



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA CENTRO DE EDUCAÇÃO
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

LEONARDO RODRIGUES LEAL

**O ENSINO DE HISTÓRIA NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO
FUNDAMENTAL: HISTÓRIA LOCAL E MEMÓRIA**

SANTA MARIA, RS
2021

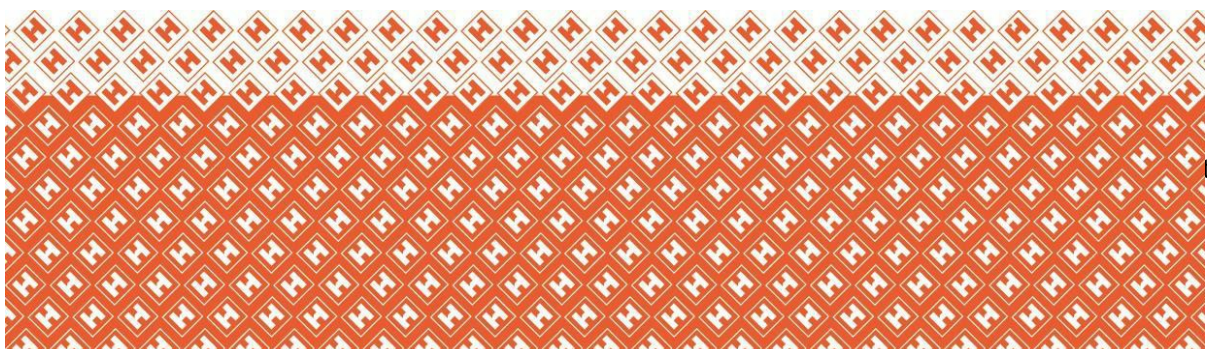


LEONARDO RODRIGUES LEAL

**O ENSINO DE HISTÓRIA NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO FUNDAMENTAL:
HISTÓRIA LOCAL E MEMÓRIA**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA

Novembro / 2021



LEONARDO RODRIGUES LEAL

**O ENSINO DE HISTÓRIA NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO
FUNDAMENTAL: HISTÓRIA LOCAL E MEMÓRIA**

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Ensino de História da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre em Ensino de História**.

Orientador: Prof^o Dr^o João Manoel Casquinha Malaia Santos

Santa Maria, RS
2021

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001

LEAL, LEONARDO RODRIGUES
O ENSINO DE HISTÓRIA NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO
FUNDAMENTAL: HISTÓRIA LOCAL E MEMÓRIA / LEONARDO RODRIGUES
LEAL.- 2021.
74 p.; 30 cm

Orientador: João Manuel Casquinha Malaia dos Santos
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Maria, Centro de Educação, Programa de Pós-Graduação em
História em Rede Nacional, RS, 2021

1. ProfHistória 2. História local 3. Ensino de História
4. Sequência Didática I. Santos, João Manuel Casquinha
Malaia dos II. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(s). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

Declaro, LEONARDO RODRIGUES LEAL, para os devidos fins e sob as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso (Dissertação) foi por mim elaborada e que as informações necessárias objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

LEONARDO RODRIGUES LEAL

**O ENSINO DE HISTÓRIA NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO
FUNDAMENTAL: HISTÓRIA LOCAL E MEMÓRIA**

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Ensino de História da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre em Ensino de História.**

Aprovado em 04 de novembro de 2021

Prof. Dr. João Manuel Casquinha Malaia dos Santos -
UFSM (Orientador)

Profa. Dra. Leonice Aparecida de Fátima Alves Pereira Mourad -
UFSM (Avaliadora Interna)



Prof. Dr. Jonas Moreira Vargas -
UFPEL (Avaliador Externo)

Santa Maria, RS
2021

AGRADECIMENTOS

A Universidade Federal de Santa Maria por proporcionar um curso de Mestrado para docentes do ensino de História.

A realização deste trabalho só foi possível graças à orientação precisa, recebida dos professores e em especial ao meu orientador Dr. João Manuel Casquinha Malaia Santos.

Também à professora Dr^a Leonice Konrad, pela toda compreensão e orientação. E a todos os professores que conheci, que foram muito importantes, durante este trajeto.

Também a toda a minha família que desde o início me incentivou na realização do curso, que traria uma sobrecarga de trabalho. Mas nesse sentido gostaria de mencionar o meu irmão Ricardo Leal (Catila), que durante este período me ajudou de forma incansável devido à situação pessoal que passei.

A colega Hugelia Faria que me fez ter outra ideia sobre o que é educação e que durante nossas conversas colaborou muito na elaboração do trabalho. Os colegas da Escola Estadual João Link Sobrinho, que sempre estiveram de forma carinhosa no meu acolhimento.

E pessoas como Marlei Holtz e a Cacau que possibilitaram uma mudança na minha forma de viver e que prestou uma atenção e compreensão em relação a mim. Minha amiga Jane Oliveira que sempre esteve à disposição para conversar incansavelmente e a amiga Rose Falcão que me ajudou bastante na realização deste trabalho. E também ao médico Vilmar José Seixas por todo o suporte e ajuda que me proporcionou durante este período

RESUMO

O ENSINO DE HISTÓRIA NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO FUNDAMENTAL: HISTÓRIA LOCAL E MEMÓRIA

AUTOR: Leonardo Rodrigues Leal

ORIENTADORA: João Manuel Casquinha Malaia dos Santos

O presente trabalho tem como objetivo principal a criação de um produto, que neste caso é um material paradidático, para ser aplicado em sala de aula com os alunos e também venha a ser ofertado a outros docentes que tenham interesse. As questões problemas que orientaram a pesquisa foram - Por que então realizar um estudo sobre o bairro e sobre a escola? O que se pretende construir a partir dessa pesquisa sobre esses locais? A história local apresenta-se como ponto de partida para a aprendizagem histórica e leva a um entendimento de processos históricos mais longos. A pesquisa está centrada no bairro Itararé, município de Santa Maria, que teve seu desenvolvimento e decadência atrelado ao crescimento e queda do sistema ferroviário do século XX. Isso faz com que o bairro seja um museu a céu aberto, pois o conjunto arquitetônico que encontramos no local nos diz muito acerca da importância que o bairro teve no desenvolvimento da cidade de Santa Maria. Dessa forma o estudo da história local apresenta-se como um momento de reflexão crítica acerca da realidade social e, principalmente, como referência para o processo de formação das identidades dos sujeitos e de seus grupos sociais. A proposta é de ajudar na qualificação dos professores de história. O produto apresentado na investigação foi uma Sequência Didática (SD) para o ensino de história local no ensino fundamental. A temática das sequências didáticas vem ganhando importância nos estudos educacionais, especialmente diante das denominadas metodologias ativas que ocupam-se do protagonismo dos estudantes no processo de aprendizagem. As atividades concebidas na SD foram parcialmente implementadas, em decorrência da pandemia de Covid-19 que impediu a realização das atividades propostas, de sorte que ainda nos resta aplicá-la na sua totalidade a fim de verificarmos a efetividade da mesma no que diz respeito ao ensino/aprendizagem de história local, sendo que os resultados dessa atividade poderão ser discutidos em trabalhos futuros.

Palavras-chaves: ProfHistória. História local. Ensino de história. Sequência didática.

ABSTRACT

TEACHING HISTORY IN THE FINAL GRADES OF ELEMENTARY SCHOOL: LOCAL HISTORY AND MEMORY

AUTHOR: Leonardo Rodrigues Leal

MASTER'S ADVISOR: João Manuel Casquinha Malaia Dos Santos

The main objective of this work is to create a product, which in this case is a paradidactic material, to be applied in the classroom with students and also to be offered to other teachers who are interested. The problem questions that guided the research were - Why then carry out a study on the neighborhood and the school? What do you intend to build from this research on these places? Local history presents itself as a starting point for historical learning and leads to an understanding of longer historical processes. The research is centered on the Itararé neighborhood, municipality of Santa Maria, which had its development and decay linked to the growth and fall of the 20th century railway system. This makes the neighborhood an open-air museum, as the architectural ensemble we find in the place tells us a lot about the importance that the neighborhood had in the development of the city of Santa Maria. In this way, the study of local history presents itself as a moment of critical reflection about the social reality and, mainly, as a reference for the process of formation of the identities of the subjects and their social groups. The proposal is to help in the qualification of history teachers. The product presented in the investigation was a Didactic Sequence (SD) for teaching local history in elementary school. The theme of didactic sequences has been gaining importance in educational studies, especially in view of the so-called active methodologies that deal with the role of students in the learning process. The activities conceived in the SD were partially implemented, as a result of the Covid-19 pandemic that prevented the proposed activities from being carried out, so that we still have to apply it in its entirety in order to verify its effectiveness with regard to the teaching/learning local history, and the results of this activity can be discussed in future works.

Keywords: ProfessorHistory. Local history. History teaching. Following teaching.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa da cidade de Santa Maria-RS...	36
Figura 2: Vagão casa.....	37
Figura 3: Evolução das construções de residências (chalés).....	38
Figura 4: Foto da parte frontal da escola João Link Sobrinho, Brizoleta.....	48
Figura 5: Decreto que criou o Grupo Escolar João Link Sobrinho.....	48
Figura 6: Histórico escolar com a data de fundação da escola... ..	49
Figura 7: Monumento ao ferroviário.....	56
Figura 8: Vista da cidade de Santa Maria, RS, a partir do Monumento... ..	56
Figura 9: Fluxograma de SD.....	58

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Origem Étnica da População do Bairro Itararé.....	40
Tabela 2: Relatório de obras em Escolas entre os anos de 1959 e 1961.....	46

LISTA DE SIGLAS

BNCC	Bases Nacionais de Currículo Comum
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento
CEFET	Centro Federal de Educação Tecnológica
CEPE	Conselho de Ensino Pesquisa e Extensão
CPOE	Centro de Pesquisas e Orientação Educacional
COOPFER	Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul
EMBRATEL	Empresa Brasileira de Telecomunicações
ELETROBRÁS	Centrais Elétricas Brasileiras
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PND	Plano Nacional de Desestatização
PNLD	Programa Nacional do Livro Didático
RFSA	Rede Ferroviária Federal
SEC	Secretaria de Educação e Cultura
UnB	Universidade de Brasília
VFRGS	Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 O DESENVOLVIMENTO DE SANTA MARIA	19
2.1 SANTA MARIA: PERÍODO ANTERIOR AO AVANÇO DO SETOR FERROVIÁRIO	19
2.2 A CHEGADA DA FERROVIA NO MUNICÍPIO	20
2.3 A ORGANIZAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS	24
2.4 A FERROVIA COMO ESPAÇO DESOCIALIZAÇÃO	26
2.5 OS MOVIMENTOS PAREDISTAS DOS FERROVIÁRIOS EM SANTA MARIA	30
2.6 A FEDERALIZAÇÃO DA FERROVIA.....	32
3 O PROJETO EDUCACIONAL DE LEONEL BRIZOLA (1959 A 1963)	43
3.1 A ESCOLA JOÃO LINK SOBRINHO.....	47
4 MATERIAL PARADIDÁTICO	51
5 PRODUTO	56
5.1 SEQUÊNCIA DIDÁTICA - FERROVIA DE SANTA MARIA	58
5.1.1 Anos: Fundamental 1 e 2.....	58
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
REFERÊNCIAS	67

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação foi produzida no curso de Mestrado Profissional em Ensino de História – ProfHistória – um programa de pós-graduação *stricto sensu* oferecido em rede nacional, cuja coordenação é da Universidade Federal do Rio de Janeiro, e destinado a professores da área de história de instituições públicas e privadas. Tem reconhecimento da Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e cujo início se deu em 2014. Sua proposta é de ajudar na qualificação dos professores de história e com isso proporcionar uma elevação da qualidade do ensino de história em todas as regiões do país.

Neste programa, a particularidade principal é a criação de um produto (que em meu caso é um material paradidático) que contemple o escopo da pesquisa e venha a ser aplicado em sala de aula com os alunos e também venha a ser ofertado a outros docentes que tenham interesse pelo assunto. Este material pode ser desenvolvido de várias formas metodológicas: oficinas, jogos, materiais didáticos; e serve para aproximar toda a produção desenvolvida na academia da educação básica, procurando com isso, qualificar o ensino de história.

Trabalho há onze anos em uma escola localizada no bairro Itararé, município de Santa Maria.

Esse bairro teve seu desenvolvimento e decadência atrelado ao crescimento e queda do sistema ferroviário do século XX. São inúmeras as marcas que encontramos na localidade que atestam essa situação. Isso faz com que o bairro seja um museu a céu aberto, pois o conjunto arquitetônico que encontramos no local nos diz muito acerca da importância que o bairro teve no desenvolvimento da cidade de Santa Maria. Podemos dar como exemplo, o pátio da gare, o monumento aos ferroviários, o prédio da indústria de bebidas Cyrilla, e o prédio do hospital Casa da Saúde.

O município de Santa Maria teve sua formação ao longo do século XIX. Todavia somente será emancipado no ano de 1857. Mas seu desenvolvimento estará atrelado ao fato de que se tornou, no final do século XIX, o centro da malha ferroviária que interligava todas as regiões do estado, assim como a ligação com as regiões mais centrais do país, em um momento que era a forma mais rápida de deslocamento de pessoas e mercadorias (WEBER; RIBEIRO, 2018).

No final do Império (1889) começou a construção da estrada de ferro Itararé (SP) e Santa Maria (RS). Seriam 1.400 Km interligando o sul e sudeste do Brasil. Neste momento começaram na cidade de Santa Maria as tratativas para a formação de um novo bairro que ficaria no entorno da malha ferroviária.

Trabalho como professor na Escola Estadual de Ensino Fundamental João Link Sobrinho, localizada exatamente no bairro Itararé. Fundada em 1963, esta escola teve como principais características a de ser criada no período do governo estadual de Leonel Brizola, que alavancou um salto quantitativo na criação de escolas e também por abrigar basicamente os filhos dos ferroviários que residiam no bairro (QUADROS, 2001). Mas tal situação, nos dias de hoje, não se reflete mais, pois essa identidade não é reconhecida pelos alunos que a frequentam.

Ao assumir o governo, Leonel Brizola (1959 – 1963) encontrou o estado com um grande déficit de vagas na educação básica. Por isso tomou como prioridade a criação de escolas que enfrentassem esta situação. Já na sua campanha eleitoral mostrava que iria atacar esse problema, pois anunciava como lema “nenhuma criança sem escola” (QUADROS, 2001).

No governo, Brizola promoveu diversas mudanças na secretaria de educação e transformou essa secretaria numa das mais importantes da sua administração. Iniciava um programa que tinha como meta a construção de mais de duas mil escolas em um período de dois anos (QUADROS, 2001). Neste contexto surgiu a Escola João Link.

Este período também é marcado pelo auge da ferrovia no Rio Grande do Sul. E sendo Santa Maria o mais importante entroncamento ferroviário do estado, abrigava um grande contingente de pessoas que trabalhavam na ferrovia. E o bairro Itararé, por sua proximidade da ferrovia, era um local eminentemente de famílias ferroviárias. Por isso a criação da escola, teve como objetivo, acolher as crianças dessas famílias, como mostram os documentos encontrados no local.

Por que então realizar um estudo sobre o bairro e sobre a escola? O que se pretende construir a partir dessa pesquisa sobre esses locais? A história local apresenta-se como ponto de partida para a aprendizagem histórica e leva a um entendimento de processos históricos mais longos.

Nesse contexto, o estudo histórico desempenha um papel importante, na medida em que contempla pesquisa e reflexão da relação construída socialmente e da relação estabelecida entre indivíduo, grupo e o mundo social. Nesse sentido, o ensino de História poderá fazer escolha pedagógica capaz de possibilitar ao aluno refletir sobre seus valores e suas práticas cotidianas e relacioná-los com a problemática histórica inerente ao seu grupo de convívio, à sua localidade, à sua região e à sociedade nacional e mundial (BARROS, 2013).

Assim, a história local tem se transformado, ficando heterogênea, abarcando o cotidiano

e visitado memórias, privilegiando novos objetos e sujeitos, envolvendo variados espaços e territórios, com temporalidades as mais diversas, tendo o objetivo de poder elaborar um saber de relevância para os anseios contemporâneos (JUNIOR, GUILLEN, 2016).

Dessa forma o estudo da história local apresenta-se como um momento de reflexão crítica acerca da realidade social e, principalmente, como referência para o processo de formação das identidades dos sujeitos e de seus grupos sociais. O ensino da história local ganha relevância e sentido no momento que possibilita a criação de um raciocínio de história que contemple não só o indivíduo, mas também a coletividade, pois parte de uma realidade mais próxima (BARROS, 2013).

A história local leva a compreensão e o entendimento dos espaços que o aluno frequenta, identificando neles o passado e o presente. Com o ensino da história local os alunos passam a ressignificar os locais que transitam no seu cotidiano. Passam então a entender que tais espaços não estão isolados do mundo, mas sim fazem parte de um processo histórico mais amplo, onde então os grupos sociais constroem identidades sociais e culturais.

Segundo Araújo (2017), quando abordamos história local recuperamos a tríade “história-memória-identidade”. É através dessa tríade que se consegue uma reflexão sobre o local, historicizando e problematizando o sentido das identidades e permitindo o relacionamento com o mundo de forma crítica. Mas, para a autora, é necessário realizar uma distinção entre memória e história, pois a história surge como um algo impessoal, como a escrita de fatos que ocuparam um espaço na memória dos indivíduos. E por sua vez a memória é a história vivida na consciência do grupo que a mantém.

O uso da história local pode, de certa forma, constituir um fator fundamental na motivação para os conteúdos da história, para a construção de conhecimentos e para o exercício da cidadania (ARAÚJO, 2017). O ensino de história local apresenta-se como um ponto de partida para a aprendizagem histórica, pela possibilidade de trabalhar com a realidade mais próxima das relações sociais que se estabelecem entre educador / educando / sociedade e o meio em que vivem e atuam (BARROS, 2013).

Por isso Campos (2019) apresenta as Bases Nacionais de Currículo Comum (BNCC) como um “sistema didático” no qual estão envolvidos diretamente um professor, um aluno e um saber em que este professor não é somente um saber previamente selecionado, este aluno não é só um depositário passivo desse saber e este saber não é natural e neutro. Estamos falando de algo extremamente vivo e tenso, onde o professor e o aluno são sujeitos ativos de

todo o processo, bem como este saber é construído social e culturalmente. Portanto, precisamos compreender o saber escolar, a mediação didática e o processo de ensino e aprendizagem dentro desse contexto.

Para Campos (2019) a elaboração de um currículo escolar, e mais precisamente o da história, tem um viés ideológico que privilegia as classes dominantes, tornando a exclusão das camadas populares uma premissa dada pelo currículo. Dessa forma a autora vê o ensino da história local como forma de inclusão desses grupos no currículo escolar. A autora identifica a história local como resistência e subversão onde os moradores dessas áreas passam a se identificar e a ressignificar o seu ambiente, e passam a agir como sujeitos sociais pertencentes a uma coletividade.

Dessa forma o ensino de uma história local pode ser um instrumento de oposição, subversão e resistência pois permite que as identidades e as diferenças apareçam. Por isso a autora atenta para as brechas produzidas na BNCC, que podem produzir um outro ensino de história, possibilitando um processo contra-hegemônico dos currículos escolares que incluam as classes populares (CAMPOS, 2019).

Da mesma maneira, Silva (2001) afirma que em um momento de globalização a preservação da história local apresenta-se como uma forma mais inteligente de resistir, pois a preservação da memória constrói uma consciência histórica que passa a ser vista como força viva do presente como referência da mudança.

Segundo Rüsen (2001), a consolidação da História como ciência exclui a Didática da História do centro da reflexão do historiador sobre sua própria profissão, sendo substituída pela metodologia da pesquisa histórica, provocando uma separação entre o ensino da História e a sua pesquisa. Durante o processo de ‘cientifização’ da História o ensino passou a ser visto como atividade de menor valor, secundária, de mera reprodução do saber acadêmico, com objetivo de cumprir as finalidades pressupostas nos processos e formas de escolarização de cada sociedade.

Ao ato de ensinar História e ao produto de tal ato não se atribuía o status de ciência, pois, enquanto o conhecimento científico era produzido exclusivamente pelos profissionais da História, “a tarefa da didática da História era transmitir este conhecimento sem participar da criação do discurso” (RÜSEN, 2001). Essa separação acabou deixando um vazio para o conhecimento histórico acadêmico, o vazio de sua função, pois a partir do “século dezenove, quando os historiadores constituíram sua disciplina, eles começaram a perder de vista um

princípio importante, qual seja, que aquela História precisa estar conectada à necessidade social de orientação da vida dentro da estrutura temporal” (RÜSEN, 2001).

Constata-se, gradativamente, que a separação entre a Didática da História e a História acadêmica, foi contribuindo para a formação de um “código disciplinar” próprio da História, o que empurrou as questões do ensino e aprendizagem da História tendencialmente para o âmbito da cultura escolar e foi a partir desse reajustamento que a dimensão cognitiva passou a se articular com a dimensão política da cultura histórica. Nesse processo, as questões relacionadas à aprendizagem histórica e, portanto, ao seu ensino, saíram da pauta dos historiadores e entraram, prioritariamente, na pauta das teorias educacionais e, portanto, das formas e funções da escolarização. Em decorrência, pode-se afirmar que as problemáticas e crises que ocorrem na dimensão cognitiva da cultura histórica passam a pertencer mais ao âmbito das crises da escolarização do que da própria ciência.

No âmbito da teoria da consciência histórica (RÜSEN, 2001; Lee, 2006) há uma interlocução orgânica entre a ciência da história e a vida prática, e é nesta última que são produzidas e detectadas as carências e interesses que podem ser explicitados pelas ideias, método e formas de representação da disciplina História. É também à vida prática que o conhecimento histórico retorna a cumprir sua função de orientação temporal. Essa interlocução produz-se e reproduz-se na e pela cultura histórica.

Segundo Rüsen (2009), a cultura histórica é uma categoria de análise que permite compreender a produção e usos da história no espaço público na sociedade atual. Trata-se de um fenômeno do qual fazem parte o grande boom da História, o sucesso que os debates acadêmicos têm tido fora do círculo de especialistas e a grande sensibilidade do público em face do uso de argumentos históricos para fins políticos. Desse processo fazem parte também os embates, enfrentamentos e aproximações entre a investigação acadêmica, o ensino escolar, a conservação dos monumentos, os museus e outras instituições, em torno de uma aproximação comum do passado. Assim, para Rüsen (2009), a cultura histórica articula os diferentes elementos e estratégias da investigação acadêmica, da estética, da política, do lazer, da educação escolar e não escolar.

Dentre tantos que se dedicam ao tema, recorreremos a Jörn Rüsen (2007) que enuncia três dimensões que anunciam para o aprendizado histórico que, interligadas, culminam na formação histórica:

- (a) o aumento da experiência que leva à “distinção qualitativa entre passado e

presente” (p. 111), compreendendo que o passado, de algum modo, permanece no presente, e que, ultrapassando o fascínio da comparação entre um e outro, possível muitas vezes pela constatação visual – quando, por exemplo, prédios antigos são rodeados por novas e modernas construções –, impulsiona para a elaboração de expectativas de futuro;

(b) aumento da competência interpretativa que confere sentido histórico aos saberes, a qual pode ser descrita como a passagem de um dogmatismo quase natural das posições históricas (minha história – ou talvez também: a história do professor – é a única possível e verdadeira) à colocação do saber histórico em perspectiva, na qual a própria perspectiva pode ser demonstrada e até modificada (p.115); e

(c) aumento da competência de orientação que se relaciona à capacidade de organizar e usar o conhecimento histórico (experiências e saberes) de forma a “organizar a vida prática, com sentido, em meio aos processos temporais, ao longo dos quais os homens e seu mundo se modificam” (p. 116).

Segundo esse autor, “ela é quintessência das atividades e instituições sociais, pelas quais e nas quais acontece a consciência histórica” (RÜSEN, 2014, p.101). Isto é, no âmbito da cultura histórica da qual faz parte a vida prática é que acontecem os modos de atuação da consciência histórica. Nessa direção, a categoria da cultura histórica teorizada por Rüsen aponta a consciência histórica como uma realidade elementar e geral da explicação humana do mundo e de si mesmo, com um significado inquestionável prática para a vida, propondo que da consciência histórica há somente um pequeno passo à cultura histórica. Se se examina os jovens brasileiros, consciência histórica e vida prática, papel que tem a consciência histórica na vida de uma sociedade, ela aparece como uma contribuição cultural fundamentalmente específica que afeta e influi em quase todas as áreas da práxis da vida humana. Assim, a cultura histórica pode ser definida como a articulação prática e operante da consciência histórica na vida de uma sociedade (RÜSEN, 2009).

Conforme Schmidt (2014), a consciência histórica passa a ser uma categoria que serve para a autoexplicação da História como disciplina escolar, para a sua identificação como uma matéria específica e com uma metodologia própria, ou seja, a consciência histórica pode ser descrita como uma realidade elementar e geral da explicação humana do mundo e de si mesmo, de significado inquestionavelmente prático para a vida. Da consciência histórica há apenas um pequeno passo para a cultura histórica.

A presente dissertação será organizada em cinco capítulos cuja ideia é estabelecer uma

ordem cronológica sobre o desenvolvimento da cidade de Santa Maria, do bairro Itararé e da Escola João Link Sobrinho. Para isso realizou-se uma intensa pesquisa sobre os temas.

No primeiro capítulo iremos trabalhar com o desenvolvimento da cidade, cujo ápice se torna visível a partir do incremento da ferrovia no início do século XX. Como já foi mencionado anteriormente, Santa Maria se tornou o principal entroncamento ferroviário do estado do Rio Grande do Sul. Esta situação deu à cidade um status de ser um polo estadual de negócios e circulação de pessoas.

No segundo capítulo iremos abordar o crescimento do bairro Itararé e o surgimento da Escola João Link Sobrinho. O bairro Itararé, devido a sua proximidade do centro da cidade e da ferrovia, foi o local que abrigou uma grande quantidade de migrantes, que vinham para Santa Maria devido ao seu desenvolvimento. Podemos dizer que no período em que a ferrovia era o principal meio de locomoção de mercadorias e pessoas, se tornou um bairro industrial, que abrigava diversos tipos de indústrias incipientes e também acolheu um número significativo de migrantes que vinham de diversas regiões do estado e do país. Pelo crescimento desordenado do bairro, aos poucos, o poder público começou a dotá-lo de serviços essenciais à população. E é neste contexto que surge a Escola João Link Sobrinho, cuja finalidade era atender as crianças das famílias ferroviárias que residiam na localidade.

O terceiro capítulo, irá se deter na discussão sobre material didático e história local. Isto porque, os livros didáticos não levam em conta esta premissa. Como já foi mencionado antes, um material didático que leve em consideração a história local, serve como instrumento para que os alunos e a comunidade se enxerguem como sujeitos históricos atuantes nos locais que frequentam no seu cotidiano. Desta forma, acredito que este material será de grande valia devido ao seu ineditismo, já que as informações que temos sobre o bairro e sobre a escola, são bastante fragmentadas, o que faz com que a comunidade e os estudantes não se apropriem da riqueza histórica que tal situação oferece.

E por fim o quarto capítulo onde discutiremos brevemente a questão do material paradidático.

No quinto e último capítulo está apreentado o produto de nossa dissertação que consiste em uma sequência didática sobre o ensino de história local, a respeito da influência da ferrovia, no município de Santa Maria – RS.

2 O DESENVOLVIMENTO DE SANTA MARIA

Nesse capítulo apresentaremos uma breve discussão acerca da história de Santa Maria, relacionada a presença da ferrovia. Esse capítulo pretende dar ao leitor elementos para a compreensão de nosso produto que versará sobre recurso didático utilizado no ensino de história local. Para a elaboração do mesmo utilizamos da pesquisa bibliográfica e documental.

2.1 SANTA MARIA: PERÍODO ANTERIOR AO AVANÇO DO SETOR FERROVIÁRIO

Podemos afirmar que a história da cidade de Santa Maria tem como fato marcante a instalação da ferrovia pois a transformou no principal entroncamento ferroviário do estado, o que fez com que a sua economia se diversificasse e atraísse muitas pessoas para a localidade.

A primeira ocupação da região foi feita por índios da tradição Tupi-Guarani. Indígenas que se alojaram na chamada Guarda de Santa Maria que é hoje o bairro Campestre do Menino Deus, por volta do século XVII. Nessa localidade construíram uma estrada que chegava ao cume da serra geral e que se transformou em um local de passagem para de tropas e pessoas que se dirigiam aos sete povos missioneiros.

No século seguinte, a região do Rio Grande do Sul virou local de disputa entre Espanha e Portugal devido aos tratados assinados pelas duas coroas.

Neste período foram assinados dois tratados entre as coroas Ibéricas: o Tratado de Madri (1750) que terminou a reduções indígenas e marcado pelas guerras guaraníicas e o segundo, o Tratado de Santo Idelfonso (1777) que dividia o estado tendo como limite o contraforte da serra geral. Nesse período fixaram-se na região acampamentos militares fruto das tensões entre as duas Coroas.

A Comissão Demarcatória de Limites (tratado de Santo Idelfonso) instalou-se, em 1797, na estância do padre Ambrósio, no então chamado Acampamento de Santa Maria da Boca do Monte, onde, atualmente, está a Rua do Acampamento, núcleo que deu origem à atual cidade. No local foram construídos o alojamento militar, o escritório técnico da Comissão e os ranchos para as primitivas habitações (FILHO, 2018).

Em fins de 1797, também foi montado um pequeno oratório e, no início do ano seguinte, já havia cerca de duzentos habitantes. A Comissão Demarcadora permaneceu no local até 1801. Com a partida da Comissão, após quatro anos, permaneceram ali agricultores, e famílias de indígenas procedentes das Missões Orientais.

Em 1810, a localidade foi elevada a Curato sendo o primeiro cura o padre Antônio José Lopes em 1814 (BELTRÃO, 2013).

Entre 1820 e 1830, a região passou a receber imigrantes alemães. Em 1828 recebeu o 28º batalhão de estrangeiros e 1831 o 1º batalhão, ambos constituídos de soldados alemães assalariados que, após receber a baixa militar se fixaram na região o que fez que a povoação recebesse um incremento econômico (BELTRÃO, 2013).

Durante a Revolução Farroupilha a cidade passou a condição de freguesia e finalmente em 1857 a povoação conseguiu a autonomia política-administrativa, sendo desmembrada do município de Cachoeira do Sul. Essa situação possibilitou que a cidade tivesse um papel de destaque em relação aos demais povoados da região (BELTRÃO, 2013).

Durante o período entre a elevação da cidade e instalação da república, Santa Maria passou por diversas situações que atestam o desenvolvimento da povoação: instalação da linha telegráfica com a capital (1876); a chegada dos primeiros imigrantes na região (1877); a criação da comarca (1878); a inauguração do primeiro jornal, a Gazeta do Norte (1883); a instalação da ferrovia Cachoeira-Santa Maria (1885) e a demolição da antiga Igreja Matriz (1888) (BELTRÃO, 2013).

2.2 A CHEGADA DA FERROVIA NO MUNICÍPIO

Na segunda metade do século XIX, em função do desenvolvimento do estado do Rio Grande do Sul, foi necessário a melhoria das comunicações entre as diversas regiões do território. Antes da instalação da ferrovia, o transporte era feito por vias fluviais e poucas estradas terrestres. E neste contexto de desenvolvimento, com a chegada da ferrovia em Santa Maria, em 1885, a colocou como centro de um polo econômico da região.

Originada da reunião de vários empreendimentos ferroviários concretizados nas últimas décadas do século XIX, no ano de 1905 ocorreu a unificação da malha ferroviária estadual sob o gerenciamento de uma única empresa. Surgiu assim a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), cuja história institucional se desenvolveu em dois períodos distintos. No primeiro, entre 1905 e 1920, esteve sob a administração privada de belgas e norte-americanos através das companhias *Auxiliaire de Chemins du Fer au Brésil* e *Brazil Railway*. O segundo teve início em 1920 quando a passou à condição de empresa estatal, sob administração do governo do Rio Grande do Sul, situação que perdurou até o ano de 1957.

Com a distribuição de linhas ao longo das zonas de produção, como sejam as regiões da campanha,

fronteira sul e planalto, pode-se medir as razões que levaram a população, as autoridades governamentais e a intelectualidade rio-grandense considerar a expansão ferroviária como o mais importante elemento de transformação da realidade interiorana rio-grandense na primeira metade do século XX (FLORES, 2005).

Entre os meios de transportes, teve importância fundamental a ferrovia, que se constituiu numa das molas propulsoras da industrialização e provocou, pelo seu alcance econômico e social, a urbanização e a integração das camadas sociais num novo tipo de vida”.

Em conjunto, tanto nas zonas de produção como nas de consumo, as ferrovias foram determinantes para uma nova “era de modernidade” na transição dos séculos XIX para o XX. Modernidade essa entendida como avanço dos processos tecnológicos que propiciaram uma nova percepção do conceito de civilização, na ótica de uma sociedade capitalista em marcha, sucedânea da velha ordem proto-capitalista do Estado Moderno (FLORES, 2005).

A fase mais importante da implantação e da expansão de ferrovias no Brasil meridional ocorreu nas décadas finais do período monárquico e primeiros anos da República. Os estudiosos do tema concordam que o transporte ferroviário foi fator determinante para a superação do agrarismo econômico, assim como também contribuiu para a afirmação de uma nova mentalidade, própria da urbanização e das novas relações sociais e culturais que ajudou a provocar entre os habitantes da região (FLORES, 2005).

O impacto provocado pela implantação de ferrovias no Estado contribuiu rapidamente para reversão da realidade agrarista pré-capitalista vigente, o que com o tempo veio a favorecer certo equilíbrio entre os setores primário, comercial e industrial, como pode ser atestado nos estudos sobre a economia gaúcha na República Velha.

O início da expansão das ferrovias no Brasil iniciou no ano de 1854 quando foi construída uma ferrovia que ligava o Rio de Janeiro e Petrópolis. Com 14,5 Km de extensão, ela foi responsável por trazer os produtos produzidos na região serrana do estado ao porto da capital da província. Isto incentivou que as províncias e seus governantes comesçassem a pensar em expandir tal situação.

Na província do Rio Grande do Sul, no ano de 1872, começava um estudo, desenvolvido pelo engenheiro José Ewbank,, chamado de “Projeto Geral de Uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província do Rio Grande do Sul” pretendia criar uma malha ferroviária que interligava as regiões de norte e sul, e de leste a oeste, com quatro

linhas, satisfazendo as necessidades estratégicas, políticas e econômicas da região sul e do Império.

Em 1874 foi inaugurada em abril a primeira ferrovia do Rio Grande do Sul, que ligava a capital Porto Alegre à cidade de São Leopoldo por um trecho de aproximadamente 34 km. O caminho é atualmente percorrido pelo metrô de Porto Alegre. Posteriormente este trecho foi ampliado para toda a região do Vale dos Sinos.

Em 1877 deu-se início à obra que pode ser considerada como a mais importante ferrovia ao longo da história do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, com o propósito de ligar o litoral à fronteira oeste da Província.

Fazendo parte da linha Porto Alegre-Uruguaiana, em 1883 foi inaugurado o trecho desta ferrovia que ligava Margem do Taquari (atual General Câmara) a Cachoeira do Sul. No ano seguinte, em 1884, inaugurou-se o trecho Cachoeira do Sul-Santa Maria. A ferrovia chegava a Santa Maria. Essa situação foi muito importante já que Cachoeira do Sul é banhada pelo rio Jacuí que naquela época era uma via fluvial que chegava até a capital. Como a região era alicerçada numa economia agropecuária, então essa ferrovia era importante para o escoamento da produção para a região central da província, beneficiando Santa Maria e a quarta colônia composta de imigrantes italianos. A elevação à condição de cidade ocorreu na década anterior, no ano 1876, então poucos anos depois a cidade passava por uma transformação significativa (FILHO, 2018).

Em 1894, o ramal de Santa Maria se expandiu até a região acima da serra geral, chegando a Marcelino Ramos, atual a cidade de Cruz Alta.

Essa situação levou à expansão da ferrovia em todo estado que passou a ser constituída por cinco linhas.

1 – Linha Porto Alegre Uruguaiana. Ramal Montenegro - Caxias do Sul; Ramal Ramiz Galvão - Santa Cruz do Sul;

Ramal Dilermando de Aguiar – Santiago – São Borja; Ramal Dilermando de Aguiar – Santiago – Santo Angelo; Ramal Cacequi – Santana do Livramento Ramal Alegrete – Quarai.

2 – Linha Rio Grande – Bagé – Cacequi; Ramal Junção – Vila Siqueira; Ramal Pelotas – Canguçu; Ramal Basílio – Jaguarão; Ramal São Sebastião – Santana do Livramento;

3 – Linha Santa Maria – Marcelino Ramos; Ramal Cruz Alta – Santa Rosa;

4 – Linha Porto Alegre – Novo Hamburgo – Canela.

5 – Linha Barra do Quaraí – Itaqui – São Borja. (CARDOSO, ZAMIM (2018). Na segunda metade do século houve um incremento da economia do estado, evidenciado por alguns índices observados: são fundadas 62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 companhias de seguro, 4 companhias de colonização, 8 companhias de mineração, 3 companhias de transporte urbano, 2 de gás e as ferrovias. (CARDOSO, ZAMIM, 2018).

Naquele momento, as concessões eram de responsabilidade da União, e isto ocorreu mesmo com a mudança com fim do Império e a passagem para a República. Por isso, as mesmas, ficaram a cargo de várias empresas estrangeiras, fato este que desagradava os governantes locais que eram avessos à entrada capital internacional no estado. Porém nesse processo gostaríamos de destacar uma delas: a ‘Compagnie Auxiliare des Chamins de Fer au Brésil’, companhia de capital Belga, que chega no estado a partir do ano de 1888, e que arrendou o trecho Porto Alegre e Uruguaiana.

Em 1905 a concessão à empresa se expandiu, e praticamente tinha o controle da malha ferroviária do estado. É durante este período que a companhia instala seus escritórios na cidade de Santa Maria. Uma das marcas da presença dos belgas é a construção da Vila Belga, conjunto habitacional, considerado o primeiro na América Latina, que foi erguido para abrigar os funcionários e suas famílias, e que foi construído entre os anos de 1901 e 1903.

A presença da companhia belga como concessionária da ferrovia se deu até o ano de 1913, passando para a Brazil Railway, situação que transformou Santa Maria, pois após essa expansão da ferrovia, instalou em Santa Maria, toda a estrutura da mesma. Foram instalados na cidade além do escritório, toda linha de manutenção, parque de manobras, enfim a presença da empresa na cidade cresceu vertiginosamente.

Com a instalação de toda uma estrutura da ferrovia na cidade possibilitou uma mudança significativa, pois houve uma expansão urbana, que foram a construção de ruas que saem da ferrovia em direção ao norte e que era considerada uma zona rural.

Foram organizadas diversas ruas, entre elas, a rua do Progresso (atual Rio Branco), que ligava o centro da cidade até a estação férrea, e as ruas na zona norte, como a rua Sete de Setembro e Avenida Presidente Marechal Deodoro, a rua Euclides da Cunha (que foi construída nos arrabaldes e longe do centro, que ligava a região leste até o norte). Também foram organizadas outras ruas no sentido paralelo, que saíam do centro em direção à ferrovia.

A ocupação destas áreas ocorreu num primeiro momento, junto a linha férrea.

Posteriormente começaram a ser organizados bairros, que surgiram na região norte da cidade. Entre muitos, o mais conhecido foi o bairro “Itararé”, reduto típico de famílias de trabalhadores ferroviários. No que foi secundado pela “Chácara das Flores”, que na sua área englobava a “Vila do Perpétuo Socorro”, está é possivelmente uma denominação que fazia referência às práticas beneficentes dos ferroviários e pelas ações sociais desenvolvidas pela Igreja Católica naquela zona da cidade, caracterizada pelo incentivo à cooperação e solidariedade.

O nome do bairro era uma homenagem dos habitantes à localidade paulista de Itararé, ponto terminal da ligação férrea entre Rio Grande do Sul e o Estado de São Paulo. Mas, originariamente já havia no local a “Rua Itararé”, conforme mapa de Santa Maria de 1902. De acordo com Machado (1982), era conhecido também por “bairro-cidade”, devido a sua concentração populacional e por estar separado do centro pelas linhas férreas. Por analogia, o “Bairro Itararé” em Santa Maria pode ser comparado ao Bairro “Esplanada” na cidade de Divinópolis, em Minas Gerais, e as Vilas citadas às “Vilas Ferroviárias” da cidade de Bauru em São Paulo (FLORES, 2005). O bairro Itararé, eminentemente ferroviário, se diferenciava dos demais bairros da cidade, por se caracterizar como um polo econômico da cidade, alojando uma parcela significativa da população econômica ativa que possuía poder aquisitivo, dado os elevados níveis de renda oriundos da empresa ferroviária local. Porém essa situação se modifica drasticamente com a privatização da ferrovia nos anos 90 do século XX, situação que abordaremos no trabalho posteriormente (SOUZA, FERRARI, WANDSCHEER, 2008).

Ao longo do século XX, a rede ferroviária passou por diversas administrações. Em 1913, a ‘Brazil Railway’ assumiu o controle da rede férrea no estado. Sete anos depois, o governo do Estado encampou a VFRGS. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), absorvendo todas as empresas da VFRGS em uma só.

2.3 A ORGANIZAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS

Com o desenvolvimento da ferrovia surgia um novo grupo social, a dos ferroviários. Significava pertencer a um grupo profissional em ascensão, cujo labor era considerado essencial no progresso do Estado. Realidade laboral que no decorrer do tempo fez da “profissão ferroviária” uma atividade diferenciada entre as demais profissões.

Os ferroviários de Santa Maria formavam uma categoria bastante diversificada, com a

presença de trabalhadores negros, alemães, italianos, portugueses, judeus, entre outros. Em que pesem suas diferenças internas, os ferroviários logo se destacariam por sua capacidade de organização e poder de barganha. Os baixos salários, as constantes demissões e os acidentes de trabalho foram respondidos com frequentes greves e com a criação de uma forte cultura de solidariedade de classe e apoio mútuo.

Conforme Flores (2005) as relações geralmente harmoniosas com a empresa VFRGS ao longo dos governos estaduais dirigidos por republicanos positivistas, trabalhistas e liberais, essa questão suscita outras, pois o reconhecimento profissional também pode ser aquilutado pela importância dos transportes ferroviários, do que teria advindo a valorização desses trabalhadores; ou pela força de mobilização permanente da categoria, tanto sob o prisma de seus interesses profissionais quanto sociais, o que geralmente acontecia como atitude autônoma, opinião emanada pelos próprios ferroviários, sem maiores interferências políticas externas; ou a efetiva ação de políticas públicas dos governos positivistas sul-rio-grandenses, depois complementadas por ações do estado de bem-estar social dos governos populistas, que conseguiram neutralizar em dose razoável os espaços de articulação dos ferroviários, a partir do atendimento de suas reivindicações básicas.

Para Flores (2005) o reconhecimento profissional alcançado pelos trabalhadores ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul se deveu à capacidade de articulação no que dizia respeito às questões de trabalho, mutualismo e assistencialismo, o que, contudo, não caracteriza ausência política da categoria.

Ao contrário de outros segmentos populares, se analisado tal período, conseguiram os ferroviários, a par dos muitos obstáculos que enfrentaram, o fortalecimento do grupo profissional no campo de atuação na VFRGS e nos vários espaços de vivências na sociedade gaúcha. Em síntese, conseguiram obter dignidade profissional e reconhecimento como trabalhadores de um setor estratégico para o progresso rio-grandense.

Até pelo menos metade da década de 1920 os ferroviários trabalharam no sentido de organização e fortalecimento das suas instituições associativas de caráter beneficente, com o propósito de obter condições de amparo ao coletivo profissional. Nessa fase, a percepção que tinham do mundo do trabalho acompanhava a realidade do contexto brasileiro, e assim se concebiam como “operários da V.F.R.G.S”. Após essa data iniciou o período de cooptação consentida, quando foi intensa a interação com os governos instituídos. Mas, também de significativas melhorias nos seus diferentes campos de atuação (BARROS, 2005).

Já a partir dos anos 30, com o processo de transição política no Brasil, num momento de avanço da urbanização e industrialização, a situação do operariado sofreu mudanças pontuais importantes. A começar pelas possibilidades de organização sindical, e, após, com a obtenção de leis de amparo trabalhista. Parece ser a partir desse momento, com as ações do “estado de bem-estar social” do governo de Getúlio Vargas, que os trabalhadores ferroviários já valorizados profissionalmente começam a se reconhecer como uma “classe” social, distinta em relação às demais da sociedade brasileira.

Um exemplo que podemos citar do primeiro período da organização dos ferroviários é a criação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER), no ano de 1913, uma iniciativa do Sindicato dos Ferroviários da VFRGS.

O objetivo da Cooperativa era o de fornecer gêneros alimentícios, vestuário, calçados, medicamentos e assistência hospitalar aos ferroviários associados. Ao longo do tempo a COOPFER criou quinze armazéns e dezesseis farmácias em todo o Rio Grande do Sul, além de um hospital, a Casa de Saúde de Santa Maria. A Cooperativa também foi responsável pela instalação de duas escolas na cidade, voltadas para o ensino profissional e para as mulheres da comunidade ferroviária. Além destas escolas, ao longo das linhas férreas, foram criadas as Escolas Turmeiras com o objetivo de alfabetizar adultos nas pedreiras. Entre as décadas de 1950 e 1960, chegou a ser considerada umas das maiores cooperativas da América do Sul, chegando a ter cerca de 23 mil associados (KONRAD, 2020).

2.4 A FERROVIA COMO ESPAÇO DE SOCIALIZAÇÃO

Os trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul foram uma classe bastante expressiva no contexto histórico, econômico e social, pois o modo como trabalhavam e desempenhavam suas tarefas chamava a atenção por sua organização enquanto grupo coletivo e suas relações interpessoais. Formado por diferentes etnias, entre as quais se destacavam os operários de origem alemã, polonesa e italiana. E, certamente, as experiências trazidas por essas pessoas constituíram-se no principal indicativo de atuação laboral pró-ativa com as tecnologias disponíveis na transição dos séculos XIX para o XX, além de terem tido destacada atuação na fundação das primeiras entidades associativas e beneficentes. As formas e as práticas associativas como foi o mutualismo, e também o cooperativismo, são experiências antigas vivenciadas pelos trabalhadores, que datam pelo menos da metade do século XIX em

diante (SILVA, OLIVEIRA, 2014).

Até os anos de 1920, a ferrovia do Rio Grande do Sul foi considerada um conjunto desordenado de ramais férreos de caráter estratégico para defender as fronteiras do país ou para escoar pequenas produções de regiões ditas coloniais para a capital.

Mas, após o processo de encampação na segunda década do século XX, o Estado se esforçou no sentido de fazer da VFRGS uma empresa moderna, sem déficits e que auxiliasse no crescimento regional. Para isso, foram necessárias medidas racionalizadoras e discurso técnico baseados nos princípios tayloristas. Conforme o que consta nos documentos, a VFRGS era avaliada/apresentada como uma boa empresa, que auxiliava seus trabalhadores, onde nos quais constava que os mesmos eram habilidosos, produtivos e moralmente corretos, ou seja, a empresa se colocava como defensora dos direitos dos trabalhadores e familiares.

A direção da Rede ferroviária se preocupou em veicular um discurso de apoio, preocupação, solidariedade e unidade com os seus trabalhadores, porém, impondo a disciplinarização. Então, a moradia, saúde, fundos de pensão, lazer e educação se relacionavam a esse discurso, e a construção de escolas permitiu a divulgação da empresa enquanto benfeitora, contribuindo para a melhoria da imagem da empresa.

Deste modo, fazer parte do mundo do trabalho ferroviário na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, não importando o setor de trabalho e nem as tarefas a serem executadas, significava pertencer a um grupo profissional em ascensão, cujo labor era considerado essencial no progresso do Estado.

Por ser formada por diferentes etnias, mas principalmente por imigrantes europeus, certamente, as experiências trazidas por esses imigrantes, constituíram-se no principal indicativo para a fundação das primeiras entidades associativas e beneficentes.

Conforme Flores (2005), no período entre 1905 e 1911 aconteceu a consolidação da organização operária no Rio Grande do Sul. Isso em função de que no ano de 1905 ocorreu a fundação do Partido Operário Rio-grandense, e no ano seguinte a criação da Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS), considerados dois grandes acontecimentos no âmbito das mobilizações proletárias do Estado.

Assim, conforme o autor, a primeira sociedade fundada por trabalhadores ferroviários possivelmente tenha sido a de Santa Maria no ano de 1903, com características típicas de ajuda mútua, já que descartava qualquer vinculação com ações religiosas ou ideários políticos. Seus objetivos eram bem específicos, visando a solução pragmática das questões de amparo à

saúde, educação e sustento familiar.

Segundo Flores (2005) no coletivo do operariado ferroviário gaúcho o mutualismo e a beneficência foram perenes. Assim se sucedeu com as primeiras sociedades com esse caráter, e logo com a formação da cooperativa de consumo, construção de escolas e criação de clubes de futebol e de lazer que permitiram aos trabalhadores ferroviários do Rio Grande do Sul obter um status diferenciado no contexto da sociedade gaúcha.

Para o autor, a cultura do solidarismo profissional e comunitário dos ferroviários do RGS é única no Brasil, e provavelmente em toda a América Latina. O ícone histórico foi a Cooperativa de Consumo dos Empregados da VFRGS (COOPFER). Através dela os trabalhadores construíram uma realidade de assistência social predominantemente autônoma, abrangente e eficiente.

Portanto, a COOPFER foi responsável por grandes obras, principalmente no setor educacional através de educação básica, aulas de alfabetização, escolas turmeiras e escolas de artes e ofícios.

Havia uma família ferroviária. Estavam integrados na VFRGS como funcionários públicos. Apesar dos diferentes ofícios que desempenhavam na ferrovia, havia uma socialização. Ocorria uma integração entre a classe ferroviária que ultrapassavam as fronteiras do mundo do trabalho na ferrovia, propiciavam vivências sociais, isto é, havia associações, o Grêmio Ferroviário, clube de futebol etc. Os ferroviários tinham inúmeras opções de lazer para descanso e diversão. Além disso, eles eram unidos na luta por seus direitos como, por exemplo, na luta por melhores salários, greves etc.

Havia torneios de futebol, inclusive em outras cidades, organizados, em sua maioria, com o apoio da Rede ferroviária. Esses propiciavam não só o encontro dos jogadores, mas também de suas famílias e, em geral, terminavam com uma festa. As atividades de lazer deram origem a muitas entidades ferroviárias de cunho recreativo, com as quais a rede férrea gaúcha não só contribuía materialmente, como dispensavam do serviço os servidores que deveriam disputar torneios. Muitos ferroviários chegaram a ingressar na rede por suas habilidades como jogadores de futebol. Também, nos fins de semana havia aqueles que pegavam carona de trem para irem pescar. Na maioria, compadres ou parceiros de função. Nos fins de tarde, também era comum que os ferroviários se reunissem para jogar bocha ou bola.

Os bailes representavam outro espaço de convivência. Existiam várias sociedades

destinadas a esse fim. Em Santa Maria funcionava o “Grêmio”, a “Associação”, o “21 de Abril” e o “13 de Maio”. Todos os clubes seguiam regramentos morais austeros e zelavam pela ideia de família. Nos carnavais havia concurso de beleza, onde eram escolhidas as rainhas. Nestes, geralmente eram as filhas de ferroviários que concorriam ao título em seus clubes e depois aos outros clubes da cidade as concorrências se estendia para a escolha da rainha do carnaval da cidade.

A prática de associações foi bastante comum e estimulada na viação férrea. Até a década de 40, as agremiações foram apoiadas pela Rede porque além de muitas delas auxiliarem no processo de disciplinarização, regrando o lazer ou proporcionando benefícios em caso de aposentadoria, morte ou doença, acreditava-se que serviam para reforçar a ideia de família dentro da empresa. Sendo que, depois de 40 a Rede estimulou a unificação dessas associações, e através de uma circular de 1944 anunciou novas regras para auxiliá-las. Só era reconhecido e concedido auxílio às associações registradas de acordo com a lei, inscritas na repartição de pessoal e que permitissem a fiscalização de sua contabilidade (SILVA, OLIVEIRA, 2014).

Desse modo, uma das iniciativas mais apoiadas pela direção da VFRGS foi a Cooperativa, que além de garantir qualidade de vida para os funcionários – refletindo na imagem de bonança que a ferrovia oferecia aos seus funcionários - mantinha duas escolas de formação: uma para moças (Escola Santa Terezinha) e outra de formação profissional (Artes e Ofícios). A escola Artes e Ofícios, depois denominada Hugo Taylor, preparou a mão de obra qualificada para a rede nas seguintes especialidades: tornearia (madeira e mecânica), carpintaria, ferraria, estofaria, entalhe em madeira, caldeiraria, fundição, pintura, ajustagem e eletricidade.

A direção da Viação Férrea avalizava o crédito dos seus funcionários na Cooperativa e, posteriormente, descontava suas contas na folha de salários. Também a empresa supervisionava o movimento financeiro da Cooperativa. Geralmente os ferroviários tinham que negociar suas compras, sendo que, muitas vezes, eram as esposas que faziam as compras e eram elas que tinham que negociar as compras futuras.

Portanto, a COOPFER foi responsável por grandes iniciativas sociais, principalmente no setor educacional, a exemplo da educação básica, aulas de alfabetização, escolas turmeiras e escolas de artes e ofícios.

Assim a Cooperativa significava para as elites e governo o meio de infundir nos

trabalhadores um ideal de colaboração entre os operários, conseguindo estes alcançarem os desejos de todos, que era melhoria das condições materiais e culturais de vida.

Portanto, o discurso acerca da importância da ferrovia é constante na lembrança de todos os ferroviários, basta que se converse com essas pessoas. A visibilidade dessa importância no dia-a-dia e o acompanhamento do crescimento das cidades alimentaram tal ideia dentro do grupo. Na memória de todos esses ferroviários a ferrovia persiste, mesmo para aquelas que não chegaram a vivenciar o seu auge. Com a decadência da ferrovia, apesar de perder-se alguns vínculos de amizade todos lembram do espaço de sociabilidade e da grande “família ferroviária” (SILVA, OLIVEIRA, 2014).

2.5 OS MOVIMENTOS PAREDISTAS DOS FERROVIÁRIOS EM SANTA MARIA

Durante o processo de consolidação da ferrovia e da classe operária dos trabalhadores da Viação Férrea ocorreram diversos movimentos da categoria que reivindicavam não só aumento de salários como também melhorias nas condições de trabalho. Assim, neste trabalho analisaremos o primeiro movimento grevista que ocorreu em 1917, e que teve não só características diferenciadas, como também uma vitória significativa para o conjunto da classe ferroviária.

Conforme Cignachi (2011) a classe trabalhadora é a do proletariado, do conjunto de pessoas, que desprovidas dos meios de produção próprios, precisando vender sua força de trabalho a um proprietário de meios, um burguês, um capitalista. Por isso o mesmo caracteriza os operários da Viação Férrea, como proletários. Porém prefere os chamar de operários, pois eram os operadores de máquinas.

No seu trabalho o autor (CIGNACHI, 2011) procura analisar as greves operárias dos trabalhadores da viação férrea nos anos de 1917 e 1936, que marcaram a atuação dos ferroviários em busca de melhores condições de trabalho.

Até a chegada da ferrovia em 1884, sinônimo da modernidade e do progresso industrial, a cidade de Santa Maria possuía características econômicas essencialmente agropecuárias, não tendo tido formações industriais significativas. Com a vinda da ferrovia, viu-se a formação de novas formações socioeconômicas. O moderno trabalhador assalariado – operários da ferrovia – e uma nascente burguesia, ligada ao comércio e a prestação de serviços, destoava das demais formações sociais (CIGNACHI, 2011).

Os ferroviários trabalhavam para a empresa belga detentora das concessões oferecidas

pelo estado até o ano de 1920, quando foi estatizada. A categoria se organizava em várias associações de classe, mútuas, cooperativas e de representação sindical que foram organizadas ao longo do tempo. Além dos operários da viação férrea, a cidade abrigava diversos profissionais liberais e trabalhadores do comércio e de prestação de serviços: porém a principal atividade econômica na região urbana era a ferrovia.

Dessa forma a formação da classe operária de Santa Maria ocorreu em processo de inserção numa economia agropecuária, já que o estado tinha uma economia voltada para o mercado interno brasileiro de forma subsidiária (CIGNACHI, 2011).

Apesar de uma economia de base agropecuária, o estado tinha um incipiente desenvolvimento industrial, destacando-se como polos Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas.

Desta forma, devido às constantes locomoções entre várias cidades, o trabalho na ferrovia possibilitava uma confluência de experiências entre os diversos segmentos da classe operária gaúcha e nacional.

Um dos principais fatores da eclosão das greves de 1917, foi a Primeira Guerra Mundial, pois a economia brasileira se voltou para suprir as demandas dos países europeus envolvidos no conflito. Situação que beneficiou uma pequena parcela da população, não significando melhorias para a população trabalhadora.

Assim, eclodiram greves em várias regiões do Brasil. Em julho de 1917, ocorreu uma greve geral em São Paulo e que teve influência em outras unidades da federação, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Bahia. No Rio Grande do Sul, além de Porto Alegre, cidades do interior também aderiram ao movimento (Pelotas, Rio Grande e Santa Maria).

A situação dos ferroviários era agravada pela importação de peças de reposição. E uma das características diferenciada da greve dos ferroviários foi o agravante as péssimas condições da prestação de serviços por parte da empresa estrangeira, o que levou as classes produtoras e o governo a apoiar a greve.

Em assembleia ocorrida no dia 29 de julho, os operários da Viação Férrea tomaram como deliberação a exigência de um aumento de 30% nos salários, semana de trabalho inglesa e manutenção das oficinas e escritórios em Santa Maria. Caso não fossem atendidos entrariam em greve. Quando a empresa negou as reivindicações os operários se declaram em greve, que se alastrou a outras cidades do estado.

A greve durou nove dias. Porém com dura repressão da empresa, que declarou todos os funcionários demitidos caso não voltassem ao trabalho, pela Brigada Militar e pelo

Exército.

Apesar de não saírem da primeira greve sem atingirem seus objetivos, as preparações para a segunda greve não cessaram (CIGNACHI, 2011).

Em outubro do mesmo ano eclodiu a segunda greve que durou quinze dias. Nesse segundo movimento houve a radicalização do movimento, com a inutilização de locomotivas e trechos de ferrovias, com o objetivo de inviabilizar a circulação de trens sob o controle das forças armadas.

Deste movimento criou-se uma tradição entre os ferroviários, a capacidade persuasiva através da greve, de paralisar todo o transporte de mercadorias, que dependia basicamente da ferrovia, já que era difícil substituir a mão de obra especializada na condução de trens.

Outra tradição que se iniciou foi a organização de comícios que eram organizados na estação da gare e posteriormente se dirigiram à praça Saldanha Marinho, com o objetivo de angariar o apoio da população e das lideranças políticas.

Na greve de outubro houve uma repressão muito forte, e no dia 20 de outubro, numa das marchas em direção ao centro da cidade, houve incidente com o exército, que acompanhava a manifestação, no que resultou na morte de uma pessoa e de trinta feridos.

Tal situação não tirou o ímpeto dos grevistas que mantiveram a paralisação. Mobilizados mantinham equipes que impediam a circulação de trens.

A partir de Porto Alegre, o governador Borges de Medeiros negociava para o fim da greve, porém atuando do lado dos grevistas, defendendo o fim do contrato com a Auxiliare e se colocando com representantes dos grevistas.

No dia 3 de novembro encerra-se a greve de forma vitoriosa. Cria-se um acordo entre a Viação Férrea e os operários, que conseguiram um aumento entre 10% e 15%, jornada de oito horas de trabalho e pagamento de horas extras, assistência médica e pagamento integral em caso de acidentes, entre outras.

2.6 A FEDERALIZAÇÃO DA FERROVIA

A partir da década de 1960 a ferrovia começa a passar por uma situação de decadência, o que ocorreu até a sua privatização nos anos de 1990.

Vários fatores explicam a decadência da ferrovia no Brasil e no Estado. A primeira delas ocorreu durante o governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) quando foi criado o Plano de Metas cujo slogan era “crescer 50 anos em cinco”. Era um plano ousado e que

mudava toda a estrutura econômica do Brasil. Eram 30 metas em vários setores do Estado e da economia brasileira. Entre as principais medidas podemos destacar:

Setor Siderúrgico - investimentos na Companhia Siderúrgica Nacional e na Belgo-Mineira(capital misto) com crescimento de 80%;

Setor de Comunicações - criação da Embratel;

Setor Energético - investimentos na Eletrobrás com duplicação da produção;

Saúde - aumento em 70% dos leitos em hospitais;

Educação - investimentos na educação profissional (a exemplo do CEFET) e criação da UnB com o sistema de créditos;

Agricultura - expansão da fronteira agrícola - menor crescimento do Plano (40%);

Moradia Popular e Saneamento Básico - investimentos concentrados na região Sudeste;

Transportes - investiu em Rodoviarismo com a construção de grandes rodovias, a exemplo da Belém-Brasília.

Mas o Plano também buscava:

Uma modificação estrutural na indústria carvoeira em crise devido à da dieselização da rede ferroviária, que deixou sem procura os tipos inferiores de carvão, de produção obrigatória.

No Rio Grande do Sul ocorreu o diagnóstico e os projetos que remodelavam os trabalhos da comissão mista e com financiamento em curso pelo BNDE. Com as vias permanentes em estado precário, locomotivas a vapor com muitos anos de uso, vagões de carga e passageiros em número insuficiente, o sistema ferroviário não tinha condições de prover nem um escoamento adequado das safras nem um rápido meio de transporte de cargas e passageiros. O programa de reaparelhamento deveria envolver o assentamento de 400 mil t de trilhos, 5 milhões de dormentes, 11 milhões de pedra britada, reforço de pontes, a aquisição de 5.400 vagões de carga e passageiros, 153 locomotivas movidas a diesel, além de equipamentos para as oficinas e conservação das linhas.

O grupo de trabalho também indicava a necessidade urgente de uma reformulação administrativa profunda, com a transformação da Rede em uma empresa de economia mista.

Por isso o setor ferroviário, no conjunto dos grandes projetos, foi o que apresentou o pior desempenho. O reequipamento ferroviário, executados basicamente com financiamento e acompanhamento do BNDE, chegou em 1960 ainda com 76 % da meta prevista, mas a

construção de ferrovias custeada com verba orçamentárias e conduzida por órgãos da administração direta, termina o período com o cumprimento de 50 % da meta prevista. O contraste com a meta rodoviária é marcante. Disposto do mesmo tipo de mecanismos gerenciais e recursos financeiros, a meta de pavimentação de rodovias atingiria 6.215 km em 1961, totalizando mais de 100 % da meta prevista. Somados à malha existente, as novas rodovias representavam 13.169 km em 1961, também compondo mais de 100% da projeção prevista (SILVA, 2014).

Junto com isso também devemos ressaltar que neste período houve um movimento de instalação de fábricas de montagem de automóveis, como a Volks, a Ford e a GM, com todas usando a expressão do Brasil.

Devemos salientar que a VFRGS havia sido incorporada pela RFFSA em setembro de 1957. Por isso era atingida pelas metas federais do período.

Outro aspecto que levou a decadência das ferrovias foi que o sucateamento da malha ferroviária do Brasil é mais um dos frutos do desastre econômico que foi a ditadura militar. Considerado por alguns como um dos momentos de maior crescimento da história desta linha entre os anos de 1968 e 1973, o chamado “milagre econômico” não foi tão próspero quanto se imagina (VIEIRA, 2018).

Aliada ao desastre econômico surgiu o chamado “*plano de erradicação de trechos deficitários*”, que fez sumir do mapa uma quantidade considerável de vias férreas se perpetuando até o Plano Nacional de Desestatização (PND), no governo Collor.

Desde então, o Brasil vem colhendo os frutos do divórcio com as ferrovias. Na década de 1990, o governo de Fernando Henrique Cardoso concedeu a malha federal para a iniciativa privada, beneficiando principalmente a Vale, que vai administrar o setor por 30 anos. (SILVA, 2014).

Atualmente as ferrovias gaúchas são administradas pela América Latina Logística (ALL) cuja concessão será até o ano de 2027.

1. BAIRRO ITARARÉ: O bairro marcado pelo apito do trem. O Bairro além da ferrovia

O afluxo de trabalhadores em Santa Maria nos anos seguintes a 1905, para atuar nas indústrias, comércio e na VFRGS, favoreceu a ocupação de determinados espaços na parte norte da cidade. Isso devido às facilidades de acesso ao trabalho e aos locais onde buscavam provisões para as necessidades diárias. Assim, começaram a surgir bairros e vilas formadas no

entorno desse parque ferroviário. Dessa forma, no decorrer dos anos, como podemos verificar nos mapas da cidade e em fotografias, aconteceu uma expansão urbana nesses espaços, quando foram ocupadas áreas nas partes leste e oeste pelo proletariado, sempre seus habitantes tomando como referencial as linhas férreas.

Por estarem mais próximos da zona central da cidade e da estação férrea, os maiores aglomerados populacionais foram designados de “bairros” praticamente desde a segunda década do século XX. Nesses locais habitavam os ferroviários de maior poder aquisitivo, que além de adquirirem terrenos, loteados por proprietários de “chácaras” então existentes, conseguiam edificar suas moradias e assim melhoravam as condições do orçamento doméstico, porque deixavam de pagar aluguéis.

Já os trabalhadores de salários mais baixos procuravam terrenos em áreas mais afastadas, onde também construía as suas casas contando com recursos próprios da poupança familiar, fato que determinou o surgimento de várias “vilas operárias” em Santa Maria, sendo muitas delas típicas de ferroviários.

Desse modo, a cidade cresceu do “centro” em direção à estação ferroviária, e deste ponto se estendeu para os sentidos norte, oeste e leste.

Nesse sentido, tanto a VFRGS quanto às iniciativas empresariais privadas, acabaram indiretamente contribuindo para a formação de vilas e bairros operários na cidade 165. Entre muitos, o mais conhecido foi o bairro “Itararé”¹⁶⁶, reduto típico de famílias de trabalhadores ferroviários. No que foi secundado pela “Chácara das Flores”, que na sua área englobava a “Vila do Perpétuo Socorro”, esta possivelmente uma denominação que fazia referência às práticas beneficentes dos ferroviários e pelas ações sociais desenvolvidas pela Igreja Católica naquela zona da cidade, caracterizada pelo incentivo à cooperação e solidariedade. O nome do bairro foi uma homenagem dos habitantes à localidade paulista de Itararé, ponto terminal da ligação férrea entre Rio Grande do Sul e o Estado de São Paulo. Mas, originariamente já havia no local a “Rua Itararé”, conforme mapa de Santa Maria de 1902. Era conhecido também por “bairro-cidade”, devido a sua concentração populacional e por estar separado do centro pelas linhas férreas.

O bairro Itararé começa a surgir concomitante com a construção da ferrovia. Conseqüentemente acompanha o crescimento da ferrovia e também começa a sua decadência com as mudanças que ocorreram com a mesma a partir dos anos 60 como vimos no capítulo anterior. Sua ocupação tem como início a construção de ruas que levavam além da ferrovia.

Foi aumentada pela rua do progresso (atual Rio Branco) que chegava do centro até a ferrovia e a construção da rua 7 de setembro que era uma continuação da rua progresso que atravessava o bairro, a rua marechal Floriano que cortava o bairro no sentido norte sul e a rua Euclides da Cunha que foi criada nos arrabaldes da cidade e que tinha o sentido leste norte.

Suas primeiras ocupações são criadas próximas a linha férrea. Era um local marcado pela inexistência de infraestrutura gerada pelas condições de ocupação.

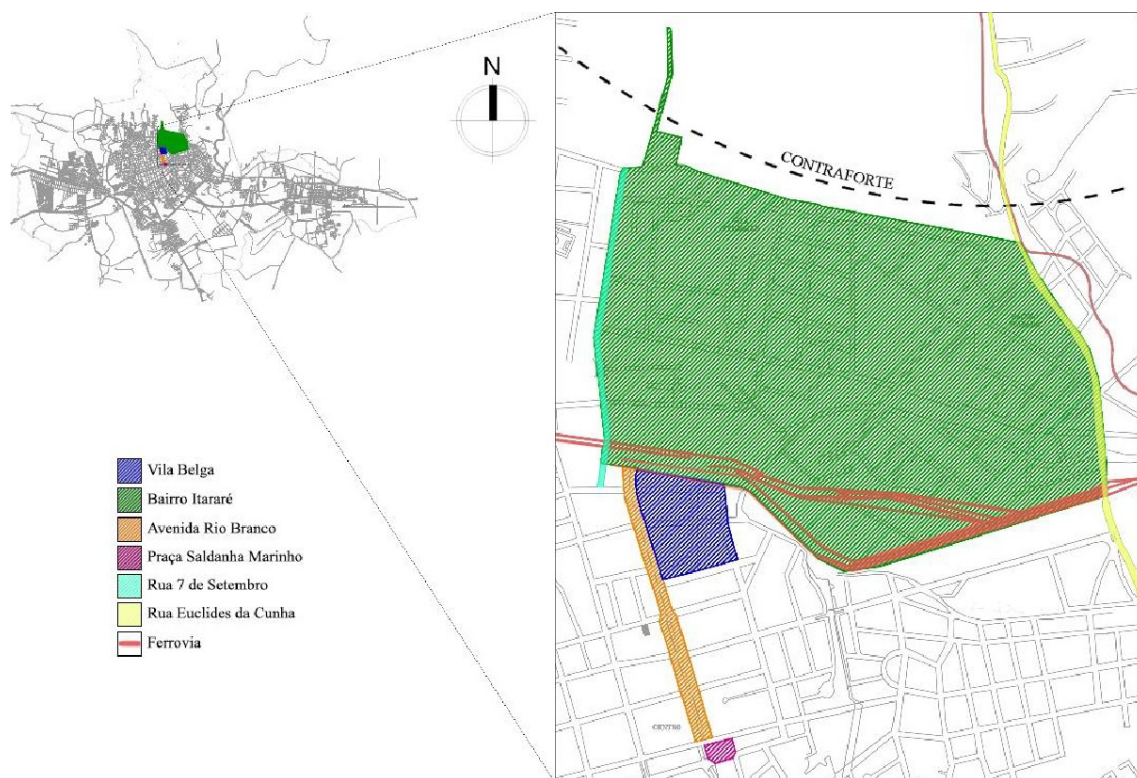


Figura 1: Mapa da cidade de Santa Maria-RS

Fonte: Hugo Gomes Blois Filho, com base na Carta 1 da cidade de Santa Maria.

Em geral, a construção das casas habitadas por esses trabalhadores eram feitas de madeira, e existiam praticamente em todos os núcleos ferroviários do Rio Grande do Sul. Produto disponível em Santa Maria, mas que devido à devastação das florestas para o fornecimento de lenha e dormentes à VFRGS nem sempre tinha a quantidade necessária para ser disponibilizada ao restante da população. Por isso, era adquirida geralmente na região do planalto gaúcho, e devido a acordos com a Direção da Viação Férrea o transporte acontecia com abatimento de tarifas. Como afirma Ovídio de Oliveira Marques, a “aquisição da casa própria era o desejo da classe, e com a facilidade de empréstimo junto à Caixa Econômica Federal, possibilitava a ida até a Serra gaúcha e efetuava a compra de um lote de casa, posto

sem custo em seu terreno, pois a Viação Férrea mantinha transporte gratuito. Era comum na época. Faziam mutirões para efeito de construir suas residências”

Outros materiais alternativos acabavam servindo aos propósitos dos ferroviários para poder edificarem suas moradias. Por exemplo, as sobras de madeira retiradas dos vagões considerados sucatas serviam para o erguimento de cercas, latrinas, galinheiros, paióis, pontilhões e até mesmo para os operários mais pobres fazerem suas casas. O mesmo se dava com os dormentes abandonados pelos trens de lastro, folhas de zinco, rolos de arame, mourões, telhas de cimento. As madeiras não utilizadas serviam para queima, já que a maioria dos ferroviários somente possuía fogões a lenha.

Com o passar do tempo começam a surgir aquilo que Filho chama de chalés ferroviários, habitação operária que possuía características únicas, tais como padrão dimensional, distribuição, leveza e a possibilidade de transporte (FILHO, 2018).

Ela era inspirada nos vagões ferroviários cujas origens remetem a necessidade de transportá-lo sobre os trilhos.

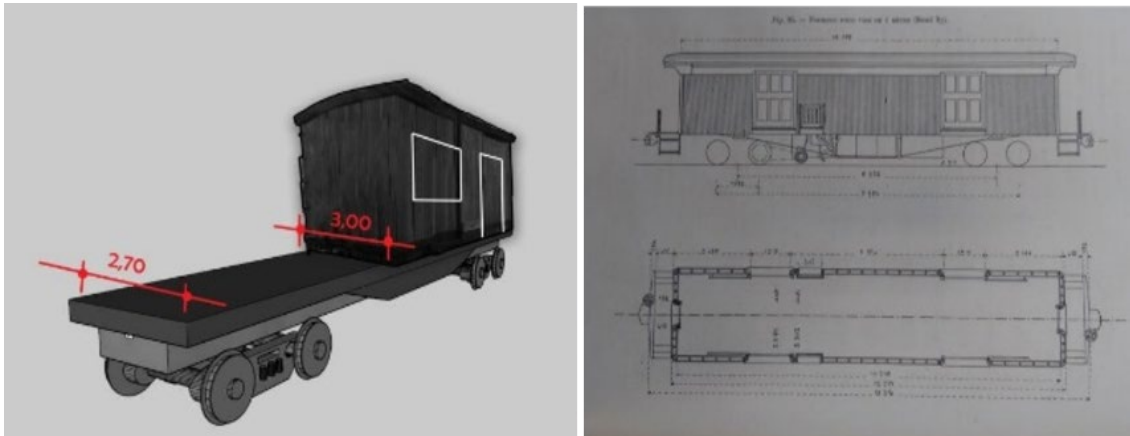


Figura 2: Vagão casa (BLOIS FILHO, 2018)

Seu sistema de construção era chamado de *Pixirum*, palavra de origem tupi, o mesmo que mutirão, na qual funcionava por solidariedade e ajuda mútua na comunidade ferroviária. A construção de unidades habitacionais era feita por trabalhadores empenhados em ajudar outros membros do grupo. Com essa atitude cooperativa, garantiam a preservação e divulgação de um saber arquitetônico, que dá a comunidade do bairro Itararé, características distintivas de lugar (FILHO, 2018).

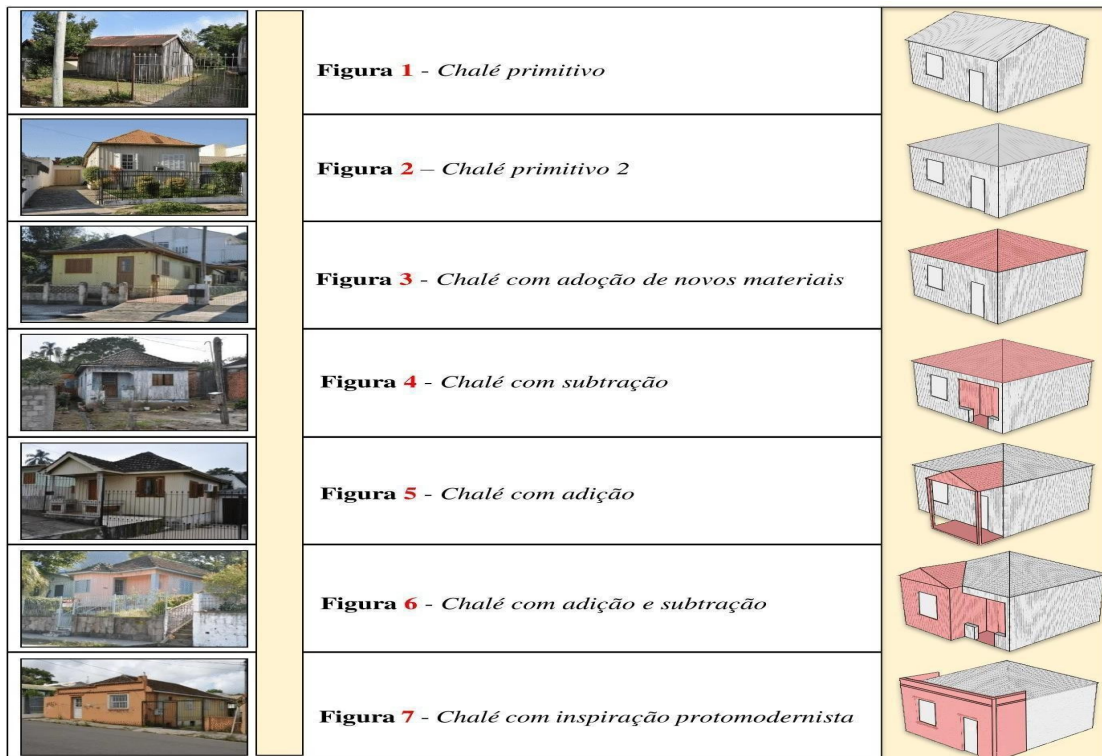


Figura 3: Evolução das construções de residências (chalés) (BOIS FILHO, 2018)

Formadas assim tantas vilas e bairros, em poucos anos o dilema das autoridades municipais e estaduais era no sentido de resolver os problemas viários, dotando os caminhos com calçamento e iluminação pública, especialmente nos espaços de maior circulação de operários e estudantes, bem como fornecer água tratada e canalizar esgotos. Muitas vezes, pela falta de recursos orçamentários e precariedades técnicas da época, o poder público em parceria com a comunidade providenciava a solução para as demandas.

Entre alguns exemplos, pode ser destacado o do calçamento de ruas na periferia da cidade, geralmente feito com cascalhos de pedra e sobras de carvão. Os materiais eram provenientes das pedreiras da VFRGS e das fornalhas das locomotivas, os quais a população ajudava a espalhar e compactar. Também a construção de pontilhões e pinguelas eram feitas com dormentes e trilhos da Viação Férrea, que serviam para facilitar o passeio público, e até mesmo na transposição de pessoas doentes em locais onde não era possível chegar por outros meios.

Também era o caso das conhecidas “bicas públicas” instaladas pelo Serviço Industrial do Estado, em comunidades com carência de abastecimento d’água, pois geralmente na periferia somente havia disponibilidade de água em poços de captação, junto às residências de particulares ou em fontes públicas. Além de minorar o problema de higiene e consumo das

peessoas, muitas “bicas” atendiam as necessidades de trabalho das lavadeiras, que com o auxílio da Prefeitura Municipal construía tanques coletivos e assim podiam contribuir no sustento de suas famílias.

No interior das áreas desses bairros e vilas, também vamos encontrar inúmeras sociedades recreativas e desportivas, que junto a escolas de ensino fundamental e igrejas, compunham os equipamentos urbanos mais importantes para a vida social das populações da periferia. Entidades que eram representativas de movimentos comunitários, grupos cívico-partidários, categorias profissionais e religiões.

Outra forma de averiguação do desenvolvimento alcançado pela cidade são os dados apostos nas previsões orçamentárias do município, como as do período entre 1910 e 1920, onde se percebe a quantidade expressiva de atividades comerciais, industriais e de serviços existentes. Eram oficinas que trabalhavam com ferraria, caldeiraria, selaria, ourivesaria, sapataria, marmoraria, chapelaria, funilaria, alfaiataria e costuraria, padarias, marcenarias, tipografias, fábricas de doces, massas, sabão, velas, cervejas, vinho, gasosa, gelo, licores, charutos e cigarros, telas e tijolos, mosaicos, de embutidos, alambiques, de café, curtumes e selarias, etc.

A população que começa a habitar o espaço é das mais variadas etnias que começam a vir para Santa Maria em busca de uma vida melhor. A maioria é composta de imigrantes italianos, oriundos da quarta colônia e alemães, vindos de São Leopoldo. Porém havia judeus oriundos da de Itaara, da colônia Philippson e outras etnias como a população afrodescendente.

Contudo, o espírito empreendedor no bairro Itararé não constituiu em especialidade italiana e judaica, mas também alemã, pois coube aos alemães instalaram no bairro as primeiras fábricas locais de bebidas, calçados, bolachas e de café (estas acabaram sendo destruídas durante a II Guerra Mundial). Foram estas atividades fabris que conforme relatos da própria população, foram responsáveis pela manutenção da população naquele espaço.

Ainda que de forma diferenciada dos judeus e italianos, que investiram no comércio, os alemães também obtiveram sucesso econômico no local e o mesmo pode ser visualizado até a atualidade pela origem da população local.

ORIGEM	QUANTIDADE (%)
--------	----------------

Italianos	28,00%
Outros	27,00%
Alemães	22,00%
Portugues	13,00%
Africanos	6,00%
Espanhóis	4,00%
TOTAL	100,00%

Tabela 1: Origem Étnica da População do Bairro Itararé.

Fonte: Wandscheer, Ferrari, Souza, 2011.

No bairro Itararé, teve grande importância a atuação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da VFRGS (COOPFER), dotando o bairro com bens e serviços voltados à comunidade ferroviária. Foi o caso da criação do clube 21 de abril, cujo espaço era frequentado pelos ferroviários do bairro. Fundado em 1927, teve um papel importante na socialização dos ferroviários. Outro importante espaço foi a criação do hospital Casa de Saúde, fundada em 1932, e cuja especialidade era atender as famílias ferroviárias ligadas à Viação Férrea.

Também no ano de 1932, foi erguido o monumento dos ferroviários. Obra encomendada e financiada pelo Governo do Estado, era uma homenagem ao papel desempenhado pelos ferroviários na Revolução de 1932. A obra é um obelisco, composta por uma retangular e corpo monolítico cujo significado indica ascensão, simbolizando o que os ferroviários tiveram na importância socioeconômica da cidade e do estado do RS. No ano de 1934, foi inaugurada a Igreja Santa Catarina, que passou a ser a primeira paróquia da cidade, independente da Catedral.

A partir dos anos 90, com o fechamento das oficinas e o encerramento das atividades em 1997, o bairro passou a enfrentar uma nova realidade social, onde falta de investimentos privados e a ausência de investimentos públicos geram a decadência do local onde os indivíduos e famílias locais, compostos pela ampla maioria de ferroviários, perderam seus postos de trabalho e passaram a compor um dos maiores grupos de desempregados de Santa Maria (WANDSCHEER, FERRARI, SOUZA, 2011).

Neste sentido, uma das alternativas para o bairro seria o desenvolvimento de uma

história patrimonial e a elaboração de uma história local, que influenciassem no turismo. Situação que pode iniciar no ensino de história voltado para as escolas do bairro, ressignificando os espaços que ainda existem no local. É nesse contexto que é importante desenvolver um trabalho que comesse em sala de aula e posteriormente se veja in loco os espaços do bairro, dando sentido aos mesmos.

Conforme a Lei Complementar nº 42, de 29 de dezembro de 2006, feita pelo prefeito em exercício, Valdeci de Oliveira, o bairro Itararé ficou assim constituído:

SEÇÃO III

DAR.A. NORDESTE

Parágrafo Único - A R.A. Nordeste contém seis unidades de vizinhança: 1 - Bairro Campestre do Menino Deus; 2 - Bairro Itararé; 3 - Bairro KM 3; 4 - Bairro Menino Jesus; 5 - Bairro Nossa Senhora das Dores; 6 - Bairro Presidente João Goulart.

Art. 27. Denomina-se Bairro Itararé a unidade de vizinhança da R.A. Nordeste, cuja delimitação inicia no ponto do extremo-oeste do eixo da Avenida Perimetral, segue-se a partir daí pela seguinte delimitação: linha reta que parte deste ponto, no sentido nordeste, até encontrar o extremo-oeste da Rua Possadas; eixo da Rua Posadas, no sentido leste; eixo da linha férrea Santa Maria - Itaara, no sentido sudeste, cruzando a Rua Euclides da Cunha; eixo da Rua Canários, até encontrar a projeção da Rua Lupicínio Rodrigues; linha reta que parte deste ponto e liga a nascente da sanga que passa no extremo-leste da Rua Lourival Pires Dutra; pelo leito desta Sanga, no sentido a jusante, até encontrar a curva de nível 150 metros de altitude da barragem do Vacacaí-Mirim; por esta curva, no sentido a jusante; eixo da Rua Montanha Russa, no sentido sudoeste e sua projeção, até encontrar a linha férrea Santa Maria - Porto Alegre; linha férrea no sentido oeste; eixo da Rua Euclides da Cunha, no sentido sul; divisa sul da área da RFFSA, no sentido oeste; eixo da Rua Ary Nunes Tagarra, no sentido oeste; eixo do corredor da antiga linha de Porto Alegre, no sentido oeste, contornando para noroeste, passando pela divisa nordeste do Parque Itaimbé, até encontrar a continuação da Rua Ernesto Becker; eixo da continuação da Rua Ernesto Becker, no sentido noroeste; eixo da Avenida Assis Brasil, no sentido nordeste; eixo do corredor que liga esta Avenida com o extremo leste da Rua Borges do Canto, no sentido noroeste; eixo da Rua Dr. Luiz Mallo, no sentido norte; eixo da Rua Fernando Neumayer, no sentido oeste; linha reta que parte do ponto de deflexão do eixo da Rua Fernando Neumayer, no sentido norte e liga o outro ponto do extremo-oeste do eixo da Avenida Perimetral, início desta demarcação.

Parágrafo Único - O Bairro Itararé contém as seguintes unidades residenciais:

I - ITARARÉ - Toda a área do perímetro deste Bairro sem denominação específica;
 II - VILA BELA VISTA - A unidade residencial urbana localizada no sopé do Morro Cechella que confronta a sudoeste com a Rua Euclides da Cunha e cujos lotes entestam com esta Rua e com as Ruas Noel Rosa, Lupicínio Rodrigues, 14 de Julho, Francisco Alves e Pe. João Batista Réus;

III - CANÁRIO - A unidade residencial urbana localizada no extremo norte do Morro Cechella e cujos lotes confrontam para a rua conhecida por Canário;

IV - LOTEAMENTO LINK - a unidade residencial, localizada no sopé do Morro Link que inicia no extremo norte da Rua Luiz Mallo com os fundos dos terrenos que confrontam ao sul com a Avenida Perimetral, segue-se, a partir daí pela seguinte delimitação: fundo dos terrenos que confrontam ao sul com a Avenida Perimetral, no sentido leste; linha de projeção do eixo da Rua Agne, no sentido sul; eixo da Avenida Perimetral, no sentido oeste; eixo da Rua Agrimão Fonseca, no sentido sul; eixo da Rua Vitor Menna Barreto, no sentido noroeste; fundos dos lotes que confrontam com a Rua República, no sentido sul; projeção do eixo da Avenida Fernando Neumayer, no sentido leste; leito de uma sanga tributária do Arroio

Cadena, no sentido a jusante; eixo do corredor que liga a Avenida Visconde de Ferreira Pinto com a Rua Borges do Canto, no sentido noroeste; fundos dos lotes que confrontam ao leste com a Rua Luiz Mallo; eixo da Rua Marechal Deodoro, no sentido leste; eixo da Rua Luiz Mallo, no sentido norte; eixo da Rua Fernando Neumayer, no sentido oeste, até encontrar o eixo de deflexão sul desta Rua; linha que parte daí no sentido norte, até o extremo-leste da Avenida Perimetral, início desta demarcação;

V - POSSADAS - a unidade residencial, localizada ao nordeste do Morro do Monumento ao Ferroviário e ao oeste da Rua Euclides da Cunha, junto à linha férrea Santa Maria - Itaara;

VI - VILA BÜRGER - A unidade residencial urbana localizada ao sul do Morro Cechella, entre este Morro e a Vila Pércio Reis e cujos lotes confrontam com uma rua que margeia a linha férrea;

VII - VILA FELIPE MENNA BARRETO - A unidade residencial urbana que confronta ao norte com a Avenida Assis Brasil; ao sudeste, com o fundo dos lotes que confrontam ao noroeste com a Rua Otávio Rocha e ao sul com a Rua Anita Garibaldi;

VIII - VILA KRUEL - A unidade residencial urbana que confronta ao noroeste com uma sanga afluente do Arroio Cadena; ao nordeste, com a Rua Anita Garibaldi; a sudeste, com a Rua Ignácio V - Machado e ao sudoeste com a Rua Júlio Durand;

IX - VILA NOSSA SENHORA APARECIDA - A unidade residencial urbana localizada no sudeste do Morro Cechella, entre este Morro, Vila Pércio Reis e Barragem do DNOS;

X - VILA PÉRCIO REIS - A unidade residencial urbana que confronta ao norte com o Morro Cechella, ao sul com a linha férrea Santa Maria-Porto Alegre, a oeste com a Rua Euclides da Cunha e cujos lotes confrontam com as Ruas Mãe Ondina da Conceição, Tapes, Armando Ceccin, Manuel Vargas, "C", "D" e Corredor "B";

XI - VILA POPULAR OESTE - A unidade residencial urbana que se localiza ao oeste da Rua Euclides da Cunha, com a seguinte confrontação: ao noroeste, entre a Rua Marechal Deodoro e a Rua Euclides da Cunha, com o fundo dos lotes que confrontam ao sudeste com a Rua Otávio Rocha; a leste, com a Rua Euclides da Cunha; ao sul, com a Rua Anita Garibaldi; ao oeste, entre a Rua Anita Garibaldi e a Rua Marechal Deodoro, com o fundo dos lotes que confrontam a leste com a Rua Otávio Rocha;

XII - VILA POPULAR LESTE - A unidade residencial urbana que se localiza ao leste da Rua Euclides da Cunha e confronta a noroeste com a Vila Bela Vista; a nordeste com a linha férrea da Serra; a sudeste e sul com a Vila Pércio Reis e a oeste com a Rua Euclides da Cunha e cujos lotes confrontam com as Ruas Dr. Eduardo Emílio Pereira dos Santos, Suzana, Mal. Deodoro e a Rua Euclides da Cunha.

3 O PROJETO EDUCACIONAL DE LEONEL BRIZOLA (1959 A 1963)

No anseio de dotar o bairro de bens e serviços, sempre foi uma reivindicação dos

moradores do Itararé, ter escolas de ensino básico para atender às suas crianças. Neste sentido, durante o governo de Leonel Brizola (1959-1961) o bairro foi agraciado com a criação de uma escola pública. Porém, essa escola fazia parte de um projeto maior que foi estabelecido por esse governo. “Nenhuma criança sem escola”. Esse foi o lema da campanha e do governo de Brizola durante seu mandato como governador do Estado do Rio Grande do Sul. Logo que assumiu realizou um estudo que estimava em um déficit de 284.652 vagas. Após este estudo tomou como prioridade a criação de vagas e a erradicação do analfabetismo no Estado. Para isto criou um plano que foi chamado de “Plano de Emergência de Expansão do Ensino Primário”, e terminar com o analfabetismo.

Ao assumir o governo do estado, a 31 de janeiro de 1959, Leonel Brizola reestruturou a Secretaria de Educação e Cultura (SEC), que, em suas palavras, seria “uma das mais importantes [secretarias] da atual administração” (*Revista do Ensino*, v. 9, n° 65, p. 11). Criou três superintendências – de ensino primário, médio e técnico –, adotando como lema de governo “Nenhuma criança sem escola no Rio Grande do Sul”.

Promove mudanças na Secretaria de Educação e Cultura (SEC). Em janeiro de 1959, determinou que o papel de que a Educação seria a prioridade de toda a administração. Para desenvolver o projeto o governo Brizola, o plano tinha como meta construir duas mil escolas no período de dois anos, começando em 1960 e terminando em 1961, ano que passou a ser chamado como “O ano da escolarização”.

Para implementar o programa de escolarização, o governo usou cinco expedientes principais:

- 1) Serviço de Expansão Descentralizada do Ensino Primário: órgão criado e encarregado de gerenciar o Programa de Expansão Descentralizada do Ensino Primário. O programa apresentava características de uma experiência de descentralização da educação e tinha como lema “Expandir, descentralizando”. Baseava-se na celebração de convênios de colaboração envolvendo estados e municípios. Os municípios informavam ao governo do estado suas necessidades de prédios escolares e salas de aula, e o estado fornecia os meios técnicos e financeiros para a execução das obras.

- 2) Comissão Estadual de Prédios Escolares: criada pelo Decreto n° 10.416, de 25 de março de 1959. Tratava-se de um órgão de cooperação entre a Secretaria de Educação e Cultura e a Secretaria de Obras Públicas. Era presidida pelo secretário de Educação e Cultura e tinha a incumbência de superintender, estudar, planejar, projetar e executar tarefas de

conservação, reparos, adaptação, construção, reconstrução e aparelhamento de prédios escolares. Deste órgão, colegiado e especializado, ainda participavam o secretário de Obras Públicas, os subsecretários de Educação e a diretoria do Centro de Pesquisas e Orientação Educacional (CPOE).

3) Contratação de professores: segundo dados do governo do estado, houve significativo crescimento do número de professores contratados.

4) Cedência de professores: prática comum durante o governo Brizola foi o estado ceder professores ou repassar recursos destinados à construção ou aparelhamento de prédios para entidades mantenedoras de escolas particulares, em troca de vagas para alunos excedentes em escolas públicas. Em 1959 foram cedidos 591 professores, em 1960 o número foi de 812 e, em 1961, foram 668.

5) Bolsas de estudo: o quinto expediente pelo qual o governo buscava possibilitar o acesso à escola era a concessão de bolsas de estudo para o curso primário. O Decreto nº 10.598, de 14 de julho de 1959, autorizava a concessão de bolsas de estudo para o curso primário a partir do terceiro ano. Segundo dados do governo do estado (*Mensagem*, 1962), em 1959 foram concedidas 11.710 bolsas, em 1960, 15.035 e, em 1961, 12.856.

O ensino técnico também foi objeto de um plano emergencial. O programa traçado serviu, também, de base para o posterior desenvolvimento do Plano de Expansão do Ensino Técnico no Rio Grande do Sul, que envolveu a construção de novas instalações para oficinas, a ampliação de salas de aula e alojamentos para alunos internos, a locação e adaptação de prédios para a instalação de escolas ou cursos isolados.

No ensino normal e secundário, também houve um incremento no número de alunos e professores.

Entre 1958 e 1961, ingressaram no ensino normal 4.014 novos alunos e 312 novos professores e no ensino secundário 9.147 novos alunos e 628 novos professores. Além disso, o número de escolas normais passou de 83, em 1958, para 116, em 1961.

A CEPE trabalhava com modelos de prédios escolares, QUADROS (2001) relata detalhadamente oito tipos de construção:

I- Prédio piloto: Após lançamento de edital para construção de seis prédios escolares em Porto Alegre, seis empresas se candidataram para executar as obras. Feita a fiscalização técnica nestas seis escolas os prédios foram aprovados, aprovando assim as construtoras Toigo, Asmuz, Woebeke, Gaúcha, Delta e Copepsa. Ficou acertado também que todos os

convênios estabelecidos entre município e Estado caberiam ao primeiro escolher as empresas construtoras das obras mediante licitação.

II- Plano A: São todas aquelas unidades escolares completas, seja de alvenaria ou de madeira, com tamanho entre duas e oito salas de aula. Também eram dotados de local para administração, sanitários, pátios cobertos, construído nas sedes ou nos distritos. Estas unidades poderiam ser novas atendendo um local onde não havia escolas ou poderiam vir a substituir prédios existentes ou ainda trabalharem como anexo a algum prédio escolar.

III- Plano B: São todas unidades escolares construídas pela CEPE. Em geral o material utilizado era a madeira havendo também de alvenaria, no mínimo duas salas de aula e local para administração e depósito, sendo localizadas próximas às zonas rurais ou locais de “baixa densidade populacional, sendo também construídas como anexos para desafogar escolas já existentes e que apresentam excesso de matrículas” (QUADROS, 2001).

IV- Projeto ou plano especial: Obras de alvenaria de até 17 salas de aula, contendo auditório, pavilhão de educação física. As demais dependências devem ser construídas através da CEPE ou concorrência pública. São “obras de grande vulto”, destinadas a serem “grupos escolares” de primeira categoria, escolas de ensino médio e escolas técnicas.

V- Retomadas: Conclusão de obras já iniciadas que estavam paralisadas.

VII- Plano F: Prédios de alvenaria contendo de três a oito salas de aula mais local para administração, moradia para o professor e demais dependências, todas construídas pela firma Toigo, financiado em 18 meses.

VIII- Plano FM: Prédios de alvenaria contendo de três a oito salas de aula mais local para administração, moradia para o professor e demais dependências, todas construídas pela firma Asmuz, financiado em 18 meses.

IX- Ampliações: Ampliações de prédios existentes.

X- Contratação de professores

Nas áreas de ensino técnico, o "Plano de Emergência de Expansão do Ensino Técnico" reformulou o ensino, trabalhando nos níveis industrial, agrícola, comercial e elementar, tendo como objetivo aumentar o número de matrículas ao aumentar sua capacidade. Este plano serviu de base para o “Plano de Expansão do Ensino Técnico no Rio Grande do Sul”

A contratação destes profissionais para lecionar no ensino primário não só nas escolas construídas por Brizola e seu governo, mas naquelas em que não havia o docente. Escolas rurais localizadas no interior também foram contempladas em todas as regiões do Estado. A qualidade da educação ficou em segundo plano, sendo prioridade preencher as vagas do

magistério em caráter emergencial.

Plano	Obras concluídas			Obras iniciadas			Obras planejadas		
	Prédios	Salas	Capacidade	Prédios	Salas	Capacidade	Prédios	Salas	Capacidade
A	158	708	49.560	0	0	0	0		0
B	562	1.304	91.280	50	116	8.120	206	470	32.900
F	119	587	41.090	14	69	4.830	20	130	9.100
FM	55	223	15.610	5	19	1.330	9	29	2.030
Especial	59	220	15.400	6	23	1.610	1	2	140
Retomada	43	91	6.370	1	2	140	2	2	140
Ampliações	43	01	14.070	37	254	17.780	20	233	16.310
Prédio piloto	6	26	1.820	0	0	0	0	0	0
Total	1.045	3.360	235.200	113	483	33.810	258	866	60.620

Fonte: Relatório de obras da Cepe.

Tabela 2: Relatório de obras em Escolas entre os anos de 1959 e 1961.

Os prédios escolares eram construídos às margens de estradas ou voltados para a rua, característica a arquitetura que pode servir para facilitar o acesso ou indicar o mundo urbano sobre o rural, e traziam a “a missão civilizadora e integradora”

Como se pode analisar por meio de diferentes autores e decretos-leis, a Brizoleta da Instituição é mais do que uma simples construção, ela é o símbolo de uma época inteira. É resultado das tentativas de melhorar a sociedade pela educação, alfabetizando crianças riograndenses de forma igualitária, tornando o processo de alfabetização menos exclusivo.

Por mais que seus objetivos não tenham sido totalmente alcançados, as Brizoletas podem servir de inspiração para as futuras gerações na busca por uma educação de qualidade. Para tanto, deve ser tombada como patrimônio cultural, explicitando seu devido valor.

No entanto, a modernidade não era moderna. A sociedade brasileira e gaúcha ainda conservava relações sociais e políticas e não acompanhava o ritmo imposto pela modernidade industrial e financeira.

Então foi uma mudança qualitativa que ocorreu na educação gaúcha, pois o papel do estado, que se pretendia, educador, foi o construtor de escolas e salas de aula. Mas não tinha o controle sobre as mesmas, cujas relações permaneciam como estavam.

Mas como cita Almeida (2017), Freire teve sua oportunidade de fazer a diferença no nordeste do Brasil na década de 1960, na mesma época, Brizola realizava seu projeto no Rio Grande do Sul. Nos extremos e independentemente um do outro. Freire acreditava que a

escola deveria ser um lugar que inspirasse os alunos a pensar de uma forma diferente da educação bancária e que pudessem tornar-se parte integrante e criativa da sociedade para que fizessem a diferença, saindo do seu status como oprimidos. Brizola acreditava que a escola deveria ir ao encontro dos seus alunos, e que se levasse em consideração o ambiente no qual estavam envolvidos, eles poderiam ser mais críticos e melhorariam o Estado como partes integrantes e questionadoras.

3.1 A ESCOLA JOÃO LINK SOBRINHO

No ano de 1962, mais precisamente no dia 05 de março de 1962, em um terreno doado pela família Link que era proprietária de terras no que hoje é o bairro Itararé, foi fundada uma escola.

O patriarca da família, João Link Sobrinho, havia nascido na localidade de Dois Irmãos. Mudou-se novamente para Santa Maria, já casado, com Idalina Altamayer Link, com quem teve sete filhos. Católico fervoroso, fez diversas doações em vida. Doou o terreno que é hoje o convento das Carmelitas, local que antes existia apenas uma Igreja Sagrado Coração de Jesus, fundada por imigrantes alemães e que foi mencionado no capítulo anterior. E também doou o terreno onde está localizado o Monumento dos Ferroviários.

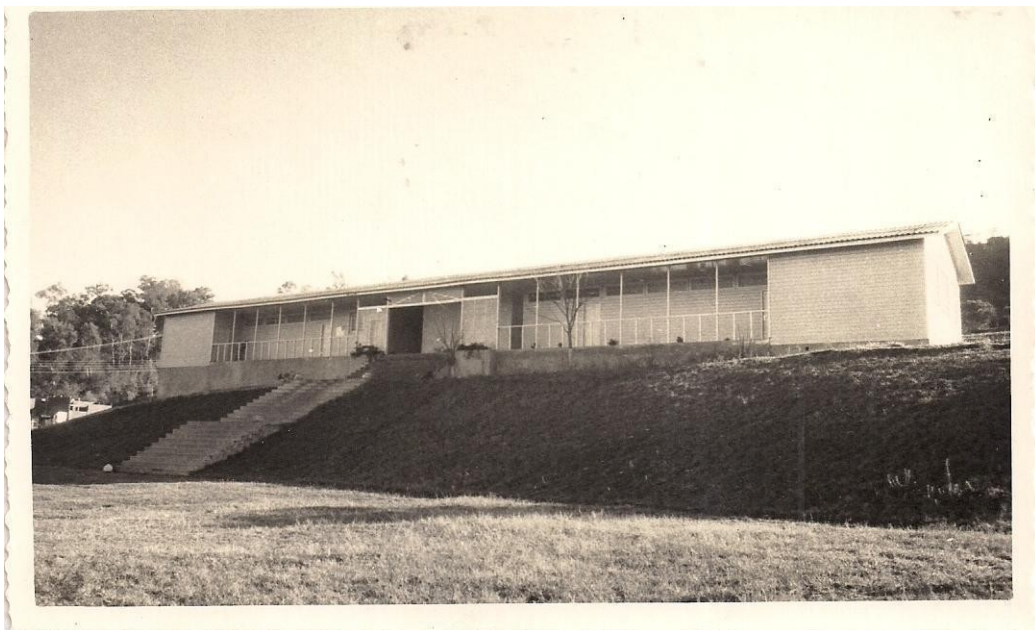


Figura 4: Foto da parte frontal da escola João Link Sobrinho, Brizoleta
Fonte: Acervo da Escola

Em 1962 doou o terreno para o Estado. Surgia então a Brizoleta João Link Sobrinho.

Não sabemos como ela foi criada e nem como era chamada no início. Mas a partir de 1966, passou a ser chamada de Grupo Escolar. Com séries iniciais. Isso podemos aferir com o decreto de Ildo Meneghette de 1966.

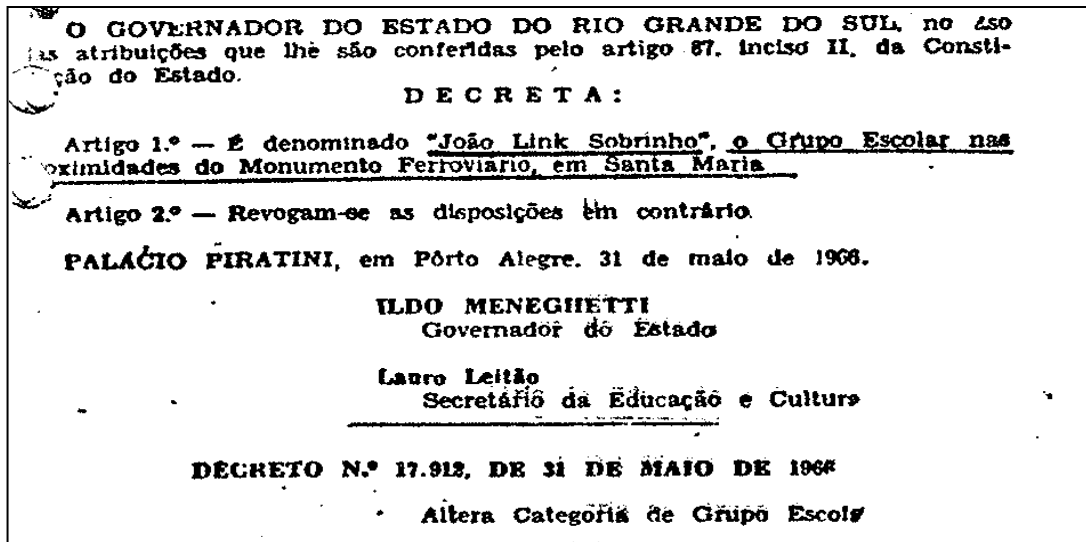


Figura 5: Decreto que criou o Grupo Escolar João Link Sobrinho.
Fonte: Acervo da escola.

República Federativa do Brasil
 Estado do Rio Grande do Sul
 Secretaria de Estado da Educação - 8 CRE - Santa Maria
 Escola Estadual de Ensino Fundamental
 João Link Sobrinho
 R Carlos Lauda 110, bairro Itarare CEP: 97045110 Santa Maria-RS

Decreto Estadual de Criação de Escola nº13144 de 05/02/1962 D.O. 12/02/1962
 Lei Federal de Regulamenta Ldben nº9394 de 20/12/1996 D.O. 20/12/1996
 Portaria Estadual de Alter. de Designação nº75 de 02/03/2001 D.O. 02/03/2001
 Parecer Estadual de Autoriza nº194 de 22/03/2006
 Identificação: 12332 Fone: (55) 3222-0854 email: joalinksobrinho08cre@educacao.rs.gov.br

Aprov.	C.H.	R.F.	PE	Obs	Esc.	Componente Curricular	Série	Aprov.
[Parec]	183	APR	2013		1			
[Parec]	733	APR	2014		1			
[Parec]	733	APR	2015		1			

Figura 6: Histórico escolar com a data de fundação da escola.
 Fonte: Acervo da escola.

No ano de 1979, são retomadas as negociações para que o terreno fosse doado ao governo do Estado. Conforme os, percebemos uma movimentação em busca da solução do problema. Mas será somente em 2002, que aparecem a direção, membros da Delegacia de Educação e do Setor de Obras do Estado e a empresa para acertar o termo definitivo para a doação da Empresa Irmãos Link & Cia Ltda. Para o Estado do RS, Anexo VII. No ano de 2002 foi inaugurado um novo pavilhão no terreno da escola, pois a brizoleta já não comportava todos os espaços escolares.

Na década dos anos 2010, mais precisamente no ano 2012, a brizoleta foi interdita pelos bombeiros e posteriormente foi demolida.

Ficou a lembrança das pessoas que dizem quando vão até a escola: “eu estudei lá em

cima!” Isto porque o terreno é irregular e possui dois espaços, o de baixo, que hoje se encontra a atual escola e a parte de cima onde existia a brizoleta.

Tive acesso aos livros de registro de matrícula dos alunos dos anos de 1964 e 1968. Nesses registros que quando era o pai que ia fazer tal registro a maioria tinha como profissão ferroviário. E quando era a mãe eram do lar. Encontramos uma mulher que era ferroviária. Mas era uma exceção.

Hoje em um universo de mais de 85 crianças (a escola tem um número de matrículas variável por causa da rotatividade das famílias) só temos um filho de ferroviário. Não saberíamos precisar quantos alunos possuem parentesco com pessoas que foram funcionários da ferrovia.

4 MATERIAL PARADIDÁTICO

Nesse capítulo apresentaremos brevemente a definição de materiais paradidáticos, de tal sorte a dar ao leitor elementos para a compreensão do produto que desenvolvemos e que será apresentado no capítulo seguinte,

Os materiais paradidáticos são considerados importantes porque podem utilizar aspectos mais lúdicos que os didáticos e, dessa forma, se apresentarem eficientes no saber pedagógico. Essa denominação os caracteriza como recursos utilizados de forma paralela aos materiais convencionais, sem substituir os didáticos.

Neste sentido Bittencourt (2008, p. 296), organiza uma forma de diferenciação entre os tão variados materiais didáticos utilizados no ensino hoje, em sua concepção, os materiais didáticos são divididos em duas categorias principais: os suportes informativos e os documentos.

Os suportes informativos são aqueles materiais produzidos especificamente para “comunicar elementos do saber das disciplinas escolares”. Eles fazem parte da indústria cultural e são elaborados previamente com o intuito de serem utilizados em meios educacionais, por apresentarem linguagem própria para determinada faixa etária, por constituírem saberes mais técnicos e possuírem princípios pedagógicos. Como exemplos de suportes informativos temos: livros didáticos, apostilas dos sistemas de ensino particulares, atlas escolares, dicionários escolares, determinados produtos como vídeos feitos para a educação escolar, etc. (BITTENCOURT, 2008).

Sendo os documentos aqueles materiais produzidos em uma perspectiva que não faz parte originalmente dos saberes das disciplinas escolares. Portanto, eles são elaborados para atingirem um público mais amplo e sem uma preocupação e intenção didática pré-definida. Seriam esse suporte, os filmes, textos jornalísticos, documentários, fotografias, pinturas, etc. (BITTENCOURT, 2008).

Em um trabalho por Carvalho e Miorim (2007) com o título de Bairro Itararé: um resgate à memória social, os autores realizaram uma pesquisa quantitativa junto aos moradores do bairro. Foram realizadas entrevistas com perguntas objetivas. E uma delas contribuiu para a realização deste trabalho. Foi perguntado a eles qual era a influência da estação ferroviária para o bairro Itararé, e constataram que 100% dos entrevistados responderam que, naquele momento, a influência da Viação Férrea era inexistente, já que com

a privatização, ocorrida em 1997, acarretaram desemprego, suspensão do transporte de passageiros e sucateamento da infra-estrutura da Rede.

Frente a privatização da ferrovia, inquiriram também se esse processo trouxe consequências para o bairro, por unanimidade apontaram que esse processo trouxe consequências negativas, como desemprego, falta de conservação, marginalização e sucateamento da via férrea.

Tal situação foi o ponto de partida para que se realizasse um trabalho que resgatasse a história desse bairro tão importante para o desenvolvimento da cidade. Nesse sentido acreditamos que seja a sala de aula seja o lugar para dar início a esse resgate, e que os alunos possam ressignificar os locais que denotam a pujança que teve a localidade onde residem e transitam.

Assim a história local apresenta-se como ponto de partida para a aprendizagem histórica e levam ao um entendimento de processos históricos mais longos. Ensino da história local como forma de inclusão desses grupos no currículo escolar. O ensino da história local pode ser vista como resistência e subversão onde os moradores dessas áreas passam a se identificar e a ressignificar o seu ambiente, e passam a agir como sujeitos sociais pertencentes a uma coletividade. Dessa forma o ensino de uma história local pode ser um instrumento de oposição, subversão e resistência pois permite que as identidades e as diferenças apareçam.

A análise fundamentada nas análises teóricas da história cultural extrapola, assim, o âmbito puramente pedagógico que tem caracterizado boa parte dos trabalhos sobre o ensino de história. Assim, temos a perspectiva de ampliação do espectro de fontes e da diversidade de seu tratamento, do desenvolvimento de análises que considerem as múltiplas temporalidades e os indícios de permanências e de rupturas nas práticas escolares, que são também práticas culturais (FONSECA, 2003).

Nessa concepção, a história não se apresenta como uma captação de dados prontos, mas busca ressaltar a ideia de que o presente é uma constante reconstrução. Estuda-se uma sociedade em constante mutação, em que o real se forma e deforma, ou seja, a todo o momento, o conhecimento ou os conhecimentos se constroem e desconstroem para construir um novo. Logo, isso evidencia que a história é, antes de tudo, um processo vivo e presente aqui e agora. Não é, pois, algo que está apenas no livro ou em detrimento intelectual de alguém, ela existe em todos os locais, em todos os âmbitos, na memória, na ação, reação e no viver de cada pessoa (PEREIRA, 2010).

O ensino de história vivenciou importantes transformações nas últimas décadas, passando de um ensino que privilegiava a cronologia para um ensino voltado para uma metodologia com base em temas e conceitos. Com isso, novas abordagens foram desenvolvidas buscando integrar o aluno e suas experiências ao processo de ensino-aprendizagem na construção do conhecimento de história (BITTENCOURT, 2004).

Podemos dizer que os materiais didáticos são mediadores do processo de aquisição de conhecimento, bem como facilitadores da apreensão de conceitos, do domínio de informações e de uma linguagem específica da área de cada disciplina. Além da criação de materiais didáticos pelos professores, há também produções feitas pelos alunos, constituídas de textos escritos diversos, como narrativas, painéis, desenhos, jogos, mapas, maquetes etc. Esse tipo de produção por parte dos alunos consiste numa forma de criação de material didático resultante do domínio do conhecimento obtido no decorrer do processo de aprendizagem. Nessa perspectiva, a produção de materiais didáticos pelo próprio aluno deve ser uma das metas do trabalho docente (BITTENCOURT, 2004).

A ressignificação dos conteúdos e do mundo vivido pela comunidade é fundamental para uma reflexão mais crítica da sociedade na apreensão do conhecimento, visto que na leitura crítica da realidade e na construção de identidades (PEREIRA, 2010).

Ao privilegiar o estudo da história local no processo de construção do conhecimento e na configuração de um ensino-aprendizagem da história local e regional integrada à história nacional, percebe-se que o lugar onde se vive não se encontra isolado das relações com as outras regiões na constituição de múltiplas identidades (PEREIRA, 2010).

A partir disso, os estudos baseados na história local revelaram-se extremamente motivadores para os alunos porque lhes permitem realizar atividades sobre temas que lhes despertam o interesse, pois constitui uma relação com o passado do que ainda reconhecem os mais variados vestígios, fomentando um verdadeiro trabalho de investigação sobre a localidade pesquisada (FONSECA, S. 2003)

Em seu trabalho, Campos (2019) afirma que existem brechas na Base Nacional de Currículo Comum (BNCC) para a abordagem da história local. A BNCC introduz os Temas Contemporâneos Transversais (TCT), divididos em seis grandes grupos; entre eles, o Multiculturalismo. A premissa do documento é de que os TCT possibilitem uma integração entre diferentes áreas do conhecimento, problematizando situações de aprendizagem e promovendo uma construção global do conhecimento (BRASIL, 2019, p. 8). Isso vem

também ao encontro das ideias propostas na elaboração deste material, quando foram privilegiadas atividades que possam ser desenvolvidas em contexto interdisciplinar, dentro e fora da sala de aula.

Nesse sentido, propõe-se com desenvolver uma sequência didática para o ensino de História fundada na utilização da educação patrimonial como um elemento de aprendizagem.

O recurso e/ou material didático precisa ser pensado através da abordagem da construção do conhecimento histórico, não se limitando a uma prática de transmissão deste conhecimento. Assim, o significado do material didático e sua produção centram-se na ideia de criar uma relação entre o aprendido e a construção de um determinado referencial explicativo para determinados processos históricos. (LIA; COSTA; MONTEIRO; 2013, p. 40).

A sala de aula é, via de regra, dominada pelo livro didático. Mesmo que bastante qualificados (lembrando que todos passam pelo processo de homogeneização imposto pelo Programa Nacional do Livro Didático (PNLD), esses livros são poderosos artefatos culturais (Fonseca, 2008), constituídos por um conjunto de técnicas didáticas que produzem sentido sobre a realidade, estabelecendo verdades sobre os conceitos que nossa sociedade constrói sobre o passado (PEREIRA; GIACOMONI, 2008, p. 9). Produzir materiais didáticos, dessa forma, é tornar-se um pouco mais autônomo em relação a essas publicações, construindo materiais em íntima relação entre as posturas e visões de mundo do professor, conhecimento historiográfico aceito e a realidade dos alunos.

O tema do patrimônio tem ocupado cada vez mais espaço na formação do professor de História (com disciplinas eletivas e estágios em educação patrimonial ou em espaços não formais de educação), nas pesquisas realizadas nos mestrados profissionais em Ensino de História e na Educação Básica (Programa Mais Educação e a BNCC que indica objetos de conhecimento e habilidades relacionadas ao estudo do patrimônio cultural). Nesses três âmbitos, há iniciativas que buscam conceber o patrimônio de forma ampliada, tencionando a ideia de herança (*patrimonium*, no latim, significa herança paterna) e concebendo-o mais como uma referência cultural (GIL, 2020).

A oficina “Patrimônio e Ensino de História – Desvendando o patrimônio arquitetônico” leva os inscitos para o centro de Caxias do Sul e, andando na rua, realiza-se um exercício de observação, reconhecimento e crítica do patrimônio arquitetônico da cidade (LIA, COSTA, GIACOMONI, CEMIN, CAGLIARI, PEREIRA, 2015).

Outro recurso didático são os mapas são uma importante ferramenta de ensino e trabalho para o historiador. os mapas devem ser encarados como instrumentos que auxiliem na compreensão do espaço, posto que, atualmente não são vistos como tal, sugere-se que o professor seja um instrumentalizador e viabilizador na construção do conhecimento sobre os mapas e que traga em suas metodologias uma propriedade teórica, no sentido de fazer com que o aluno consiga perceber a real importância dos mapas, como por exemplo, o contexto histórico em que foram confeccionados, a função político-estratégica para as delimitações territoriais, sendo visualizado também como um instrumento de poder. (SANTOS; BENTO; FERREIRA, 2006, p.178).

5 O PRODUTO

Neste capítulo apresentaremos o produto de nossa dissertação que consiste em uma sequência didática sobre o ensino de história local – especificamente acerca da influência da ferrovia, no município de Santa Maria – RS. A escolha pelo tema e pelo recurso, como já mencionado, está relacionada a localização da escola onde fui docente – Bairro Itararé – que é um bairro originário da criação e consolidação da ferrovia em Santa Maria, localizando-se no referido bairro o Monumento ao Ferroviário, um dos marcos mais importantes da ferrovia em Santa Maria.

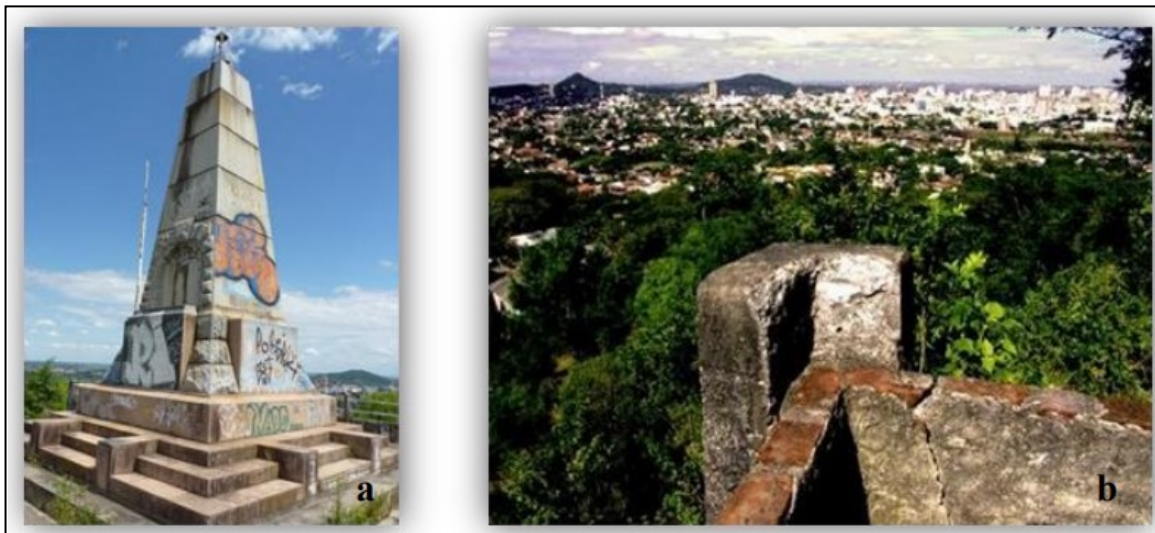


Figura 7: Monumento ao ferroviário Figura 8: Vista da cidade de Santa Maria, RS, a partir do Monumento

Fonte: Google – imagens (2022)

Antes de apresentarmos a SD propriamente dita é necessário dar ao leitor alguns elementos conceituais acerca dessa estratégia de ensino.

A temática das sequências didáticas (SD) vem ganhando importância nos estudos educacionais, especialmente diante das denominadas metodologias ativas que ocupam-se do protagonismo dos estudantes no processo de aprendizagem. A sequência didática pode ser tratada como uma série ordenada e articulada de atividades que compõem cada unidade temática (ZABALA, 1998). Na verdade trata-se da organização e especificação de cada ação imaginada para a aula/aulas com a descrição detalhada das mesmas, com base nos objetivos pretendidos.

[...] um conjunto de atividades ordenadas, estruturadas e articuladas para a realização de certos objetivos educacionais, que têm um princípio e um fim conhecidos tanto pelos professores como pelos alunos. (p. 18) [...] uma maneira de encadear e articular as diferentes atividades ao longo de uma unidade didática (ZABALA, p. 20, 1998)

Cabe destacar que as ações propostas precisam estar articuladas entre si, para se constituir numa totalidade coerente e significativa, com sentido, para o estudante. Nesse sentido, o propósito da sequência didática é atingir determinado objetivo didático relacionado com a aprendizagem.

A sequência didática é uma estratégia que pretende ajudar os estudantes a resolverem uma ou mais dificuldades reais sobre um tema específico.

Segundo Giordan, as sequências didáticas:

[...] são instrumentos desencadeadores das ações e operações da prática docente em sala de aula. Em consequência, a estrutura e o planejamento da SD elaborada pelo professor determinarão a forma e os meios pelos quais os alunos vão interagir com os elementos da cultura e, conseqüentemente, quais serão os processos de apropriação dos conhecimentos. [...] o foco de atenção do professor ao elaborar a SD precisa estar no processo e não apenas no produto da aprendizagem (GIORDAN, p. 48, 2014b).

Para dar sentido às sequências didáticas é necessário que elas sejam orientadas por situações-problema, daí seu vínculo com as metodologias ativas. A situação-problema demanda um posicionamento e nos confronta com nossos limites, nos desafiam a manobrar as circunstâncias não escolhidas (PERRENOUD et al, 2002, p. 115).

Sugerem-se dez características de uma situação-problema para ensinar/aprender com as mesmas:

- _ Organizá-las em torno de um obstáculo bem identificado;
 - _ Baseada em uma situação concreta (que permita formulação de hipóteses e conjecturas);
 - _ Permite que os alunos incorporem o “problema do professor” e convertam em “questão dos alunos”;
 - _ Ela não concede os meios para solucioná-la diretamente, os alunos devem buscá-lo;
 - _ A situação deve ter um grau de resistência às intervenções propostas;
 - _ A solução não deve ser inalcançável; se assume o risco pelas decisões [os alunos];
- Ela estimula conflitos sociocognitivos;
- _ A solução não é validada pelo professor, mas pelo modo como foi conduzida a

situação [pelos alunos];

_ O reexame dos caminhos tomados permitem um retorno reflexivo (ASTOLFI et. al. Apud PERRENOUD, 2000, p. 42-43).

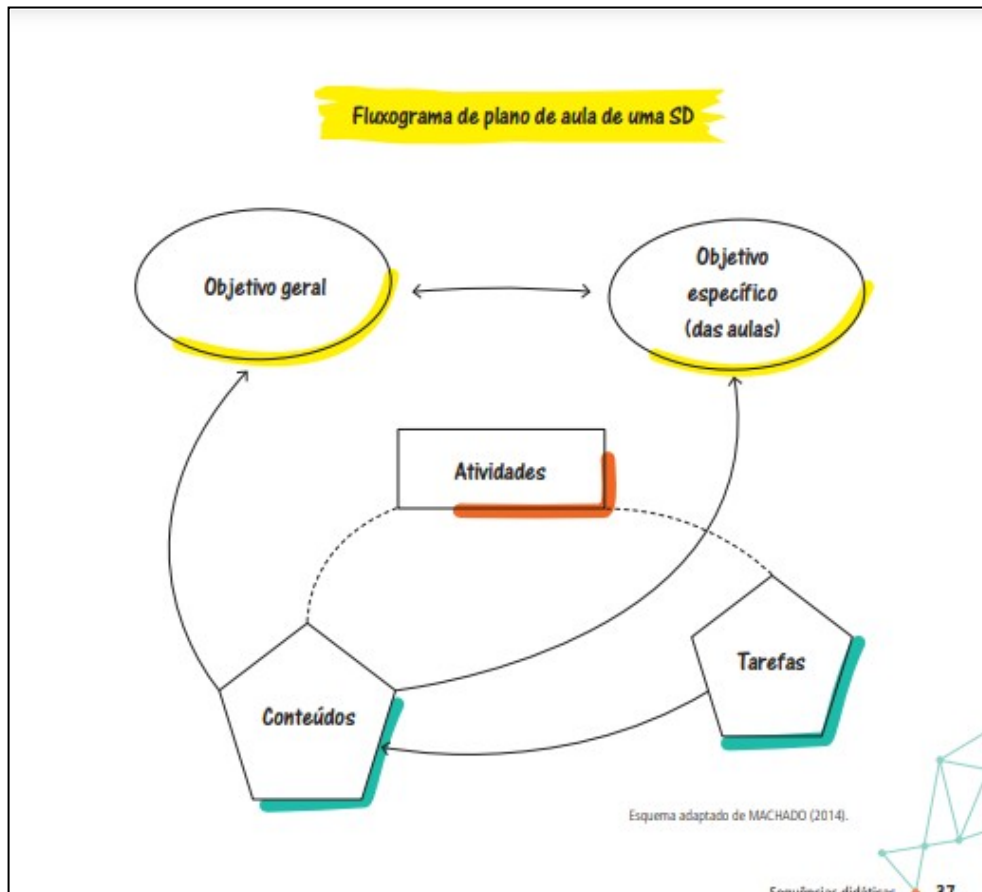


Figura 9: Fluxograma de SD. Elaborado por Castellar, 2016.

5.1 SEQUÊNCIA DIDÁTICA - FERROVIA DE SANTA MARIA

5.1.1 Anos: Fundamental 1 e 2

Unidade Temática: Ferrovia de Santa Maria- RS

Objetos do Conhecimento: Patrimônio histórico do município; História local: memória, arquitetura e aspectos culturais, políticos e sociais.

Contextos e Práticas: Patrimônio cultural, material e imaterial, de culturas diversas

Habilidade BNCC (EF03HI04): Identificar os patrimônios históricos e culturais da sua cidade ou região e discutir as razões culturais, sociais e políticas para que assim sejam considerados.

Habilidade Referencial Gaúcho (EF02HI03RS-1); (EF02HI04RS-1); (EF02HI05RS-1); (EF03HI04RS-1); (EF03HI05RS-1); (EF03HI10RS-1).

Habilidade Documento Orientador de Santa Maria: (EF01HI05RS-1); (EF02HI03RS-1); (EF03HI01RS-3)

Habilidades Destaque no Documento Orientador de Santa Maria

(EF03HI01RS-3SM-1) Conhecer, como forma de valorizar, os patrimônios histórico-culturais de nossa cidade e região (Vila Belga, Parque da Medianeira, Gare, Museus, Bibliotecas, entre outros).

Componente curricular: História podendo ser partilhado com a disciplina de Arte.

Data: Atividades a serem desenvolvidas durante um mês de aula – aproximadamente.

Palavras-Chave: Patrimônio Cultural; Preservação e Educação Patrimonial.

Conteúdos:

Conteúdos Estruturantes: Relações culturais e patrimoniais na cidade de Santa Maria

Conteúdos Básicos: História local da Ferrovia de Santa Maria e Patrimônio Histórico Cultural de Santa Maria- RS

Conteúdo Específico: Educação Patrimonial para a Preservação de um Bem.

Justificativa - É de suma importância discutir as razões culturais, sociais e políticas acerca da temática patrimonial vinculada a Ferrovia no município de Santa Maria- RS

Aula 1: Apresentar a Rede Ferroviária de Santa Maria e o complexo no qual faz parte.

Recurso didático: Mapa localizando o bem cultural na cidade de Santa Maria; Documentário sobre o bem cultural trabalhado, com o intuito de apresentar a história do bem cultural, a rede ferroviária.

Recurso Tecnológico: projetor e computador; Conteúdo: Rede Ferroviária – História e Impactos

Mapa: Entrar googlemaps abrir o mapa da cidade de Santa Maria e mostra onde está localizada a Rede ferroviária e caminhar por meio da navegação de *streetview* o espaço da Gare. Para que os estudantes se situem de qual espaço urbano da cidade se está falando.

Vídeo VIAÇÃO FÉRREA |

Conhecendo Santa Maria: <https://www.youtube.com/watch?v=DqeAQEkZfIU>

Entregar para os estudantes um questionário para conhecerem mais o bem apresentado:

Você conhece a Estação Ferroviária de Santa Maria? Se sim, como ficou sabendo?

R: Aqui os estudantes podem dizer que moram perto, longe... se já estiveram no centro ou que já ouviu falar por meio de uma parente. Esta pergunta auxilia a compreender se a estação ferroviária possui um espaço no imaginário social dos moradores de Santa Maria.

Imaginário social: Em toda comunidade ou grupo de pessoas existe um imaginário coletivo, ou seja, um conjunto de símbolos, costumes ou lembranças que tem significado específico para ela e comum a todas as pessoas que fazem parte dela.

Pedir para os estudantes apresentarem esse bem para um familiar por meio do *podcast*:
Vídeo Podcast: A História da Antiga Estação Férrea da Cidade de Santa Maria.

<https://www.youtube.com/watch?v=C3potXJqNsg>

Justificativa do método: Por meio do celular com o recurso de vídeo ou áudio gravar alguma informação a mais que o familiar desse estudante possua sobre a Gare. Caso não tenha o recurso do celular, pode ser uma declaração escrita.

Esse registro deve ser apresentado por meio de comentário no próximo encontro quando o professor começar a explicar a história da Viação Férrea de Santa Maria.

Essa primeira aula, sem o uso de conceitos sobre o patrimônio cultural, o estudante já estará sendo inserido na percepção de ressignificar o conteúdo apresentado. Isso demonstra que o professor pode trabalhar com os elementos da história local da cidade do estudante, com o intuito de promover uma reflexão sobre o bem histórico apresentado, já que as crianças constroem narrativas seguindo as experiências familiares e do grupo de convivência. Essa primeira atividade irá motivar a curiosidade de saber mais sobre a viação férrea por meio da construção do conhecimento histórico nas atividades de História, a partir do universo mental dos estudantes. Para depois se utilizar recursos teórico-metodológicos sobre o conteúdo em si de Educação Patrimonial.

Aula 2: Contar a história da gare de Santa Maria incluindo as construções que fazem parte da sua história como: Vila Belga, Escola industrial Hugo Taylor e Escola de Artes e Ofícios Santa Teresinha. Como se fosse uma “estória” bem ilustrada para chamar atenção das crianças, e se possível inserir eles na imaginação de como tudo seria na época.

Fonte de pesquisa para a história da estação férrea de Santa Maria: Belém, João. História do Mundo de Santa Maria 1797 a 1933. Editora da UFSM, 2000. Dissertação: Faccin, Daniele. Entre passos e vozes: percepções de espaços e patrimônios no sítio ferroviário de santa maria. Repositório da UFSM.

Justificativa do método:

A história contada pelo professor não precisa de muitos detalhes como datas e fatos específicos, os estudantes precisam entender a importância da gare para o desenvolvimento da cidade; e compreender que a partir de sua constituição na cidade foi determinante para que hoje Santa Maria tenha o desenvolvimento social, econômico e político atual. Assim, ficará mais fácil compreender o que o espaço físico da Gare representa para a cidade e sociedade e o motivo de ser um bem patrimonial e cultural de Santa Maria. As informações devem ser transmitidas de forma leve e instigante promovendo a curiosidade dos estudantes.

Aula 3: Entra nos conceitos de patrimônio em si, depois que os estudantes já possuem uma bagagem sobre a importância do bem estudado e sua história.

Por meio de Fotos antigas. Fonte: site do arquivo histórico de Santa Maria. (Acervo digital: http://web2.santamaria.rs.gov.br/arquivohistorico/sistema_descricao_documental/index.php/arquivo-historico-municipal-de-santa-maria-3;isdiah).

Mostra uma foto da Estação da Viação Férrea de Santa Maria, e perguntar: Por que este prédio é importante para Santa Maria?

Por que é importante manter esse prédio na cidade, mesmo ele sendo tão antigo?

A partir das respostas o professor vai poder entrar nos conceitos de patrimônio cultural e explicar o que é um bem patrimonial, porque deve ser preservado e como e porque um prédio histórico é tombado por meio de uma visita guiada no complexo ferroviário de Santa Maria.

Justificativa do método: O método estimula os estudantes a articularem diferentes tipos de conhecimento.

Trabalhar esse texto:

Conhecendo a Cidade.

Os espaços também falam, conversam, informam. Dizem-nos o que são, o que foram e o que significam para as pessoas que por eles passam, e tornam-se referenciais para a população por sua localização, história, ocupação, deterioração ou conservação. Estar num dado espaço já nos garante a percepção do que é ou foi este lugar, contudo a pesquisa prévia sobre este espaço nos leva a saber e assim ser parte dele. As atividades que se seguem visam levar o estudante a estar na cidade, sabendo sua história, conhecendo as personalidades que marcaram, seus monumentos e prédios tombados.

Sugere-se, por meio da pesquisa prévia em livros ou internet, com destaque para

alguma curiosidade ou história que não é tão conhecida ou divulgada, a elaboração coletiva de um roteiro a ser explorado num passeio pela cidade, observando e estudando monumentos, pontos históricos e turísticos. Essa abordagem é fundamental para garantir o interesse da turma: a visita deve ser realizada a partir do referencial dos alunos, e não a partir de um roteiro oficial que possa existir. Fonte: Patrimônio Cultural entenda e preserve: https://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/cartilha_ed_patrimonial.pdf

No momento que trabalhar esse texto o professor vai revisando todas as informações passadas até o momento para a visita guiada no complexo ferroviário de Santa Maria.

Como dever de casa pedir que pesquisem o que é patrimônio cultural; bem cultural; tombamento de um bem cultural. Porque na visita guiada os alunos que vão montar com o professor os conceitos solicitados na pesquisa junto com as informações prévias sobre o local.

Conceitos: Preservação, memória, patrimônio cultural; bem cultural; tombamento de um bem cultural.

Fonte: Guia Básico de Educação Patrimonial

Autoras: Maria de Lourdes Parreiras Horta, Evelina Grunberg e Adriane Queiroz

MonteiroPublicação: IPHAN link:

<https://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=4218>

Aula 4: Visita guiada à Rede Ferroviária de Santa Maria e o complexo no qual faz parte.

Justificativa do método: O método justifica-se por buscar aproximar o entorno dos estudantes com conhecimentos teóricos desenvolvidos na sala de aula.

Patrimônio Cultural:

Mas o que é Patrimônio Cultural? São todas as manifestações e expressões que a sociedade e os homens criam e que, ao longo dos anos, vão se acumulando com as das gerações anteriores. Cada Geração as recebe, usufrui delas e as modifica de acordo com sua própria história e necessidades. Cada geração dá a sua contribuição, preservando ou esquecendo essa herança.

Patrimônio Cultural não são somente aqueles bens que se herdaram dos nossos antepassados. São também os que se produzem no presente como expressão de cada geração, nosso “Patrimônio Vivo”: artesanatos, utilização de plantas como alimentos e remédios, formas de trabalhar, plantar, cultivar e colher, pescar, construir moradias, meios de transporte, culinária, folguedos, expressões artísticas e religiosas, jogos etc.

É com todo esse Patrimônio, material, imaterial, consagrado e não consagrado que

podemos trabalhar num processo constante de conhecimento e descoberta.

O bem cultural e sua investigação:

Em sequência à atividade anterior, reúna os participantes e convide-os novamente para fazerem uma outra visita de “descoberta” com olhos de detetive: um percurso por outro bem ou espaço, pela parte interna e pela parte externa. De prancheta, papel e lápis na mão, peça, desta vez, para que escrevam todas as coisas que mais chamaram a atenção, tanto as boas quanto as ruins. Você pode sugerir estas perguntas:

- *Como se apresenta?
- *Como é a sua construção?
- *Quantos andares têm?
- *Quantas salas ou habitações têm e como são?
- *Como os espaços estão distribuídos e organizados?
- *Quais as atividades realizadas neles?
- *Qual é o estado de conservação e limpeza ...:
- *O que foi que lhe chamou mais a atenção?

Fonte: Manual de Atividades Práticas de Educação Patrimonial

Autora: Evelina Grunberg

Publicação: IPHAN Edição: 2007

link: <https://portal.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3837>

Desta forma, os estudantes conseguirão aprofundar o conteúdo e o conceito e interpretar todas as informações passadas a eles.

Aulas 5 a 6: Propor uma atividade cultural

Projeto literário sobre o patrimônio cultural da Rede Ferroviária.

Os estudantes devem escrever um texto de até 20 linhas sobre o que aprendeu sobre o Patrimônio Cultural Rede Ferroviária e sua importância para a cidade. Depois fazer um livro com todas as produções dos alunos. Podendo ser em formato digital ou impresso.

Aulas 7: Intervenção social- ensinar aos alunos a promover sua cidadania para a conservação e divulgação do bem cultural. Junto dos membros escolares e os alunos propor uma intervenção de promoção do patrimônio cultural do complexo ferroviário de Santa Maria no Brique da Vila Belga, com exposição de fotos da visita guiada e fotos antigas e ou painel educacional do conteúdo trabalhado nas aulas, divulgação do livro e venda se assim for de

interesse da comunidade escolar e propiciar que os alunos conversem com os visitantes do brik e ensinem o que aprenderam sobre a preservação desse bem cultural. Podendo todas essas atividades até o momento serem registradas para a confecção de um documentário.

Justificativa do método: A intervenção social é a atividade realizada em uma realidade **social** a partir de um problema, neste caso, no campo da educação, para envolver os sujeitos sociais da cidade de Santa Maria na importância do complexo ferroviário da cidade por ser um bem e patrimônio cultural. Para mobilizar a sociedade santamariense. Exposição de fotos antigas da rede ferroviária dos prédios como a Vila Belga, Escola Hugo Taylor e Escola Santa Terezinha junto com um painel educacional informando a história e a importância desse bem patrimonial. Essa proposta traz as imagens fotográficas como ação de intervenção por revelar alguns elementos importantes para o conhecimento da memória coletiva. Neste sentido, pois, se observa que a fotografia revoluciona a memória, multiplicando-a e democratizando-a, dando uma precisão e uma verdade que permite guardar a memória do tempo e da evolução da sociedade (LE GOFF, 2005).

A visita guiada pela Vila Belga e a Gare pode ser utilizada com o intuito de promover um consenso com relação à definição do que vem a ser um espaço não formal de educação, adota-se aqui a definição segundo a qual tal espaço pode ser qualquer local, diferente do ambiente escolar, institucional ou não, onde se podem exercer atividades educativas. Por outro lado, uma atividade de educação não formal é toda aquela organizada fora do sistema escolar oficial, o qual é obrigatório e regulamentado em níveis. Esta ocorre de maneira voluntária, não sequencial, flexível e guiada por necessidades e motivações intrínsecas do indivíduo (CONSEIL DE L'ÉUROPE, 2007; GOHN, 2006).

As ações educacionais que serão explicadas e informadas ao público podem se tornar um documentário de registro a partir da intervenção social, por meio do registro áudio visual da ação e a atividade pode ser também uma boa oportunidade dos estudantes se organizarem para escrever um livro sobre os estudos realizados buscando a publicação na mesma ação de intervenção social.

Fonte:

LE GOFF, Jacques. Mirages de l'histoire. In: La Recherche Photographique, N°18. Paris: Paris Audiovisuel, 1995.

OLIVEIRA, Guilherme Cordeiro da Graça. Visitas guiadas ao Museu Nacional: interações e impressões de estudantes da Educação Básica. Link:

<https://www.scielo.br/j/ciedu/a/JXvJrNQ7sMVkNBpNSVtrPhk/?lang=pt>

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final dessa dissertação, que teve como tema o ensino de história local e a constituição da memória, com destaque a questão da importância da ferrovia para o município de Santa Maria e para o bairro Itararé, local onde está a Escola Estadual João Link Sobrinho, na qual sou docente. Destacamos a importância de estudos que disponibilizem aos docentes e estudantes da educação básica elementos que auxiliem na compreensão da história local, uma vez que é nesse espaço que os indivíduos se reconhecem como sujeitos partícipes da própria história.

Nesse sentido, iniciativas que valorizem e evidenciam a história local ganham destaque ao mesmo tempo em que são um desafio aos professores de história visto que são poucos os materiais didáticos que tratam dessa questão.

Resta aos docentes a sensibilidade de identificar e potencializar os elementos presentes no seu entorno, com especial destaque ao patrimônio material, identificado pela arquitetura, monumentos e outros marcadores de memória, que são naturalizados e às vezes invisibilizados no contexto local, e cuja potencialidade para o ensino de história é significativa.

O Bairro Itararé, localizado em Santa Maria/RS guarda em si a memória ferroviária do município, cabendo destacar a centralidade do município no que diz respeito à configuração da malha ferroviária gaúcha desde final do século XIX até meados da década de 80 do século XX, quando da privatização da Rede Ferroviária Federal.

O bairro é originário da criação e consolidação da ferrovia em Santa Maria, localizando-se no referido bairro o Monumento ao Ferroviário, um dos marcos mais importantes da ferrovia em Santa Maria.

Apresentamos como produto de nossa investigação uma Sequência Didática(SD) para o ensino de história local no ensino fundamental. A temática das sequências didáticas vem ganhando importância nos estudos educacionais, especialmente diante das denominadas metodologias ativas que ocupam-se do protagonismo dos estudantes no processo de aprendizagem. A sequência didática pode ser tratada como uma série ordenada e articulada de atividades que compõem cada unidade temática.

A SD proposta tem como objeto de conhecimento temas como patrimônio histórico do município; História local: memória, arquitetura e aspectos culturais, políticos e sociais. Cabe destacar que esses objetos estão previstos na BNCC, no Referencial curricular Gaúcho e

também de forma expressa no Documento Orientador de Santa Maria/RS (EF03HI01RS-3SM-1) que estabelece a necessidade de “Conhecer, como forma de valorizar, os patrimônios histórico-culturais de nossa cidade e região (Vila Belga, Parque da Medianeira, Gare, Museus, Bibliotecas, entre outros).”.

Organizamos a SD para ser desenvolvida em sete aulas, apresentando tema, conteúdo e atividades que utilizam das denominadas metodologias ativas como uma estratégia para potencializar a aprendizagem dos estudantes que explorarão o seu entorno – no caso em análise – o bairro para viabilizar a denominada consciência histórica.

Por fim cabe informar que as atividades concebidas na SD foram parcialmente implementadas, em decorrência da pandemia de Covid-19 que impediu a realização das atividades propostas, de sorte que ainda nos resta aplicá-la na sua totalidade a fim de verificarmos a efetividade da mesma no que diz respeito ao ensino/aprendizagem de história local, sendo que os resultados dessa atividade poderão ser discutidos em trabalhos futuros.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. L. Brizoletas: um passeio pela memória, patrimônio cultural e educação. **Revista do Centro de Educação**, UFSM. set/dez 2017.

ARAÚJO, Sílvia Isabel Brochado. **Só se ama o que se conhece ... Contributos da história local no ensino de história**. Dissertação de mestrado em ensino de história no 3º ciclo do ensino básico e no ensino secundário, 2017.

BITENCOURT, Circe M. **Livro didático e saber escolar (1810-1910)**. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

BARROS, Carlos Henrique Farias de. Ensino de História, Memória e História Local. **Criar Educação: Revista do Programa de Pós-Graduação em Educação -UNESC**, v. 2, n. 2, p. 1-23, 2013.

BELTRÃO, Romeu. **Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto Município de São Martinho**. 3. ed. Santa Maria: Editora da UFSM. 2013.

BLOIS FILHO, Hugo. **Arquitetura adjacente à via férrea: relações de poder no espaço urbano de Santa Maria, final do século XIX início do XX**. Tese de doutoramento, UFSM, 2018.

CAMPOS, Sabrina Machado. **Cidadania em construção: currículo, história local e identidades**. XIV jornada de estudos históricos, UFRJ, 2019.

CARDOSO, Alice e ZAMIM, Frinéia. **Patrimônio histórico no RGS: inventário das estações**. Porto Alegre: IPHAE, Palotti, 2002.

CARVALHO, Roberto e MIORIM, Vera Maria Favila. Bairro Itararé: um resgate à memória social. **Revista Ciência Sociais e Humanas**, Santa Maria, 2007.

CASTELLAR, Sônia M. V. **Metodologias ativas: sequências didáticas**. São Paulo: FTD, 2016.

CIGNACHI, Henrique. **Os operários da Viação Férrea entre a radicalização e consenso**. UFSM, 2011.

FLORES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. Tese de Doutorado, UNISINOS, 2005.

FONSECA, Selva G. **Didática e prática de Ensino de História**. Campinas: Papirus, 2003.

FONSECA, Selva G. **Caminhos da História ensinada**. 5. ed. Campinas: Papirus, 2000.

FONSECA, Selva Guimarães; COUTO, Regina Célia. A formação de professores de história no Brasil: perspectivas desafiadoras do nosso tempo. In: FONSECA, Selva Guimarães (Org.). **Espaços de formação do professor de história**. Campinas: Papirus, 2008.

GIL, Carmem Zeli de Vargas. Investigações em Educação Patrimonial (2015-1017). **Revista de Pesquisa Histórica**, v. 38, jan./jun. 2020.

GIORDAN, M. **Elementos iniciais da elaboração da SD: título, público-alvo e problematização.** Disciplina PLC 0703: O Planejamento do Ensino: Curso de Licenciatura em Ciências (USP/UNIVESP). Produção: Centro de Ensino e Pesquisa Aplicada (CEPA), Instituto de Física da Universidade de São Paulo, 2014a. p. 56-64.

KONRAD, Diorge. **O fantasma do medo: o Rio Grande do Sul, a repressão social e os movimentos sócios políticos (1930-1937).** Tese de Doutorado. Campinas, 2004.

KONRAD, Glaucia Viera Ramos. **Lugares da Memória do trabalho.** Cooperativa dos Ferroviários, Santa Maria (RS). Laboratório de estudos dos mundos do trabalho, Artigo, 2020.

LIA, Cristine Fortes; RUFFATO, Katani. Maria. Monteiro; COSTA, Jéssica Pereira. A produção de material didático para o ensino de História. **Revista Latino-Americana de História**, v. 2, p. 40, 2013.

LIA, Cristina Fortes, et al. **Laboratórios de Ensino de História: refletindo e Construindo com os professores,** 2015.

MACHADO, Antônio Carlos. **Boca do Monte: pequeno ensaio da história humana de Santa Maria.** Santa Maria: Imprensa Universitária - UFSM, 1982.

NASCIMENTO JUNIOR, Manuel Caetano do; GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **História local e ensino de história: das reflexões conceituais às práticas pedagógicas.** Salvador, BA: ANPUH, 2016.

PEREIRA, Júlio Henrique da Silva. **O ensino de história e as possibilidades da história local.** XIV Encontro regional da ANPUH, Memória e Patrimônio, Rio de Janeiro, 2010.

PEREIRA, Nilton Mullet; GIACOMONI, Marcello Paniz. **Possíveis passados: representações da idade média no ensino de história.** Porto Alegre: Zouk, 2008.

PERRENOUD, Philippe. **Dez novas competências para ensinar.** Porto Alegre: Artmed, 2000. 192 p.

PERRENOUD, Philippe et al. **As competências para ensinar no século XXI: a formação dos professores e o desafio da avaliação.** Porto Alegre: Artmed, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA. **Lei Complementar nº 42, de 29 de dezembro de 2006.** Leis do Município. Site visitado em 29/01/2021.

QUADROS, Claudemir de. Brizoletas: a ação governamental do governo de Leonel Brizola na educação pública do Rio Grande do Sul (1959-1963). **Revista Teias**, UFRJ, 2001.

RIBEIRO, J. I.; WEBER, B. T. (Orgs.). **Nova história de Santa Maria: outras contribuições recentes.** Santa Maria: Câmara Municipal de Vereadores, 2012.

RÜSSEN, Jörn. Razão histórica. **Teoria da história: os fundamentos da ciência histórica.** Brasília: Editora da UNB, 2001.

RÜSSEN, Jörn. **Reconstrução do passado**. Brasília: Editora da UNB, 2007.

RÜSSEN, Jörn. **História viva: teoria da história III: formas e funções do conhecimento histórico**. Brasília: Editora da UNB, 2007.

SANTOS, Daniel S.; BENTO, Evilânia C.; FERREIRA, Fernanda S. et al. A importância da utilização dos mapas como instrumento de ensino/aprendizagem na geografia escolar. **Revista Caminhos da Geografia**, v. 16, fev. 2006.

SCHMIDT, Maria Auxiliadora Moreira dos Santos. Cultura histórica e aprendizagem histórica. **Revista NUPEM**, Campo Mourão, 2014.

SILVA, Jorge Antônio de Queiroz. **Globalização e história local. História e ensino**. Londrina, 2001.

SILVA, Juliana Fonchi; OLIVEIRA, Rúbia Macha de. **A ferrovia como espaço de sociabilidade na sociedade Riograndense**. 29º Reunião Brasileira de Antropologia, 2014.

SILVA, Suely Braga. **O Brasil de JK: o Plano de Metas: 50 anos em 5**. Fgv – cpdoc. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>>. Acesso em: 08 fev. 2021.

VIEIRA, Kauê. **Dependência dos caminhões? Como a ditadura militar “emperrou” ferrovias no Brasil**. Disponível em: <<https://www.hypeness.com.br/2018/05/dependencia-de-caminhoes-para-historiador-ditadura-militar-emperrou-ferrovias-no-brasil/b>>. Acesso em: 08 fev. 2021.

WANDSCHEER Elvis Albert Robe, FERRARI Renata, SOUZA Marcelino de. **Relações e transformações socioeconômicas do bairro Itararé em Santa Maria/RS através da evolução histórica da rede férrea**. 2011.