

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE ARQUIVOLOGIA**

Ana Paula Torri

**DOCUMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA DA
DÉCADA DE 1950 FAVORECENDO O TURISMO CIDADÃO**

Santa Maria, RS
2022

Ana Paula Torri

**DOCUMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA DA DÉCADA DE 1950
FAVORECENDO O TURISMO CIDADÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquivologia da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharela em Arquivologia**.

Orientadora: Profa. Dra. Gláucia Vieira Ramos Konrad

Coorientador: Prof. Dr. Gilvan Odival Veiga Dockhorn

Santa Maria, RS
2022

Ana Paula Torri

**DOCUMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA DA DÉCADA DE 1950
FAVORECENDO O TURISMO CIDADÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquivologia da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharela em Arquivologia**.

Aprovado em 1 de agosto de 2022:



Gláucia Vieira Ramos Konrad, Dra. (UFSM)
(Presidente/Orientadora)



Danilo Ribas Barbiero, Dr. (UFSM)



Fernanda Kieling Pedrazzi, Dra. (UFSM)

RESUMO

DOCUMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA DA DÉCADA DE 1950 FAVORECENDO O TURISMO CIDADÃO

AUTORA: Ana Paula Torri

ORIENTADORA: Gláucia Vieira Ramos Konrad

COORIENTADOR: Gilvan Odival Veiga Dockhorn

Este trabalho tem como tema de pesquisa os documentos da Viação Férrea de Santa Maria da década de 1950 favorecendo o Turismo Cidadão. A partir de observações empíricas feitas de possível esquecimento da população em relação à Viação Férrea, que é patrimônio histórico do município de Santa Maria, teve-se o objetivo geral, desta pesquisa, de reunir documentos de funcionários da VFSM da década de 1950 de diferentes instituições de Santa Maria para possibilitar o sentimento de pertencimento da população santa-mariense à história da Viação. Para isso, foi necessário procurar documentos referentes aos funcionários em diferentes instituições de Santa Maria; coletar informações sobre os documentos encontrados, seus locais de guarda e o acesso a estes; e analisar se os documentos encontrados apresentam informações dos funcionários e se estão em quantidade para desenvolver o trabalho de proporcionar o Turismo Cidadão. A análise dos dados se deu com a abordagem quantitativa para a análise inicial dos dados, sendo quantificado e relacionado o número de locais visitados com a existência de documentos buscados e seu acesso. E para a análise em sí, a opção qualitativa foi requerida, por ser possível identificar se os documentos encontrados e reunidos das diferentes instituições foram suficientes para a realização de atividades de Turismo Cidadão que possibilitem despertar o sentimento de pertencimento da população local para com a Viação Férrea de Santa Maria. Concluiu-se, então, que mesmo com a pouca quantidade de documentos encontrados, será possível desenvolver com o Turismo Cidadão o proposto para o trabalho futuro.

Palavras-chave: Arquivologia. Arquivo e memória. Turismo Cidadão. Viação Férrea de Santa Maria. COOPFER.

ABSTRACT

DOCUMENTS OF VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA FROM 1950 DECADE FAVORING CITIZEN TOURISM

AUTHOR: Ana Paula Torri

ADVISOR: Gláucia Vieira Ramos Konrad

CO-ADVISOR: Gilvan Odival Veiga Dockhorn

This work has as research theme the documents of Viação Férrea de Santa Maria from 1950 decade favoring citizen tourism. From observations made of possible forgetfulness by the population, considering the Viação Férrea, that is historic patrimony of the Santa Maria city, this research has as general objective to reunite documents of workers from different institutions of Santa Maria, to enable on the population from Santa Maria a feeling of belonging to Viação history. To this, it was necessary to search documents of the workers from 1950 decade of VFMS in different institutions of Santa Maria; to collect information of found documents, their guard places and access to this; and to analyze if this found documents present information of the workers and if they are in quantity to provide the citizen tourism activity. The data analysis was made by a quantitative approach for an initial data analysis, by quantifying and relating the number of visited locals to the existence of documents needed and their access. And to analysis by itself, the option of qualitative approach was required, to be possible identify if the found and reunited documents from the different institutions were sufficient to the realization of citizen tourism activities that enable to awake the feeling of belonging from the local population to Viação Férrea de Santa Maria. It was conclude that even with a small amount of found documents, it will be possible to develop together with Citizen Tourism what was proposed to the future work.

Keywords: Archival Science. Memory and Archive. Citizen Tourism. Viação Férrea de Santa Maria. COOPFER.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Instituições consultadas e informações dos acervos.....	59
--	----

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 1 – Fachada do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.....	37
IMAGEM 2 – Perguntas realizadas ao Arquivo Histórico e as Respostas obtidas.....	39
IMAGEM 3 – Documentos consultados.....	40
IMAGEM 4 – Documentos sem tratamento.....	40
IMAGEM 5 – Documentos com tratamento.....	41
IMAGEM 6 – Ficha de registro do empregado.....	41
IMAGEM 7 – Ficha de histórico do empregado.....	42
IMAGEM 8 – Fachada da Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses.....	43
IMAGEM 9 – Fachada da Associação dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul.....	44
IMAGEM 10 – Fachada do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul.....	45
IMAGEM 11 – Foto exposta na parede da Formatura de Maquinistas do ano de 1958.....	46
IMAGEM 12 – Salão já utilizado para jantares e lazer dos associados.....	47
IMAGEM 13 – Documento Relação de Funcionarios da VFRGS.....	48
IMAGEM 14 – Informações funcionais de Aristides Munari.....	49
IMAGEM 15 – Fachada da Justiça do Trabalho.....	50
IMAGEM 16 – Parte do processo contra a COOPFER movido por Maria Catharina Beretta.....	51
IMAGEM 17 – Documento carteira profissional da recorrente Maria Catharina Beretta.....	51
IMAGEM 18 – Fotografia de Maria Catharina Beretta.....	52
IMAGEM 19 – Livro digitalizado da COOPFER.....	53
IMAGEM 20 – Documento lista de associados da COOPFER.....	53
IMAGEM 21 – Documento lista de associados da COOPFER.....	54
IMAGEM 22 – Documento lista de associados da COOPFER.....	54
IMAGEM 23 – Fachada do Museu Ferroviário de Santa Maria.....	55
IMAGEM 24 – Estado da porta de entrada do museu.....	56
IMAGEM 25 – Estação Gare no momento de passagem de trem.....	57
IMAGEM 26 – Estação Gare.....	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFSR	Associação dos Ferroviários Sul-rio-grandenses
COOPFER	Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada
IPHAN	Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
RFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
VF	Viação Férrea
VFSM	Viação Férrea de Santa Maria
VFRGS	Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 HIPÓTESE E PROBLEMA DE PESQUISA.....	11
1.2 OBJETIVOS	11
1.2.1 Objetivo geral.....	11
1.2.2 Objetivos específicos.....	12
1.3 JUSTIFICATIVA	12
2 REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 RELAÇÃO ARQUIVOLOGIA E TURISMO.....	14
2.2 PATRIMÔNIO CULTURAL.....	16
2.3 TURISMO CIDADÃO.....	19
2.4 SENTIMENTOS DE IDENTIFICAÇÃO E PERTENCIMENTO ALIADO À MEMÓRIA.....	21
2.5 A VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA	24
3 OS FUNCIONÁRIOS DA VFSM: UMA CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO (CORPUS) DE ESTUDO DA PESQUISA	29
4 METODOLOGIA	34
4.1 OBJETO (CORPUS) DE ESTUDO DA PESQUISA.....	34
4.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA.....	34
5 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	37
5.1 ARQUIVO HISTÓRICO DE SANTA MARIA.....	37
5.2 ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL RIOGRANDENSE.....	42
5.3 ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS APOSENTADOS DO RIO GRANDE DO SUL.....	43
5.4 SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.....	45
5.5 JUSTIÇA DO TRABALHO.....	49
5.6 RELATÓRIOS DE EXERCÍCIO DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL.....	52
5.7 MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA.....	55
6 ANÁLISE DOS RESULTADOS	59
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
REFERÊNCIAS	64

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo traz em questão a Viação Férrea de Santa Maria (VFSM) como objeto de estudo principal. É a partir do efetivo esquecimento e desvalorização em progressão da Viação Férrea (VF) que ocorre na região de Santa Maria no estado do Rio Grande do Sul, que se inicia o interesse particular de pesquisa neste tema. Assim, com inter-relação entre a área de estudo da Arquivologia (Patrimônio Cultural e documentos) e do Turismo (Turismo Cidadão), há a intenção de alertar para o considerável sentimento de abandono da história e importância da VF.

Conforme Faes (2008, p.19), “a globalização tende a massificar e destruir as diferentes identidades culturais dos povos”. Com o desenvolver da cidade de Santa Maria, a população passou, em sua grande maioria, a ser universitária e militar. Neste ponto, a permanência destes cidadãos não costuma ser definitiva na cidade, facilitando a desmemorização da história do município e seus patrimônios histórico-culturais. Em decorrência disto, a VFSM tornou-se uma das maiores potências de esquecimento da região.

Sua importância para a cidade decorre a partir da segunda metade do século XIX, quando, segundo a Secretaria de Município de Cultura de Santa Maria (2021, p. 01), Santa Maria centralizou o tráfego de trens do estado. Com isso, todas as linhas férreas passaram a se conectar na cidade. Com a visibilidade estratégica que se tornara, a região inicia seu desenvolvimento com aumento de população, crescimento de economia, aumento da agricultura, entre outros. A partir disto, o surgimento da industrialização na comunidade santa-mariense tornou-se consequência inevitável.

É inquestionável a relevância da VF para a cidade de Santa Maria, sendo esta considerada patrimônio histórico-social. Como menciona Flores (2007, p.170) a cidade passou a ser “um ponto de negócios, de investimentos, de oportunidades de trabalho, de prestação de serviços e de formação humana”. Contudo, não é perceptível a valorização da VF na região, pois a situação de vagões e espaços que outrora lotavam a VFSM atualmente está em condições duvidosas, sendo estes abandonados, enferrujados e até incendiados como ocorrido em 2019 com um vagão histórico (G1, 2019). Não há dúvida da importância e necessidade de ações de revitalização dos patrimônios históricos, mas a conscientização e identificação da população santa-mariense com relação a sua história são necessárias para a manutenção destes espaços.

Cabe aqui ressaltar, que inicialmente o foco desta pesquisa seria a produção de uma exposição itinerária para compor a parte prática do Turismo Cidadão. Porém, com o pouco

tempo disponível para a sua realização, o objetivo geral foi alterado resumindo-se a encontrar a documentação que será útil para esta ação em um trabalho a ser desenvolvido futuramente.

Nas seções a seguir, serão apresentadas a “Hipótese e Problema de Pesquisa”, que desenvolverá questão pertinente à realização da pesquisa; “Objetivos”, que nortearão o trabalho; “Justificativa”, que explanará sobre a necessidade de se realizar esta atividade; “Referencial Teórico”, em que discutirá temas basais para ser possível compreender o assunto; “Os Funcionários da VFSM”, que contextualizará o *corpus*; “Metodologia”, que explicará os procedimentos necessários para a realização do estudo; “Apresentação dos Resultados”, que apresentará a coleta dos dados; “Análise dos Resultados”, que analisará os dados obtidos conforme os objetivos estipulados e após trará seus resultados e; por fim, a “Conclusão” do presente trabalho.

1.1 HIPÓTESE E PROBLEMA DE PESQUISA

A hipótese levantada para o trabalho é que a partir da Arquivologia (Patrimônio Cultural e Documental) é possível possibilitar o sentimento de pertencimento incentivado pelo Turismo (Cidadão) na comunidade da região central do estado (principalmente Santa Maria) em relação à VFSM.

O problema encontrado para esta realização se dá primeiramente em “como encontrar e selecionar os documentos que possibilitem o sentimento de pertencimento à história da VF na população santa-mariense?”, pois a subjetividade desta questão é de grande seriedade e a disponibilização de documentação para acesso é limitado e disperso.

1.2 OBJETIVOS

A seguir o objetivo geral e os objetivos específicos, que embasam a presente pesquisa, serão apresentados.

1.2.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é reunir documentos de funcionários da VFSM da década de 1950 (década escolhida por ser mais recente e próxima a memórias da população) de diferentes instituições de Santa Maria, para possibilitar (através da identificação dos

moradores locais com estes trabalhadores) o sentimento de pertencimento da população santamariense à história da Viação Férrea.

1.2.2 Objetivos específicos

Para isso, objetiva-se especificamente: 1. Procurar documentos referentes aos funcionários da década de 1950 da VFSM em diferentes instituições de Santa Maria; 2. Coletar informações sobre os documentos encontrados, seus locais de guarda e o acesso a estes documentos; 3. Analisar se os documentos encontrados apresentam informações dos funcionários e se estão em quantidade para desenvolver o futuro trabalho de proporcionar o Turismo Cidadão.

1.3 JUSTIFICATIVA

Com o aumento da população de Santa Maria, vinda de variados lugares do Brasil e do mundo, há o risco de perda da memória tanto coletiva quanto individual dos santamarienses com relação à Viação Férrea. Conforme Adams (2002, p. 19) a massificação acaba por remover as cidades de suas características e histórias originais e da sua identidade própria, com isso, o desaparecimento de valores culturais essenciais ao município acarreta para o cidadão a falta de identificação com a sua localidade.

Porém, segundo Faes (2008, p. 43) a cidade cresce, em grande parte das vezes, através do indivíduo e não do coletivo. A memória individual para Abreu (1998, p. 11) contribui para “a recuperação da memória das cidades”. E é graças a esta memória ou dos registros destas, que se pode “enveredar pelas lembranças das pessoas e atingir momentos urbanos que já passaram e formas espaciais que já desapareceram” (ABREU, 1998, p. 11).

Sendo assim, tanto para Faes (2008) quanto para Abreu (1998) é possível e necessário preservar a memória individual e social, “pois ela é parte indissociável da história humana e que os espaços urbanos são uma fonte permanente de preservação e renovação de sua identidade e sua cultura” (FAES, 2008, p. 106).

Conforme Flores (2007, p. 139), a “evolução histórica de Santa Maria, especialmente durante o século XX, decorreu da movimentação gerada pelos trens, com suas mercadorias e passageiros”, além de possuir a principal estrutura operacional da rede ferroviária. Assim, a diversidade de memórias individuais e sociais relacionadas à ferrovia que existem na região é importante para a manutenção da preservação deste patrimônio.

Deste modo, a Arquivologia aliada ao Turismo pode desenvolver a crítica e consciência da população não só perante VFMS, mas também, em relação às suas localidades habitacionais e a si mesmas. A partir desta percepção, a manutenção de patrimônios históricos pelos moradores se dá mais facilmente, assim como a propagação da história local. Horta, Grunberg e Monteiro (1999, p. 4) comentam que “o conhecimento crítico e a apropriação consciente pelas comunidades do seu patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens”.

Com isso, este trabalho adquire uma importância perante a sociedade, na tentativa de unir duas áreas do conhecimento de forma interdisciplinar, Arquivologia e Turismo, para ser possível recuperar uma parte da história documental fragmentada e tornar os cidadãos santamarienses conhecedores de seu passado, assim como agentes da preservação da história do município e de seus patrimônios, neste caso, a Viação Férrea de Santa Maria.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A seguir será apresentada a conceituação de elementos básicos para a realização deste trabalho como a relação da Arquivologia com o Turismo para o desenvolvimento de identificação do cidadão com a sua história, o Patrimônio Cultural e o Turismo Cidadão propriamente ditos, e também, será discutido o tema de sentimento de identificação e pertencimento do cidadão perante sua história e memória. Por fim, a história da VFSM será explorada e contextualizada.

2.1 RELAÇÃO ARQUIVOLOGIA E TURISMO

A Arquivologia e o Turismo possuem uma estreita relação, que possibilita formar sentidos de identificação e pertencimento no cidadão. Enquanto a Arquivologia busca (em uma de suas funções) preservar a memória de uma instituição/pessoa ou local, o Turismo faz uso dessa manutenção para promover o acesso de pessoas a estes espaços e histórias.

A Arquivologia tem como objetivo a disponibilização da informação às pessoas. Assim, segundo Bellotto (1989, p. 01) é importante dar o acesso tanto da informação necessária para o funcionamento das atividades das instituições públicas/privadas ou pessoais, como também da informação que é útil para exercer o direito de cidadania e testemunho dos cidadãos. Além dessas, há, também, “a que permanece como componente de um corpus informacional que possibilite a transmissão cultural de geração a geração” (BELLOTTO, 1989, p. 01).

Nesse mesmo pensamento, Silva, Pinheiro e Fragoso (2020, p. 107) comentam que o arquivo é o local onde se mantém os registros de produções documentais, sendo estas importantes para a garantia de participação do cidadão nos processos de consciência histórica. Complementando esta ideia, Le Goff (1994, p. 477) apresenta o conceito de arquivo como o “lugar privilegiado da memória, sendo elemento essencial do que se costuma chamar identidade individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e da sociedade”.

Deste modo, é possível perceber que a ligação entre arquivologia, arquivo e memória se faz presente. Barros e Amélia (2009, p. 57) afirmam que “o arquivo e a memória possuem uma relação indissociável que extrapola o sentido material de mero “depósito” da memória registrada”. Pois, os arquivos, segundo Silva, Pinheiro e Fragoso (2020, p. 105), são lugares de memória em que estes mantêm documentos de variados campos e origens com suportes

distintos, assim, “as informações preservadas em documentos revelam o passado de quem os produziu e as suas relações sociais”.

Porém, o documento propriamente dito não é a memória, mas as suas informações podem ser base para esta. Segundo as autoras Silva, Pinheiro e Fragoso (2020, p. 105), para a memória ter suas funções e significados históricos, é necessário um suporte informacional ou de representação como um ser humano, um grupo, uma construção ou documento.

Com isso, segundo Carvalho (2015, p. 146), é possível compreender que a memória é a referência de um determinado elemento social de um local, sendo considerada como um patrimônio. A autora comenta ainda que este patrimônio deve ser preservado e o uso de uma atividade econômica como o turismo para sua preservação pode oportunizar “a dinâmica e o exercício do olhar para a construção da memória e de uma identidade coletiva frente a um patrimônio” (CARVALHO, 2015. p. 146). Assim, este patrimônio (a memória) deve ter seu acesso democratizado e ser apropriado pela comunidade. Melo & Cardozo (2015, p. 1069) comentam que esta ação deve ser inserida em um projeto educacional e ser mediado pelo turismo.

Cortes (2016, p. 17-19) também entende que o Turismo contribui para que haja um acesso democrático ao conhecimento através da sua atuação como agente da valorização e reconhecimento dos patrimônios culturais. Colaborando assim, para que estes bens sejam reconhecidos, também, pelas sociedades detentora deles. Neste mesmo pensamento, Moretoni (2018, p. 85) menciona que o Turismo possibilita para os turistas não locais e locais o acesso ao lazer e dispõem de hospitalidade para estes. Sendo esta, uma forma de inclusão social em que a democratização está presente.

Assim, a autora afirma que se faz necessário “entendermos o turismo além de sua representatividade como atividade econômica– conformando espaços de investimentos–, mas também, a partir de suas implicações socioculturais” (MORETTONI, 2018, p.85). O pensamento de que o Turismo é um fenômeno sociocultural também está presente nos trabalhos de Gastal e Moesch (2007, p. 12) que entendem que o turismo “se constitui em um fenômeno sociocultural de profundo valor simbólico para sujeitos que o praticam”. Cortes (2016, p.65) corrobora com esta questão e afirma que o Turismo é um fenômeno considerado sociocultural e está baseado no deslocamento do ser humano por motivações diversas.

Além disso, o Turismo também é identificado como uma prática de lazer que utiliza recursos e serviços para se manter. Assim, este envolve qualquer recurso produzido pelo ser humano que seja natural ou cultural. Então, “se os recursos são transformados em algo atrativo à visita, serão capazes de tornarem-se produtos turísticos” (CORTES, 2016, p.65).

A relação entre o Turismo e a cultura vem se tornando cada vez mais presente e, segundo Cortes (2016, p. 65-72), este tem ampliado “a percepção de patrimônio na sociedade atual, antes restrito a arquitetura e monumentos”. Para o autor os patrimônios são mais do que prédios e estruturas históricas, tendo também a cultura inclusa nesses bens, como por exemplo, registros presentes em bibliotecas e também em arquivos que são considerados conhecimentos materializados em suportes.

Desta forma, para Cortes, o Turismo ajuda a preservar o patrimônio histórico cultural local, sendo isto entendido pelo autor como uma forma de “conservar as raízes culturais comunitárias facilitando a criação de laços de afetividade que desencadeiam o sentimento de pertencimento e a reafirmação da sua identidade” (CORTES, 2016, p. 17-19). Carvalho (2015, p. 150) também menciona o Turismo como colaborador do desenvolvimento da identidade local e suas tradições. Esta ação é realizada através do encontro dos guardiões da memória, aqui também cabe o arquivo, e seus recordadores para ser possível desenvolver a história e imagem turística adequada ao local e as suas memórias já coletivas.

Com isso, ao se ter na atividade turística a aproximação de turistas e o patrimônio cultural, há, segundo Melo & Cardozo (2015, p. 106), um “intercâmbio e, logo, a apropriação deste legado”. Assim, é possível afirmar que através do Turismo há a possibilidade de o patrimônio, muitas vezes na posse de arquivos e na memória das pessoas, ser acessado de forma democrática e desenvolvido o sentimento de pertencimento nas pessoas a partir de experiências pré-existentes e seus novos contatos turísticos.

A partir destes entendimentos, a importância destas duas áreas na sociedade é perceptível, pois com o turismo a incitação do sentimento de identidade e pertencimento em relação ao patrimônio se torna mais efetiva, já a arquivologia preserva e disponibiliza para a população parte do patrimônio local, e então a colaboração de uma com a outra se torna mais completa e beneficia, conseqüentemente, a população geral.

2.2 PATRIMÔNIO CULTURAL

Durante a Revolução Francesa, para se evitar danos (destruição e vandalismo) aos bens produzidos pela elite, foi desenvolvido o entendimento de Patrimônio. Neste momento, segundo Camargo (2004, p. 01), foi realizada uma tentativa de proteger estas obras catalogando as propriedades que sobreviveram às perdas e vendas. Com o passar dos anos, somente era considerado patrimônio o que se considerava importante e possuía o ponto de vista dos vencedores. Porém, conforme Melo & Cardozo (2015, p. 1067), durante as décadas

de 1920 e 1930 o entendimento do que era patrimônio ou não, mudou. A forma como a história era contada e propagada já não considerava mais somente fatos oficiais, mas sim grande variedade de suportes e meios como “materiais, falas, documentos, personagens etc., que sempre foram discriminados pela historiografia oficial” (MELO & CARDOZO, 2015, p. 1067). Assim, passa-se a entender como patrimônio uma variedade de bens antes não considerados.

Barreto (2003, p. 11) menciona que a partir deste momento, a concepção de patrimônio se torna menos elitista. Sendo ampliado o entendimento sobre este significado, em que agora se considera como patrimônio as “formas de vida cotidiana de todos os segmentos que compuseram e compõem a sociedade” (BARRETTO, 2003, p. 11). Assim, o patrimônio para Melo & Cardozo (2015, p. 1063) se caracteriza por ser o resultado do que foi realizado pelos seres humanos e o que foi deixado para suas gerações futuras e suas formas podem ser tanto imateriais quanto materiais.

Sendo assim, os espaços culturais e históricos como obras “que expressam a criatividade deste povo: a língua, os ritos, as crenças, os lugares e monumentos históricos, a cultura, as obras de arte e os arquivos e bibliotecas” (CURY, 2000, p.275) constituem os Patrimônios. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) se baseia no conceito de Patrimônio disponibilizado pelo Decreto Nº 25 de 1937 e Patrimônio Cultural no artigo 216 da Constituição (1988).

Sendo entendido para o IPHAN, então, o patrimônio como bens considerados móveis e imóveis “existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” (BRASIL, 1937, Decreto-Lei nº 25). Já como patrimônio cultural é referido “todo bem de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988, Artigo 216).

Já Cortes (2016, p. 17) entende o conceito de patrimônio cultural como bens que sejam materiais, imateriais, naturais ou que foram construídos, sendo estes passíveis de guarda pelo ser humano e de transmissão às suas gerações futuras. Deste modo, o bem só adquire seu valor como patrimônio quando a identidade local permanece neste, representando e identificando assim sua história e os indivíduos que a desenvolveram. Assim, o monumento e o patrimônio de um local agem não somente “pela invocação de um passado através do apelo afetivo, mas, sobretudo para preservar a identidade de uma comunidade” (CORTES, 2016, p. 22).

Com isso, é possível considerar os documentos arquivísticos que se tornaram permanentes por sua importância histórica e cultural como parte do patrimônio cultural. Como bem comenta Bellotto (2000, p. 154), “assim, vemos, através do tempo, os documentos de arquivos públicos, de peças imprescindíveis ao processo decisório, administrativo e judiciário, passarem, por causa do seu valor informativo permanente, a bens culturais”.

Em alinhamento com a afirmação de Bellotto (2000), o Dicionário de Terminologia Arquivística (1996) conceitua patrimônio arquivístico como “conjunto dos arquivos de valor permanente públicos ou privados, existentes no âmbito de uma nação, de um estado ou de um município”. Desta forma, estes documentos tornam-se importantes aos estudos e pesquisas tais quais outras espécies de bens culturais, pois é possível a partir destes recuperar e manter a história e a cultura de um local.

Siqueira Neto (2011, p. 25) contribui para esta ideia, ao afirmar que qualquer patrimônio que documente o passado está inserido na construção do referencial identitário, sejam estes individuais ou coletivos. Assim, o documento como patrimônio constituído se faz importante para a construção das diversas identidades do espaço.

A memória coletiva, para Abreu (1998, p. 13-15) se fixa na sua maioria a partir de registros e documentos, sendo estes os transformadores da memória coletiva em histórica ao preservar a memória que existe nas cidades. Conforme Faes (2008, p.13) “é de suma importância a preservação das tradições e edificações de interesse cultural para a cidade”, para que o bem estar psicológico do cidadão seja desenvolvido e que se mantenha viva a identidade deste. Cortes (2016, p. 24) vai ao encontro com este pensamento ao mencionar que os patrimônios são importantes para a sociedade, pois ao preservá-los, é mantida a identidade do local através da memória.

A preservação do patrimônio se faz importante, pois colabora para o desenvolvimento e enriquecimento de uma cultura e sua comunidade. Sendo possível assim, que estes patrimônios nos possibilitem um “momento de reflexão e crítica que ajuda a nos localizar no grupo cultural a que pertencemos e a conhecer outras expressões da cultura” (CASTRO, 2005, p.06-07).

Quando se preserva algum patrimônio cultural, está mantendo-se as memórias e as histórias vivas. Assim, também se reforça tudo o que representa a identidade tanto de cidades, quanto de famílias e indivíduos. Assim, preservar “é necessário para que tenhamos referências de quem somos, como chegamos, onde estamos e o que podemos fazer com nossos potenciais” (HAIGERT, 2005, p. 107).

Neste modo, o patrimônio só terá algum sentido de existência caso haja apropriação pelos visitantes, sejam estes locais ou não locais. Assim, Melo & Cardozo (2015, p. 1070) afirma que quando há destruição dos patrimônios há também uma perda grandiosa para a humanidade. Pois, “cada patrimônio perdido é um esforço humano que se perde, é um elemento de humanidade que se esgota” (MELO & CARDOZO, 2015, p. 1070).

Porém, segundo Silva (2014, p. 53), políticas de tombamento que sejam “superficiais” não conscientizam a população para a manutenção e preservação do patrimônio. Pois, é preciso para isso a identificação e sentimento de pertencimento das pessoas ao local de patrimônio.

Abreu (1998, p. 09) vai ao encontro com Silva ao dizer que o tombamento das edificações consideradas memória urbana não são frequentemente seguidas de incentivos aos proprietários e a população para preservar tais bens. Sendo necessário educar estas pessoas e desenvolver a identificação com a história deste lugar.

Desta forma, o Turismo Cidadão se apresenta como um possível aliado para colaborar com a preservação do patrimônio local. Pois, conforme Melo & Cardozo (2015, p. 1064), o Turismo Cidadão possibilita através de ações educativas planejadas que o turista se aproprie do patrimônio antes não conhecido.

2.3 TURISMO CIDADÃO

Com a globalização e o acesso cada vez maior e facilitado aos pontos turísticos localizados no mundo todo, vivenciar o turismo na sua própria localidade, sem a necessidade de se deslocar por várias horas atrás de lazer e cultura se torna muitas vezes impensável. Porém, a partir do Turismo Cidadão, esta visão de turismo local se faz possível.

O Turismo Cidadão possibilita que o morador local se torne turista da sua própria localidade quando ao conhecer a sua região experimenta e vivencia momentos afetivos (GASTAL & MOESCH, 2007, p.65). Este, segundo Gastal (2006, p.9) irá, a partir de suas experiências e movimentos na sua região, sentir-se pertencente aos seus espaços e contextos mais facilmente.

O Turismo Cidadão tem a memória e a identidade como base essencial para a sua realização. Ao se desenvolver novas formas de reconhecer os valores culturais, o Turismo, para Albuquerque (2012, p. 5), contribui para “discutir e construir os pilares nos quais se alicerçarão a formação individual e coletiva para o sentimento de identidade e memória”. Batista (2005, p. 30-33) corrobora com este pensamento e afirma que “através da memória e

da construção da identidade de um povo, surge o turismo com a perspectiva de preservar a cultura e fazer dela um produto turístico”. Com isso, o público que se interessa por este turismo está interessado em conhecer naquele local o seu patrimônio cultural.

A cidade, para o turista cidadão, deixa de ser somente o seu local de moradia, e passa a ser onde existe um sentimento de identificação/pertencimento. Isto acontece, segundo Gastal (2006, p. 09), pelos moradores compartilharem entre si seus códigos de forma a subjetivar sua localidade. Para a autora, o Turismo Cidadão “significa não só aprofundar laços com a cultura do lugar onde se vive, como vê-lo como espaço qualificado inclusive, para auto-expressão, na qual se somam identidade e identificação” (GASTAL, 2006, p.12). Assim, o Turismo Cidadão relaciona o habitante local e a valorização da cidade em que este desenvolve sentimento de pertencimento ao local explorado, quando consumido em seu tempo de lazer.

Para Sales (2006), o turista cidadão é “o habitante que desenvolve um relacionamento diferenciado com o local onde mora no seu tempo de lazer”. Assim, o interesse do cidadão em seu tempo de folga, é interagir com sua própria localidade, ao mesmo tempo em que realiza a manutenção da memória deste ambiente. Neste mesmo sentido, Rodovalho e Sousa (2011, p. 12) comentam que o turismo pode despertar no morador local o sentimento de pertencimento, acarretando assim, orgulho e desejo de preservar seu patrimônio.

Este tipo de turismo proporciona a identificação e sentimento de pertencimento da comunidade local com a cultura e história desta região. Sendo assim, ele conscientiza a população sobre a importância da cultura e história para a localidade, além de estimular o respeito e desejo de cuidar destes patrimônios. Moretoni (2018, p. 85) menciona que se faz necessária a “participação da comunidade residente, tanto no processo de planejamento e produção, quanto na possibilidade de acesso aos espaços e atividades turísticas da cidade”.

Villanova (2019, p.04) afirma que só é valorizado e preservado pela população o que estes reconhecem como seu, sendo o conhecimento da sua identidade importante para tal. Sentir-se pertencente a uma história e lugar torna sustentável o cuidado comunitário do patrimônio. Barreto (2000, p. 34), corrobora para esta ideia ao afirmar que a manutenção patrimonial necessita da conservação e recuperação da memória para ser efetiva.

Assim como citam Gastal & Moesch (2007, p. 65), turista cidadão é aquele que restaura a cultura e história da sua cidade. Ele aprende a utilizar os espaços ambientais, culturais, históricos, comerciais e de entretenimento, os percebendo de forma diferenciada em relação ao seu cotidiano.

Silva (2014, p. 54) afirma que “a preservação do patrimônio deve ser vista como preservação de memória, e nesse sentido, é necessário criar identificação com o patrimônio”.

É preciso, assim, desenvolver o sentimento de pertencimento às pessoas para que haja a preservação patrimonial e de sua história.

Porém, é visível que diversas tentativas de revitalização urbana realizadas pelas Prefeituras não incluem a participação dos moradores que ali viveram suas histórias, possibilitando assim a perda da identificação com o local e com suas memórias. Batista (2005, p. 31) afirma que se deve ficar atento no turismo às questões de criar manifestações culturais aleatórias com fim ao turista, pois é necessário revalorizar a localidade e seu cotidiano, sendo este o foco principal a ser buscado.

Faccin e Zanini (2013, p. 26) abordam este tópico e mencionam que a exemplo da Mancha Ferroviária de Santa Maria, as administrações municipais “muitas vezes não se propõem a ouvir, questionar, discutir e chamar à participação moradores” e que esta atitude apresenta uma visão de criar em um local “sem vida” novas experiências e vivências. Sendo ignorado então, o contexto já existente e possuidor de tantas memórias importantes.

Porém, cabe ressaltar que, recentemente (2022), a Prefeitura de Santa Maria disponibilizou para seus moradores a oportunidade de opinar sobre a revitalização da Mancha Ferroviária, sendo esta atitude interessante para ouvir sua população, que deverá ser o maior público explorador do possível novo local turístico. Assim como Gastal (2006, p. 11) afirma, deve-se “pensar o turismo não só sob o olhar dos visitantes, mas também dos residentes”.

Em suma, a importância do Turismo Cidadão para a identificação do morador local com o seu ambiente e história se faz presente. Além disso, a valorização patrimonial que este tipo de turismo proporciona através da população é indispensável ao se pensar em revitalização de patrimônios materiais (físicos). Pois, não basta dar fôlego ao local restaurando este se a manutenção social não for adequada. Assim, descasos, vandalismos e depredações serão mais facilmente presenciados sem o devido interesse coletivo para sua preservação.

2.4 SENTIMENTO DE IDENTIFICAÇÃO E PERTENCIMENTO ALIADO À MEMÓRIA

O ser humano possui a necessidade de se identificar e sentir-se parte de grupos, histórias e locais. A identidade para Haigert (2005, p. 35) é o que caracteriza as pessoas em suas comunidades, grupos e sociedade. Assim, esta é entendida como o reconhecimento do indivíduo com relação a um grupo. Para Hall (2006, p. 12-13), a identidade é desenvolvida através do tempo, espaço e movimentos históricos, sendo esta “definida historicamente e não biologicamente”.

Pieper, Behling e Domingues (2014, p.01) comentam que para ser possível se sentir pertencente, o ser humano tem, desde o início de sua existência, se organizado para conviver em relacionamentos com outros e consigo. Assim, estes compartilham “uma cultura tecida por visões de mundo, regras de convivência, em suas preces, cantos, danças, culinária, com uma maneira singular de viver no ‘seu mundo’”.

A cidade, para Abreu (1998, p.14), é uma das formas de conectar entre si os indivíduos, famílias e grupos sociais. O autor menciona que o local é uma das formas de permitir que as memórias não se percam no tempo e se sustentem no espaço. Porém, a modernidade/globalização nas cidades, conforme Faes (2008, p. 36), “acarreta a perda de identidade, pois as pessoas precisam pertencer a uma unidade espacial identificável”.

Assim, só através da convivência com patrimônios culturais e a história destes é que se poderá desenvolver o apeço devido. “Esse sentimento será como o de apego às pessoas e às coisas familiares.” (ANDRADE, 1987, p.54). Para Villanova (2019, p.04), o sentimento de pertencimento é se auto reconhecer na história ou local. Porém, quando não há este sentimento, a “ideia de um passado distante da realidade de pessoas comuns” se torna presente.

Sendo assim, é importante, conforme Zanini (2013, p. 307), a “construção de referência identitária e de sentido” que são possibilitados através das memórias que estão presentes nos seus contextos e cotidianos, sendo estes vividos ou alimentados pelas pessoas. Villanova (2019, p.04) corrobora com esta ideia e afirma que para ser possível construir a identidade individual e coletiva é necessária a perpetuação da memória.

Ampliando esta ideia de identidade ligada à memória, Hall (2006, p.12-13), acredita que a memória é dependente da identidade e vice-versa. Para o autor elas são inseparáveis e interdependentes, pois a identidade é criada pela memória e se apresenta como existência desta. Para Batista (2005, p. 28-29), é necessário buscar as histórias pertencentes a cada indivíduo e sociedade, pois o resgate da memória é importante para construir identidades individuais e coletivas. A relação entre memória e identidade se faz tão presente que “o imaginário histórico-cultural se alimenta destes para se auto-sustentar” e ser então visto como uma forma particular de um povo se expressar.

A memória, conforme Diehl (2002) e Le Goff (1994) tende a manter o passado preservado, sendo então possível garantir que haja um presente e futuro. É o esquecimento que a memória combate, sendo resgatado o tempo já vivido. Porém, não há nesta busca uma linearidade de sentidos e momentos e sim uma pluralidade, pois as experiências passadas se acumulam na mente. Chauí (2000, p. 158) reafirma esta ideia e comenta que a memória é “a

capacidade humana para reter e guardar o tempo que se foi, salvando-o da perda total. A lembrança conserva aquilo que se foi e não retornará jamais”.

Assim como a identidade, a memória não é uma construção biológica. Carvalho (2015, p. 145-146) menciona que a memória é um processo social e afetivo e que esta é necessária para a identificação de uma sociedade. A autora aponta ainda que sem uma memória registrada, não há como se produzir o presente e o futuro, pois se faz necessário ser consciente sobre o tempo vivido para se alcançar o tempo à frente.

Neste sentido, para Halbwachs (2006, p. 30) a lembrança, para ser efetiva, precisa de uma referência afetiva através do convívio social com outras pessoas ou grupos. Para ele, a memória individual baseia-se nas memórias coletivas de grupos em que os indivíduos fizeram parte. Assim, através da combinação das variadas memórias coletivas em que a pessoa esteve inserida e foi influenciada, a sua memória individual se constitui. Com isso, o autor afirma que o ser humano possui dois tipos de memória, a individual e a coletiva.

A memória coletiva se caracteriza, tanto para Carvalho (2015, p. 145-146), quanto para Abreu (1998, p. 12) em um conjunto de lembranças que tem sua característica social. Segundo Abreu, elas são “referenciadas a um conjunto que transcende o indivíduo” (ABREU, 1998, p. 12). Sua capacidade de lembrança é proporcionada por um grupo que divide o mesmo espaço coletivo, que foi compartilhado por um determinado tempo em ambientes como os familiares, de trabalho ou vizinhança.

Ainda para Abreu (1998, p. 13-15), a recuperação das memórias coletivas é necessária e se faz urgente, pois graças a estas é possível resgatar o passado, “eternizar o presente, e garantir às gerações futuras um lastro de memória importante para a sua identidade”. Porém, Batista (2005, p. 29) salienta que não se deve compreender a memória como a busca por informações do passado para reconstruí-lo, mas sim como processo de rememoração dinâmica que se conecta à identidade.

Com relação à memória ferroviária, para Prochnow (2013, p. 80), existe uma memória social que foi constituída pela ferrovia e é específica e única em cada cidade. O universo ferroviário não se bastava com os funcionários da Viação e sua empresa. Eram pertencentes ali, também, as movimentações comerciais e sociais. Matos (2010, p. 99), afirma que todos estes elementos do contexto ferroviário estão repletos “de sentimentos dos indivíduos”.

Como exemplo disso, Faccin e Zanini (2013, p. 22) mencionam que alguns moradores de uma das principais regiões que compõem a “Mancha Ferroviária” (região principal das atividades da ferrovia), e que foi uma dos poucos lugares “renovados”, se identificam e possuem vínculo com a sua região, sendo esta parte da história da ferrovia. Como as autoras

comentam, isso acontece seja por terem sido funcionários da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), “por possuírem parentesco com algum ferroviário ou, então, por terem vivenciado a dinâmica que o trem oportunizara a cidade em outras épocas”.

Faccin e Zanini (2013, p. 16) ainda comentam que há pessoas que, mesmo com o estado precário das edificações pertencentes à VFSM, visitam estes lugares em busca de lazer e para saciar sua saudade com a história vivida no local. Sendo relatado por estes às autoras memórias de seus momentos vividos na VFSM e o sentimento de pesar pelo descaso atual que boa parte do patrimônio ainda vive.

A identificação e conseqüentemente o sentimento de pertencimento do indivíduo com relação a sua história e local passa pelo despertar da memória que este já possui e também com a sua interação com as memórias coletivas existentes. É possível perceber através dos pensamentos expostos pelos autores mencionados acima, que é importante preservar as lembranças individuais e coletivas para ser possível haver uma existência futura da sociedade. Porém, não só se faz importante esta preservação, como também tornar a população pertencente a estas memórias, assim sentindo-as identificadas nesta parte da história conservada.

2.5 A VIAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA

O início da Viação Férrea no Brasil se dá com a criação de linhas férreas com o objetivo de interligar as variadas regiões do País, através de uma rede ferroviária. Assim, as ordens políticas, econômicas e estratégicas se beneficiaram delas. Lopes (2002, p. 70) afirma que a ferrovia nas terras gaúchas era idealizada de forma estratégica e política, pois esta reprimiria contrabandos vindos do Uruguai e Argentina e também beneficiaria as colônias de imigrantes alocadas em solo rio-grandense. Com isso, o estado do Rio Grande do Sul, que antes da ferrovia possuía desenvolvimento predominantemente agrário, tornou-se mais industrialmente desenvolvido após esta.

A malha ferroviária gaúcha foi estrategicamente estruturada e planejada sendo desenvolvida inicialmente em quatro linhas primordiais: Porto Alegre – Uruguaiana, Rio Grande – Bagé, Santa Maria – Marcelino Ramos e Barra do Quaraí – Itaqui. Com o passar dos anos, novas linhas secundárias foram sendo criadas, à medida que se ampliava as necessidades ferroviárias (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p. 19).

Conforme Flôres (2005, p. 80), com o Decreto Imperial N°. 2.397, de 10 de setembro de 1873 o estado gaúcho iniciou a construção da estrada de ferro que ligaria Porto Alegre até

Uruguaiana, sendo esta a principal estrada de ferro a ser criada no Estado, pois conectaria as regiões oeste e leste do Rio Grande do Sul. Porém, somente em 1878 esta linha teve seu início de construção efetiva, chegando então à cidade de Santa Maria somente em 13 de outubro de 1884.

A continuação da construção desta linha ferroviária se deu até 1893, pois com o início da Revolução Federalista os trabalhos foram suspensos. Sendo estes retomados em 1897, com o fim da Revolução. Flôres (2005, p.81-119) menciona que em 09 de janeiro de 1897 foi realizada, pelo Governo Federal, uma concorrência pública que objetivava arrendar a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana. Por fim, a empresa belga *Société Générale pour Favosier l'Industrie Nationale* (com o setor ferroviário de nome *Compagnie Générale de Chemins de Fer Secondaire*) tornou-se a vencedora e passou a atuar a partir de 1898. Ainda neste ano, a *Compagnie Auxiliaire*, empresa criada pelos belgas para administração da linha Porto Alegre – Uruguaiana, estabeleceu seus escritórios administrativos e oficinas da ferrovia na cidade.

Já a construção da linha ferroviária Santa Maria – Marcelino Ramos se deu, conforme Cardoso e Zamin (2002, p. 21), por meio do Decreto 10432, de 09 de novembro de 1889. Em 1894 o primeiro trecho que ia até Cruz Alta foi inaugurado, em 1898 o trajeto se deu até Passo Fundo e, por fim, em 1910 a finalização da estrada de ferro se daria em Marcelino Ramos, na fronteira norte do Rio Grande do Sul.

Esta linha tinha como objetivo a ligação de Santa Maria até São Paulo, conectando assim os estados da Região Sul ao estado da Região Oeste. Assim, ainda segundo as autoras, o trem partiria da divisa entre Paraná e São Paulo, nas margens do Rio Itararé, e finalizaria seu trajeto em Santa Maria. Após várias negociações e transferências entre empresas, a concessão acabou por fim sendo de posse da empresa Belga (*Auxiliaire*).

Em 06 de junho de 1905, conforme Flôres (2005, p. 81-82), um contrato foi assinado com a empresa *Auxiliaire*, criando neste momento a unificação completa da rede ferroviária sul-rio-grandense. Sendo esta uma concessão pública que era administrada por empresas de capital privado belga e norte-americano (*Auxiliaire e Brazil Railway*), surgindo, assim, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

Contudo, segundo Flôres (2005, p. 125-129), em 1911, não conseguindo cumprir corretamente o contrato, a empresa *Auxiliaire* transferiu o controle administrativo da VF e vendeu parte de suas ações para a *Brazil Railway*. Porém, em 1919 o controle retornou para a então empresa belga *Auxiliaire*. Em 18 de junho de 1920, com a crise da empresa, houve a rescisão do contrato com a *Auxiliaire* pelo Decreto Nº. 14.222, sendo a VFRGS agora de responsabilidade do Governo do Estado do Rio Grande do Sul através do Decreto Nº. 15.438.

Neste momento, o objetivo do Estado com relação à VF era o de modernização de equipamentos e frotas de trens, além de melhorar a administração do local.

Com o passar do tempo o Estado passou a ter dificuldades na administração da VF. “As dívidas se acumulavam e vários compromissos assumidos pela autarquia não eram cumpridos.” (FLÔRES, 2005, p. 509). Assim, em 21 de maio de 1959 o “Termo de Acordo” foi assinado, sendo então devolvida a administração da VF para a União. Flôres (2005, p. 520-522) acrescenta ainda que no dia 09 de julho de 1959 a VFRGS integrou a RFFSA, criada pela Lei Nº. 3.115, de 16 de março de 1957.

Esta federalização foi, possivelmente, o início do declínio da VFSM. Pois, segundo Boca Jornalismo (2018), o investimento do Governo Federal nas oficinas e na modernização dos equipamentos foi baixo, além de serem restringidas as ferrovias. Outra possibilidade de contribuição ao declínio foi a intervenção militar em 1964 na VFRGS em que houve cortes de salários dos ferroviários. Assim, ainda conforme Boca Jornalismo (2018), a diminuição do número de ferroviários foi inevitável e o sistema ferroviário perde a sua força.

Para Prochnow (2013, p.23-24) o surgimento da rodovia também contribuiu para o fim dos tempos auge da ferrovia, pois além de ser considerada mais prática e eficiente, esta teve seus investimentos ampliados principalmente no governo de Juscelino Kubitschek. Assim a concorrência acabara por tornar o uso de trens cada vez menos frequente.

Por fim, após pouco investimento na VF ao longo das últimas décadas, em 1990 as atividades de transporte de passageiros são encerradas com a privatização das ferrovias. Em 1992, a empresa foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, tendo então sua natureza pública findada (MATOS, 2010).

De acordo com IPatrimônio (2021), a VFSM passou a sofrer de descaso e abandono pela empresa administradora. Atualmente, a estrutura física da Viação Férrea de Santa Maria é patrimônio cultural e arquitetônico (Decreto 285/2000) e está em posse da Prefeitura Municipal de Santa Maria, que recentemente iniciou tentativas de revitalização nos locais históricos.

Para a cidade de Santa Maria a Viação Férrea foi de grande importância ao longo de sua existência. Zanini (2013, p. 311) comenta que “mais do que mundo do trabalho, a ferrovia e os ferroviários fizeram parte de um estilo de vida e de sentir santa-mariense”. Segundo Flôres (2005, p. 116), a VF passou a ser o meio de progresso para a região, sendo o trem o símbolo de modernidade da época. A cidade localizada na região central do estado do Rio Grande do Sul teve sua posição geográfica como ponto de estratégia política, comercial e

sanitária e também para criação de um grande núcleo ferroviário, passando a ser o “principal pólo ferroviário do Estado” (FLÔRES, 2005, p. 51).

Com isso, como menciona Zanini (2013, p. 307-308), foi possibilitado o progresso da cidade, que passou a ter maior número de trabalhadores ferroviários e passageiros visitantes, sendo então necessários hotéis, bares e restaurantes, além de comércio, escolas, pontos de lazer e hospital. Padoin (1992, p. 19) afirma que a partir da ferrovia, “se deu um maior dinamismo econômico ao Município, havendo uma abertura de uma rede hoteleira em Santa Maria, bem como o aumento das atividades econômicas”. Desta forma, posteriormente foram possíveis de se desenvolver conforme, Konrad (2020, p. 01), clubes e associações que foram de suma importância para a vida da população local.

Weber (2011, p. 11) comenta que a organização espacial das cidades ferroviárias espelhava a própria ferrovia, pois a construção destas era normalmente em torno dos trilhos. Assim para Flôres (2005, p. 91-92), Santa Maria tinha como uma das principais funções a VF, em que boa parte da cidade funcionava graças à ferrovia, sendo conhecida como “cidade ferroviária”. Esta possuía uma rotina que “dialogava com os horários e atividades da ferrovia, traçando com ela uma relação de dependência e troca” (ZANINI, 2013, p.308).

Com isso, era vista na época uma “cultura ferroviária” em que a solidariedade e o sentimento de pertencimento estavam presentes. Segundo Lima (2003, p. 54), os ferroviários eram ligados além da empresa, como companheiros de profissão. Zanini (2013, p. 308) corrobora com o autor ao dizer que os funcionários ferroviários compartilhavam de “um sentimento muito forte de coletivo e/ou categoria”.

Deste modo, a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea foi fundada em 1913 e foi responsável por diversos dos empreendimentos e serviços de atendimento aos ferroviários desenvolvidos na cidade. Flôres (2005, p. 99-104) cita alguns desses serviços disponibilizados pela cooperativa como o hospital Casa de Saúde criado em 1931, e também comenta que a grande maioria dos funcionários se tornaram sócios efetivos ao longo do tempo.

A Cooperativa dos Ferroviários tinha como objetivo “o desenvolvimento social, econômico e cultural dos seus associados” (IPATRIMÔNIO, 2021). Com isso, foi possível contribuir para com a cidade com diversos patrimônios edificados, sendo alguns ainda importantes para Santa Maria. Porém, esta diversidade patrimonial com o tempo foi sendo degradada com prédios vendidos para quitar dívidas e outros desapropriados pela justiça. Para Zanini (2013, p. 307), o sentimento da população recente é o de sucateamento da VFSM.

Atualmente (2022) a Prefeitura municipal de Santa Maria objetiva a recuperação de uso destes espaços e restauração dos prédios históricos já pertencentes à VFSM. Porém, até o

momento, não foram realizadas ações de grande impacto nestes locais principalmente na região onde se localiza a Estação, mais conhecida como Gare. Sendo que neste ponto “a imagem de espaço decante ainda não foi superada” (FACCIN e ZANINI, 2013, p. 20).

3 OS FUNCIONÁRIOS DA VFSM: UMA CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO (CORPUS) DE ESTUDO DA PESQUISA

A história contada e pesquisada sobre a Viação Férrea como um todo, e principalmente a Viação Férrea de Santa Maria, é vasta e já apresentada por diversos autores e pesquisadores. Porém, como bem questiona Zanini (2013, p. 308), “mas, quem eram os ferroviários? De onde provinham esses trabalhadores? Como se formavam?”. Apresentá-los como seres agentes da história, se faz importante.

Os funcionários da VFSM, que, conforme Felipetto (2016, p. 29), eram majoritariamente de origem de imigrantes europeus ou negros, alcançaram com o tempo uma posição social privilegiada na cidade de Santa Maria. Segundo Flôres (2005, p. 30), isto ocorreu tanto de modo involuntário como também pelas suas lutas para a classe trabalhista. Konrad (2020, p. 01) menciona que “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”.

No fim do século XIX, as condições de trabalho dos ferroviários eram consideradas muitas vezes não adequadas. Os locais de ofício eram, na sua maioria, insalubres e exigiam jornadas de trabalho longas, além disso, eram expostos a doenças e mal tempo. Com a resistência e reação dos funcionários a estas condições consideradas precárias, deu-se a busca pela dignificação tanto profissional quanto social. Schmidt (2013, p. 28-30) cita que além das greves realizadas pelos ferroviários, houve outras formas de solidariedade entre eles, como as associações de cunho escolar, recreativo, político e assistenciais.

Assim, a relação entre os funcionários se ampliou para além das atividades realizadas dentro da empresa, unificando famílias e estreitando contatos. Isso possibilitou um sentimento de identificação e pertencimento entre eles como uma “família ferroviária”. Para Flôres (2005, p. 30), “tal posição acabou caracterizando o coletivo profissional no decorrer do século XX, o que ficou expresso por uma cultura especialmente calcada nas suas experiências mutualistas e cooperativistas, bem como nas atitudes de pragmatismo profissional”.

Segundo Schmidt (2013, p. 32-33), as associações foram responsáveis pelo suprimento da maioria das necessidades coletivas dos ferroviários, sendo importante para o fortalecimento dos trabalhadores por seus direitos. Assim, segundo o autor, surge em 1903 a Associação Humanitária de Socorros Mútuos, objetivando garantir condições essenciais de assistência em caso de doenças, incapacidade de trabalho ou falecimento. Sua atuação teve

resquícios até os anos de 1950, coexistindo com outros sindicatos, associações e entidades políticas.

Já em 1913, a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada (COOPFER) foi fundada. Schmidt (2013, p.34-37), explica que esta foi “responsável por organizar uma invejável estrutura assistencial, educacional e cultural, e que chegou a contar com mais de 18 mil cooperativados em 1960”. Com isso, foi possível que grande parte dos ferroviários se compreendesse como pertencentes e integrantes de uma unidade trabalhadora, sendo viável se reconhecerem como coletivo.

No ano seguinte, 1914, surgiu uma associação voltada aos empregados ferroviários com o nome de Associação dos Empregados da VFRGS. Tendo atividades de lazer no seu foco, Schmidt (2013, p.38) menciona que eram desenvolvidos jogos como xadrez, dama, dominó, bocha e etc. Além disso, em 1952 a Biblioteca João Carlos Maura foi inaugurada.

Os ferroviários conseguiram, a partir de suas lutas, fortalecer o seu grupo como classe profissional na VF e nos diferenciados espaços em que conviviam socialmente. Assim, conforme menciona Flôres (2005, p. 34-35), eles obtiveram dignidade profissional, além de serem reconhecidos como parte integrante de um importante setor que contribuía para o progresso da cidade e estado.

Com relação aos trabalhadores em “minorias”, a Viação Férrea foi uma das primeiras empresas a contratar negros após a abolição da escravatura em 1888. Conforme Schmidt (2013, p.38), na virada do século XIX para o século XX, em que os negros ainda tinham dificuldades em socialização com brancos e de conquistar trabalhos remunerados, foi criada a primeira sociedade ferroviária da cidade de Santa Maria. A Sociedade Recreativa Treze de Maio foi criada em 1903 e recebia somente trabalhadores negros da VF, sendo este um lugar de sociabilização e identificação entre os trabalhadores ferroviários negros.

Já considerando o trabalho feminino, Zanini (2013, p. 809) ressalta que as mulheres ferroviárias eram minoria e realizavam atividades de escritórios ou consideradas leves. Além disso, Zanini afirma ainda que com o reconhecimento dos ferroviários homens na sociedade, ser casada com ferroviário era “uma posição social de grande valor e muitas moças a almejavam”, assim casamentos entre famílias ferroviárias eram comuns na cidade. As esposas de ferroviários, segundo Konrad (2020, p.01), durante os movimentos de greves, desenvolviam uma rede de apoio para terem condições de manterem suas famílias nestes momentos. Além disso, elas colaboravam com as paralisações “tomando à frente das barricadas para impedir o avanço das forças policiais”.

Durante a primeira década do século XX, a empresa belga construiu, para seus funcionários com posição de destaque, casas localizadas próximas à estação ferroviária. O conjunto destas residências foi nomeado de Vila Belga e serviu de moradia para “maquinistas, engenheiros, capatazes, fiscais e inspetores” entre outros cargos relevantes na empresa (QUERUZ, 2007, p.111).

Contudo, Flôres (2005, p. 127) menciona que foi durante o ano de 1917 que a maior visibilidade dos ferroviários se deu, com o movimento grevista operário, que paralisou todas as atividades férreas, industriais, comerciais e de transporte marítimo do Estado. As solicitações feitas à época eram decorrentes do descontentamento ao custo de vida mais alto do que os salários recebidos e pelo desemprego que se apresentava frequentemente. Com isso, esta greve impactou rapidamente a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e, por conseguinte, a Viação Férrea de Santa Maria.

Na década entre os anos 1920 e 1930, a VFSM esteve em estabilidade tanto administrativa, quanto financeira. Tendo sua relação com os funcionários melhorado, foi possível no ano de 1923 ser desenvolvido, através de portaria do Ministério da Viação e Obras Públicas, o primeiro quadro de pessoal da VF. Este quadro, então, “identificava as diferentes funções laborais e fixava os vencimentos dos trabalhadores” (FLÔRES, 2005, p. 134).

Contudo, com a exposição do valor salarial de cada funcionário, as diferenças entre eles tornaram-se negativas. Assim, ao longo dos próximos anos houve mobilizações trabalhistas de funcionários descontentes com esta questão salarial. Para impedir que houvesse mais mobilizações, a administração da VFRGS regulamentou o trabalho dos ferroviários (Decreto N°. 3.281 de 1924/Governo do Estado) objetivando estabelecer disciplina interna de forma rígida e, também, controlar as instâncias operacionais.

Conforme cita Flôres (2005, p. 134-135), “em 24 de janeiro de 1928 foi posto em vigor um novo regulamento, aprovado pelo Decreto N°. 4.009, que tratava da organização do serviço e do controle de atividades em cada “Divisão” e suas respectivas “Sub-Divisões”. Assim, a VFRGS poderia controlar melhor seus funcionários e conter revoltas e mobilizações futuras que pudessem surgir.

No período de até meados da década de 1920, os trabalhadores da VF se percebiam como apenas funcionários da VFRGS. Assim, se dedicavam no fortalecimento e organização das suas entidades associativas beneficentes que, segundo Flôres (2005, p.44), estas tinham a intenção de obter “amparo ao coletivo profissional”.

Além disso, neste período, escolas para os filhos dos funcionários foram construídas pela COOPFER. Como menciona Queruz (2007, p.111), a Escola de Artes e Ofícios que após foi renomeada de Escola Industrial Hugo Taylor ensinava atividades profissionalizantes para os meninos. Já a Escola de Artes e Ofícios Santa Terezinha, que mais tarde tornou-se o colégio Manoel Ribas, ensinava às meninas atividades consideradas adequadas a este público naquela época. O Hospital Casa de Saúde também foi criado pela cooperativa no ano de 1932, com o objetivo de atender os funcionários e seus familiares que precisassem de atendimentos médicos.

A partir da década (1930), conforme Flôres (2005, p.45) destaca, começaram, então, as organizações sindicais e a melhoria nas condições de trabalho com as leis de amparo trabalhistas. Tendo a qualidade de vida e trabalho dos ferroviários melhorado, estes passaram a se ver como uma classe social diferente de outras que existiam na sociedade.

Schmidt (2013, p. 37-46) comenta que após a revolução de 1930, que contou com a participação dos ferroviários, estes ganharam um Monumento aos Ferroviários, localizado no Bairro Itararé em Santa Maria. Servindo então, de homenagem do governo estadual de Flores da Cunha às suas heroicas ações neste acontecimento.

Além disso, Schimidt (2013) também menciona que no ano seguinte, em 1931, seria fundada uma nova associação, com sede em Porto Alegre, porém dispoendo de filiais em Santa Maria e outros pontos do estado. A Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses (AFSR) “prestou serviços como a disponibilização de atendimento jurídico (em especial), médico e odontológico, farmácia, auxílio funeral, gerenciamento de pecúlios, alfaiataria e costura” (SCHMIDT, 2013, p. 37). Garantia, assim, seguridade dos direitos da classe ferroviária.

A partir de meados dos anos de 1950, iniciou-se a considerada “decadência da VF”, conforme mencionam as autoras Faccin e Zanini (2013, p. 03) “junto com a desestruturação da RFFSA, veio também um processo alteração da ‘Mancha Ferroviária’ de Santa Maria, a qual passou a ser vinculada primeiramente a uma imagem de estagnação e decadência”.

As condições de trabalho e suas garantias trabalhistas já se encontravam em instabilidade, não sendo estas mais certeza de efetividade. Flôres (2005, p. 510) menciona que a morte de Getúlio Vargas trouxe instabilidade social e política ao País e atingiu “em cheio a categoria dos ferroviários em todo o Brasil, cujo número de trabalhadores era dos mais expressivos no conjunto do proletariado”.

Com isso, conforme comenta Schmidt (2013, p. 39), em 1952 foi criado pelos ferroviários a União dos Ferroviários Gaúchos, que objetivava a luta política da classe e a união da categoria nesta. Porém, ao longo dos anos o número de funcionários diminuiu e a

profissão de ferroviário tornou-se com menos prestígio, até a sua quase irrelevância na sociedade gaúcha nos anos atuais.

Assim, o objeto de pesquisa deste trabalho compõe de documentos sobre os trabalhadores ferroviários de Santa Maria gerados pelas atividades ligadas à Viação Férrea de Santa Maria, mais especificamente da década de 1950. A escolha deste recorte temporal se faz pela maior aproximação da época com os tempos atuais, sendo este período (1950) mais recente e possível de conectar a população dos dias atuais ao passado. É neste período que a decadência da VFGRS tem seu início, sendo interessante exemplificar através dos documentos como eram as atividades e a relação dos funcionários com sua empresa contratante.

4 METODOLOGIA

Ao longo deste capítulo será apresentado o objeto (*corpus*) de estudo da pesquisa, em que explicará quais serão os objetos utilizados para a base da pesquisa. Após, serão indicados os procedimentos metodológicos da pesquisa, em que será explicitado como a pesquisa será feita, os documentos encontrados em que relatará todo o processo de busca desta documentação, análise dos resultados em que será analisada a importância desta coleta de documentos para promover o Turismo Cidadão e, por fim, a conclusão desta pesquisa.

4.1 OBJETO (*CORPUS*) DE ESTUDO DA PESQUISA

Para ser possível criar estratégias para buscar o sentimento de pertencimento da população em relação à VFSM, será focado no presente trabalho a localização de documentos que personifiquem a Viação, neste caso através de seus trabalhadores. A intenção de selecionar tipos documentais em que os funcionários representem a empresa poderá ampliar a identificação da população perante estes e conseqüentemente o sentimento de pertencer a esta história pode ser maior. Sendo esta então, uma ação de “humanização” da empresa.

Inicialmente, os documentos a serem utilizados nesta pesquisa seriam somente documentos do fundo *Viação Férrea de Santa Maria*, que foram produzidos pela instituição para atividades relacionadas aos funcionários da empresa. Porém, ao iniciar a busca por este acervo, foi constatado que encontrar o arquivo ou local que possua este acervo específico é tarefa complexa. Pois, a documentação referente à VFSM está na sua maioria desmembrada, contendo documentação em várias instituições e acervos pessoais diferentes.

Assim, foi necessário adaptar o *corpus* deste trabalho para documentos que contenham informações dos funcionários da VFSM relacionadas à empresa na década de 1950 e que estejam em guarda de qualquer instituição/acervo pessoal de Santa Maria. Sendo desta forma, imprescindível a reunião de dados sobre os documentos encontrados, seus locais de guarda e o acesso a estes, antes de qualquer ação prática de Turismo Cidadão.

4.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA

Primeiramente, se faz necessário apontar que o foco inicial deste trabalho era realizar uma exposição itinerária com os documentos referentes ao fundo *Viação Férrea de Santa Maria*. Sendo esta então, uma pesquisa de cunho prático para proporcionar a possibilidade de

despertar o sentimento de pertencimento da população santa-mariense para com a VFSM através desta documentação, aliando assim a Arquivologia com o Turismo Cidadão.

Contudo, ao ser iniciada a pesquisa dos documentos a serem utilizados, foi constatado que seria necessário primeiramente realizar uma coleta dos documentos da década de 1950 sobre os funcionários disponíveis na cidade de Santa Maria, pois a dispersão de documentação referente à VFSM é presente. Deste modo, o tempo para a realização da exposição itinerária seria inviável.

Assim, foi inevitável alterar o objetivo antes estipulado, removendo a ação prática de Turismo Cidadão nesta pesquisa. Porém, esta atividade não deverá ser esquecida, podendo ser realizada em trabalhos futuros. É importante ressaltar ainda, que mesmo com a alteração dos objetivos, a relação da Arquivologia e do Turismo se mantém e é primordial para a motivação da escolha dos documentos trabalhados.

A partir desta situação, o foco atual deste trabalho se dá em reunir esses documentos e estabelecer informações sobre local de acesso e suas condições, para ser possível em outro momento a realização da ação prática de possibilitar o desenvolvimento do sentimento de pertencimento da população local à VFSM.

Para a realização do objetivo principal e coleta dos dados (documentos), se faz imprescindível selecionar locais com possível guarda de documentação da VF em Santa Maria. Sendo necessária a realização de visitas e tentativas de contato com estes locais para confirmar se há estes documentos nestas instituições. A seguir, nos locais onde há possibilidade de acesso ao acervo, deverá ser realizada consulta a estes para coletar informações relevantes sobre os documentos e sua possível digitalização para uma futura ação prática.

Conforme a necessidade da pesquisa, será realizada uma abordagem quanti-qualitativa para a análise da coleta de dados. Segundo Bell (2004, p.19-20) a abordagem quantitativa recolhe fatos, além de estudar a relação entre estes. Já na abordagem qualitativa, o autor trás como interesse desta, a compreensão das “percepções individuais do mundo” e não a análise estatística. Porém, Bell concorda que algumas vezes ambas as abordagens recorrem uma à outra para se complementarem.

Para a análise inicial dos dados, a abordagem quantitativa será necessária, pois será quantificado e relacionado o número de locais visitados com a existência de documentos buscados e seu acesso. Já para a análise em si, a opção qualitativa será requerida, para ser possível identificar, se os documentos encontrados e reunidos das diferentes instituições são

suficientes para a realização de atividades de Turismo Cidadão que possibilitem despertar o sentimento de pertencimento da população local para com a Viação Férrea de Santa Maria.

5 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

A seguir serão apresentados os locais em que foram realizadas as buscas pelos documentos referentes aos funcionários da VFSM e relatado o processo de encontro destes acervos documentais. As instituições escolhidas são o Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, Associação dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul, Justiça do Trabalho do Rio Grande do Sul - Vara do Trabalho de Santa Maria, Relatórios de Exercício da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada (livros digitalizados) e Museu Ferroviário de Santa Maria.

5.1 ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA

O Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria foi criado em 1958 com o objetivo de conservar todos os documentos e objetos que representassem a história de Santa Maria. Segundo o *site* da instituição (ARQUIVO, 2022), até o ano de 1992, teve sua sede no prédio do Theatro Treze de Maio, sendo atualmente localizado no Centro Integrado de Cultura Evandro Behr, na Rua Appel, 900, bairro Nossa Senhora de Fátima (Imagem 1). Esta instituição possui em seus acervos documentos, jornais, fotografias, mapas e revistas para pesquisas ao público.

Imagem 1 – Fachada do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria



Fonte: Autora

Por ser um arquivo histórico e recentemente ter recebido parte do acervo referente à Viação Férrea, esta instituição foi o primeiro lugar a ser escolhido para a procura de documentos sobre os ferroviários. O contato inicial se deu por e-mail institucional, no qual foi afirmado que o arquivo possui o acervo da COOPFER em tratamento até a realização desta pesquisa.

Nestes documentos há fotografias e informações da vida dos ferroviários relacionadas às atividades da cooperativa. Assim, o acesso a estes seria importante para o trabalho, porém neste contato através do e-mail, foi negado este acesso. A justificativa dada para a negativa foi a de os documentos ainda estarem em processo de classificação e higienização, não sendo sequer aceito voluntariado nestas atividades em troca da disponibilização de parte dos documentos.

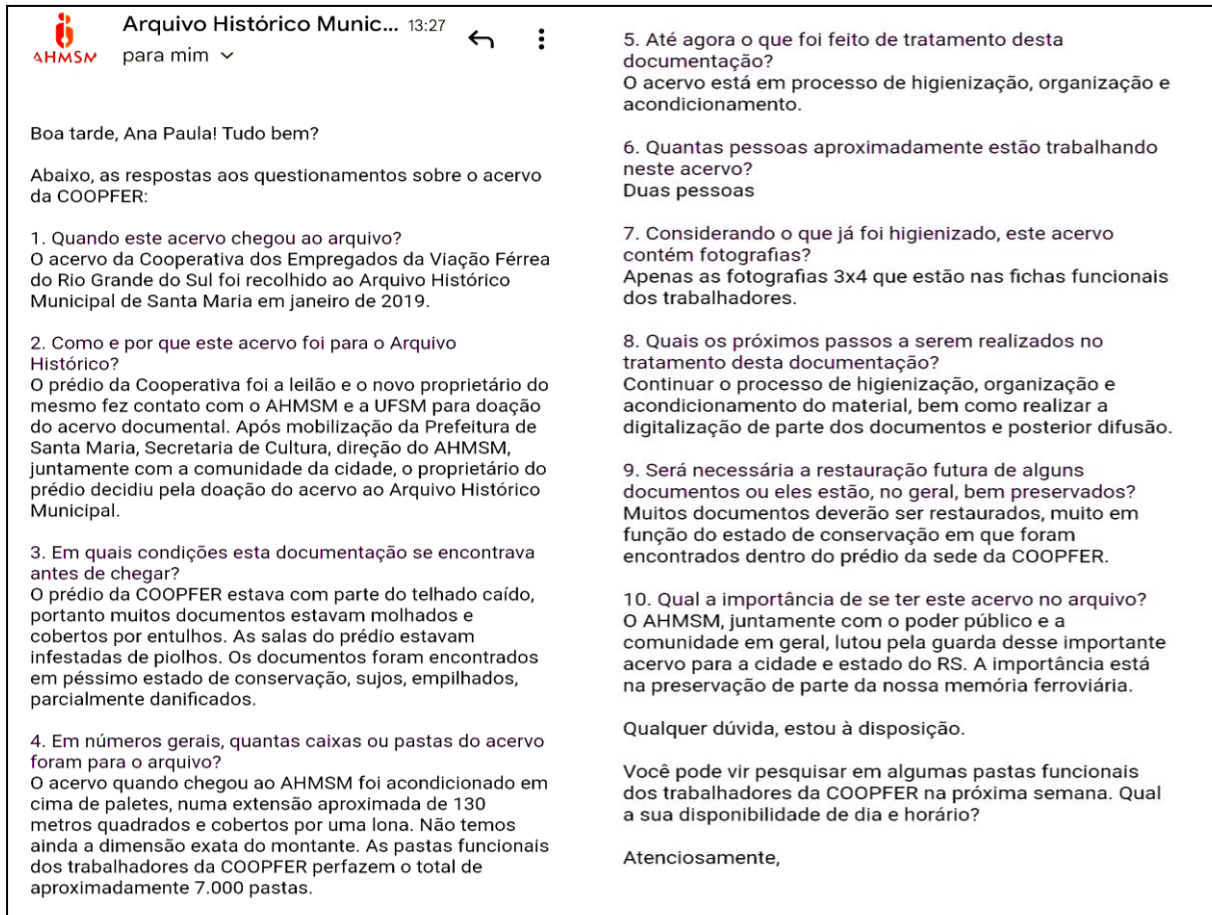
Após a tentativa de contato por e-mail, foi realizada uma visita ao local para apresentação e explicação desta pesquisa tendo a recomendação por carta da professora orientadora deste trabalho Gláucia Vieira Ramos Konrad. A diretora do arquivo Daniéle Xavier Calil, autorizou, então, a ida até o local, em outro momento, para ser possível pesquisar a pouca documentação já tratada e disponível para consulta. Também foi sugerido que enviasse por e-mail perguntas sobre o acervo que seria pesquisado para que ela pudesse responder de melhor forma. Assim, foi enviado o e-mail com as perguntas e solicitação de agendamento de horário para a pesquisa presencial.

Conforme respostas às perguntas realizadas por e-mail (Imagem 2), o acervo da COOPFER chegou ao arquivo em 2019 a partir de tratativas entre a Prefeitura, o Arquivo Histórico e o dono da documentação, porém com a Pandemia da Covid-19 não foi possível o tratamento adequado dos documentos. Até o presente momento, tem sido realizada somente a higienização destes que contam com aproximadamente sete mil pastas funcionais.

Segundo a diretora do local, os documentos encontravam-se em estado precário de conservação antes de sua transferência ao arquivo, pois havia goteiras no telhado que em tempos de chuva molhavam os documentos. Assim, conforme Daniéle, muitos documentos deverão ser restaurados, pois estão deteriorados devido ao acondicionamento impróprio em que estavam antes da sua transferência.

Por ainda estarem em tratamento desta documentação, não há um levantamento por parte do Arquivo sobre todos os tipos documentais e assuntos tratados nos documentos. Porém, é possível constatar que em sua maioria trata-se de documentos funcionais da Cooperativa.

Imagem 2 – Perguntas realizadas ao Arquivo Histórico e as Respostas obtidas.



Fonte: Autora

Durante a segunda visita, para a realização da pesquisa à documentação, foi disponibilizada uma pequena quantidade de documentos (Imagem 3). Sendo alguns destes ainda sem tratamento, encontrando-se em condições em que foram entregues ao Arquivo (Imagem 4), e outros já higienizados, ordenados e acondicionados conforme técnicas de conservação e preservação documental (Imagem 5).

Foi possível perceber nesta documentação que abrange a década de 1930 até a década de 1970 a existência de diversos tipos documentais relacionados à vida funcional dos trabalhadores da COOPFER. Há ficha de registro do empregado (Imagem 6), ficha de histórico do empregado (Imagem 7), certidão de admissão, entre outros. Porém, faz-se necessário ressaltar que os funcionários da Cooperativa não são os mesmos ligados diretamente a Viação Férrea, mas pertencem ao universo ferroviário que se fazia amplo nestes tempos. Assim, estes documentos serão tão importantes quanto de contratados pela VFRGS, pois a história destes ainda é história da ferrovia, sendo, então, passível de uso no futuro trabalho a ser realizado.

Imagem 3 – Documentos consultados



Fonte: Autora

Imagem 4 – Documentos sem tratamento



Fonte: Autora

Imagem 5– Documentos com tratamento



Fonte: Autora



Imagem 6 – Ficha de registro do empregado

FICHA DE REGISTRO DE EMPREGADO

O *Snr.* **AGOBAR COIMBRA** *portador da Carteira Profissional n.º* *da serie* *foi admitido em* **15** *de* **Março** *de* **1940** *no cargo de* **Escriturario pratic. provisor.** *vencimentos de Rs* **6\$400**
(Seis mil e quatrocentos reis, por dia .-.-.-.)
para trabalhar normalmente das 7,30 ás 18 horas com intervallos de 2 horas diarias de refeição e 4 horas aos sabbados á tarde para descanso.

Observações: **1942 - janeiro - Escriturario Data: 30 de Ago. classe F. 1943 - 15 de Abril - transfe pf Alegrete.**

Assignatura do empregado: **Agobar Coimbra**


LEV. GLOBO - 91235

Fonte: Autora

Imagem 7 – Ficha de histórico do empregado

HISTÓRICO DO EMPREGADO 14

1941- Setembro- apareceu em ponto, ainda em ~~Porto Alegre~~
 1/2 dia de falta. 1943- janeiro- 14 dias de falta. ~~Porto Alegre~~- faltou
 2 dias. Julho- o C. A. M. aprovou suas admissões como cozeiro, com os
 vencimentos de 200.000,00, mensais em razão do dia 16- Agosto- 5 dias
 suspensos (C. R. 1635 de 24-8), por ter perdido o P.1 no dia 23. (1943- Março
 foi elogiado pelo procedimento mobilitante, que teve entregue ao
 condutor de trem uma cédula de 50.000, que havia encontrado PD-
 37-1224 de 10/3.) Setembro- 1 dia de falta, 1943- janeiro, transferido para
 Pige' (nota do Pouto) Feneis- 15 dias suspensos a partir de 18, em virtude
 da sua culpabilidade no incidente havido no Buffet de Bento Chato,
 carta S.D. 35/1/3/43. Março, a 14, foi dada aviso fixo para ser
 dispensado, depois de ter transcorrido 30 dias, M. M. C. P. 1361 de
 14/1/43. Em Feneis foi auca para R\$ 2.000,00 mensais, a partir de 13 de
 janeiro, carta S.D. 40-241 de 12/2/43. em Alus num. orca. pa Luis (nota do Pouto)
 junho- rescindiu contrato a 20/6/43 digo, em Agosto 21 rescindiu contrato.



Fonte: Autora

5.2 ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES

A Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses foi fundada em 1931, com sede em Porto Alegre, porém dispendo de filiais em Santa Maria e outros pontos do Estado. A instituição prestou e ainda presta serviços como atendimento jurídico, médico e odontológico, além de acesso à farmácia, auxílio funeral e gerenciamento de pecúlios (SCHMIDT, 2013, p. 37). Em Santa Maria, a Associação está localizada na Rua Manuel Ribas, 1924, bairro Centro (Imagem 8).

Por este local possuir atividades burocráticas relacionadas aos trabalhadores da VFSM, esta instituição foi selecionada para buscas aos documentos citados. Com isso, o contato inicial se deu de forma presencial, sendo que uma visita foi realizada na Associação em horário comercial, porém encontrava-se fechada.

Ao ser feita uma tentativa de ligação telefônica ao número disponível na *internet*, foi informado que havia somente o serviço de dentista e advogado para associados no local, não

existindo documentação de funcionários da década de 1950 para pesquisa, pois a documentação existente até o encerramento das atividades da VF fora levada, no ano de 2017, para Porto Alegre e incinerada. Assim, não será possível encontrar documentos nesta instituição.

Imagem 8 – Fachada da Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses



Fonte: Autora

5.3 ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS APOSENTADOS DO RIO GRANDE DO SUL

A Associação dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul é uma instituição que foi fundada para contribuir com assessorias jurídicas e outras atividades para os funcionários aposentados da ferrovia. Ela tem como objetivo a defesa dos direitos dos profissionais da área e garantia de tratamento de forma justa e equitativa aos trabalhadores. A Associação está localizada na Rua Silva Jardim, 1900 sala 2, bairro Passo D'Areia/Centro (Imagem 9).

Além da assessoria jurídica, a instituição disponibiliza outros serviços aos associados ferroviários, como orientação sobre direitos e deveres, cursos e palestras sobre temas jurídicos e possui uma biblioteca com variados materiais para consulta. A questão de possuírem materiais para consulta foi a motivação para esta Associação ser pré-selecionada.

Imagem 9 – Fachada da Associação dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul



Fonte: Autora

Com a expectativa de que possivelmente a existência de documentação de funcionários da década de 1950 que hoje estejam aposentados se fizesse presente, foi realizada uma visita no local em horário comercial e este estava fechado. Porém, em tentativa de ligação telefônica ao número encontrado na *internet* foi constatado que, assim como a Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, os seus serviços são somente de advocacia aos associados e toda a sua documentação encontra-se em Porto Alegre, não constando, então, arquivos de documentação dos ferroviários da década de 1950 no local para consulta. Deste modo, esta instituição não possibilitará o encontro de documentos a serem pesquisados.

5.4 SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul não possui informações acessíveis para pesquisa sobre seu histórico com sede em Santa Maria. Sendo disponibilizada somente uma página da *internet* sobre o Sindicato localizado na cidade de Porto Alegre, que também não possui informações sobre sua história. Assim, é sabido que a instituição localizada em Santa Maria na Rua Silva Jardim, 1580, bairro Nossa Senhora do Rosário (Imagem 10), disponibiliza consultorias jurídicas e atividades para seus sindicalizados, porém não está acessível maiores informações. Durante a visita foi questionado sobre o histórico do local, porém não foi obtida uma resposta para tal, já que o funcionário era novo na instituição.

Imagem 10 – Fachada do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul



Fonte: Autora

Este local foi selecionado para pesquisa por ser teoricamente possível encontrar documentação de funcionários da década de 1950. Por se tratar de sindicato, haveria documentos de sindicalizados e informações relevantes. Assim, ao ser feita uma tentativa de visita ao sindicato em horário comercial, foi constatado que este estava fechado. Porém ao buscar informações na *internet* foi encontrado um numero telefônico e realizada tentativa de ligação. Com isso, foi acertada uma nova visita, com agendamento de horário, para pesquisar suposta documentação que existisse no local.

Ao chegar ao local foi possível encontrar outra associação existente no mesmo prédio: a Associação dos Aposentados da Rede Ferroviária Federal S/A. Foi realizada uma visita a esta associação, sendo realizado o atendimento por dois ferroviários aposentados. No local não há documentação dos ferroviários contendo somente fotos antigas expostas nas paredes (Imagem 11) em que algumas destas são da década de 1950. Porém, foi mostrado um salão (Imagem 12) que em tempos de funcionamento da ferrovia era usado para jantares e lazer aos funcionários associados, mas atualmente encontra-se sem manutenção. Muitas histórias e informações foram contadas pelos antigos ferroviários Mucio Nunes e Frederico Nolberto Muller que foram prestativos e interessados em colaborar com a pesquisa.

Imagem 11 – Foto exposta na parede da Formatura de Maquinistas do ano de 1958



Fonte: Autora

Imagem 12 – Salão já utilizado para jantares e lazer dos associados



Fonte: Autora

Ao seguir a visita para o Sindicato, que era o objetivo principal de visitação, o atendimento foi feito por um funcionário que informou que não há mais documentação na instituição, porém, em momentos pré-encerramento das atividades da ferrovia, existiam documentos funcionais de todos os funcionários que já trabalharam na VFRGS. Esta documentação, por fim, foi destinada à empresa de reciclagem de materiais e papéis quando o antigo prédio que sediava o Sindicato foi vendido.

Contudo, após a autora desta pesquisa mencionar que o falecido avô fora ferroviário, foi apresentada uma Relação com todos os funcionários da VFRGS já contratados (Imagem 13). Nesta lista, foi encontrado então o nome e informações funcionais de Aristides Munari (Imagem 14), sendo ele motivo pessoal para a realização deste trabalho. Pois, ele sempre contava suas memórias da ferrovia e suas lidas na linha férrea, que despertaram à autora o sentimento de pertencimento à história da Viação. Assim, a VF se tornou tema de interesse para pesquisas acadêmicas e ao ser encontrado um documento contendo seu nome, foi despertada uma nostalgia de uma época em que nunca fora vivenciada. Deste modo, a obra de Zanini (2013) “Como posso ter saudades de um tempo que não vivi” se fez presente e real.

Com relação à lista de funcionários apresentada, esta pode ser interessante para uso no futuro trabalho a ser realizado, sendo esta, e algumas fotografias expostas na parede, a única

documentação existente no Sindicato. Assim tanto esta instituição quanto a Associação não possuem documentos dos funcionários além dos já mencionados, mas são potenciais de utilidade para a pesquisa.

Imagem 13 – Documento Relação de Funcionarios da VFRGS

Page No. 40
02/11/05

*** SINDIFERGS - CPD ***

RELACAO GERAL DE PROVENTOS DOS CEDIDOS
A PARTIR DE 01/05/2003

NUME	MATRIC. REDE	MATRIC. TESOURD.	DESCRICAO DA CLASSE	TIPO APOSENT.	NIV	A N U E	PROPOR	SALAR. ESTADO	SALAR. UNIAO	TOTAL
ARISTIDES ANTUNES DE OLIVEIRA	38705	12292923	AGT. SEG. FERROVIARIA	CEDIDO RENA	220	27	30 35	249,43	388,44	637,87
ARISTIDES BARRAGAN	14562	11190720	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	26	30 30	0,00	926,89	926,89
ARISTIDES CAMPOS FIGUEIREDO	10537	11362588	MANDRADOR	CEDIDO RENA	218	32	00 00	240,81	397,89	638,70
ARISTIDES CARDOSO DE AGUIAR	12987	10549483	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	35	00 00	0,00	1852,28	1852,28
ARISTIDES DORNELLES DE SOUZA	03603	10578714	ART. VIA PERMANENTE	FALECIDO	217	30	30 30	0,00	617,46	617,46
ARISTIDES FAGUNDES	38786	12210182	MAQUINISTA	FALECIDO	226	35	00 00	0,00	942,54	942,54
ARISTIDES FERNANDES DA SILVA	33755	19002823	ART. VIA PERMANENTE	FALECIDO	217	09	30 30	0,00	517,73	517,73
ARISTIDES FONTOURA RODRIGUES	35552	12410527	ART. VIA PERMANENTE	FALECIDO	217	29	30 35	0,00	525,19	525,19
ARISTIDES GONCALVES	24278	11370645	AUX. SERV. GERAIS	CEDIDO RENA	215	30	31 35	240,00	262,17	502,17
ARISTIDES GUILHERMAND	06978	11064759	AGENTE DE ESTACAO	FALECIDO	221	34	30 30	0,00	718,62	718,62
ARISTIDES LINDO DOS SANTOS	24088	11262117	MAQUINISTA	FALECIDO	226	28	35 35	0,00	893,67	893,67
ARISTIDES LYDENEYER	17565	11580429	MANDRADOR	FALECIDO	218	33	35 35	0,00	641,93	641,93
ARISTIDES MACHADO FLORES	35786	12543898	AUX. SERV. GERAIS	FALECIDO	215	30	35 35	0,00	566,98	566,98
ARISTIDES MARCOS DA ROSA	14456	11092620	ASSIST. MANUTENCAO	FALECIDO	233	35	30 30	0,00	1519,76	1519,76
ARISTIDES MARTINS DE OLIVEIRA*	31314	12210129	ASSIST. MANUTENCAO*	FALECIDO	230	34	00 00*	0,00	1328,96	1328,96
ARISTIDES MEDEIROS GOMES	37842	19003951	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	226	14	35 35	0,00	795,92	795,92
ARISTIDES MUNARI	10900	10629644	ART. DE MANUTENCAO	CEDIDO RENA	227	29	30 35	389,48	423,98	813,46
ARISTIDES NEVES	07398	11376599	AGENTE DE TREM	FALECIDO	221	29	30 35	0,00	593,14	593,14
ARISTIDES OLINTO DE OLIVEIRA	37745	12537616	AUX. SERV. GERAIS	FALECIDO	215	15	00 00	0,00	581,56	581,56
ARISTIDES PINHEIRO	25132	12520403	AUX. SERV. GERAIS	FALECIDO	215	30	30 35	0,00	485,98	485,98
ARISTIDES PIZZOLATO	17227	11247827	ART. DE MANUTENCAO	CEDIDO RENA	227	29	34 35	252,73	669,18	921,91
ARISTIDES RODRIGUES	11841	11561682	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	28	28 35	0,00	753,28	753,28
ARISTIDES RODRIGUES SOARES	04322	11000414	ASSISTENTE DE TRENS	FALECIDO	228	32	00 00	0,00	1840,64	1840,64
ARISTIDES SEVERO DE OLIVEIRA	08615	10649026	ASSISTENTE DE TRACAO	FALECIDO	232	30	30 30	0,00	1782,38	1782,38
ARISTOBALDO LAUERT TRINDADE	01581	10889382	ASSIST. ADMINISTRAT.	FALECIDO	234	32	00 00	0,00	1566,18	1566,18
ARISTOCLES PONS	21939	11381490	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	35	00 00	0,00	993,10	993,10
ARISTOTELES RANSEL ERMIDA	23471	11815772	AGT. SEG. FERROVIARIA	FALECIDO	220	35	30 30	0,00	691,86	691,86
ARISTOTELINO TIELLET	07768	10920447	ASSISTENTE DE TRACAO	CEDIDO RENA	235	35	00 00	1688,74	0,00	1688,74
ARIZOLINO NUNES	33838	12142492	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	221	28	28 35	0,00	549,31	549,31
ARLINDA DRAGO ALVES	33957	11396067	AGTE. DE INFORMATICA	CEDIDO RENA	221	27	27 30	332,81	261,12	613,93
ARLINDO AJALA GARCIA	32282	11885548	ART. VIA PERMANENTE	CEDIDO RENA	217	25	29 35	240,00	251,93	491,93
ARLINDO ALVES TOLEDO	09681	00000000	ART. VIA PERMANENTE	FALECIDO	217	25	30 30	0,00	593,70	593,70
ARLINDO ANTONIO SCHIFELBEIN	26854	11245549	AGT. SEG. FERROVIARIA	FALECIDO	220	25	30 35	0,00	549,89	549,89
ARLINDO BARBOSA CORTES	24583	11648856	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	31	35 35	0,00	963,67	963,67
ARLINDO CAETANO DA SILVA	38764	11853573	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	30	30 35	0,00	819,69	819,69
ARLINDO CAMILLO	36321	12380857	ASSIST. MANUTENCAO	FALECIDO	235	28	28 35	0,00	1344,01	1344,01
ARLINDO CAPELLITO	09353	11366524	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	31	35 35	0,00	963,67	963,67
ARLINDO CARLOS TREGNAGO	02781	10806350	ASSISTENTE DE TRACAO	FALECIDO	232	31	30 30	0,00	1393,01	1393,01
ARLINDO CARVALHO PAUTZ	07868	11261226	AGT. VIA PERMANENTE	FALECIDO	228	35	35 35	0,00	1064,29	1064,29
ARLINDO CLARO DE CRISTO	05725	10993678	ASSIST. MANUTENCAO	FALECIDO	233	35	30 30	0,00	1519,76	1519,76
ARLINDO CORREA	05468	10983660	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	35	30 30	0,00	993,10	993,10
ARLINDO CORREA QUEDES	21168	11067934	AGT. SEG. FERROVIARIA	FALECIDO	221	31	30 30	0,00	782,73	782,73
ARLINDO DA SILVA FIGUEIREDO	26524	11667516	ART. VIA PERMANENTE	FALECIDO	217	26	26 35	0,00	444,58	444,58
ARLINDO DA SILVA FERRANDO	29587	00000000	ART. DE MANUTENCAO	FALECIDO	227	27	35 35	0,00	934,25	934,25
ARLINDO DE FREITAS	34316	10920455	ASSIST. DE ESTACAO	CEDIDO RENA	234	35	35 35	1601,77	0,00	1601,77
ARLINDO DIESEL	35831	12149500	MAQUINISTA	FALECIDO	226	26	34 35	0,00	854,56	854,56
ARLINDO DOMINGOS	37866	10632875	MANDRADOR	CED. VELASQUE	217	08	09 30	0,00	153,88	153,88
ARLINDO DOS SANTOS	14733	11299853	AGT. VIA PERMANENTE	FALECIDO	220	27	27 35	0,00	582,89	582,89

Fonte: Autora

Imagem 14 – Informações funcionais de Aristides Munari

ARISTIDES LYNDENAYER	17565	11580429	MANOBRADOR
ARISTIDES MACHADO FLORES	35786	12543098	AUX.SERV.GERAIS
ARISTIDES MARCOS DA ROSA	14456	11098260	ASSIST.MANUTENCAO
ARISTIDES MARTINS DE OLIVEIRA*	31314	12210129	ASSIST.MANUTENCAO*
ARISTIDES MEDEIROS GOMES	37842	19003951	ART. DE MANUTENCAO
ARISTIDES MUNARI	10900	10829644	ART. DE MANUTENCAO
ARISTIDES NEVES	07390	11376589	AGENTE DE TREM
ARISTIDES OLINTO DE OLIVEIRA	37745	12537616	AUX.SERV.GERAIS
ARISTIDES PINHEIRO	25132	12520403	AUX.SERV.GERAIS
ARISTIDES PIZZOLATO	17227	11247827	ART. DE MANUTENCAO
ARISTIDES RODRIGUES	11841	11561602	ART. DE MANUTENCAO

Fonte: Autora

5.5 JUSTIÇA DO TRABALHO

Com a finalidade de descentralização do Memorial da Justiça do Trabalho no Rio Grande do Sul, foi criado em 2007, em Santa Maria, o Centro Regional de Memória da Justiça do Trabalho. O objetivo desse local é a preservação de documentos de valor histórico e o envolvimento dos moradores da região na construção da memória da Justiça do Trabalho no Estado.

A instituição está localizada na Rua Alameda Montevideo, 233, bairro Nossa Senhora das Dores, no prédio do Foro Trabalhista de Santa Maria (Imagem 15). O Memorial possui a Sala do Acervo, no segundo andar do prédio, sendo um espaço destinado à pesquisa, e a Sala de Exposições, localizada no andar térreo.

Os documentos presentes no arquivo são predominantemente autos já encerrados (ANAMATRA, 2007). Assim, este local foi escolhido para realização das buscas aos documentos dos ferroviários, por supostamente conter processos trabalhistas dos trabalhadores contra a VFMS. Sendo então, uma possível fonte de informações sobre os funcionários da VF.

Imagem 15 – Fachada da Justiça do Trabalho

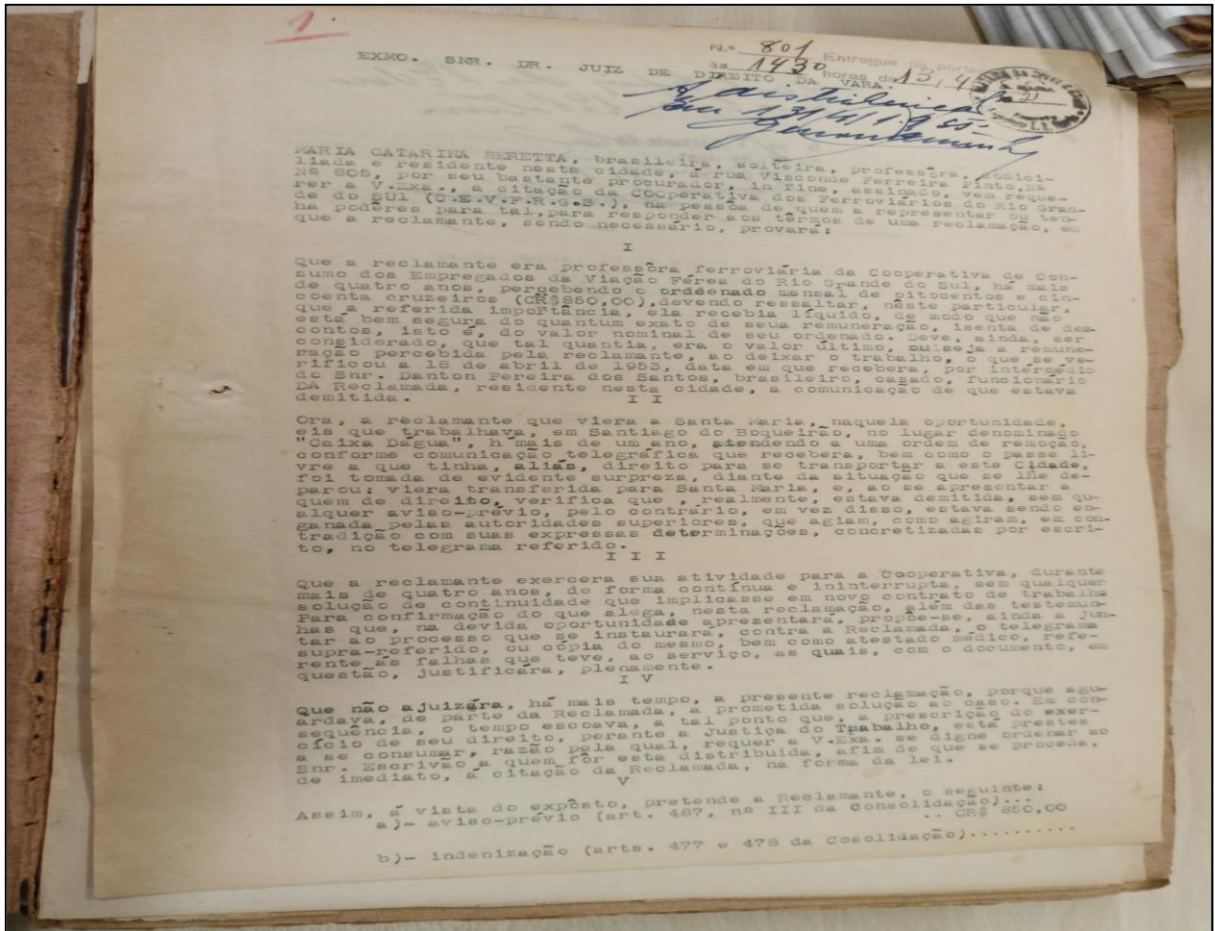


Fonte: Autora

O contato com o Memorial local foi realizado presencialmente, sendo recebida na visita à instituição pela Coordenadora de Controle da Direção do Foro, Nadia Garcia Mena Barreto. Esta apresentou o local e explicou o seu funcionamento. Foi acertado, então, que no próximo dia útil seria realizada a pesquisa no acervo que contém aproximadamente nove mil processos encerrados de diversas décadas.

A pesquisa então se deu nos processos da década de 1950, sendo procurados documentos com ações contra a VF e a cooperativa dos ferroviários. Foram encontrados treze processos trabalhistas contendo principalmente a COOPFER como recorrente e/ou recorrida (Imagem 16). Há, dentro desta documentação, variados tipos documentais como tíquetes de vale refeição, comprovantes de trabalho na empresa, certidões variadas e documentos funcionais, incluindo carteira de trabalho de funcionários da Viação (Imagens 17 e 18). Assim, estes processos serão de grande importância para a realização da parte prática, que seguirá a partir desta pesquisa, ao conterem informações sobre a relação empresa e empregado.

Imagem 16 – Parte do processo contra a COOPFER movido por Maria Catharina Beretta



Fonte: Autora

Imagem 17 – Documento carteira profissional da recorrente Maria Catharina Beretta



Fonte: Autora

Imagem 18 – Fotografia de Maria Catharina Beretta



Fonte: Autora

5.6 RELATÓRIOS DE EXERCÍCIO DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LIMITADA

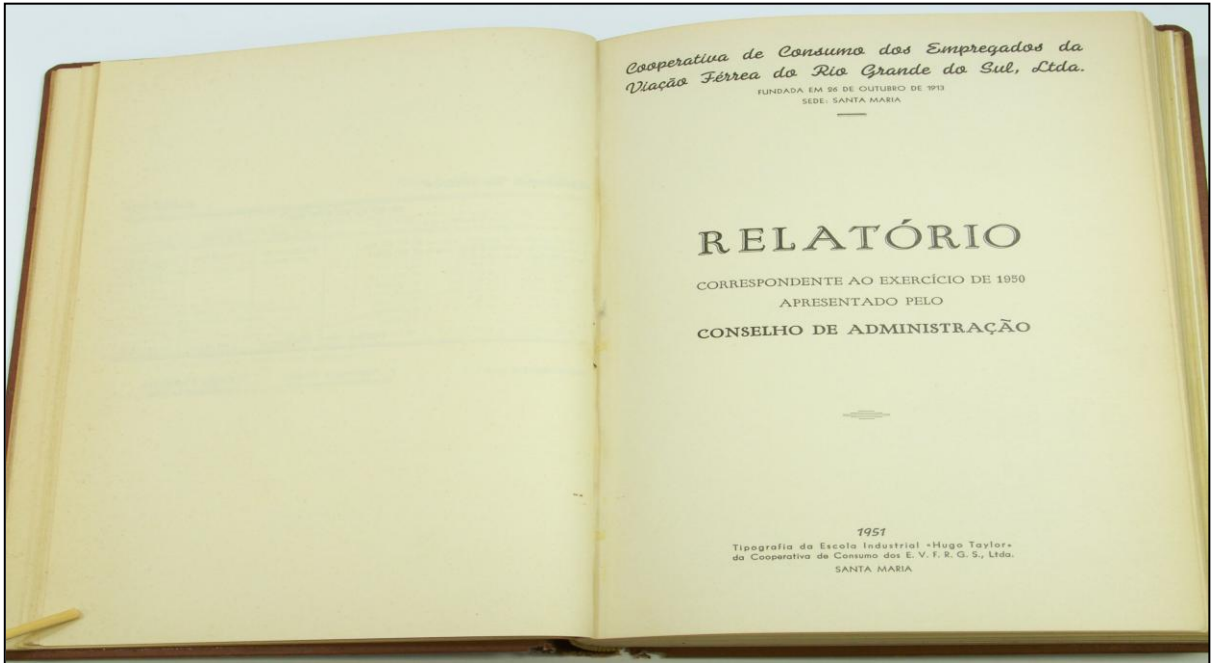
Os livros originais dos Relatórios de Exercício da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada estavam em posse do ex-professor da UFSM e ex-diretor da COOPFER Eduardo Martins Oliveira Rolim. Estes foram entregues para a orientadora desta pesquisa Gláucia Vieira Ramos Konrad e para o professor Diorge Alceno Konrad com o objetivo de serem doados ao Núcleo de Documentação do curso de História da UFSM.

Porém, pelos seus potenciais de pesquisa, foi recomendado que a guarda destes se fizesse no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria. Com isso, foi sugerido que estes livros fossem digitalizados para ser possível manter uma cópia na UFSM. Esta digitalização foi realizada pelo arquivista Raone Somavilla em CDs e uma cópia desta foi entregue a Eduardo Rolim.

Conforme a Seção Sindical dos Docentes da UFSM (SEDUFISM-AN) (2015, p. 01) Eduardo além de ex-diretor da COOPFER foi professor de Medicina da UFSM desde o ano de 1959, sendo expurgado do quadro de professores durante a Ditadura civil-militar de 1964 a 1984 por ser vereador e partidário do Partido Trabalhista Brasileiro. Em 1987, após a

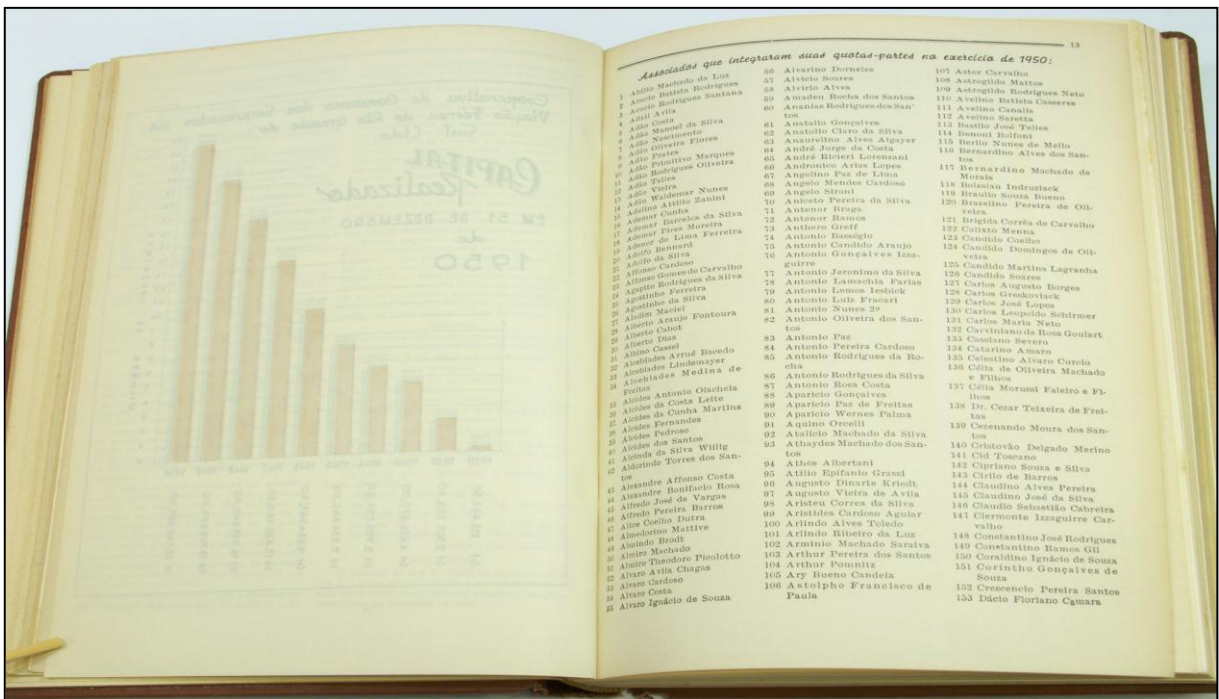
Ditadura findar, Rolim foi reintegrado aos quadros de funcionários da UFSM reassumindo a docência e tornando-se diretor do Hospital Universitário. Por fim, em 1994 aposentou-se.

Imagem 19 – Livro digitalizado da COOPFER



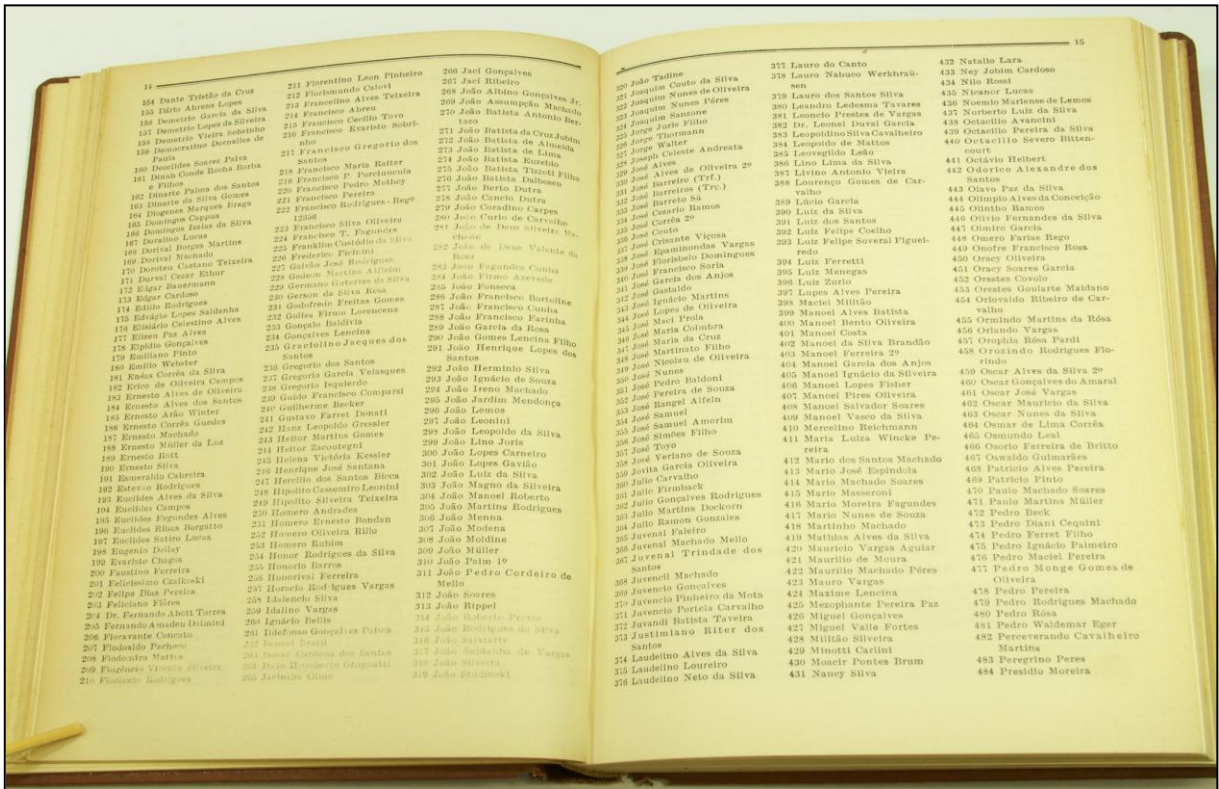
Fonte: Autora

Imagem 20 – Documento lista de associados da COOPFER



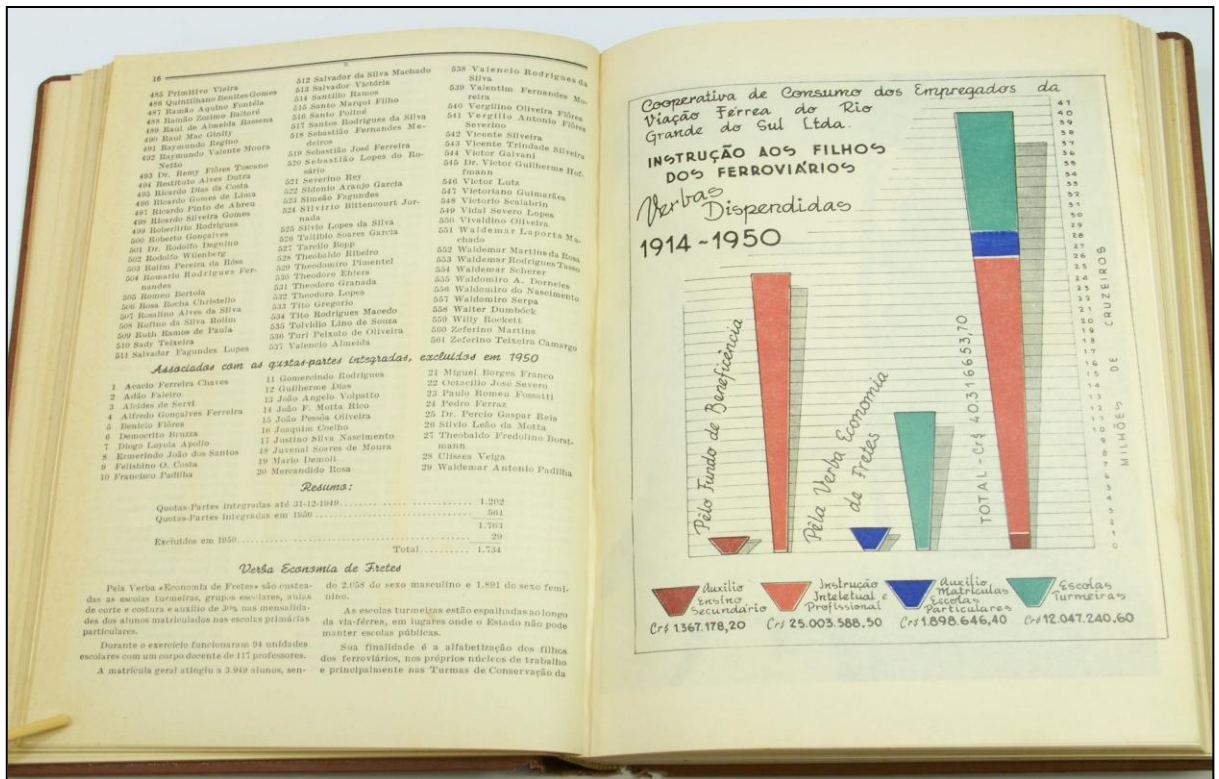
Fonte: Autora

Imagem 21 – Documento lista de associados da COOPFER

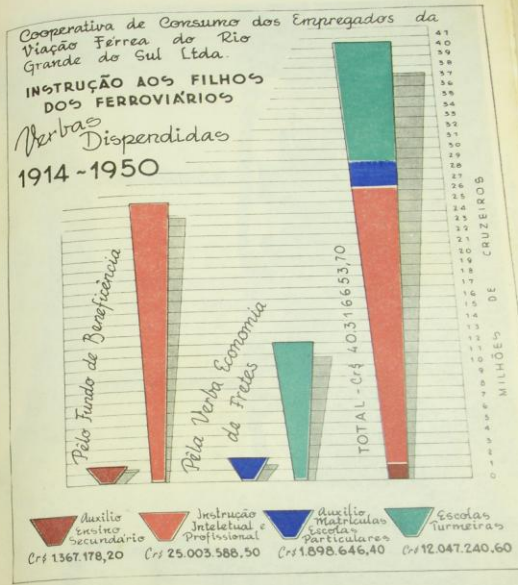


Fonte: Autora

Imagem 22 – Documento lista de associados da COOPFER



Fonte: Autora



Associações com as quotas-partes integradas, excluídas em 1950

1 Associação Chaves	11 Camerino Rodrigues
2 Adão Falco	12 Guilherme Dias
3 Aldeia de Serti	13 João Angelo Volpato
4 Alfredo Gonçalves Ferreira	14 João P. Matta Rêgo
5 Benedito Filipe	15 João Pessoa Oliveira
6 Demócrito Bruza	16 Joaquim Coelho
7 Dingo Layola Apolló	17 Justino Silva Nascimento
8 Eusebio João dos Santos	18 Juvenal Soares de Moura
9 Felisbino O. Costa	19 Mario Denoni
10 Francisco Fialha	20 Moresanillo Rosa

Resumo:

Quotas-Partes integradas até 31-12-1949	1.202
Quotas-Partes integradas em 1950	1.761
Excluídas em 1950	29
Total	1.734

Verba Econômica de Fretes

Da Verba Econômica de Fretes são destinadas as escolas turmas, grupos escolares, aulas de corte e costura e auxílio de 30% nas mensalidades dos alunos matriculados nas escolas primárias particulares.

Durante o exercício funcionaram 94 unidades escolares com um corpo docente de 117 professores. A matrícula geral atingiu a 3.949 alunos, sendo de 2.158 do sexo masculino e 1.891 do sexo feminino.

As escolas turmas estão espalhadas ao longo da via-férrea, em lugares onde o Estado não pode manter escolas públicas.

Sua finalidade é a alfabetização dos filhos dos ferroviários, nos próprios núcleos de trabalho e principalmente nas Turmas de Conservação da

5.7 MUSEU FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA

O Museu Ferroviário de Santa Maria foi criado pela Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria no ano de 2003. Ele é um Museu Comunitário de iniciativa privada e possui apoio da Prefeitura Municipal de Santa Maria, que cede o espaço físico, no Largo da Gare da Viação Férrea (Imagem 23), para seu funcionamento. Seu auxílio financeiro se dá somente pela Associação dos Ferroviários Aposentados e seu objetivo é a preservação da memória e do patrimônio ferroviário. O acervo do Museu compreende miniaturas, fotografias, objetos relacionados à Viação Férrea e documentos. Contudo, não há, ainda, a catalogação/classificação de todas estas aquisições (FELIPETTO, 2016, p.17).

Imagem 23 – Fachada do Museu Ferroviário de Santa Maria



Fonte: Autora

Deste modo, o interesse nesta instituição se deu pela potencial presença de documentação dos funcionários da VF. O contato inicial com o local foi realizado presencialmente em horário comercial, e foi percebido, ao chegar, que o prédio precisa de revitalização, pois a estrutura do local encontra-se em situação de deterioração.

Foi visualizado também, que a porta de entrada estava fechada, porém ao tentar abri-la ela parecia destravada, mas trancada por ação do tempo. Não foi possível destrancar a porta e não havia nenhum funcionário do local. Contudo, com pouco a mais de esforço seria possível invadir o prédio, tendo a instituição uma segurança muito precária (Imagem 24). Há, com

isso, a preocupação de que o patrimônio presente no ambiente possa estar em risco de furtos e vandalismo.

Imagem 24– Estado da porta de entrada do museu



Fonte: Autora

A Gare (Imagem 25 e 26), onde fica localizado o Museu, também chamou a atenção, pois mesmo em horário comercial, havia baixíssima circulação de pessoas e o sentimento de insegurança se sobressaiu a qualquer outro como o de nostalgia ou apreço à história/memória e ao local. As ruínas de alguns prédios outrora cheios de vida e pertencentes à empresa de grande importância para a cidade, agora são pontos de insegurança sentida na região.

Após esta tentativa de visita, foi buscado na *internet* algum contato virtual com o Museu, mas suas informações são escassas e não estavam disponíveis os dados deste tipo.

Esta instituição seria de grande importância para o trabalho, porém não foi possível acesso ao local até a conclusão desta pesquisa.

Imagem 25– Gare no momento de passagem de trem



Fonte: Autora

Imagem 26 – Gare



Fonte: Autora

Contudo, ao realizar visita na Associação dos Aposentados da Rede Ferroviária Federal, Mucio Nunes e Frederico Nolberto Muller, que são ferroviários aposentados e trabalham na Associação, informaram que o Museu não existe mais. Ambos pertenciam à direção do Museu e mencionaram que por motivos políticos em que a assistência ao local deixou de existir, este não pôde mais funcionar.

6 ANÁLISE DOS RESULTADOS

A partir da obtenção de dados realizada anteriormente, é possível considerar que desde a pré-seleção de possíveis locais de guarda da documentação, até a coleta de informações, durante as visitas, foram importantes para ser possível realizar os objetivos específicos deste trabalho.

Com relação ao primeiro objetivo de procurar documentos referentes aos funcionários da década de 1950 da VFSM em diferentes instituições de Santa Maria, foram selecionados locais com potencial de guarda dessa documentação. Porém nem todas as instituições atenderam à expectativa de possuírem documentos ou sequer atender aos contatos realizados. Assim, as duas associações e o Museu constavam na pré-seleção por serem importantes para a história da ferrovia, contudo não foram obtidos retornos significativos para a continuação da pesquisa nestes lugares. Assim, das sete instituições somente quatro seguiram para pesquisa nos acervos.

Desta forma, nos locais em que foi permitido o acesso aos acervos, a realização do segundo objetivo específico (coletar informações sobre os documentos encontrados, seus locais de guarda e o acesso a estes documentos) foi concluído. No quadro a seguir (Quadro 1) é possível visualizar as principais informações da forma de contato com cada local, se há documentação da década de 1950 sobre os ferroviários, qual o tipo de acesso a estes documentos e as tipologias documentais encontradas.

Cabe ressaltar que as instituições que não possibilitaram o acesso aos locais ou não possuem documentos e que foram mencionadas previamente, encontram-se também neste quadro para melhor compreensão da situação relatada anteriormente. Sendo especificado quando não existente as informações sobre documentação destes locais.

Quadro 1 - Instituições consultadas e informações dos acervos

(continua)

Local	Contato com a instituição	Documentos dos funcionários	Acesso aos documentos	Tipos documentais encontrados
Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria	Via e-mail da instituição e presencial	Possui documentos da COOPFER que trazem documentação dos ferroviários	Sem acesso total e ao público até o fim do tratamento aos documentos, porém acesso parcial para a realização da pesquisa.	Documentos funcionais da COOPFER

Quadro 1 - Instituições consultadas e informações dos acervos

(conclusão)

Local	Contato com a instituição	Documentos dos funcionários	Acesso aos documentos	Tipos documentais encontrados
Associação dos Ferroviários Sul Riograndense	Presencial (não atendido) e telefone	Não possui documentação para consulta	-----	-----
Associação dos Ferroviários Aposentados do Rio Grande do Sul	Presencial (não atendido) e telefone	Não possui documentação para consulta	-----	-----
Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Sul	Presencial (Não atendido na primeira visita) e telefone	Possui documento dos ferroviários da VFRGS e fotografias juntamente com a Associação da Rede Ferroviária Federal	Acesso livre	- Relação dos ferroviários da VFRGS - Fotografias de funcionários nos vagões
Justiça do Trabalho	Presencial	Possui documentos de processos de funcionários contra a VF e a COOPFER	Acesso via autorização da coordenadora do local para pesquisa	- Processos movidos pelos funcionários da década de 50 da VF contra a empresa - Processos movidos pelos funcionários da VF contra a COOPFER na década de 50 e da COOPFER contra os funcionários
Relatórios de Exercício da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada	Digitalizados	Possui relatórios da COOPFER e lista de associados	Acesso exclusivo para esta pesquisa até término do tratamento do acervo.	Documentos das décadas de 40 e 50 - Relatórios de atividades da cooperativa - Orçamentos de gastos - Lista de novos associados
Museu Ferroviário de Santa Maria	Presencial (não atendido) e não há outro contato listado	Sem informações	Sem acesso até a realização deste trabalho	-----

Fonte: Autora

Considerando o terceiro objetivo específico de analisar se os documentos encontrados apresentam informações dos funcionários e se estão em quantidade para desenvolver o futuro trabalho (ação prática) de proporcionar o Turismo Cidadão que tornará possível possibilitar o

sentimento de pertencimento na população, nas instituições que continham documentação dos funcionários da Viação Férrea, todos possuíam documentos da década de 1950. Assim, o Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, o Sindicato, a Justiça do Trabalho, e os Relatórios de Exercício da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada são os locais que serão possíveis encontrar os materiais necessários para a atividade prática futura desta pesquisa.

No Arquivo Histórico foram encontrados documentos funcionais da COOPFER, contendo fotografias dos funcionários e informações pessoais. Sendo estes considerados importantes para o trabalho futuro desta pesquisa por demonstrarem como os funcionários da VF se organizavam como categoria e trabalhadores ferroviários, além de ser importante para identificação de quem eram estes trabalhadores.

Por fim, conforme resposta obtida através das perguntas realizadas ao Arquivo, é possível perceber que é entendida pela instituição a relevância dessa documentação para a sociedade, pois foi mencionado que esta possui importância na preservação de parte da memória ferroviária, sendo assim, uma documentação necessária para o futuro trabalho a ser realizado com o Turismo Cidadão.

No Sindicato e também na Associação alocada no mesmo prédio foram encontradas fotografias de ferroviários em local de trabalho e relação de funcionários da VFRGS que já trabalharam na ferrovia. Conforme experiência pessoal já relatada ao encontrar a relação dos funcionários, este será interessante para uso futuro, pois proporciona que outras pessoas encontrem seus familiares e conhecidos que já trabalharam na instituição. Já as fotos serão úteis para ilustrar o cotidiano destes durante seu expediente na ferrovia.

Na Justiça do Trabalho, a documentação encontrada durante a pesquisa foi de processos trabalhistas, que envolviam principalmente a COOPFER como recorrente quanto recorrida. Assim, estes documentos demonstram como foi a relação dos funcionários com a empresa e cooperativa, sendo interessante o uso destes, no trabalho futuro, para oferecer a perspectiva do trabalhador com relação à sua empresa. Desta forma, pode-se facilitar uma maior aproximação dos santa-marienses com seus antepassados e identificação com a história da VFSM.

Por fim, nos Relatórios de Exercício da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul Limitada foram encontradas listas de funcionários associados à Cooperativa. Esta documentação em especial é importante para identificar quem eram os ferroviários e suas relações com a Cooperativa e a ferrovia. Desta forma, estes documentos são de grande relevância para uso no trabalho prático.

É possível perceber que das sete instituições previamente selecionadas para pesquisa, somente em quatro foi possível realizar pesquisa e que continham os documentos necessários para o trabalho. Ainda é cabível ressaltar que em um destes locais, a documentação ainda se encontra em tratamento e o pouco acesso disponibilizado foi após apresentação com indicação da orientadora deste trabalho que possui importância ao local. Assim, é visível que a dificuldade de acesso aos poucos documentos disponíveis sobre a Viação Férrea e principalmente dos seus funcionários reflete a importância que é dada para este assunto pela sociedade e órgãos competentes.

Foi necessária uma pesquisa em instituições diversas para encontrar uma pequena parte da documentação, mas muito pouco diante de tudo que foi produzido durante a década de 1950, naquela que foi a principal ferrovia da região. Assim, com relação ao objetivo geral desta pesquisa de reunir documentos de funcionários da VFSM da década de 1950 (década escolhida por ser mais recente e próxima a memórias da população) de diferentes instituições de Santa Maria, para possibilitar (através da identificação dos moradores locais com estes trabalhadores) o sentimento de pertencimento da população santa-mariense à história da Viação, pode-se dizer que a quantidade de documentos encontrados não foi satisfatória considerando o quão relevante este contexto foi, porém se faz suficiente para a realização da prática futura. Estando, então, reunida/recuperada a documentação dos funcionários da VF da década de 1950.

Há ainda a possibilidade de ampliar este estudo para cidades da região e Porto Alegre em associações e instituições, em que há provavelmente documentação de ferroviários de suas localidades e possivelmente de trabalhadores da VFSM. Assim, com o aumento de locais de busca, poderia se ter maior volume de documentos para a atividade prática de Turismo Cidadão.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa buscou reunir documentação de funcionários da Viação Férrea de Santa Maria que se encontravam dispersos em variadas instituições locais para futuramente ser possível com o Turismo Cidadão desenvolver a atividade que fora proposta inicialmente nesta pesquisa, porém, modificada com o pouco tempo para sua realização.

A partir de visitas e pesquisas aos locais com potencial guarda deste tipo de documento, foi possível encontrar uma pequena parte do que já fora uma grande produção à sua época. Assim, foi possível perceber que não há, de certa forma, a preservação e o cuidado ideais para este patrimônio tão caro à cidade de Santa Maria, pois além do complexo acesso a estes, informações dadas como a documentação ser incinerada ou o estado precário de armazenamento de acervo antes de sua transferência para o Arquivo são preocupantes e relevantes de atenção.

Deste modo, além da recuperação desta documentação realizada até então, é necessário ir além e possibilitar que a população sinta-se parte desta história e patrimônio. Com isso, torna-se possível o cidadão local querer colaborar com a preservação do que ainda resta de bem deste período importante para a cidade, tornando, então, mais difícil a perda do pouco que resiste destes documentos da VFMS.

Assim, a interdisciplinaridade entre Arquivologia e Turismo, mais especificamente o Turismo Cidadão, é importante para a manutenção e preservação deste patrimônio cultural, pois estas duas áreas do conhecimento conjuntamente podem despertar o sentimento de pertencer à história da VF na população através do uso dos documentos dos funcionários ferroviários aqui encontrados em atividades voltadas para esse fim.

Com esta questão, o futuro trabalho prático a ser realizado, com base nestas fontes levantadas, será de grande importância e relevância para o patrimônio ferroviário e para a população geral ao aplicar na realidade a teoria aqui apresentada. Sendo assim, é esperado e recomendado que outros trabalhos sejam feitos nesta temática. Pois, existe pouca pesquisa nesta área em que há a colaboração da Arquivologia e do Turismo e, como visto neste trabalho, se faz imprescindível que ambos os conhecimentos se unam cada vez mais.

REFERÊNCIAS

- ABREU, M. de A. **Sobre a memória das cidades**. Revista Território, Rio de Janeiro, v.3 n.4, Jan/Jun. 1998, p.5-26. Disponível em: <<http://mauricioabreu.com.br/files/artigos/Sobre%20a%20memoria%20das%20cidades.pdf>> Acesso em: 01 Nov. 2021
- ADAMS, B. **Preservação urbana: gestão e resgate de uma história**. Florianópolis: ed. da UFSC, 2002.
- ALBUQUERQUE, U. P. Patrimônio Cultural: uma construção da cidadania. In: TOLENTINO, Á. B. (Org.) **Educação patrimonial: reflexões e práticas**. Caderno Temático II. João Pessoa: Casa do Patrimônio. 2012. p. 4-5. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3840>>. Acesso em: 05 Fev. 2022.
- ANDRADE, R. **Rodrigo e o SPHAN**. Rio de Janeiro: Minc-SPHAN-Fn Pm, 1987.
- ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA. **Histórico**. 2022. Disponível em: <<http://web2.santamaria.rs.gov.br/arquivohistorico/index.php/historico>> Acesso em: 08 Mai. 2022.
- ANAMATRA. **TRT da 4ª região inaugura hoje Memorial da Justiça do Trabalho em Santa Maria**. 2007. Disponível em: < <https://www.anamatra.org.br/imprensa/noticias/18981-trt-da-4-regi-o-inaugura-hoje-memorial-da-justica-do-trabalho-em-santa-maria006360749720000429>> Acesso em: 08 Mai. 2022.
- BARRETO, M. **Turismo e Legado Cultural**. Campinas, SP: Papirus, 2000.
- _____. **Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento**. 4. ed. Campinas: Papirus, 2003.
- BARROS, D. S.; AMÉLIA, D. Arquivo e memória: uma relação indissociável. **Transinformação**, Campinas, v. 21, n. 1, jan./abr. 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/tinf/v21n1/04.pdf>> Acesso em: 05 Fev. 2022.
- BATISTA, C. M. **Memória e Identidade: Aspectos relevantes para o desenvolvimento do turismo cultural**. Caderno Virtual de Turismo Vol. 5, Nº 3, 2005. Disponível em: <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/93/88>> Acesso em: 01 Nov. 2021
- BELL, J. **Como realizar um projeto de investigação**. Lisboa: Gradiva, 3ª ed, 2004, p. 19-20.
- BELLOTTO, H. L. Arquivologia: objetivos e objetos. In: **Arquivo: Boletim Histórico e Informativo**, São Paulo, v. 10, n. 2 , p. 81-3, 1989.
- _____. Patrimônio documental e ação educativa nos arquivos. In: **Ciência & Letras**. Porto Alegre: Faculdade Porto-Alegrense de Educação, Ciências e Letras, 2000. Nº 27, Jan/Jun, p. 151-166.

BOCA JORNALISMO. **O apito do trem** – A trajetória da Estação Férrea em Santa Maria. 2018. Disponível em: <<https://bocajornalismo.com/2018/03/29/o-apito-do-trem-a-trajetoria-da-estacao-ferrea-em-santa-maria/>> Acesso em: 10 Dez. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. 1988. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf> Acesso em: 02 Nov. 2021.

_____. **Decreto-Lei Nº 25**. 1937. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm> Acesso em: 02 Nov. 2021.

CAMARGO, A. M., BELLOTTO, H. L. **Dicionário de Terminologia Arquivística**. _____ (Coord.). São Paulo (Brasil): Associação dos Arquivistas Brasileiros / Núcleo Regional de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 1996.

CAMARGO, H. L. 2004. Patrimônio e Turismo, uma longa relação: história, discurso e práticas. **Revista lazer e turismo** revista eletrônica COEAE. Unisantos Universidade católica de Santos. Disponível em:

<<http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/artigosdc19.html?cod=33>> Acesso em: 05 Fev. 2022.

CARDOSO, A.; ZAMIN, F. **Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1859**. Porto Alegre, Pallotti, 2002. Disponível em:

<<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=DownloadDetalhesAc&item=57600>> Acesso em: 08 Mai. 2022.

CARVALHO, F. R. T. Turismo e patrimônio cultural material. **Cultur: Revista de Cultura e Turismo**, Ilhéus, ano 9, n. 1, fev. 2015. Disponível em:

<<http://periodicos.uesc.br/index.php/cultur/article/view/559>> Acesso em: 05 Fev. 2022.

CASTRO, C. A importância da Educação Patrimonial para o desenvolvimento do Turismo Cultural. In: **III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**, 2005, Caxias do Sul. III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 2005. Disponível em:

<<file:///C:/Users/AnaPaulaTorri/Desktop/TCC%20A/gt5-a-importancia.pdf>> Acesso em: 05 Fev. 2022

CHAUI, M. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 2000.

CURY, I. **Cartas Patrimoniais**. 2ª ed. rev. aum. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

DIEHL, A. A. **Cultura historiográfica: memória, identidade e representação**. Bauru: EDUSC, 2002.

FACCIN, D; ZANINI, M. C. C. **Percepções acerca do morar em um lugar de memória: o caso da “Mancha Ferroviária” de Santa Maria (1996-2013)**. In: 37º Encontro Anual da ANPOCS; Águas de Lindóia, São Paulo. 2013, 30p. Disponível em:

<<http://anpocs.com/index.php/encontros/papers/37-encontro-anual-da-anpocs/spg-2/spg03-2/8689-percepcoes-acerca-do-morar-em-um-lugar-de-memoria-o-caso-da-mancha-ferroviaria-de-santa-maria-1996-2013/file>> Acesso em: 11 Dez. 2021.

FAES, C. H. **A Dinâmica de Desenvolvimento e o Processo de Desmemorização nas Cidades do Vale do Itajaí: Estudo de Caso Timbó e Pomerode/SC**. Blumenau: FURB, 2008,

117 p. Disponível em: <https://bu.furb.br/docs/DS/2008/331508_1_1.pdf> Acesso em: 01 Nov. 2021.

FELIPETTO, T. dos S. **O museu ferroviário de Santa Maria/RS** – proposta de plano museológico. Dissertação de Mestrado. Santa Maria, UFSM. 2016, p. 17-60. Disponível em: <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/14160/DIS_PPGPC_2016_FELIPETTO_TATIANE.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em: 08 Mai. 2022

FLÔRES, J. R. A. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. Tese de Doutorado em História. São Leopoldo, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2005. Disponível em: <<https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/465/2020/01/Tese-Joo-Rodolpho-parte-1.pdf>> Acesso em 11 Dez. 2021.

_____. **Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a “Cidade Ferroviária”**. Santa Maria: Palotti, 2007.

G1. **Polícia investiga incêndio em vagão histórico na Estação Férrea de Santa Maria; veja vídeo**. Rio Grande do Sul: RBS TV/Globo, 15 Jul 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2019/07/15/policia-investiga-incendio-em-vagao-historico-na-estacao-ferrea-de-santa-maria-veja-video.ghtml>> Acesso em: 01 Nov. 2021.

GASTAL, S. Turista Cidadão: Uma Contribuição ao Estudo da Cidadania no Brasil. XXIX CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, XXIX, 2006, Brasília. **Anais do Intercom**. Brasília: UnB. Disponível em: <<http://www.portcom.intercom.org.br/pdfs/153045190808854777108231357126206582002.pdf>>. Acesso em: 05 Fev. 2022.

GASTAL, S., & MOESCH, M. M. **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007, p. 11-66.

HAIGERT, C. G. Memória: do individual ao coletivo. In: MILDNER, S. E. S. (org). **Educação Patrimonial: perspectivas**. Santa Maria: UFSM, Laboratório de Estudos e Pesquisas Arqueológicas, 2005.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. Tradução: Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006.

HALL, St. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11. ed. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva e Guacira Lopes Louro. Rio de Janeiro: DP&A, 2006

HORTA, M. L. P.; GRUNBERG, E.; MONTEIRO, A. Q. **Guia básico de educação patrimonial**. Brasília: IPHAN, Museu Imperial, 1999, p. 4.

IPATRIMÔNIO. **Santa Maria** – Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea. 2021. Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/santa-maria-cooperativa-dos-empregados-da-viacao-ferrea/#!/map=38329&loc=-29.67835355078328,-53.807443808771,17>> Acesso em: 06 Dez. 2021.

IPHAN. **Patrimônio Cultural**. 2021. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>> Acesso em: 02 Nov. 2021

KONRAD, G. V. R. Lugares de Memória dos Trabalhadores #42: Cooperativa dos Ferroviários, Santa Maria (RS). In: LABORATÓRIO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DOS MUNDOS DO TRABALHO (LEHMT). **Lugares de Memória dos Trabalhadores**. 2020. Disponível em: <<https://lehmt.org/lugares-de-memoria-dos-trabalhadores-42-cooperativa-dos-ferroviarios-santa-maria-rs-glaucia-vieira-ramos-konrad/>> Acesso em: 20 Jun. 2022

LE GOFF, J. **História e memória**. Campinas-SP: Editora da UNICAMP, 1994.

LIMA, R. M. de. Uma categoria fora dos trilhos: reflexões sobre a crise de identidade entre os ferroviários do Rio de Janeiro. In: SANTOS, J. V. T. dos (Org.) et al. **Transformações no trabalho no século XXI**. Pelotas: Educat, 2003. p. 49-77.

LOPES, C. E. J. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil**. 2002. 224 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 2002.

MATOS, L. F. **Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro**. 2010. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010.

MELO, A. de ; CARDOZO, P. F. Patrimônio, turismo cultural e educação patrimonial. **Educação e sociedade** , v. 36, p. 1059-1075, 2015. Disponível em:
<<https://www.scielo.br/j/es/a/6DS4HvLb67DQC7ZnxHHQSzy/?format=pdf&lang=pt>>
Acesso em: 05 Fev. 2022.

MORETTONI, M. M. Museus, Lazer e Turismo Cidadão: Um Diálogo Interdisciplinar. **Revista Brasileira de Estudos do Lazer**. Belo Horizonte, v. 5, n.1, p.80-94, jan./abr. 2018.

PADOIN, M. M. **O empresário comercial em Santa Maria/RS (uma análise histórica sobre a CACISM)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba, UFPR. 1992, p. 19.

PIEPER, D. da S.; BEHLING, G. M.; DOMINGUES, G. Pertencimento, patrimônio e meio ambiente: um diálogo necessário para a sustentabilidade. **Revista DELOS: Desarrollo Local Sostenible**, n. 21, Out. 2014. Disponível em:
<<http://www.eumed.net/rev/delos/21/pertencimento.html>> Acesso em: 01 Nov. 2021

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2013. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural)-Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>> Acesso em: 08 Mai. 2022

QUERUZ, F. **Contribuições para a identificação dos principais agentes e mecanismos de degradação em edificações da Vila Belga**. Dissertação de Mestrado. Santa Maria, UFSM. 2007, p. 111.

RODOVALHO, A.; SOUSA, M. Identidade, Cultura e Turismo: do Pertencimento ao Turismo Cultural. **Cadernos de Educação, Tecnologia e Sociedade**. Vol.2. 2011. Disponível em: <<https://www.brajets.com/index.php/brajets/article/view/78/10>> Acesso em: 12 Dez. 2021.

SALES, F. de L. **Patrimônio cultural como insumo para atividade turística e recurso educacional no processo de educação patrimonial: o caso da educação patrimonial no Museu de Caxias do Sul**. Dissertação de Mestrado. Caxias do Sul, UCS, 2006.

SCHMIDT, B. B. **Os ferroviários e o trabalhismo: as greves dos anos cinquenta em Santa Maria**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, UFRGS, 2013, p. 28-46. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/79462/000898208.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Acesso em: 15 Dez. 2021.

SEÇÃO SINDICAL DOS DOCENTES DA UFSM. **Eduardo Rolim fala sobre ditadura e a UFSM**. 2015. Disponível em: <<https://www.sedufsm.org.br/noticia/3586>> Acesso em: 06 Jul. 2022

SECRETARIA DE MUNICÍPIO DE CULTURA, Santa Maria. **Museu Ferroviário de Santa Maria**. 2021. Disponível em: <<http://www.santamaria.rs.gov.br/cultura/459-museu-ferroviario-de-santa-maria>> Acesso em: 01 Nov. 2021.

SILVA, A. C. da. **A ferrovia, o patrimônio e a vila Belga (Santa Maria/RS)**. Trabalho de conclusão de graduação. Porto Alegre, UFRGS, 2014, 61 p. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/115868>> Acesso em: 11 Dez. 2021.

SILVA, L. E. F. da; PINHEIRO, M. de O.; FRAGOSO, I. da S. Dentro ou fora da memória? O arquivista da memória e a capacidade antidota do fazer lembrar. **Revista Analisando em Ciência da Informação**, RACIn, João Pessoa, v. 8, n. 1, p. 099-110, jan./jun. 2020. Disponível em: <http://arquivologiauepb.com.br/racin/edicoes/v8_n1/racin_v8_n1_artigo07.pdf> Acesso em: 05 Fev. 2022.

SIQUEIRA NETO, M. M. **Sob o véu do patrimônio cultural: uma análise dos processos de tombamento em Pernambuco (1979 – 2005)**. Dissertação de Mestrado. Pelotas, UFPel, 2011, p. 25. Disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/ppgmp/files/2016/11/Moys%C3%A9s-Marcionilo-de-Siqueira-Neto.pdf>> Acesso em: 11 Dez. 2021.

UNESCO. **Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial**. Brasília: IPHAN, 2003. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540por.pdf>>. Acesso em: 05 Fev. 2022.

VILLANOVA. I. M. **Importância da Educação Patrimonial na preservação do Patrimônio Cultural: análise de áreas tombadas em processo de degradação**. 19º Congresso Nacional de Iniciação Científica. Centro Universitário Belas Artes de São Paulo – Febasp. 2019. Disponível em: <<https://conic-semesp.org.br/anais/files/2019/trabalho-1000004734.pdf>> Acesso em: 12 Dez. 2021.

WEBER, L. I. **Memória de um Clube Social Negro**: Sociedade Cultural Ferroviária Treze de Maio. Artigo de Graduação. Santa Maria, UFSM, 2011, p. 11.

ZANINI, M. ‘Como posso ter saudades de um tempo que não vivi?’ Reflexões acerca da força evocativa de uma memória ferroviária na cidade de Santa Maria – RS. **Revista História: Debates e Tendências**, 13(2), 2013, p. 306-313. Disponível em: <<http://seer.upf.br/index.php/rhdt/article/view/3721/2455>> Acesso em: 11 Dez. 2021.