ocupação do Solo de Santa Maria (LUOS, 2006), foi definido pela macrozona Centro Histórico Zona 2. Esta Zona caracteriza-se também como Mancha Ferroviária de Santa Maria (através de Lei Municipal 4009/96), ou seja, área de conservação histórica e de renovação urbana delimitada. Segundo Schlee (2002, p. 98), “por um

polígono irregular que engloba uma série de bens patrimoniais do município, todos eles – em maior ou menor grau – relacionados com a presença da ferrovia da cidade” (Figura 44).

Figura 44 – Delimitação do Centro Histórico de Santa Maria



Fonte: Plano Diretor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo de Santa Maria PDDAU. Site da Prefeitura Municipal de Santa Maria, 2016.

Nesta área delimitada encontra-se o Sítio Ferroviário de Santa Maria, uma série de bens tombados pelo IPHAE, dentre eles a Gare da Estação Férrea. É uma área urbana central de grande importância, visto que simboliza o marco inicial de povoamento da cidade além do período ferroviário, bastante significativo.

Segundo Foletto e Bisognin (2008) o estilo predominante na construção é o caráter eclético, de aspecto simples, com traços neoclássicos que podem ser evidenciados nas janelas e portas do térreo, com os arcos plenos, e nas janelas do andar superior, retas e com arremates retilíneos em relevo. A fachada do prédio principal contém platibanda, cimalha, frisos, cunhais, molduras enquadrando os vãos e a cobertura é em telha cerâmica tipo francesas. A parte mais antiga do prédio não sofreu alterações construtivas, na ala norte, onde realizava-se o embarque e desembarque de passageiros, foi acrescentado, na década de 20, a marquise em ferro para proteger os viajantes, tal cobertura em ferro, sobressaiu-se por apresentar características de elementos decorativos da Art Nouveau.

Ao longo das inúmeras reformas recebidas os elementos acrescentados a descaracterizaram do seu estilo original, como por exemplo, o acréscimo de armazéns da ala norte e as janelas basculantes em ferro.

5.4.2 Espaços

O projeto ideal de arquitetura do Museu Ferroviário de Santa Maria deverá contemplar os seguintes ambientes:

- Área de recepção;
- Sala para administração do Museu;
- Sala de primeiros socorros;
- Espaço para exposição;
- Auditório e/ou sala de projeção e apresentação de palestras;
- Sanitários;
- Área de estacionamento;
- Reserva técnica;
- Espaço para exposição sobre história da ferrovia, onde poderão ser colocados, por exemplo, fotografias e documentos da história da comunidade e de fatos ou personalidades importantes.
- Sala de Informática, tecnologia e biblioteca e videoteca, espaço para as ações educacionais do Museu.

5.4.3 Intercomunicação e circulação geral

A intercomunicação e a circulação geral com relação ao acervo e o funcionamento interno e externo, o espaço relacionado ao público precisam ser revitalizados.

Diante disso, faz-se necessário a construção e manutenção de escadas na área externa, elevadores, rampas de acesso para portadores de necessidades especiais, saídas de emergência, sinalizações, visando a segurança e o trânsito seguro dentro do Museu.

As áreas, tanto internas como externas, devem ter seus acessos sinalizados conforme legislação e normas referentes ao ambiente do trabalho e de acordo com as leis municipais vigentes.

5.4.4 Condições gerais de conservação e proteção do edifício

A conservação e proteção da edificação dizem respeito aos cuidados necessários para a preservação do patrimônio, tanto interna como externamente.

Quanto à conservação, sugere-se um conjunto de medidas destinadas a controlar as deteriorações do objeto, com a instalação de climatizadores para proteger o acervo das mudanças bruscas de temperatura, umidade do ar, proliferação de fungos e bactérias, insetos, contaminação atmosférica, poluição do ar, ausência de ventilação, chuva, vento, movimentos tectônicos, etc.

- Usar produtos e formulas químicas adequados a cada artefato.
- Observar os critérios técnicos para preservar a documentação a fim de evitar informações incorretas ou fraudulentas.

Quanto a manutenção e conservação da edificação, também é importante salientar a necessidade de criação de sistemas de controle ambiental, sistemas de iluminação, bem como das necessidades de proteção e restauração, e também a os aspectos de segurança como o PPCI (Plano de Prevenção contra incêndio), alvarás, documentações e as normas municipais vigentes em dia.

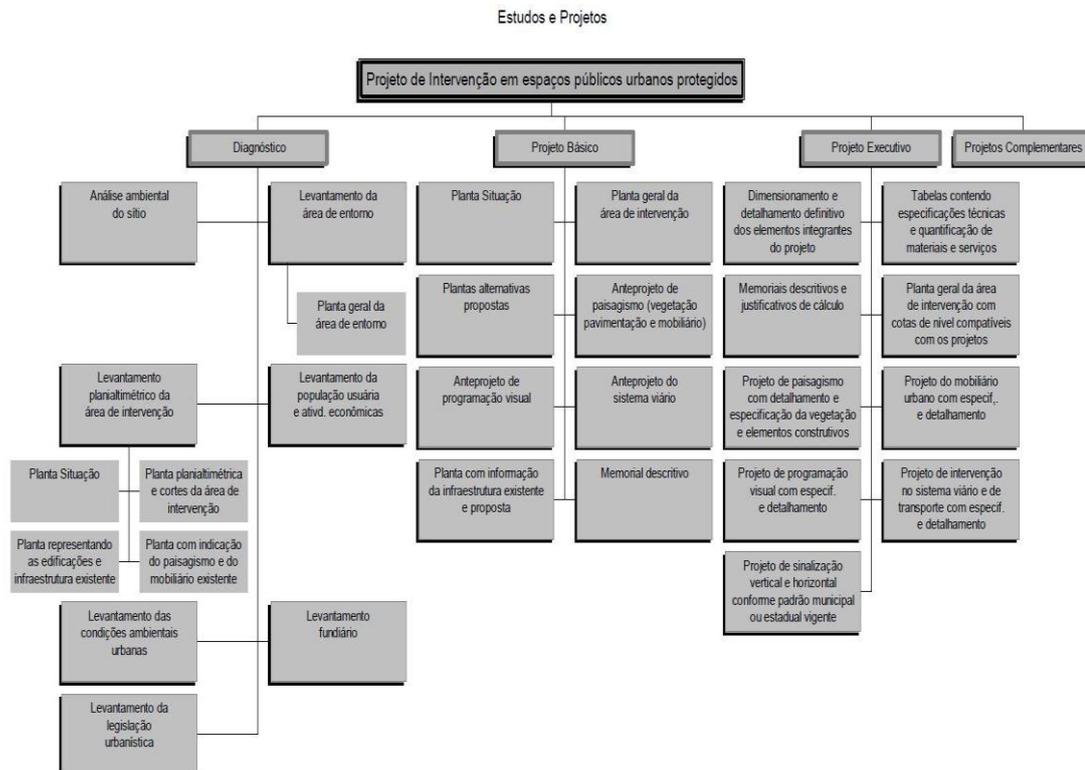
Um dos pontos fortes notados no que se refere ao Museu Ferroviário é observado em relação à sua localização, mesmo que provisoriamente, situada em um local já tombado como patrimônio histórico municipal e estadual através do Decreto Municipal (285/00 e da Portaria Estadual 30/00, ambos em 2000), torna esse, um espaço privilegiado no sentido da importancia cultural e histórica para a cidade e de localização privilegiada.

Porém, o que se observa segundo o diagnóstico apresentado é um abandono total tanto do poder público quanto das pessoas que o cercam e, a fim de melhorar a estrutura física, não só do Museu Ferroviário em si, mas de todo o entorno da Gare no conjunto que forma um Ecomuseu Ferroviário para a revitalização do mesmo sugerimos as seguintes ações:

- Buscar junto a Prefeitura Municipal e Secretaria de Cultura a opção de de ocupação do espaço que encontra-se ocioso ao lado da Secretaria.
- Elaboração de um Projeto de obra e restauro da parte ociosa (conforme fotografias) para a instalação de um dos espaços expositivos internos do Museu Ferroviário.

- Ações em parceria com os cursos de Arquitetura e Urbanismo da ULBRA e UFSM, a fim de aproximar a comunidade acadêmica do patrimônio cultural da cidade, solicitando um projeto arquitetônico de restauro e reutilização dos espaços da Gare para fins culturais de baixo impacto ao patrimônio, promovendo concurso de melhor projeto, melhor ideia, maior sustentabilidade e viabilidade, a exemplo do que foi feito em outras cidades como Santiago por exemplo, porém mantendo a identidade de Museu Ferroviário.

Figura 45 – Fluxograma das etapas de projeto de intervenção em espaços públicos construídos a partir do Manual de apresentação de projetos de Preservação do Patrimônio Cultural (IPHAN/Monumenta/BID)



Fonte: BRAGA (2003)

As etapas do Programa Arquitetônicas deverão ser planejadas, coordenadas e finalizadas por um arquiteto do Museu Ferroviário.

5.5 PROGRAMA DE EXPOSIÇÃO

A exposição museológica evidencia elementos que estão relacionados a um acontecimento ou personagem histórico, uma produção artística, um ideal político, uma descoberta científica, uma tradição, enfim, existem várias maneiras de se configurar uma exposição, neste caso sugerimos:

- Exposição Permanente – concebida para ser exibida sem modificações por um longo período de tempo, e também a realização de exposições temporárias organizadas a partir de acervos particulares como fotografias por exemplo.

Como a produção de uma exposição é um processo que envolve um planejamento com etapas e linhas de ações definidas, com um tratamento técnico desde a definição, a pesquisa, as concepções, montagem e avaliação dos trabalhos e do impacto da exposição sobre o público alvo, faz-se necessário que os funcionários sejam contratados para este fim.

Na etapa da definição da exposição é muito importante considerar o perfil dos visitantes e a estrutura da visitação. Os resultados obtidos nos estudos realizados durante o planejamento da exposição devem fazer parte do roteiro museográfico, como referencial para a montagem da mesma.

Com relação às exposições, como o Museu Ferroviário de Santa Maria não tem uma expografia pronta, membros do Sistema Municipal de Museus organizaram uma exposição temática, a fim de organizar o acervo existente através de um tema específico, e através dessa exposição posteriormente fomentar um roteiro turístico de visitação.

A ideia inicial seria elencar 12 pontos principais que estão relacionados com a ferrovia, a Gare que seria o ponto de partida e de chegada, passando pela Vila Belga, a Escola Manoel Ribas, a COOPFER, o Antigo Hugo Taylor (Carrefour), a Casa de Saúde, o Monumento Ferroviário, a antiga fábrica de Sabão, o Clube 21 de abril, a Avenida Rio Branco, o Theatro Treze de Maio e a Locomotiva.

Para cada um desses pontos foram confeccionados Banners com aproximadamente 1m de largura e 2m de altura, com uma imagem antiga do local e logo abaixo um texto breve explicando a sua relação com a ferrovia de Santa Maria, os 12 banners serão expostos no espaço da Gare. Nos locais de cada ponto será instalado um totem com a mesma imagem do banner (antiga) fazendo uma relação do passado e presente e também dando à dimensão de ecomuseu a proposta e

roteirizando o mesmo. O trajeto poderia ser feito de várias formas, a pé ou de carro, pois a informação não teria uma seqüência e o objetivo dessa exposição seria o conhecimento e a ligação desses pontos da cidade com a ferrovia, o que caracterizaria o Ecomuseu.

Para um maior entendimento da proposta será confeccionado um folder que funcionará como uma espécie de mapa das edificações, o mesmo será divulgado e distribuído nas escolas e imprensa local com forma de divulgação do Museu Ferroviário de Santa Maria.

5.6 PROGRAMA EDUCATIVO

A alternativa em questão para o Programa Educativo do Museu Ferroviário de Santa Maria seria fomentar uma parceria entre o Museu Ferroviário e a Escola Manoel Ribas, pois esta faz parte do Sítio Ferroviário, bem como também abriga o Museu Memorial do Maneco em suas dependências.

Através do projeto, o objetivo será valorizar a história ferroviária da cidade através de seus pontos turísticos e bens tombados, onde os professores, através de oficinas, seriam peças chaves para alavancar o conhecimento através desses locais, levando a temática para a sala de aula, visitando os espaços com os alunos, conhecendo e explorando pedagogicamente e favorecendo a interdisciplinariedade e transdisciplinariedade através da própria história, contribuindo para uma revalorização e ressignificação destes espaços.

A ação educacional seria iniciada pelo educador do Museu Ferroviário através de oficinas de Educação Patrimonial, ministradas para os professores e monitores/estagiários da UFSM, que futuramente realizariam as mesmas junto a seus alunos.

Outra alternativa, seria a realização de Oficinas de Educação Patrimonial para a própria comunidade do entorno do sítio ferroviário com a finalidade de fazer com que eles conheçam, valorizem e se reconheçam como parte desse patrimônio e, que poderá transformar a realidade em que vivem através da geração de emprego e renda a partir de produtos por eles produzidos, gerando o desenvolvimento.

Varine (2012) coloca que, associar, desde o início, as classes de jovens aos programas relativos ao patrimônio (e não somente pelo ângulo das empresas de

inserção ou de canteiros-escola) é também assegurar uma nova forma de transmissão do patrimônio como campo e material do desenvolvimento.

O educador da escola em parceria com o educador do Museu Ferroviário seria o responsável por coordenar e supervisionar esse programa.

5.7 PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO E PESQUISA

Com o programa de Comunicação e Pesquisa de um planejamento museológico envolve as ações de marketing, sugerimos para o Museu Ferroviário de Santa Maria:

- Elaborar e aplicar pesquisas de público, de opinião e de satisfação,(um pequeno estudo prévio foi feito através de uma pesquisa mencionada no final desse plano);
- Realizar avaliação das exposições permanentes e temporárias;
- Participar de eventos como o Brique da Vila Belga, e demais ações culturais locais, a fim de promover o Museu Ferroviário junto a comunidade, expondo o banner da instituição.
- Criar campanhas de publicidade, bem como produtos personalizados e souvenirs para a comercialização e captação de recurso financeiro para o Museu, envolver a comunidade através de oficinas de criação da identidade visual do Museu, oficinas de confecção de eco bags pela própria comunidade;
- Promover cursos, conferências, palestras e oficinas para que a comunidade se sinta parte integrante desse patrimônio, envolvendo-os em todas as etapas, escolha de temas, divulgação, busca de patrocínio, organização, limpeza e conservação do local;
- Elaborar e publicar notas e releases sobre as ações do museu para divulgar na mídia de rádio e jornal; utilizar-se de toda a possibilidade de mídia espontânea possível para divulgar as ações do Museu Ferroviário de Santa Maria;
- Criar o site e manter atualizado blog, rede social e email, bem como, utilizar-se dos meios digitais para fazer a divulgação das ações desenvolvidas no Museu;

- Buscar instituição parceira que forneça serviços digitais para a viabilização deste projeto de forma gratuita e participativa, podendo ser viabilizada através da agencia de publicidade da Prefeitura Municipal de Santa Maria.

Este programa poderá contar com um estagiário do Curso de Comunicação para a execução das atividades mais específicas da área de Publicidade e Propaganda e Relações Públicas.

5.8 PROGRAMA DE SEGURANÇA

O programa de segurança abrange aspectos que afetam a segurança da instituição com relação ao seu acervo, a edificação, aos colaboradores e ao público.

A edificação do Museu Ferroviário deve ser protegida através de sistemas de segurança monitorado, guardas e/ou vigilantes, câmeras de segurança, alarmes e códigos de segurança, a fim de evitar saques, furtos, roubos, invasões, vandalismo e/ ou extravio de acervo, bens patrimoniais ou equipamentos do museu, tanto no expediente quanto fora dele, tais procedimentos aumentarão a credibilidade do espaço junto ao público visto que eles se sentirão seguros e protegidos.

O transporte de bens culturais também devem ser mencionados nesse programa à medida que sua realização ocorra de maneira segura, documentada e monitorada, com profissionais capacitados para tal.

As normas e procedimentos relacionados à proteção contra incêndios, inundações e outros desastres naturais, planos de emergência, sinalizações de emergência também devem ser seguidas pela instituição, e se possível ainda, seria ideal fazer a cobertura dos bens e acervos através de um seguro.

Quanto à segurança dos colaboradores é necessário realizar treinamentos e capacitações a fim de evitar acidentes de trabalho, realizar estudos quanto à ergonomia, insalubridade e periculosidade das rotinas de trabalho em cada setor, oferecer área protegida e planos de saúde, zelar pelo cumprimento das normas de trabalho com excelência e eficácia e sem comprometer a integridade das pessoas envolvidas.

O Programa de segurança deveria ser terceirizado por empresas prestadoras de serviço sob a responsabilidade do administrador do Museu Ferroviário.

5.9 PROGRAMA DE RECURSOS HUMANOS

Para Varine (2012) os recursos humanos são os principais componentes de toda a estratégia de desenvolvimento sustentável em relação ao desenvolvimento do patrimônio, sendo assim, acreditamos que com relação ao Museu Ferroviário, não é diferente, pois o que se constatou no diagnóstico precisa-se urgentemente ser transformado e ampliado.

Para tanto, é necessário que haja ao menos o respectivo quadro de funcionários abaixo para que haja uma gestão coerente com o patrimônio a ser preservado.

Direção ou conselho: é a parte encarregada por representar formal e juridicamente a instituição, é responsável pelas políticas públicas regimentais, pela administração das coleções, pela coordenação de programas culturais, administração e orçamento, recursos humanos e serviços do Museu, estabelece as normas contratuais, trabalhos, convênios interinstitucionais entre outros, o Museu Ferroviário precisa compor urgentemente sua equipe diretiva.

Administração: é encarregada por planejar e supervisionar os atos administrativos de cada área do museu, estabelece o orçamento anual para o desenvolvimento das atividades planejadas, recomenda normas e controle financeiro;

O Museu Ferroviário precisaria contratar, no mínimo três funcionários: um museólogo, um arquivista e um colaborador de serviços gerais.

Museologia: O museólogo seria o responsável por comunicar os conteúdos das investigações e coordenar as ações para colocar os acervos e exposições como recurso educacional, turístico, para a inclusão social e oportunidades de lazer, deve conhecer os sistemas de investigação, conservação, educação, organização e suas relações com o meio físico segundo a natureza do museu.

Educação: As atividades desta área são realizadas pelo educador de museus que formula e executa a política educativa da instituição, interpretando exposições para o público por meio de painéis didáticos, roteiro de estudo, audiovisuais, etc. Ele é o responsável também por supervisionar e organizar as visitas guiadas do museu e estabelecer as pautas para os guias docentes, bem como propor atividades e eventos que complementem as exposições.

Registro e inventário: O arquivista ficaria responsável pelo controle, registro e inventário, tanto documental como fotográfico das coleções e/ou patrimônio, faz a tramitação de seguro, empréstimo, depósito, custódia e controle de saída e entrada de objetos do museu.

Conservação: Também poderia como colaborador um profissional responsável na área de conservação e restauro, que iria executar as ações relacionadas as condições físicas e ambientais das coleções, deve conhecer os procedimentos técnicos que garantem a integridade física dos bens culturais.

Biblioteca e/ou centro de documentação: é responsável por colecionar, preservar e administrar todos os materiais documental, bibliográfico e não bibliográfico do museu, deve garantir o serviço adequado aos investigadores, estudantes e público em geral.

Serviços Gerais: O Serviços Gerais ficaria responsável por todas as atividades de manutenção limpeza e proteção da sede do museu, inspeciona os trabalhos de instalação e manutenção do museu.

Os colaboradores do museu deverão estar em constante aperfeiçoamento profissional que se dará através de capacitações e formação continuada nas suas respectivas áreas de conhecimento, bem como poderão trabalhar em parceria com instituições de ensino que possam fornecer mão de obra qualificada em forma de estágios curriculares, o que virá a enriquecer e aperfeiçoar ainda mais o atendimento ao público e o cumprimento das necessidades técnicas do museu, além de ser uma fonte de pesquisa e conhecimento.

5.10 PROGRAMA DE RECURSOS ECONÔMICOS

O Programa de Recursos econômicos diz respeito ao orçamento e ao financiamento da instituição.

O orçamento que é um instrumento que serve para determinar os custos de um projeto e também disciplinar as ações da instituição, ele deve ser previsto de acordo com as necessidades do museu, deve ser calculado, discutido e ajustado anualmente, prevendo todas as entradas e saídas de capital, aplicados a um sistema de inventário anual e a balanços mensais que agilizem o controle orçamentário da instituição.

Os gastos do museu podem ser divididos nas seguintes categorias:

Gastos de funcionamento: despesas com pessoal capacitação, treinamento, honorários profissionais, seguros e serviços gerais;

Gastos operacionais: despesas com papelaria e materiais para oficinas, impressos e reprodução, comunicação e transporte, etc.

Gastos de montagem e preparação de exposição: despesas com embalagem, museografia, difusão e programação de eventos;

Gastos de manutenção: cuidados, limpeza e reparações do espaço físico;

Gastos para aquisição de coleção: gastos com o acervo, deve indicar além da procedência da compra, também apresentar a forma como será adquiridos os recursos econômicos para cobrir os custos que determina o orçamento.

O financiamento é uma das alternativas para fomentar a busca de receitas que possam vir a suprir as despesas do orçamento, alguns museus estão recorrendo atualmente ao autofinanciamento, buscando os organismos nacionais e internacionais, públicos ou privados para executar projetos ou desenvolver formas de aquisição de recursos como por exemplo a captação de recursos através da Lei Rouanet e Lei de Incentivo a Cultura.

Para buscar tais recursos é necessário realizar projetos atrativos para sensibilizar a iniciativa pública ou privada, a fim investir no setor cultural, onde os incentivos e as contrapartidas são referentes a isenções fiscais;

Outra medida capaz de angariar renda as instituições é a locação de seus espaços para atividades como conferencias, reuniões, palestras, e também a comercialização de objetos personalizados do museu.

A criação de associações de amigos também pode configurar ajuda financeira ao museu, desde que seja autônomo, tanto no aspecto jurídico quanto no administrativo, no caso do Museu Ferroviário, como já existe a associação, o objetivo é torná-la ativa financeiramente como fomentadora das ações do Museu Ferroviário.

O programa financeiro serão implementado em parceria com o administrador do Museu e o presidente da Associação.

6 CONCLUSÃO

Ao analisarmos a fundo o patrimônio ferroviário da cidade de Santa Maria através da construção de um plano museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria, ampliamos o olhar para o desenvolvimento local.

O maior desafio encontrado foi perceber esse Patrimônio não como um local a ser preservado ou valorizado prioritariamente, e isso é importante também, mas como possibilidades de desenvolvimento turístico e econômico da cidade. Foi significativo poder enxergá-lo como um potencial a ser conquistado e compartilhado, uma possibilidade de pertencimento da comunidade do entorno, no sentido de revisitar o passado propondo ações no presente com intenções sustentáveis para o futuro.

Estudar o patrimônio ferroviário, aprofundar-se sobre o patrimônio cultural, foi revelador no sentido de perceber que, ao invés de “musealizar” ou “engessar” através de tombamentos que acabam por tombar literalmente as edificações pela sua inalteração ou imobilidade, por diversos fatores que sabemos existir e que são importantes, fez com que fosse percebido que o poder transformador do patrimônio só frutifica com a cooperação de todos os atores de seu território.

O poder contrário de transformação, ao qual denomino destruição, também pode ser observado quando percebe-se que as vaidades políticas passam por cima de qualquer interesse da população para honrar interesses próprios, mesmo que isso custe muito caro a cultura e a história da cidade, e as promessas vão ficando vazias de significados e permeadas de interesses econômicos e direcionamentos as áreas ditas mais importantes como a segurança, a saúde ou a educação.

Em tempos de crise, de falta de emprego e renda, de mazelas sociais, o que se constata ao menos a nível municipal é um total desleixo com a cultura, em especial o patrimônio ferroviário, e tudo que possa fazer pensar, um esquecimento proposital e, popularmente dizendo, “um tiro no pé”, pois a conservação do patrimônio pode ser encarada como um meio de, em longo prazo, promover a educação, segurança e saúde indiretamente, porém, a reflexão é sobre se há interesse em ter um povo culto ou não.

Existem também as questões referentes à ocupação desordenada dos patrimônios para a comercialização turística e até que ponto isso é relevante culturalmente. No caso do Museu Ferroviário e do Patrimônio Ferroviário de Santa

Maria, foi constatado poucas ações de impactos ao patrimônio das quais saliento a ação de shows com um número grande de pessoas na Gare da Viação Férrea e o próprio carnaval neste local como um ponto negativo pois embora a intenção seja boa, o local não possui infra estrutura para um grande público e os impactos materiais são enormes, sem mencionar o vandalismo, a depredação e a depreciação. Mas o que dizer ou o que esperar quando os próprios funcionários da Secretaria da Cultura estacionam seus carros particulares e também os oficiais na plataforma de um patrimônio tombado a nível municipal e estadual?

Em contrapartida, existem ações de cunho turístico e econômico que caminham em sintonia com a cultura e o patrimônio como o Brique da Vila Belga por exemplo, que acontece ordenadamente, em períodos específicos, onde existe comercialização mas também existe ações culturais em parceria com os moradores das casas da Vila, possibilitando uma transformação e um desenvolvimento desse patrimônio, gerando desenvolvimento, proporcionando sustentabilidade e tornando-o turisticamente reconhecido sem grandes impactos ou ameaças ao patrimônio.

Com base nessa experiência positiva e voltando o olhar para o Plano Museológico do Museu Ferroviário de Santa Maria, pode-se dizer que, o objetivo de construí-lo foi atingido, porém, resta tornar possível a gestão compartilhada entre poder público e a comunidade para poder colocá-lo em funcionamento digno de sua importância para a cidade, lembrando que, não existem soluções a curto prazo, mas se existir vontade de ambas as partes os resultados poderão começar a acontecer pois há um planejamento a ser seguido, que pode ser reavaliado a qualquer momento.

A Exposição elaborada pelo Sistema Municipal de Museus é uma das iniciativas para a revitalização do Museu Ferroviário que poderá, num segundo momento, tornar-se um roteiro turístico como uma iniciativa de Ecomuseu, um museu a céu aberto onde os pontos turísticos a serem visitados se ligam pela afinidade da história ferroviária, lembrando sempre que não se pode fazer uma exposição sobre o passado de um lugar sem a contribuição das memórias das pessoas que nele vivem, favorecendo assim a identificação território-patrimônio-população que é essencial pois fundamenta a legitimidade das estratégias de desenvolvimento a medida que prioriza a participação comunitária, como agentes de mudança e não submetendo-se a ela.

O Museu Ferroviário de Santa Maria apresenta muitas dificuldades que vão desde a sua criação institucional oficialmente registrado, perpassando pelas dificuldades de infra-estrutura, segurança e recursos humanos. Seu acervo é deficitário, sua divulgação e comunicação é ainda ineficiente, ainda não possuem Missão, Visão ou valores e também não prevêm ações educativas em seu planejamento, não há recursos financeiros para geri-lo, mas o que mais impressionou foi que, está nas pessoas a sua principal razão de existir... A Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria luta pela sua existência, pois existe um apelo positivo nessa memória ferroviária levantada por essa bandeira a qual a Associação e a cidade carregam, e de nada adiantaria todos os recursos disponíveis se não houvesse essa identificação com a comunidade.

Mas, embora seja essencial essa identificação com a comunidade, nem só de amor vive uma instituição museológica, e por isso, se faz necessário a execução do Plano Museológico como um elemento norteador de ações e também de diálogo e parcerias necessárias para a gestão do Museu Ferroviário de Santa Maria.

O instigante e desafiador trabalho de criar um Plano Museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria foi como construir uma plataforma em areia movediça, o paradoxo entre comunidade e poder público, patrimônio material e imaterial, memórias e edificações, apogeu e declínio, felicidade e riqueza versus tristeza e abandono... muitas foram as dúvidas, grandes foram os aprendizados, e sobretudo, gostaria de destacar a pessoa incansável do Sr. Vitor da Conceição Neto, presidente da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário e gestor do Museu Ferroviário, um exemplo de humildade, persistência e otimismo frente aos desafios, lutando voluntariamente e servindo de exemplo a muitos engratados que não fazem jus a seus altos salários em prol da causa pública.

Os objetivos deste trabalho foram parcialmente atingidos, pois a história da ferrovia no Brasil, no estado do Rio Grande do Sul e na cidade de Santa Maria, merecia ser reconhecida através do Ecomuseu. Analisamos brevemente o processo de implantação da ferrovia, bem como, o seu declínio e conseqüências, também são grande valia, os exemplos de valorização do patrimônio ferroviário em outras regiões que serviram de apoio para a construção do Plano Museológico em questão.

Considerando que este patrimônio encontra-se em um sítio ferroviário, reforçamos a ideia de formação de um Ecomuseu, já que segundo Varine (2012), tal patrimônio faz parte do que poderíamos chamar de ecossistema cultural

comunitário, que tem seu valor “in situ” e que possui uma significação histórica e cultural para a comunidade.

O Planejamento Museológico proposto poderá servir para iniciar o processo de implementação, gestão e organização do Museu Ferroviário de Santa Maria, no entanto, muitas etapas dependerão de decisões que, no momento, não estão ao alcance dessa pesquisa, cabendo a ela instigar e fornecer alternativas para dar seguimento ao Plano.

O primeiro passo em direção a profissionalização do Museu Ferroviário de Santa Maria foi dado, através do produto desta pesquisa, a construção de uma proposta de Plano Museológico da instituição, com o objetivo de implementar, gerir e organizar a mesma, resta agora fazer o compartilhamento dessas idéias no sentido de torná-las realizáveis e sustentáveis, aproximando poder público e comunidade, em prol do desenvolvimento sustentável desse patrimônio.

REFERENCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Ensaio sobre o conceito de cultura**. Jorge Zahar, São Paulo, SP, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Jorge Zahar, São Paulo, SP, 2001.

BELEM, João. **Histórias do município de Santa Maria – 1793-1933**. Santa Maria: Editora da UFSM, 1989;

BOYLAN, Patrick J. (Ed.). **Como Gerir um Museu: Manual Prático**. ICOM, 2004.

BRAGA, Marcia. **Conservação e Restauro: arquitetura Brasileira**; Universidade Estácio de Sá, Rio de Janeiro, RJ, 2003.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1988.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. Trad. Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CANDAU, Joel, **Memória e Identidade**. Tradução Maria Letícia Ferreira, São Paulo; Contexto, 2014.

CANDIDO, Manuelita Maria Duarte, **Gestão de Museus, um desafio contemporâneo: diagnóstico, museologia e planejamento**. Porto Alegre, Medianiz,, 2014.

CANDIDO, Manuelita Maria Duarte. **Gestão de Museus, um desafio contemporâneo: diagnóstico museologia e planejamento**; 2. ed. – Porto Alegre: Medianiz, 2014.

CARVALHO, Roberto; MIORIN, Vera Maria F. Bairro Itararé: um resgate a memória social. In: **Revista Sociais e Humanas**, Santa Maria, v. 20, n. 01, jan./jun. 2007, p. 107-118.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. Lisboa, Edições 70, Lda., 2006.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. S. Paulo: Ed. Perspectiva, 1998.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Transporte e economia: o sistema ferroviário brasileiro**. CNT: Brasília, 2013.

DAVIES, Stuart. **Plano diretor**. Tradução Maria Luiza Pacheco Fernandes. São Paulo: EDUSP; Vitae, 2001.

FACCIN, Daniele. **Entre passos e vozes: percepções de espaços e patrimônios no sítio ferroviário de Santa Maria, RS.** Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais. Universidade Federal de Santa Maria. 2014.

FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: Teoria para uma boa prática. In: **Caderno de ensaios, n. 2 Estudos de museologia.** Rio de Janeiro, Minc/Iphan, 1994.

FERREZ, Helena Dodd. **Thesaurus para acervos museológicos.** Helena Dodd Ferrez e Maria Helena S. Bianchini – Rio de Janeiro: Fundação Nacional Pró-memória. Coordenadoria Geral de Acervos Museológicos, 1987

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul.** 2009. (Dissertação Mestrado). Brasília: UNB, 2009.

FLORES, João Rodolpho Amaral. **Fragmentos da história ferroviária brasileira.** Santa Maria: Palotti, 2007. (Estudos Ferroviários 1).

FLORES, João Rodolpho. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S.** Santa Maria: Palotti, 2008. (Estudos Ferroviários 2).

FOLETTTO, Vani; BISOGNIN, Edir L. (Org.). (et al.) **Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria.** Santa Maria: Pallotti, 2008.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva.** São Paulo: Ed. Centauro, 2004.

HOBBSAWN, Eric. **A era do Capital.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

<http://diariodesantamaria.clicrbs.com.br/rs/cultura-e-lazer/noticia/2015/07/estacoes-ferroviarias-que-resistem-ao-tempo-e-a-depredacao>. Acessado em: 23 de julho de 2015.

<http://icom.museum/>. acessado em 22 de junho de 2014.

<http://museudacompanhiapaulista.jundiai.sp.gov.br/>. Acessado em: 16 de junho de 2015.

<http://museuferroviariodesantamaria.blogspot.com.br/>. Acessado em: 16 de junho de 2015.

<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=20&sigla=PatrimonioCultural&retorno=paginalphan>. Acessado em: 06 de abril de 2015.

<http://www.holland.com/br/turismo/artigo/museu-ferroviario-em-utrecht.htm>. Acessado em: 15 de outubro de 2015.

<https://www.arazao.com.br/noticia/59090/a-espera-pelo-embarque-na-gare->.

https://www.saoleopoldo.rs.gov.br/home/show_page. Acessado em: 15:06:2015.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado.

<http://www.iphae.rs.gov.br/>. Acessado em: 23 de outubro de 2015.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. <http://portal.iphan.gov.br/>. Acessado em: 25 de outubro de 2015.

International Council of Museums. Disponível em: <http://icom.museum/>. Acessado em 23 de outubro de 2015.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: Um conceito antropológico**. 14. ed. Jorge Zahar, 2009.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 4. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

LEWIS, Geoffrey. O Papel dos Museus e o Código de Ética Profissional. In: LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie auxiliaire de chemins de fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil**. Programa de Doutorado Arquitetura de Gaudí do Departamento de Composição Arquitetônica, da Universidade Politécnica da Catalunha (UPC). (Doutorado em Arquitetura). Barcelona, Catalunha, Espanha. 2002.

MARTINO, Luís Mauro Sá. **Teoria da comunicação: ideias, conceitos e métodos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MELLO, Luiz Fernando Silva. **O imaginário do espaço e o espaço do imaginário: a ferrovia em Santa Maria**. Dissertação de Mestrado em Planejamento urbano e regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

MELLO. Luiz Fernando da Silva. **O pensamento utópico e a produção do espaço social: a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. 2010. 301f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

PADOIN, Maria Medianeira. **O empresário comercial em Santa Maria/RS (uma análise histórica sobre a CACISM)**. 1992. 98f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 1992.

PEIXOTO, Paulo. A sedução do consumo, as novas superfícies comerciais urbanas. **Revista crítica de Ciências Sociais**, 1995.

PESAVENTO, Sandra Jathay. **História do Rio Grande do Sul**. 8. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997.

PESAVENTO, Sandra Jathay. **História e História Cultural**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

PRIMO, Judite. **Etnografia e Museus locais**. I Jornadas de etnografia do Oeste: “Conhecer a comunidade para preservar a memória”, Bombaral, Portugal, 2001.

PRIMO, Judite. **O Museólogo-Educador Frente aos Desafios Económicos e Sociais da Actualidade**. Encontro Museologia e Educação. Santiago do Cacém, 2002.

PRIMO, Judite. Reabilitação Urbana, Cidadania e Museologia. In: MINOM. **Jornada sobre a Função Social dos Museus**. Santiago do Cacém. Portugal, 2003.

QUERUZ, Francisco. **Contribuições para a identificação dos principais agentes e mecanismos de degradação em edificações da Vila Belga**. (Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil). Universidade Federal de Santa Maria, 2007.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **Ferrovias no Rio Grande do Sul - Artigos Do Memorial**, Porto Alegre, 2005. Arquivo eletrônico. Porto Alegre: Memorial do TRT 4ª Região, 2004.

RITZEL, Ricardo. A cidade e sua gare ferroviária. **A Razão**, Santa Maria, 18 e 19 ago. 2007.

RIVIÉRE, George Henri. **La museología: Curso de museología/ Textos y testimonios**. Tradução: Antón Rodrigues Casal. Col. “Arte e Estética nº 30”, Edições Akal. 1993. Madrid. In: PRIMO, Judite. Dissertação Museus locais e ecomuseologia - Estudos do projecto para o ecomuseu da Murtosa. **Cadernos de Sociomuseologia Revista Lusófona de Museologia**, nº 30. 2008. Acesso em: 15 de junho de 2015.

SANTA MARIA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Santa Maria**. Santa Maria, 2005.

SANTOS, Miriam de Oliveira; ZANINI, Maria Catarina. Ferrovias, Etnicidade e processos migratórios: ascensão social e alteridades no mundo do Trabalho. In: **POLÍTICA & TRABALHO: Revista de Ciências Sociais**, n. 37, Out. 2012. (pp. 283-297).

SCHLEE, Andrey Rosenthal. A mancha ferroviária de Santa Maria. In: SEMINÁRIO TERRITÓRIO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA, 2001, Santa Maria. **Anais**. Santa Maria: UFSM, 2002.

SOUZA DIAS, J. Roberto. **Os caminhos de ferro no Rio Grande do Sul**. São Paulo. 1986.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

TONETTO, Elisabete, O museu do ferroviário no Km 3 é uma das atrações que a prefeitura pretende implantar na cidade. **Jornal A Razão, Santa Maria-RS**. De 18/01/2014.

VARINE, Hugues de. **As Raízes do Futuro: O Patrimônio a Serviço do Desenvolvimento Local**. Tradução de Maria de Lourdes Parreiras Horta. Porto Alegre: Medianiz. 2012.

ZOLIN, Deni. Senhoras que resistem ao tempo. **Jornal Diário de Santa Maria**. edição de 11 e 12 de julho de 2015.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DO PROJETO PILOTO**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA****CENTRO DE CIENCIAS SOCIAIS E HUMANAS****PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMONIO CULTURAL****Prezados!**

Estou realizando uma pesquisa que visa reconhecer a importância ou não do legado ferroviário para as pessoas da cidade de Santa Maria e gostaria de solicitar a sua contribuição para responder a pesquisa abaixo, sua opinião é muito importante, peço que responda a todas as questões e desde já agradeço a sua atenção!

Tatiane dos Santos Felipetto – Mestranda em Patrimônio Cultural - UFSM

QUESTIONÁRIO

Nome: (opcional) -----

Sexo: () Masculino () Feminino

Idade: () menor de 18 anos

() 19 a 30 anos

() 31 a 50 anos

() 51 a 65 anos

() maior de 66 anos

Grau de escolaridade:

() 1º grau - Ensino Fundamental () completo () incompleto

() 2º grau - Ensino Médio () completo () incompleto

() 3º grau – Ensino Superior () completo () incompleto

() Pós graduação – Mestrado – Doutorado () completo () incompleto

Profissão: -----

Naturalidade (cidade natal):-----

Se não é de Santa Maria, mora em Santa Maria há quanto tempo:-----

1- Você acha o passado importante? () Sim () Não

2- Você conhece o núcleo histórico ferroviário de Santa Maria?() Sim () Não

- 3- Você possui alguém da família que teve ou tem contato direto com a rede ferroviária de Santa Maria? () Sim () Não
- 4- Se você respondeu sim a questão anterior, qual é o grau de parentesco com essa pessoa?
() 1º grau (pai, mãe, filho. Filha)
() 2º grau (avô, avó)
() 3º grau (bisavô, bisavó)
() outro
() possui amigos ou conhecidos
- 5- Você possui uma experiência... em relação às lembranças sobre a ferrovia:
() Positiva () Negativa () Indiferente
- 6- Quando você pensa no passado de Santa Maria, qual é a característica que mais você identificaria com a cidade em sua memória?
() Religiosidade
() Complexo Militar
() Pólo Educacional
() Pólo Ferroviário
() Comércio
() Agricultura
() Outro setor. Qual?-----
() Nenhum setor.
- 7- Você acredita que em Santa Maria, a Ferrovia e seu entorno (Gare, Vila Belga, Avenida Rio Branco) possuem um valor:
() Histórico
() Cultural
() Artístico
() Monumental
() Arquitetônico
() Social
() Possui outro valor. Qual?-----
() Não possui nenhum valor.
- 8- O estado de conservação atual em que se encontra o Largo da Gare da Viação Férrea de Santa Maria é:
() Ótimo
() Satisfatório
() Indiferente
() Insatisfatório

- Pessimismo
- Não conheço

9- Você conhece ou sabe que existe um Museu Ferroviário na Gare da Viação Férrea de Santa Maria?

- Sim Não

Se você respondeu sim, em que situação –ocasião você conheceu o Museu?

- eventos no local
- visita a Gare
- passeio
- outra situação – ocasião. Qual?-----

10- Se respondeu sim a questão anterior, você já visitou o Museu Ferroviário de Santa Maria?

- Sim Não

11- Se respondeu sim a pergunta anterior, avalie o Museu Ferroviário de Santa Maria:

- Infra-estrutura ótimo regular indiferente ruim péssimo
- Localização ótimo regular indiferente ruim péssimo
- Materiais ótimo regular indiferente ruim péssimo
- Acervo ótimo regular indiferente ruim péssimo
- Horário de func. ótimo regular indiferente ruim péssimo
- Divulgação ótimo regular indiferente ruim péssimo

12- Dê sugestões de melhoria para o Museu Ferroviário de Santa Maria:

13- Você acha importante preservar a memória ferroviária?

- Sim Não Indiferente

14- Se você tem alguma consideração ou sugestão para essa pesquisa, algum relato de experiência em relação à memória ferroviária, sinta-se a vontade para registrar aqui, sua contribuição será muito importante, muito obrigada!

APÊNDICE B – ESTUDOS PREVIOS

Os estudos prévios dessa pesquisa tiveram base na matriz Swot e na aplicação de um questionário como projeto piloto.

Então, o projeto em questão visa primeiramente realizar uma análise SWOT que, segundo Davies (2001) é uma das referencias mais comuns quando se trata de diagnosticar a situação de um museu.

Museu Ferroviário de Santa Maria	Oportunidades	Ameaças
Fatores externos	<ul style="list-style-type: none"> - Localização em espaço Tombado pelo IPHAE - Parceria com o poder público (Secretaria Municipal de Cultura) 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de recursos financeiros - Abandono do patrimônio (depredação e vandalismo) - falta de segurança
	Pontos Fortes	Pontos Fracos
Fatores internos	<ul style="list-style-type: none"> - Apelo afetivo - Identificação com a comunidade 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de Recursos humanos

Quadro da Matriz SWOT, elaborado com base em Lord e Markert (2007, p. 61 apud Manuelina Duarte (2011)).

Com base na matriz SWOT de Davies (2001), podemos fazer o levantamento em forma de inventário dos pontos fortes e fracos do Museu Ferroviário bem como das Ameaças e Oportunidades do mesmo e, através desse levantamento, construímos um Plano de Ação que dará suporte ao plano museológico para o Museu Ferroviário de Santa Maria.

A aplicação do projeto piloto dessa pesquisa teve como objetivo coletar dados que serviu de embasamento para o apuramento das opiniões das pessoas em relação ao Museu e ao Patrimônio Ferroviário, no que tange a sua eficiência e eficácia para o atendimento dos objetivos da pesquisa, para tanto foram utilizados neste teste 14 questionários que foram aplicados do dia 15 ao dia 20 de julho de 2015.

Segue uma tabela com dados que caracterizam a amostra.

Caracterização da amostra (n=14)		
Sexo	Feminino	5 (35,71%)
	Masculino	9 (64,28%)
Idade	Menor de 18 anos	0 (0,00%)
	19 a 30 anos	0 (0,00%)
	31 a 50 anos	3 (21,42%)
	51 a 65 anos	7 (50%)
	Maior de 66 anos	4 (28,57%)
	Escolaridade	Ensino Fundamental
	Ensino Médio	7 (50%)
	Ensino Superior	2 (14,28%)
	Pós-graduação	1 (7,14)
Profissão	Aposentado	6 (42,85%)
	Advogado	1 (7,14%)
	Costureira	2 (14,28%)
	Do lar	1 (7,14%)
	Funcionário Público	2 (14,28%)
	Motorista	1 (7,14%)
	Professor	1 (7,14%)
	Naturalidade	Santa Maria
	Bagé	1 (7,14%)
	Julio de Castilhos	1 (7,14%)
	Marcelino Ramos	1 (7,14%)
	Santo Antonio das Missões	1 (7,14%)
	São Sepé	1 (7,14%)
	São Luiz Gonzaga	1 (7,14%)

Tabela 1: Caracterização da amostra

Embora das pessoas entrevistadas, seis pessoas não sejam naturais de Santa Maria elas relataram já estar morando, em média, há 45 anos na cidade, e este é um dos pré-requisitos para se participar da pesquisa, estar morando na cidade.

Observou-se que a maioria dos participantes era do sexo masculino, com idade entre 51 e 65 anos, com escolaridade em nível de ensino médio, naturais de Santa Maria e aposentados (também em sua maioria, aposentados pela viação férrea).

Em relação à questão 1: Você acha o passado importante? Todos os entrevistados foram unânimes em responder que sim, que o passado é importante, o que vem a validar a pesquisa no sentido de valorizar as memórias e revalorizar o Museu Ferroviário de Santa Maria.

Na questão 2 e 3: Você conhece o núcleo histórico ferroviário de Santa Maria? e Você possui alguém da família que teve ou tem contato direto com a rede ferroviária de Santa Maria. O resultado da questão 2 inferiu que 86% conhecem o núcleo ferroviário e na questão 3, em torno de 72% possuem alguém que tenha tido contato com a mesma.

Na questão 4: Onde se referia ao grau de parentesco, 50% dos entrevistados afirmaram possuir parentes de 1º grau (pais ou filhos), 20% de 2º grau (avós) 100% dos entrevistados responderam que possuíam amigos ou conhecidos.

Quanto as referencias positivas, negativas ou indiferentes em relação a ferrovia, assunto da questão 5, 15% afirmaram terem experiências indiferentes e 85 % afirmaram ter experiências positivas em relação a ferrovia, o que vem a responder, embora parcialmente, o quanto essa memória é significativa em relação aos entrevistados.

Em relação à questão 6, quanto ao passado de Santa Maria, qual seria a característica da cidade, eu acredito que essa questão tenha ficado um pouco tendenciosa nas respostas, como as demais perguntas falavam na ferrovia, os entrevistados responderam quase que unanimemente a característica ferroviária, onde só um dos entrevistados apresentou o comercio como sendo uma característica do passado de nossa cidade, sendo assim a questão 6 deve ser revista para a próxima etapa da pesquisa.

Na questão 7, que perguntava sobre os valores do patrimônio ferroviário, 100% dos entrevistados acham que a ferrovia e seu entorno possuem valor histórico, 43% acreditam também no potencial cultural, e 8% entendem esse patrimônio também como arquitetônico, social e educacional. O valor educacional foi apontado por um dos entrevistados e deve ser acrescentado ao questionário como sugestão de melhoria para a próxima etapa da pesquisa.

Quanto ao estado de conservação do Largo da Gare da Viação Férrea, referente a questão 8, 58% dos entrevistados referem-se a ele como sendo péssimo, 28% acham que é satisfatório e 14% acha insatisfatório.

Quando foram questionados sobre como conheceram o Museu Ferroviário, na questão 9, dos que haviam informado que conheciam 43% conheceram em eventos na Gare, 29% conheceram em visita a Gare, 14% em passeios, e 14% em relações de trabalho, (é o caso dos participantes da pesquisa que são também membros da Diretoria da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário).

Referente à questão 10: Você já visitou o Museu Ferroviário de Santa Maria? Um total de 72% dos entrevistados já conhece o Museu Ferroviário, isto porque nesse primeiro momento, foi quase que proposital entrevistar pessoas que possuíam alguma relação com o Museu até pra ver qual seria o entendimento deles em relação a importância desta pesquisa.

Na questão 11, ficou evidenciada que a questão ficou confusa para os entrevistados, mesmo assim, considerarei a resposta em maior número de cada um dos requisitos, a 30% acham a Infra estrutura ruim, 70% apontam a localização ótima, 40% acham os materiais regulares, 40% acham o acervo regular, 30% acham o horário de funcionamento regular, 50% acham a divulgação péssima.

Quanto às respostas referentes à questão 12: De sugestões de melhoria para o Museu Ferroviário: Responderam a pesquisa somente aqueles que conheciam o Museu Ferroviário, onde todos se referiram ou ao espaço físico, ou a divulgação e ao investimento financeiro como questões essenciais ao Museu Ferroviário, o que vem a justificar a importância desta pesquisa pois ela vem ao encontro das necessidades do Museu Ferroviário, a questão da divulgação do mesmo, está sendo contemplada com a produção de um audiovisual de divulgação da memórias ferroviárias e o questionário está sendo aplicado afim de apontar o levantamento de dados relevantes para o direcionamento futuro de investimentos futuros do poder público.

Referente à resposta da pergunta 14: Se você tem alguma consideração ou sugestão para essa pesquisa, algum relato de experiência em relação à memória ferroviária, como era uma pergunta aberta, o que ficou constatado nesta questão é que 50% deles não respondeu e os demais 50% teve respostas relacionadas, “a volta dos trens passageiros” ou “a ativação de um trem turístico como acontece em outras cidades ferroviárias”, foi enfatizado também “o esquecimento da população e das entidades competentes da história ferroviária” e também que “A memória ferroviária deveria em primeiro lugar ser de interesse da própria classe ferroviária que não se importa com sua historia. As autoridades competentes também tem uma dívida muito grande, porque até hoje não fez muita coisa, para que este projeto saísse do papel.”

Um dos entrevistados também colocou que “Conheci o Museu de São Leopoldo, tem um acervo em conservação nota dez. Eles tem o principal que é o apoio e o financiamento do Museu. Além de conservação do prédio. Tem uma

museóloga nomeada pela prefeitura e mais 4 ou 5 funcionários da prefeitura que cumprem horários de serviço no Museu.”

Em relação aos que não responderam a esta pesquisa, e também ao que respondeu da seguinte forma: “Tenho diversos relatos de experiências que aqui não conseguiria colocar todos, pois eu fui ferroviário, hoje estou aposentado.” Tal depoimento faz com que seja revisto objeto de pesquisa, pois talvez se fosse uma gravação as pessoas tivessem mais facilidade em relatar suas narrativas, visto que a maioria não se sentiu a vontade para registrar no papel suas experiências e sugestões.

Através do projeto piloto aplicado foi possível reconhecer algumas falhas no instrumento e/ou em sua aplicação, tais como:

Se esse realmente é o melhor método de abordagem dos sujeitos ou se aplica-se uma outra modalidade... Acrescentar alguns itens solicitados pelos entrevistados bem como retirar alguns que ficaram confusos e tendenciosos, rever a forma de aplicação da pesquisa no que tange a ferramenta do questionário.

Salientando a importância da aplicação prática do projeto piloto para minimizar as chances de possíveis falhas na coleta de dados, o questionário foi apenas uma das ferramentas desta pesquisa, a fim de verificar com o projeto piloto o grau de envolvimento e conhecimento da população sobre o patrimônio ferroviário, contribuindo assim para definir critérios para a elaboração da proposta de plano museológico do Museu Ferroviário de Santa Maria.

ANEXOS

ANEXO A – ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO MUSEO FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA

1

ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DO MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA

CAPÍTULO I DA NATUREZA E FINALIDADE

Art. 1º - A Associação Dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria, fundada em 31 de outubro de 2003, é uma sociedade civil de finalidade cultural, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, tendo por objetivo o auxílio às atividades do Museu Ferroviário de Santa Maria.

Art. 2º - A Associação adotará o nome de "Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria", também designada pela sigla "AAMFSM", com sede no Largo Stanislau, no prédio da Estação Ferroviária de Santa Maria.

Art. 3º - A associação terá sede e foro na cidade de Santa Maria, Estado do Rio Grande do Sul e sua duração é por tempo indeterminado, regendo-se doravante por este Estatuto e pela legislação em vigor.

§ Único – Os recursos da Associação serão aplicados integralmente na manutenção, desenvolvimento, divulgação e atividades afins do Museu Ferroviário de Santa Maria, segundo as diretrizes estabelecidas de comum acordo com a Direção do Museu Ferroviário de Santa Maria. Como instituição filantrópica, a Associação não distribuirá qualquer parcela de seu patrimônio. O patrimônio adquirido para o Museu Ferroviário de Santa Maria será de uso exclusivo do mesmo, não podendo ser cedido, emprestado ou vendido.

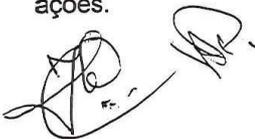
Art. 4º - Para a realização dos objetivos sociais a Associação angariará recursos financeiros junto a pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, associadas ou não.

Art.5º - A Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria tem ainda as seguintes finalidades:

- a) Encorajar, promover e assistir a formação e desenvolvimento de um grupo de Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria;
- b) Captar recursos para projetos especiais;
- c) Realizar palestras, cursos, seminários;
- d) Patrocinar exposições (de longa duração, temporárias e itinerantes);
- e) Publicar catálogos, revistas, jornais, etc;
- f) Providenciar a produção de relíquias, peças e objetos relacionados com equipamentos ferroviários;
- g) Desenvolver campanhas publicitárias;
- h) Mobilizar o público para o envolvimento na Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria, por meio de propaganda específica nos jornais, rádio e televisão, além da divulgação via mala-direta.

Art 6º - No desenvolvimento de suas atividades, a Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria observará os princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e da eficiência e não fará qualquer discriminação de raça, cor, gênero ou religião.

§ Único – A Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria se dedica às suas atividades por meio de execução direta de projetos, programas ou planos de ações.




Art. 7º - A instituição disciplinará seu funcionamento por meio de Ordens Normativas, emitidas pela Assembléia Geral e Ordens Executivas, emitidas pela Diretoria.

§ Único – As Reformas Estatutárias serão emanadas de Ordens Executivas, sempre que julgar necessário, cumprindo disposições legais por eventuais alterações na Legislação que regula o funcionamento de Entidades Benéficas.

Art. 8º - A fim de cumprir sua(s) finalidade(s), a instituição se organizará em tantas unidades de prestação de serviços, quantas se fizerem necessárias, as quais se regerão pelas disposições estatutárias.

CAPÍTULO II DO PATRIMÔNIO DA ASSOCIAÇÃO

Art. 9º - O patrimônio da Associação compor-se-á de subvenções, contribuições e de todos os bens de valores que possua ou venha a possuir, por doações e a qualquer título, através da implementação de projetos, programas ou planos de captação de recursos provenientes de Leis de incentivo a cultura, projetos de parceria com pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas na esfera municipal, estadual e federal, e só poderá ser aplicado para o cumprimento dos fins sociais e culturais, constituindo-se também como fontes de manutenção da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria.

Art. 10º - Em caso de dissolução da Associação, seu patrimônio deverá ser destinado a uma sociedade civil, de finalidade cultural, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, tendo por objetivo a continuidade de auxílio às atividades do Museu Ferroviário de Santa Maria.

Art. 11º - A Associação, com objetivo de obter renda para a consecução de seus fins, deverá aplicar seus bens em benefício do Museu Ferroviário de Santa Maria.

Art. 12º - Os associados não respondem isolada nem subsidiariamente pelas obrigações assumidas pela Associação.

CAPÍTULO III DOS ASSOCIADOS

Art. 13º - A Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria é constituída por número ilimitado de associados distribuídos nas seguintes categorias:

- a) Fundadores;
- b) Contribuintes;
- c) Benemérito;
- d) Honorário;
- e) Jovens.

§ Único – As pessoas serão representadas pelo seu titular ou por apenas um de seus titulares quando for o caso.

CAPÍTULO IV DA ADMISSÃO DOS ASSOCIADOS

Art. 14º - Considerar-se-ão *Associados Fundadores*, pessoas físicas e jurídicas que assinaram a ata de fundação da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria, ficando sujeito ao pagamento de mensalidades estabelecidas pela Diretoria.




Art. 15º - Considerar-se-ão *Associados Contribuintes* as pessoas físicas ou jurídicas admitidas pela Diretoria mediante proposta de um dos associados quites com a Tesouraria.

§ Único – Poderão ser aceitos *Associados Contribuintes* segundo as disposições deste Estatuto, pessoas físicas ou o representante indicado da pessoa jurídica pertencente ao quadro de associados fundadores, contribuintes e honorários.

Art. 16º - Considerar-se-ão *Associados Beneméritos* pessoas físicas ou jurídicas que mediante proposta da diretoria forem aprovadas como tal por terem feito donativos valiosos à associação.

Art. 17º - Considerar-se-ão *Associados Honorários* pessoas físicas, quer do quadro de associados ou fora, que tiverem prestado serviços à Associação.

Art. 18º - Considerar-se-ão *Associados Jovens* meninos e meninas entre 12 e 18 anos de idade, ficando sujeitos ao pagamento de mensalidades estabelecidas pela Diretoria.

CAPÍTULO V DOS DIREITOS E DEVERES DO ASSOCIADO

Art. 19º - São direitos dos associados quites com a tesouraria:

- a) Votar e ser votado para cargos da Diretoria e Conselho Fiscal;
- b) Comparecer às Assembléias Gerais, Ordinárias e Extraordinárias, nelas fazer uso da palavra, votar e ser votado;
- c) Convocar Assembléia Geral Extraordinária, observado o disposto no Art 26;
- d) Propor a admissão de novos associados;
- e) Participar das atividades culturais e sociais do Museu Ferroviário de Santa Maria, exceto as de caráter privado;
- f) Escolher os seus representantes e participar dos departamentos criados pela Diretoria, desde que o Presidente da AAMFSM e o Presidente do Conselho Fiscal sejam ferroviários, correspondendo a 50% (cinquenta por cento) mais um da Diretoria;
- g) Propor a Diretoria quaisquer medidas de interesse social;
- h) Deixar de fazer parte do quadro social mediante solicitação de exclusão.

Art 20º - São deveres dos associados:

- a) Colaborar para a concretização das finalidades da associação;
- b) Pagar pontualmente a contribuição social, que deverá ser fixada pela Diretoria para cada categoria de associado ou quaisquer compromissos para com a associação;
- c) Exercer com dedicação cargos e funções que lhes forem atribuídos;
- d) Observar, acatar, cumprir as disposições do Estatuto bem como as ordens e atribuições da Diretoria;
- e) Comunicar à secretaria as alterações de nomes e endereços.

CAPÍTULO VI SERÃO EXCLUÍDOS DO QUADRO SOCIAL

Art. 21º - Aquele que não cumprir as regras fixadas:

- a) Incurrir do pagamento da contribuição social, por igual ou superior a 12 meses;
- b) Infringir os estatutos sociais, regulamentos internos ou deliberações da Diretoria ou que revelar conduta prejudicial ao convívio social ou à imagem da Associação;



c) Negar-se a ressarcir dano ou prejuízo sofrido pela Associação, pelo Museu Ferroviário de Santa Maria ou seus funcionários a que o sócio ou seus dependentes tinha dado causa por culpa ou dolo.

§1º - No caso da letra "a" supra, o presidente convidará o associado, por carta protocolada, a satisfazer o débito para com a tesouraria no prazo de 30 (trinta dias) sob a pena de exclusão.

§2º - No caso da letra "b" e "c" supra, o associado será excluído pela Diretoria, cabendo recursos à Assembléia Geral, extraordinária desde que o atingido pela medida a esta recorra, por escrito, ficando seus direitos suspensos até a decisão da mesma.

CAPÍTULO VII DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Art. 22º - São órgãos da administração:

- a) Assembléia Geral;
- b) Diretoria;
- c) Conselho Fiscal.

SECÇÃO I DA ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA.

Art. 23º - A Assembléia Geral ordinária será integrada pelos associados quites com a tesouraria e realizar-se-á anualmente no mês de outubro.

Art 24º - A instituição não remunera, sobre qualquer forma, os cargos de sua Diretoria e do Conselho Fiscal, bem como as atividades de seus associados, cujas atuações são inteiramente gratuitas.

Art 25º - Compete a Assembléia Geral Ordinária:

- a) Aprovar o relatório e a prestação de contas da diretoria bem como apreciar parecer do Conselho Fiscal;
- b) Deliberar sob qualquer matéria de interesse imediato;
- c) Eleger a Diretoria, o Presidente, o Vice-presidente, e os membros do Conselho Fiscal;
- d) Julgar os recursos dos associados que a ela recorram, conforme o disposto no § 2º do Art. 21º, Capítulo V;
- e) decidir sobre a extinção da instituição;
- f) Aprovar o Estatuto.

Art. 26º - A convocação da Assembléia Geral Ordinária será feita pelo Presidente mediante carta circular ou edital, com antecedência de 15 (quinze) dias.

Art. 27º - A Assembléia Geral Ordinária funcionará em primeira convocação com a presença da metade mais um dos Associados e, em seguida, 30 (trinta) minutos após a hora fixada, com qualquer número.

Art. 28º - Não será admitido voto por procuração.

Art 29º - As reuniões serão abertas pelo Presidente ou seu substituto e serão presididas por um associado escolhido pela Assembléia. O Secretário será indicado pelo Presidente da Assembléia.



Art. 30º - As deliberações serão tomadas pela maioria dos presentes, registrando-se em ata todas as ocorrências e tomando-se a assinatura dos presentes no termo do comparecimento.

Art. 31º - Os membros da Diretoria e do Conselho Fiscal não votarão ao serem apreciados os respectivos relatórios e pareceres.

§1º- O voto do Presidente será tomado juntamente com os demais sempre que a reunião for secreta.

§2º- Sendo a votação a descoberto, o Presidente só votará em caso de empate.

SECÇÃO II DA ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Art. 32º - A Assembléia Geral Extraordinária reunir-se-á sempre que convocada pelo Presidente, pelo Conselho Fiscal, ou por 2/3 (dois terços) dos associados quites com a tesouraria.

Art. 33º - A convocação da Assembléia Geral será feita por meio de edital afixado na sede da instituição e/ou publicado na imprensa local, por circulares ou outros meios, convenientes, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

§ Único – Qualquer Assembléia se instalará em primeira convocação com a maioria dos associados e em segunda convocação com qualquer número.

Art. 34º - Compete a Assembléia Geral Extraordinária:

- a) eleger o Presidente e o Vice-Presidente, no caso vagarem os cargos antes de cumpridos 2/3 (dois terços) dos respectivos mandatos;
- b) Destituir, pelo voto, 2/3 (dois terços) dos associados, os membros da Diretoria ou do Conselho Fiscal quite com a tesouraria. Será exigido o voto concorde de dois terços dos presentes à Assembléia especialmente convocada para esse fim, não podendo ela deliberar, em primeira convocação, sem a maioria absoluta dos associados, ou com menos de um terço das convocações seguintes para Reformar os Estatutos da entidade;
- c) Deliberar sobre qualquer outro assunto de urgência.

§ Único – Na eleição de que trata este artigo, aplicar-se-á o disposto no capítulo VII.

SECÇÃO III DA DIRETORIA

Art. 35º - Integram a Diretoria:

- a) o Presidente;
- b) 1º Vice-Presidente, 2º Vice-Presidente
- c) 1º Secretário, 2º Secretário;
- d) 1º Tesoureiro, 2º Tesoureiro;
- e) Coordenador de Comunicação.

§1º - São auxiliares do Presidente, por ele escolhido, os integrantes da diretoria eleitos juntamente com ele.

§2º - Os cargos que integram a Diretoria e o Conselho Fiscal não poderão ser remunerados a qualquer título.



§3º - O mandato dos titulares dos cargos eletivos será de dois anos, podendo ser reeleitos por mais períodos.

Art. 36º - Compete à Diretoria:

- a) dar execução às finalidades da Associação;
- b) executar a política administrativa da Associação;
- c) cumprir as deliberações da Assembléia Geral;
- d) prestar contas à Assembléia Geral e elaborar, para apreciação desta, o relatório anual das atividades;
- e) aprovar a admissão de novos associados;
- f) praticar atos de livre gestão e resolver sobre todos os assuntos de interesse da Associação;
- g) fixar anualmente, as contribuições dos associados;
- h) julgar as infrações de acordo com o capítulo V deste Estatuto;
- i) elaborar e submeter à Assembléia Geral a proposta de programação anual da instituição;
- j) executar a programação anual de atividades da instituição;
- k) reunir-se com instituições públicas e privadas para mútua colaboração em atividades de interesse comum;
- l) contratar e demitir funcionários.

Art. 37º - A diretoria reunir-se-á ordinariamente sempre que convocada e as deliberações serão tomadas por maioria dos presentes.

§ Único - O dirigente do Museu Ferroviário de Santa Maria participará das reuniões da Diretoria da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria com direito de voz e sem direito a voto.

Art. 38º - Compete ao Presidente:

- a) presidir as reuniões conjuntas desta com o Conselho Fiscal e as das Assembléias Gerais Ordinárias e extraordinárias;
- b) convocar as Assembléias Gerais;
- c) escolher o Secretário, o Tesoureiro, bem como os coordenadores dos departamentos;
- d) representar a Associação, ativa e passivamente, em juízo e fora dele, perante os poderes públicos, bem como atos da vida civil, podendo outorgar mandato com poderes específicos;
- e) superintender todas as atividades da Associação e ouvida a Diretoria, criar Comissões e/ou Departamentos, ou promover campanhas que visem às finalidades da Associação;
- f) fixar a data das eleições e dar posse aos eleitos;
- g) assinar juntamente com o tesoureiro os cheques, documentos ou títulos de responsabilidade pecuniária da Associação;
- h) exercer as demais atribuições que explicita ou implicitamente decorram dos presentes estatutos.

Art. 39º - Compete ao 1º Vice-Presidente:

- a) substituir o Presidente em seus afastamentos ou impedimentos e sucedê-lo sempre que a vaga ocorra após o cumprimento de 2/3 (dois terços) do mandato. Caso ocorra impedimento neste prazo, será efetuada nova eleição;
- b) executar delegações outorgadas pelo Presidente;



c) convocar as Assembléias Gerais Extraordinárias requeridas pelos associados quando o Presidente deixar de fazê-lo no prazo fixado neste estatuto.

§ Único – Compete ao 2º Vice-Presidente às mesmas atribuições do 1º Vice-Presidente, em caso de impedimento deste.

Art. 40º - Compete ao Secretário:

- a) assessorar o Presidente e executar tarefas que lhe forem por este confiada;
- b) dar andamento em todas as demandas da Diretoria;
- c) lavrar e assinar as atas das sessões da Diretoria, das Assembléias Gerais e das Sessões Conjuntas da Diretoria e do Conselho Fiscal.
- d) manter em dia a correspondência e em ordem os documentos.

§ Único – Compete ao 2º Secretário às mesmas do 1º Secretário, em caso de impedimento deste.

Art. 41º - Compete ao 1º Tesoureiro:

- a) arrecadar e contabilizar as contribuições dos associados, rendas, auxílios e donativos, mantendo a escrituração da instituição;
- b) pagar as contas autorizadas pelo presidente;
- c) apresentar relatórios de receitas e despesas, sempre que forem solicitados;
- d) apresentar ao Conselho Fiscal a escrituração da instituição, incluindo os relatórios de desempenho e contábil e sobre as operações;
- e) conservar sob sua guarda e responsabilidade, os documentos relativos à tesouraria;
- f) manter todo o numerário em estabelecimento de crédito.

Art. 42º - Compete ao segundo Tesoureiro:

- a) substituir o primeiro em faltas e impedimentos;
- b) assumir o mandato, em caso de vacância, até o seu término;
- c) prestar, de modo geral, sua colaboração ao Primeiro Tesoureiro.

Art. 43º - Compete ao Conselho Fiscal:

- a) examinar os livros da escrituração da Instituição;
- b) opinar sobre os balanços e relatórios de desempenho financeiro e contábil e sobre as operações patrimoniais realizadas, emitindo pareceres os organismos superiores da entidade;
- c) requisitar ao Primeiro Tesoureiro, a qualquer tempo, documentação comprobatória das operações econômico-financeiras realizadas pela Instituição;
- d) acompanhar o trabalho de eventuais auditores externos independentes;
- e) convocar extraordinariamente a Assembléia Geral;
- f) acompanhar a gestão da Diretoria através dos relatórios semestrais sobre a situação financeira da Entidade;
- g) apreciar o balancete semestral;
- h) dar parecer sobre as contas e o relatório anual da Diretoria.
- i) convocar Assembléia Geral Extraordinária sempre que julgar necessária a execução de suas funções, bem como para aprovação das contas e do relatório da Diretoria.

§ Único – O Conselho Fiscal se reunirá ordinariamente a cada 12 (doze) meses e, extraordinariamente, sempre que necessário. O Conselho Fiscal só poderá deliberar com a presença de todos os seus membros.



Art. 44° - Compete ao Coordenador de Comunicação:

- a) executar todas as atividades relacionadas com os serviços de promoção, divulgação, assessoria, imprensa e publicações;
- b) assegurar a mais ampla difusão e promoção das atividades da AAMFSM e de sua imagem em âmbito interno e externo;
- c) elaborar e enviar aos órgãos de comunicação e outros locais o material de divulgação e informação relativo às atividades da AAMFSM;
- d) planejar e registrar a cobertura da imprensa para as promoções da AAMFSM;
- e) planejar, editar e acompanhar a impressão de publicações relativas às atividades da AAMFSM, como: boletins informativos, jornais e folhetos;
- f) providenciar ou executar a cobertura fotográfica e/ou videográfica dos eventos importantes promovidos pela AAMFSM, segundo solicitações da (o) Presidente da AAMFSM;
- g) publicar todas as notícias da entidade;
- h) assessorar o (a) Presidente da AAMFSM em sua área específica de atuação.

§ Único – Todas as informações veiculadas deverão ser previamente apreciadas e aprovadas pelo Presidente da AAMFSM ou pela Direção do Museu.

CAPÍTULO VIII DAS ELEIÇÕES

Art. 45° - As eleições para a Diretoria serão realizadas em Assembléia Geral Ordinária, de dois em dois anos;

Art. 46° - As chapas deverão ser entregues na Associação até 10 (dez) dias antes das eleições.

Art. 47° - O Presidente da Assembléia designará uma comissão especial, que recolherá em urna os votos e receberá, em lista nominal dos Associados, e assinatura dos mesmos na medida em que forem votando;

Art. 48° - Terminada a votação, a Comissão Especial procederá ao escrutínio, declarando eleitos os que obtiverem a maioria dos sufrágios.

Art. 49° - O Dirigente da Comissão Especial designará um dos seus membros eleitos para lavrar a ata das eleições.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 50° - Os casos omissos serão resolvidos pela Diretoria e na conformidade da legislação em vigor.

Art. 51° - Será facultada a reeleição para todos os cargos eletivos.

Art. 52° - O presente Estatuto estará em vigor na data de sua aprovação.

Art. 54° - Os membros da Diretoria eleitos na data de aprovação dos Estatutos da Associação terão seus mandatos concluídos em 31 de outubro, a cada dois anos.



Art. 55º - A dissolução da Associação somente poderá ser decidida em Assembléia Geral Extraordinária, com maioria absoluta dos associados ou de 2/3 (dois terços) dos associados quites com a Tesouraria,

Santa Maria, RS, 31 de outubro de 2003.

1.º TABELIONATO
Paula
VALDAIR DA SILVA PAULA
Presidente da AAMFSM

TABELIONATO
Jones
JONES HENRIQUE MANZONI DE CRISTO
Advogado - OAB nº 51.847

1.º TABELIONATO

Reconheço por *Santa Maria*
e firma de *Valdaír da Silva Paula*
Em testemunho *Paula* de *Paula*
Santa Maria **05 AGO 2004**
Estado RS *Paula*

1.º TABELIONATO SANTA MARIA - RS
Bel. Elaine Soares de Lima
1.º Tabelião
Bel. Brandall Soares de Lima Meneghini
Rogério Soares de Lima
Dilcélia Descovi da Silva
Jonas Roberto de Lima Meneghini
Substitutos
Andradas, 1730 Fone: (55) 221-2900 - 222-1876
Fax: (55) 223-1188

Jonas Roberto de Lima Meneghini
SUBSTITUTO



OFÍCIO DOS REGISTROS ESPECIAIS
Tabelionato de Protestos
Registro de Pessoas Jurídicas
Registro de Títulos e Documentos
Tabelião e Registrador:
PAULO ODILON XISTO
Substitutos: REGINALDO SILVA BECKER e
GLACIR MARIA XISTO
R. VENÂNCIO AIRES, 2199 - CP. 393 - CEP 97010-005
FONES: (0**55) 222-7533 - 223-4922 - FAX: 222-7837
SANTA MARIA - RS - BRASH

OFÍCIO DOS REGISTROS ESPECIAIS
REGISTRO CIVIL DE PESSOAS JURÍDICAS
DA COMARCA DE SANTA MARIA - RS
R. VENÂNCIO AIRES, 2199 - CP. 393 - CEP 97010-005
FONES: (0**55) 222-7533 - 223-4922 - FAX: 222-7837
REGISTRADO HOJE SOB N.º **3538** NO LIVRO A
N.º **12** DE REGISTRO CIVIL DE PESSOAS JURÍDICAS.
SANTA MARIA - RS, **02 AGO 2004**
PAULO ODILON XISTO - REGISTRADOR
 GLACIR MARIA XISTO - SUBSTITUTA
 REGINALDO SILVA BECKER - SUBSTITUTO
EMOLUMENTOS: R\$ **83,60**

ANEXO B – ATESTADO DE PLENO E REGULAR FUNCIONAMENTO

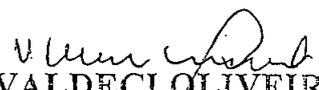


Estado do Rio Grande do Sul
Prefeitura Municipal de Santa Maria
Secretaria Geral de Governo

ATESTADO DE PLENO E REGULAR
FUNCIONAMENTO

Declaro, para fins de comprovação em Projeto de Lei, com o objetivo de tornar a entidade de Utilidade Pública, que a **Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria**, com sede no Município de Santa Maria, está em pleno e regular funcionamento a mais de dois (02) anos. Declaro também, que a Associação é reconhecida pelo trabalho social que presta à comunidade.

Santa Maria, 06 de outubro de 2005


VALDECI OLIVEIRA
Prefeito Municipal

ANEXO C – FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DO ACERVO



FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DE ACERVO

1. Numero de Registro: _____

2. Nome do Objeto: _____

Classificação: _____

Espécie: _____

3. Proteção Legal:

Federal Estadual Municipal Nenhuma

Número de Tombamento: _____

4. Origem: _____

5. Procedência: _____

Data (MFSM): _____

Quantidade: _____

6. Modo de Aquisição:

Doação/Doador: _____

Fotografia do Objeto

Coleta/Coletor: _____

Compra/comprador: _____

Valor: _____

Permuta/ Instituição: _____

Transferência: _____

Outros: _____

7. Data da Aquisição: _____

8. Estado de Conservação: Bom Regular Ruim

9. Necessidade de Restauro: Sim Não

10. Intervenção: _____

Tipo de Intervenção: _____

16. Observações: _____

18. Revisado por:

_____ Em __ / __ / ____
_____ Em __ / __ / ____

17. Responsável: _____

_____ Em __ / __ / ____
_____ Em __ / __ / ____