

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ARTES
MESTRADO EM MULTIMEIOS

A FOTOGRAFIA NA NARRATIVA HISTÓRICA:
"O RESGATE DA HISTÓRIA DA COOPERATIVA DOS EMPREGADOS
DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL."

Carlos Blaya Perez

Dissertação apresentada ao Curso
de Mestrado em Multimeios do Ins-
tituto de Artes da UNICAMP, como
requisito parcial para a obtenção
do grau de Mestre em Multimeios,
sob a orientação da Professora
Dra. Nelly de Camargo do DMM-IA.

Este exemplar é a redação final da tese
defendida por CARLOS BLAYA
PEREZ

e aprovada pela Comissão Julgadora em

17, 08, 98
Nelly de Camargo
PROFA. DRA. NELLY DE CAMARGO

CAMPINAS - 1998



UNIDADE	-BC
N.º CHAMADA:	T/UNICAMP
	B614f
V.	E
TOMBO BC/	35464
PROC.	395/98
C	☐
D	☒
PREÇO	R\$ 11,00
DATA	15/10/98
N.º CPD	

CM-00117150-B

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL DA UNICAMP

B614f

Blaya Perez, Carlos

A fotografia na narrativa histórica: o resgate da história da cooperativa dos empregados da viação férrea do Rio Grande do Sul / Carlos Blaya Perez. – Campinas, SP : [s.n.], 1998.

Orientador: Nelly de Camargo.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Artes.

1. Fotografia - História. 2. Cooperativas - Rio Grande do Sul. 3. Ferrovias - Empregados. I. Camargo, Nelly de. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Artes. III. Título.

DISSERTAÇÃO DEFENDIDA

EM 17 DE agosto DE 1998

PERANTE A BANCA EXAMINADORA

CONSTITUÍDA PELOS PROFESSORES

Prof. Dr. Carlos J.

Alf. R. de Moraes Lourenson.

Wesley de Moraes Lourenson

AGRADECIMENTOS

Desejo expressar minha gratidão àqueles que, de diferentes formas, muito contribuíram para realização deste projeto.

Em primeiro lugar, à minha orientadora, Professora Doutora Nelly de Camargo, que, nas circunstâncias mais difíceis me acolheu, generosamente. Foi paciente na leitura e correção de meus textos e soube dirimir as dúvidas que surgiram no andamento do trabalho.

Aos demais professores do Departamento de Multimeios, que sempre se mostraram dispostos a colaborar, incentivando as nossas propostas.

Aos meus amigos, colegas e companheiros de mestrado, Flailda Siqueira, Odete Peixoto, Monica Tavares, Francisco Carneiro, Derval Golzio e Antonio Oliveira, pela colaboração nos momentos difíceis, pela paciência em me ouvir e pelos estímulos constantes.

Ao Centro de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Federal de Santa Maria, espaço importante como referência do exercício acadêmico, pelo incentivo nesta trajetória. Em especial aos professores do Departamento de Documentação pelas diferentes formas de auxílio e solidariedade.

À CAPES pela concessão de bolsa de estudos pelo período de trinta meses que possibilitou a reprodução das fotografias, aquisição de material bibliográfico, cópias xerox e deslocamentos para as localidades onde se encontram os diferentes arquivos pesquisados.

Aos responsáveis pelos arquivos fotográficos, que possibilitaram a reprodução das imagens, ponto fundamental para o desenvolvimento deste trabalho: a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Museu do Trem de São Leopoldo, o Museu Visconde de São Leopoldo, o Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, o Arquivo Histórico de Santa Maria, a Biblioteca Pública de Santa Maria, o Museu do Trem de Curitiba, a Biblioteca Pública de Passo Fundo, o Arquivo do Jornal Zero Hora, o Museu Educativo Gama d'Eça e Victor Bersani.

Gostaria de agradecer também às pessoas que se dispuseram a me auxiliar nesta jornada, prestando os seus depoimentos: Antonio Lima, Carlos Guilherme Gai-

da, Edite Duarte Centeno, Edilberto Trevisan, Edmundo Cardoso, José Roberto de Souza Dias, Marta Faria, Paulo Klumb, Telmo Douto de Menezes, Telmo Sarturi Nunes e Zózimo Lopes dos Santos.

Enfim, agradeço principalmente à Célia, à Mariana e ao Tiago por todo o apoio, paciência e companheirismo que sempre demonstraram.

RESUMO

O presente trabalho investiga a utilização de fotografias como fonte de pesquisa histórica. Para desenvolvê-lo, escolheu-se como tema a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, fundada em 1913, na cidade de Santa Maria, centro geográfico do Estado do Rio Grande do Sul.

A escolha desta cooperativa se deve ao fato de ela ter sido a maior da América Latina no final de década de cinquenta; por ter exercido forte influência no desenvolvimento da região central do estado; porque a história da ferrovia tem sido resgatada em diversos trabalhos, ao passo que a história da cooperativa fundada pelos ferroviários ficou relagada a um segundo plano.

O período estudado se estende de 1913 até 1957, quando o governo federal encampou as ferrovias estaduais, criando a Rede Ferroviária Federal. Nesta época, a Cooperativa atingiu o apogeu com mais de vinte mil associados. Coincidentemente, a partir deste fato, a Cooperativa entrou num processo de decadência que perdura até os dias atuais.

Para resgatar a história da Cooperativa, utilizou-se uma coleção de fotografias, a partir de pesquisas realizadas em diversos museus, bibliotecas, jornais, arquivos e coleções particulares. Ao todo, reuniram-se mais de quinhentas fotografias sobre a Cooperativa e sobre a ferrovia no Rio Grande do Sul. Destas, foram selecionadas cento e sete que julgamos as mais representativas. A partir destas imagens, foram realizadas entrevistas com pessoas que vivenciaram os fatos, com historiadores, com fotógrafos, entre outros. As fotografias se mostraram muito eficazes durante a realização das entrevistas, pois colaboraram ativando a memória dos entrevistados, facilitaram na elaboração das perguntas, no entendimento das respostas e na manutenção do roteiro das entrevistas. Simultaneamente realizamos pesquisa bibliográfica, pesquisas em jornais da época, nos relatórios da Cooperativa e consultas a mapas antigos.

Com a utilização dessas informações passamos a resgatar a história da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que atuou em diversas áreas, entre as quais se destacam a economia, a saúde e a educação. Nessas três áreas, a influência da Cooperativa foi muito grande, não somente na cidade de Santa Maria mas também nas demais cidades atendidas pela Viação Férrea do

Rio Grande do Sul onde se construíram armazéns, farmácias, escolas e outros empreendimentos.

Ao longo deste trabalho, foi possível constatar a importância da fotografia como fonte de informações para o resgate da história, seja pelo conteúdo revelado pelas imagens, seja pelo auxílio prestado à realização das entrevistas.

ABSTRACT

The photography in the historical narrative: the rescue of the history of the Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea of the state of Rio Grande do Sul.

The current work investigates the use of photographs as a source of historical research. To develop this research, the Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, which was founded in 1913, in the city of Santa Maria - geographical center of the state of Rio Grande do Sul - was chosen as a topic.

The selection of this cooperative was made because it was the biggest cooperative of Latin America at the end of the fifties; because it had a strong influence in the development of the central region of the state; because the history of the railroad has been rescued in many papers whereas the history of the cooperative that was founded by the railroad employees has almost been forgotten.

The period, which was, studied ranges between 1913 and 1957, when the federal government expropriated the federal railroads, creating the Rede Ferroviária Federal. At this time, the cooperative reached its apogee with more than 20 thousand members. Coincidentally, from this fact on, the cooperative started a process of decadence that is lasting until nowadays.

To rescue the history of the cooperative, a collection of photographs from researches that were made in different museums, libraries, newspapers, files and private collections, was used. At last, more than 500 photographs about the cooperative and about the railroad in Rio Grande do Sul were found. From these photographs, we chose 107 that were more representative for us. From these images, interviews with people who lived those facts, historians, photographers and so on were made. The photographs were very effective during the interviews, because they activated the memory of the people who were interviewed; they made the elaboration of the questions, the understanding of the answers and the maintenance of the interview script easy. Simultaneously we made a bibliographical research, researching in newspapers, in the reports of the cooperative and in ancient maps.

Using this information we began rescuing the history of the cooperativa dos Empregados da Viação Férrea of the state of Rio Grande do Sul, that was important in many areas such as economy, health and education. In these three areas, the influence of the cooperative was very vast, not only in the city of Santa Maria but also in the other cities that were served by the Viação Férrea of the state of Rio Grande do Sul where warehouses, drugstores, schools and other enterprises were built.

Through this paper, it was possible to verify the importance of photography as a source of information for the rescue of history; not only for the revealed contents but also for the help it gave to the realization of the interviews.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	4
RESUMO	6
ABSTRACT	8
SUMÁRIO.....	10
RELAÇÃO DE FOTOGRAFIAS.....	11
INTRODUÇÃO.....	13
REFERENCIAL METODOLÓGICO	28
BREVE HISTÓRICO DA FERROVIA.....	46
COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL....	59
A COOPERATIVA COMO MOTOR DA ECONOMIA REGIONAL.....	62
OS FERROVIÁRIOS EM BUSCA DE SOLUÇÕES PARA A SAÚDE	85
A PREPARAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA ESPECIALIZADA	107
CONCLUSÕES.....	156
BIBLIOGRAFIA	158

RELAÇÃO DE FOTOGRAFIAS

Foto 01	Revista do Centenário	63
Foto 02	Acervo Cooperativa	64
Foto 03	Acervo Cooperativa	64
Foto 04	Acervo Cooperativa	65
Foto 05	Acervo Cooperativa	65
Foto 06	Acervo Cooperativa	66
Foto 07	Acervo Cooperativa	67
Foto 08	Acervo Cooperativa	68
Foto 09	Relatório de 1926	69
Foto 10	Relatório de 1939	70
Foto 11	Relatório de 1921	71
Foto 12	Relatório de 1923	72
Foto 13	Relatório de 1923	72
Foto 14	Relatório de 1939	73
Foto 15	Acervo Cooperativa	74
Foto 16	Acervo Cooperativa	76
Foto 17	Acervo Cooperativa	77
Foto 18	Relatório de 1955	78
Foto 19	Acervo Cooperativa	79
Foto 20	Acervo Cooperativa	80
Foto 21	Museu do Trem de São Leopoldo	82
Foto 22	Os 80 anos do Hospital de Caridade	85
Foto 23	Arquivo Histórico de Santa Maria	86
Foto 24	Acervo Paulo Klumb	88
Foto 25	Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo	89
Foto 26	Acervo Cooperativa	91
Foto 27	Relatório de 1923	91
Foto 28	Acervo Cooperativa	92
Foto 29	Acervo Cooperativa	92
Foto 30	Acervo Cooperativa	93
Foto 31	Acervo Cooperativa	93
Foto 32	Acervo Cooperativa	94
Foto 33	Acervo Cooperativa	94
Foto 34	Relatório de 1933	96
Foto 35	Relatório de 1931	97
Foto 36	Acervo Cooperativa	98
Foto 37	Acervo Cooperativa	98
Foto 38	Relatório de 1938	99
Foto 39	Acervo Cooperativa	99
Foto 40	Relatório de 1939	100
Foto 41	Acervo Cooperativa	100
Foto 42	Acervo Cooperativa	101
Foto 43	Relatório de 1929	101
Foto 44	Relatório de 1931	102
Foto 45	Acervo Cooperativa	102
Foto 46	Acervo Cooperativa	104
Foto 47	Acervo Cooperativa	105
Foto 48	Acervo Cooperativa	108
Foto 49	Relatório de 1925	109
Foto 50	Relatório de 1925	110
Foto 51	Relatório de 1925	111
Foto 52	Relatório de 1925	111
Foto 53	Museu do Trem de São Leopoldo	113
Foto 54	Acervo Cooperativa	113
Foto 55	Acervo Cooperativa	114
Foto 56	Acervo Cooperativa	114
Foto 57	Acervo Cooperativa	115
Foto 58	Relatório de 1926	115
Foto 59	Relatório de 1925	116
Foto 60	Acervo Cooperativa	116
Foto 61	Museu do Trem de São Leopoldo	117
Foto 62	Museu do Trem de São Leopoldo	117
Foto 63	Acervo Cooperativa	118
Foto 64	Acervo Cooperativa	118

Foto 65	Acervo Cooperativa	119
Foto 66	Acervo Cooperativa	119
Foto 67	Acervo Cooperativa	121
Foto 68	Acervo Cooperativa	122
Foto 69	Acervo Cooperativa	122
Foto 70	Acervo Cooperativa	123
Foto 71	Relatório de 1929	124
Foto 72	Acervo Cooperativa	124
Foto 73	Acervo Cooperativa	125
Foto 74	Museu do Trem de São Leopoldo	125
Foto 75	Museu do Trem de São Leopoldo	127
Foto 76	Relatório de 1932	127
Foto 77	Museu do Trem de São Leopoldo	128
Foto 78	Relatório de 1929	128
Foto 79	Relatório de 1929	130
Foto 80	Relatório de 1929	130
Foto 81	Relatório de 1929	131
Foto 82	Relatório de 1933	131
Foto 83	Acervo Cooperativa	132
Foto 84	Acervo Cooperativa	132
Foto 85	Acervo Cooperativa	133
Foto 86	Acervo Cooperativa	133
Foto 87	Relatório de 1928	134
Foto 88	Relatório de 1946	134
Foto 89	Acervo Cooperativa	135
Foto 90	Relatório de 1922	137
Foto 91	Relatório de 1923	137
Foto 92	Relatório de 1924	138
Foto 93	Relatório de 1923	138
Foto 94	Acervo Cooperativa	139
Foto 95	Acervo Cooperativa	139
Foto 96	Acervo Cooperativa	140
Foto 97	Relatório de 1929	140
Foto 98	Acervo Cooperativa	141
Foto 99	Acervo Cooperativa	141
Foto 100	Relatório de 1929	142
Foto 101	Relatório de 1933	143
Foto 102	Acervo Cooperativa	144
Foto 103	Acervo Cooperativa	144
Foto 104	Acervo Cooperativa	149
Foto 105	Acervo Cooperativa	149
Foto 106	Acervo Cooperativa	152
Foto 107	Acervo Cooperativa	153

INTRODUÇÃO

Até o início deste século, os historiadores geralmente baseavam suas pesquisas históricas exclusivamente em textos. Por que as outras fontes eram desprezadas?

Acredita-se que isto se deveu a uma soma de diversos fatores e não a um em especial. Dentre eles, pode-se destacar a lenta evolução da escrita, que levou mais de 20.000 anos para chegar ao estágio hoje conhecido.

As primeiras tentativas para a criação de uma escrita foram feitas com desenhos e pinturas realizados nas paredes das cavernas. Dessa forma, o homem paleolítico superior chegou à escrita embrionária, em 20.000 aC., onde conseguiu fixar idéias de forma estática.

Ao representar uma seqüência de planos ou idéias numa narrativa, utilizando sinais que significam o objeto representado, ele cria a escrita pictográfica. Esse é o estágio mais rudimentar da escrita.

Quando cada palavra ou grupo de palavras essenciais da frase passam a ser representadas por um símbolo individual ou fixo, recebem o nome de ideogramas. A escrita mais antiga conhecida dessa fase é a cuneiforme, 3500 aC.

A preocupação em reproduzir os sons só ocorreu com o sistema de escrita chamado silabográfico, onde cada sílaba tem uma representação própria. Esse sistema ainda é utilizado na escrita japonesa.

Com a evolução do sistema de representação dos sons, chega-se à escrita fonética, 1300 aC., que é a mais utilizada atualmente, onde cada som tem o seu símbolo individual chamado letra.

O processo de evolução da escrita foi muito lento. Alguns povos da Antiguidade atribuíam a sua invenção aos deuses ou aos seus heróis. Na Mesopotâmia, uma lenda atribuía a sua criação ao deus Nabre e à deusa Tachmiton.¹

Além disso, durante muito tempo o conhecimento da escrita ficou restrito, em alguns povos, aos sacerdotes e nobres, o que veio a reforçar a aura de algo sagrado.

Como a maioria dos textos era eclesiástico, notarial ou de leis, eles passam a ser considerados como a mais pura verdade, independente de sua origem ou procedência.

Posteriormente, com a invenção da imprensa, passa a haver uma produção muito grande de textos, os quais continuam a gozar do status de “única fonte confiável”.

Essa situação em que a única fonte utilizada para as pesquisas históricas eram os textos vai perdurar até o início deste século, quando um grupo de historiadores franceses começa um movimento que ficou conhecido como “nova história”, onde pregavam a utilização de diversas fontes.

Lucien Febvre foi um dos autores que propuseram que os historiadores se preocupassem com os homens que vivenciaram os fatos, com suas idéias para somente depois partir para a interpretação dos mesmos. Deveriam buscar informações não somente nos documentos de arquivos, mas também em outras fontes, como um poema, um quadro, um drama, documentos testemunhas de uma história viva e humana, saturados com pensamentos e ações.

Dizia que os historiadores davam muita importância para a cronologia e para a pesquisa dos textos: conseguiam reunir dados, mas não sabiam estabelecer uma relação entre os fatos.

“Os jovens formados intelectualmente por uma cultura que tinha por única base os textos, estudo de textos, explicações de textos, passavam sem ruptura pelos hábitos dos liceus onde tinham sido classificados unicamente pelas suas aptidões de textuários.”²

Fernand Braudel pregava uma reconstituição dos fatos históricos em que o ponto de partida poderia ser os textos, pois a maior parte dos registros humanos foram feitos utilizando-se estes suportes, mas deveriam ser utilizadas outras fontes para complementá-los tendo em vista que muitos acontecimentos não ficaram “oficialmente” registrados.

“A vida material é os homens e as cousas, as cousas e os homens. Estudar as cousas - a alimentação, o vestuário, o luxo, os utensílios, os instrumentos monetários, o enqua-

¹ BERWANGER, Ana Regina. & LEAL, João Eurípedes Franklin. Nocções de paleografia e diplomática. Santa Maria, 1991, UFSM. p.24 - 35

² FEBVRE, Lucien. Combates pela história. Lisboa, 1977, Presença. p.21.

dramento da aldeia, ou da cidade - em suma tudo de que o homem se serve..."³

Ele achava importante situar o fato histórico no tempo e no espaço, já que a realidade histórica é única, sendo impossível que se repita. Para isto ele sugeria a utilização das ciências auxiliares da história.

A história tradicional só considerava como documentos históricos aqueles papéis antigos referentes às pessoas poderosas que eram considerados os condutores da história. A partir do movimento da "nova história", desencadeado por Febvre e seus seguidores, ocorreu uma mudança na mentalidade dos historiadores, que passaram a considerar como documentos, ou fontes, tudo aquilo que tivesse sido escrito, dito ou produzido pelo homem.

Marc Ferro dizia:

"Através dos tempos e das culturas, nota-se que a história brota de muitas fontes, cada uma delas com um discurso diferente por suas formas normas e necessidades..."

...tecer a trama de uma "história universal" a partir de uma única fonte, ou mesmo só de uma instituição cheira a impostura ou a tirania. É próprio da liberdade que muitas tradições culturais coexistam e até se combatam."⁵

Nos anos vinte do século passado foi inventada a fotografia. Essa forma de registro mostrou-se uma grande aliada dos seguidores da "nova história", já que permite a reprodução do real com uma riqueza de detalhes muito grande e sem a interferência direta do homem na produção da imagem, como acontecia com o desenho e a pintura.

Para Arlindo Machado,

"A invenção da fotografia não pode ser confundida com a descoberta das placas sensíveis a luz, por isto a data de 1826 (quando Niépce registra ou fixa a imagem na chapa fotográfica pela primeira vez) é arbitrária para designar o nascimento do processo. A fixação fotoquímica dos sinais

³BRAUDEL, Fernand. Civilização material e capitalismo. Rio de Janeiro, Cosmos, 1970. p.17.

⁵ FERRO, Marc. A manipulação da história no ensino e nos meios de comunicação. São Paulo, Ibrasa, 1983. p.291 - 293.

de luz é apenas uma das técnicas constitutivas da fotografia: a câmara fotográfica, porém, já estava inventada desde o renascimento, quando proliferou sob a forma de aparelhos construídos sob o princípio da câmara escura...”⁶

Para ele, a invenção das chapas sensíveis, simplesmente, substitui a mediação humana. A fotografia representava o cruzamento de outras descobertas distintas no tempo e no espaço. Juntava a câmara escura, a técnica da *perspectiva artificialis* sistematizada por Alberti, as objetivas inventadas por Barbaro e faltava apenas um meio de fixar a imagem numa das paredes internas da câmara escura. Foi quando a descoberta da sensibilidade dos sais de prata à luz veio solucionar este problema, possibilitando assim a invenção da fotografia.⁷

Em função desse “aproveitamento” de invenções anteriores é que a fotografia vai surgir em mais de um lugar com uma pequena diferença de tempo, como foi o caso de Niépce, na França, Talbot, na Inglaterra e Hercules Florence, no Brasil.

Como este tema já foi exaustivamente abordado em outros trabalhos e o objetivo deste não é a história da fotografia e sim a sua utilização para o resgate da história, sua abordagem não será aprofundada.

Sem a intermediação humana no processo de produção da imagem, a fotografia surge como a forma mais precisa de registro da realidade.

Segundo Gisele Freund,

“O seu poder de reproduzir exactamente a realidade exterior - poder inerente a sua técnica - empresta-lhe um carácter documental e fá-la aparecer como o processo de reprodução mais fiel, o mais imparcial...”⁸

Freund lembra também que quase não existem atividades humanas que não a empreguem de uma maneira ou de outra. Uma de suas características é ser igualmente recebida em todos os extratos sociais. Tanto se encontra no alojamento do operário e do artesão como na casa do comerciante, do funcionário e do industrial.⁹

Roland Barthes, em sua obra mais conhecida, *A Câmara Clara*, via na fotografia esta fidelidade na reprodução do real e comprovação dos fatos.

⁶ MACHADO, Arlindo. *A ilusão especular*. São Paulo, 1984, Brasiliense. p.30.

⁷ MACHADO, Arlindo. *Ibidem*. p.31 - 32.

⁸ FREUND, Gisele. *Fotografia e sociedade*. Lisboa, 1989, Vega. p.20.

⁹ FREUND, Gisele. *Ibidem*. p.20.

“...fotografia não é o mesmo que os outros sistemas de representação. Chamo de ‘referente fotográfico’, não a coisa facultativamente real a que remete uma imagem ou um signo, mas a coisa necessariamente real que foi colocada diante da objetiva, sem a qual não haveria fotografia...na fotografia jamais posso negar que a coisa esteve lá. Há dupla posição conjunta: de realidade e de passado.”¹⁰

Mais adiante, ele volta a afirmar:

“... mas com a fotografia, minha certeza é imediata: ninguém no mundo pode me desmentir.”¹¹

Susan Sontag, também, via na fotografia esta comprovação do real:

“As fotografias fornecem provas. Qualquer coisa de que se houve falar mas de que se duvida, parece ficar provado graças a uma fotografia.”¹²

A fotografia apresenta outras vantagens, como a facilidade para se observar detidamente outros objetos, independentemente de seu tamanho, formato ou textura.

“Cada um de nós pode observar que uma imagem, uma escultura e principalmente um edifício são mais facilmente visíveis na fotografia que na realidade.”¹³

Outra vantagem da fotografia é permitir que se retorne ao fato para observá-lo detidamente, como diz Flusser:

“Embora muda, a fotografia fixa admite uma volta infinita ao ponto de observação, uma contemplação detida, longa, múltipla e repetida. A imagem pode ser lida como mosaico

¹⁰ BARTHES, Roland. A câmara clara. Rio de Janeiro, 1980, Nova Fronteira. p.115.

¹¹ BARTHES, Roland. *Ibidem*. p.169.

¹² SONTAG, Susan. Ensaio sobre fotografia. Lisboa, 1986, Dom Quixote. p.15.

que muda constantemente de configuração, à medida que o olhar perpassa através dos planos e grãos conforme o distanciamento em que a fotografia é colocada ou do grau de ampliação que dela se faz.”¹⁴

Acredita-se que é possível utilizar um conjunto de fotografias sobre um determinado fato, situá-lo espacial e temporalmente, para a partir destas imagens realizar um trabalho de pesquisa com vistas ao resgate de sua história.

A presente dissertação consta de uma exposição de um conjunto de 107 fotografias, que abrangem o período de 1903 a 1957, sobre a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o texto que mostra os procedimentos realizados para a obtenção deste conjunto.

Num primeiro momento, a intenção foi resgatar a história da ferrovia no Rio Grande do Sul e a sua importância como impulsionadora de desenvolvimento. Através da pesquisa fotográfica, foi-se tomando cada vez mais contato com a história da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e percebeu-se que ela assumiu um papel tão importante quanto a própria ferrovia como impulsionadora do progresso regional, mas, ao contrário desta, a sua história ainda não tinha sido alvo de interesse de pesquisadores com o grau de atenção que merece. Os poucos trabalhos que existentes a seu respeito são muito superficiais, ao contrário do que ocorre com a ferrovia, que possui diversos trabalhos, alguns de bastante profundidade.

Foi neste momento que se optou por redirecionar o trabalho para o resgate da história da Cooperativa: ficou claro que a atuação profícua dos ferroviários, através da Cooperativa, teve papel decisivo no desenvolvimento da região. O período abrangido se estende desde a sua fundação, em 1913, até o ano de 1957, quando as ferrovias estaduais foram encampadas pelo governo federal para formar a Rede Ferroviária Federal S.A. Este momento coincide também com a fase em que a Cooperativa atingiu o seu maior desenvolvimento, contando com um quadro de mais de vinte mil associados.

Dentre as áreas em que a Cooperativa teve maior influência, pode-se destacar três, que são saúde, educação e economia. Nesta última, estão englobados os aspectos comercial e industrial.

¹³ BENJAMIN, Walter. Pequena história da fotografia. in Magia e Técnica. Arte e Política. Ensaios sobre literatura e história da cultura. Obras escolhidas. São Paulo, 1993, Brasiliense. p.104.

¹⁴ FLUSSER, Vilém. A filosofia da caixa preta. São Paulo, 1985, Hucitec. p.104.

A idéia de desenvolver esta pesquisa surgiu de um trabalho realizado junto com o professor José Roberto de Souza Dias, em 1984, quando solicitou que fosse reproduzida uma série de fotografias antigas, de arquivos particulares, dos arquivos da ferroviária, de instituições particulares e de ferroviários. Foi realizada também uma série de fotografias sobre as instalações da ferrovia, das suas oficinas, peças de museu, etc. Várias dessas imagens foram publicadas na sua tese de doutorado e no livro "Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul".¹⁵

As visitas realizadas às instalações da Rede Ferroviária Federal S.A., as reproduções de fotografias antigas pertencentes a diversos arquivos particulares de ferroviários ou de seus descendentes e a posterior publicação do livro despertaram nosso interesse pelo tema. A partir da realização desse trabalho, passamos a colecionar fotografias antigas sobre a ferrovia e tudo o que estivesse ligado a ela, formando assim um pequeno arquivo.

Para melhor compreender as origens da Cooperativa e do movimento associativo dos ferroviários que resultou na sua fundação, foi importante aprofundar as pesquisas bibliográficas sobre a ferrovia. Assim foi feito, pesquisando-se desde a construção da primeira locomotiva por Richard Trevithick, em 1804, na Inglaterra, a construção das primeiras estradas de ferro na Europa, seu desenvolvimento, a implantação das primeiras ferrovias no Brasil e, finalmente, a implantação da malha ferroviária no Rio Grande do Sul a partir do projeto elaborado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara. Na mesma oportunidade, aproveitou-se para elaborar um breve histórico sobre a ferrovia desde a sua invenção até a sua implantação no Rio Grande do Sul e as condições que antecederam a criação da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

A pesquisa bibliográfica proporcionou maiores conhecimentos sobre o tema e facilitou o entendimento das imagens analisadas. Possibilitou "enxergar" um número maior de informações nas fotos, com uma maior riqueza de detalhes. Além disso, a pesquisa facilitou muito a realização de entrevistas.

Um fator decisivo para o redirecionamento do trabalho foi o grande número de fotografias a respeito da Cooperativa e de suas atividades, pois, além atuar em várias áreas, a Cooperativa sempre se preocupou em divulgar as idéias básicas do cooperativismo e, para isso, registrava em fotografias todos os seus feitos. Essas imagens também foram utilizadas para ilustrar os relatórios anuais que ela publicava.

Acredita-se que o Mestrado em Multimeios, por suas características interdisciplinares, proporciona as condições ideais para o desenvolvimento deste tipo de trabalho, onde as fotografias serão exaustivamente analisadas com o objetivo de utilizá-

¹⁵ DIAS, José Roberto de Souza. Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul. São Paulo, 1986, Rios.

las como fonte de pesquisa devidamente associadas e integradas com outras fontes, como bibliografia, depoimentos orais, mapas, revistas e jornais antigos, entre outros.

Para complementar o acervo fotográfico, foram visitados diversos arquivos, museus e bibliotecas. O objetivo foi reunir o maior número de fotografias sobre o tema pesquisado já que se pretendia utilizá-las como fontes primárias para o resgate da história. Dentre as instituições visitadas, destacam-se as seguintes: Museu do Trem em São Leopoldo, Museu Visconde de São Leopoldo, Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Arquivo Fotográfico do Jornal Zero Hora, Arquivo Fotográfico do Jornal Correio do Povo, Museu do Trem de Curitiba, Biblioteca Pública de Passo Fundo, Arquivo da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Biblioteca Pública e Arquivo Histórico de Santa Maria, além de diversas bibliotecas onde não foram encontradas fotografias, mas houve a oportunidade de complementar a pesquisa bibliográfica.

A primeira instituição visitada foi o Museu do Trem, localizado na cidade de São Leopoldo/RS. Ele possui o melhor acervo fotográfico sobre ferrovias, no sul do Brasil, com mais de três mil fotos preto e branco, quase todas no tamanho 18 x 24 cm. Além das fotos, existe um acervo com aproximadamente seiscentos negativos de vidro, também 18 x 24 cm. Quase todos possuem cópias em papel. Tanto as fotografias quanto os negativos se encontram em bom estado de conservação.

Neste museu, além do acervo iconográfico, teve-se a oportunidade de conhecer um grande número de peças e objetos que pertenceram à Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Elas auxiliam a reconstituir seu passado, a entender o seu funcionamento e a conhecer melhor o perfil das pessoas que trabalharam nela.

Dentre as peças expostas no museu está uma antiga câmara fotográfica do tipo “caixão”, confeccionada em madeira, que, segundo a diretora do museu na época, Marta Faria, provavelmente foi utilizada para fazer algumas das fotografias do acervo. No início de suas atividades, a ferrovia recorria aos serviços de fotógrafos autônomos, mas depois organizou a “Secção Photographica”, subordinada à “Inspectoria de Eletrecidade” que funcionava nas dependências das oficinas da Viação Férrea, no Km3 da linha Santa Maria a Porto Alegre. Constatou-se que algumas das fotografias do acervo do museu foram feitas pela “Secção Photographica” porque, no verso das mesmas, havia um carimbo com esta identificação e a data. A maioria das imagens pertence às décadas de vinte e trinta.

O acervo de fotografias está organizado em séries como estações; locomotivas; carros; pontes; oficinas; obras de arte; etc. Elas foram separadas em grupos de vinte e acondicionadas em pastas suspensas, dentro de arquivos de aço. Os negativos de

vidro estão acondicionados dentro de caixas de papelão, dispostas verticalmente dentro de arquivos de aço.

Dentre as mais de três mil fotografias que compõem o acervo, foram selecionadas e reproduzidas duzentas. Dos negativos de vidro, optou-se por reproduzir somente dez porque a sua grande maioria possui cópias em papel e também em função das dificuldades técnicas apresentadas para se realizar este tipo de reprodução.

Em São Leopoldo, teve-se a oportunidade de pesquisar também no Museu Visconde de São Leopoldo, onde encontrou-se um acervo com aproximadamente cinquenta fotografias sobre ferrovia, com tamanhos que variavam do 9 x 13 cm ao 13 x 18 cm. Destas foram selecionadas e reproduzidas dez. A maioria das imagens deste museu são sobre a primeira linha férrea do Rio Grande do Sul que ligava Porto Alegre a Novo Hamburgo, passando por São Leopoldo.

Nesse museu encontraram-se várias peças ligadas à história da ferrovia, como, por exemplo, uma pá confeccionada em prata com incrustações em ouro que foi utilizada para o corte simbólico do primeiro torrão de terra para a construção da estrada de ferro que liga Porto Alegre a São Leopoldo. Estas e outras peças foram fotografadas.

Em Porto Alegre/RS, no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, encontraram-se aproximadamente vinte fotografias em tamanhos que variavam de 9 x 13 cm ao 10 x 15 cm e mais algumas imagens publicadas em relatórios da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e em livros técnicos. Deste total, foram reproduzidas dez imagens.

Na Biblioteca Pública Municipal de Porto Alegre não foi encontrada nenhuma fotografia, apenas alguns relatórios esparsos da Viação Férrea do Rio Grande do Sul referentes às décadas de vinte, trinta e quarenta.

No Arquivo Fotográfico do Jornal Zero Hora, um dos maiores do estado, com aproximadamente dois milhões de imagens, encontraram-se somente fotos produzidas nas últimas décadas tendo em vista que esta empresa jornalística foi fundada há pouco mais de trinta anos. Não houve, por parte do jornal, a preocupação em reproduzir e preservar fotografias antigas sobre ferrovia, referentes a períodos anteriores a sua fundação.

No Arquivo Fotográfico do Jornal Correio do Povo, um dos mais antigos jornais em circulação no estado, com mais de um século de existência, foram encontradas aproximadamente quarenta fotografias. A maioria estava riscada, com máscaras de recortes para novas publicações, ou então apresentavam manchas. Além disso, este

jornal não permite a reprodução das fotografias do seu acervo. Elas podem ser adquiridas mediante o pagamento de uma taxa. Como a maioria destas imagens já foi publicada, optou-se por conhecer o maior número de arquivos para finalmente voltar a esse jornal e adquiri-las. Após visitar os outros arquivos, voltou-se a este e constatou-se que já haviam sido reproduzidas as imagens mais importantes.

Em Curitiba/PR, visitou-se o Museu do Trem onde existe um acervo com aproximadamente duas mil e quinhentas fotografias. Nesse museu, as fotografias foram organizadas e o catálogo de identificação das fotografias está informatizado. Isto tornou a pesquisa muito mais rápida e objetiva. Dentre as fotografias consultadas, os tamanhos variaram entre o 9 x 9 cm e o 18 x 24 cm. Do total, foram selecionadas e reproduzidas quarenta fotografias, a maioria delas sobre a Estrada de Ferro Santa Maria/São Paulo, que passa pelo Estado do Paraná.

Em Passo Fundo/RS, visitou-se a Biblioteca Pública Municipal, onde foi encontrado um acervo com aproximadamente vinte fotografias antigas no tamanho 9 x 13 cm, todas em mau estado de conservação, o que prejudicou a reprodução das imagens. Destas, foram reproduzidas dez, apesar da pouca nitidez que apresentavam.

Em Santa Maria/RS, teve-se acesso a uma coleção com setenta e cinco fotografias antigas que retratavam a cidade no final do século passado e início deste, a maioria no tamanho 18 x 24 cm e em bom estado de conservação apesar de algumas apresentarem pouca nitidez. A princípio, elas encontravam-se na Biblioteca Pública Municipal e, posteriormente, foram transferidas para o Arquivo Histórico Municipal, quando este foi criado. Pela importância do acervo, resolve-se reproduzir todas estas fotos, apesar de elas estarem emolduradas e com um vidro sobre a imagem. Isto dificultou o trabalho, pois o vidro provoca muitos reflexos.

Ao visitar-se esses arquivos, constantemente eram encontradas fotografias da Cooperativa e, com isto, foi-se constatando a importância desta, e assim o trabalho foi gradualmente sendo direcionado para esta importante instituição.

Ao visitar-se o arquivo fotográfico da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, encontrou-se um acervo com aproximadamente quinhentas fotografias. Nelas estavam registrados os mais de oitenta anos de existência, com imagens de todas as suas atividades e empreendimentos. Este arquivo fotográfico se diferencia dos demais porque não retrata a ferrovia, mas as realizações dos ferroviários a partir do movimento associativo iniciado por eles nesta cidade, em 1913, quando fundaram a Cooperativa que se tornaria a maior da América Latina.

Esse importante acervo encontrava-se depositado dentro de caixas de madeira sem nenhum critério de arquivamento. Como existiam casos de várias cópias de uma mesma fotografia, optou-se por organizá-las pelo método geográfico e, dentro deste, cronologicamente, para posteriormente reproduzi-las. A proposta foi imediatamente aceita pelo Sr. Antonio Lima, funcionário responsável pelo arquivo. A Cooperativa, ao contrário da Viação Férrea, não possuía um fotógrafo para registrar as suas atividades. Ela montou uma rede de armazéns, uma rede de farmácias e mais de uma centena de escolas que se estendiam por diversas localidades por onde passava a linha férrea. Para registrar estes feitos, eram contratados fotógrafos que trabalhavam na localidade ou próximos a ela. Estas circunstâncias fizeram com que o acervo fotográfico apresentasse uma diversidade muito grande quanto à qualidade técnica das imagens, aos tamanhos, que variam do 9 x 9 cm ao 24 x 30 cm, e também na apresentação das fotos, que podiam estar soltas, coladas em cartões ou ainda em álbuns.

No arquivo da Cooperativa encontrou-se também uma coleção de relatórios publicados entre 1914 e 1982. Nesses relatórios, as atividades desenvolvidas pela Cooperativa eram descritas e ilustradas com fotografias. Os mais significativos são referentes aos seguintes anos: de 1921 e 1922, que trazem imagens e informações referentes às etapas de construção do prédio da Escola Masculina de Artes e Ofícios; de 1925, quando ocorreu a inauguração das instalações das oficinas da escola masculina; de 1926, quando foram publicadas várias fotos das exposições realizadas para mostrar os trabalhos feitos pelos alunos das Escolas Masculina e Feminina de Artes e Ofícios durante o ano letivo; de 1933, quando a Cooperativa comemorou vinte anos de fundação e foi publicado um breve histórico da mesma, onde aparecem fotografias dos seus principais empreendimentos.

Das quinhentas fotografias do acervo, foram reproduzidas cento e vinte, e das cinquenta e três fotos publicadas nos relatórios, reproduziram-se quarenta. Neste caso, não foi considerada a baixa qualidade de impressão de algumas das imagens publicadas, que foram reproduzidas da mesma forma. Os critérios para esse procedimento foram o valor documental destas fotos e a riqueza de informações que elas apresentam.

Além das instituições já citadas, visitou-se a Biblioteca da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC), Biblioteca da Universidade de São Paulo (USP), Biblioteca Central da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Museu Educativo Gama D'Eça e Victor

Bersani (CCNE/UFSM). Nestes locais não foram encontradas fotografias antigas, mas teve-se a oportunidade de enriquecer ainda mais a pesquisa bibliográfica.

Ao todo, pôde-se pesquisar mais de seis mil fotografias e seiscentos negativos, dos quais foram reproduzidas quinhentas fotografias e dez negativos. Todas as reproduções foram feitas no tamanho 10 x 15 cm e, dessa forma, padronizou-se o tamanho das imagens, que originalmente variavam entre 9 x 9 cm e 24 x 30 cm. Cada fotografia recebeu no verso uma anotação feita a lápis onde consta uma breve descrição da imagem, número do filme e número do fotograma onde foi reproduzida e a identificação do local de origem da foto.

Com essas reproduções, organizou-se um arquivo onde cada uma dessas fotos recebeu um número e foi preenchida uma ficha de identificação. No canto inferior direito da ficha foi fixada uma cópia xerox de 5 por 7 cm, com o objetivo de facilitar e agilizar a pesquisa e, ao mesmo tempo, evitar o constante manuseio dos originais. Nessa ficha constam os seguintes dados: local; data; identificação do filme onde foi reproduzida e o número do fotograma; procedência do original; identificação do suporte original; dimensões do original; fotógrafo que realizou a foto; título da foto; estado de conservação; nitidez; atividade registrada; legenda; identificação dos objetos ou pessoas retratados; histórico e descritores.

Após o preenchimento das fichas de identificação, as fotografias foram organizadas em ordem numérica e as fichas organizadas nas seguintes séries:

- Santa Maria antiga
- Construção e manutenção das estradas de ferro
- Estações e paradas
- Habitações:
 - Vila Belga
 - Casas ao longo da linha, etc.
- Oficinas:
 - Instalações
 - Equipamentos
 - Pessoal
 - Manutenção, etc.
- Solenidades:
 - Inaugurações
 - Premiações,

Inspeções, etc.

Com o redirecionamento dado à pesquisa, passou-se a trabalhar somente com as fotografias referentes às séries educação, saúde e economia. As demais fotografias pertencentes às outras séries foram preservadas para futuros trabalhos. Dentro destas, três séries ficaram assim subdivididas:

- Educação:
 - Escola Masculina de Artes e Ofícios
 - Escola Feminina Artes e Ofícios S.Terezinha
 - Escolas de Alfabetização
 - Congressos
- Saúde:
 - Hospital de Caridade
 - Farmácias
 - Casa de Saúde
 - Gabinetes Odontológicos
- Economia:
 - Postos de vendas
 - Setor industrial
 - Restaurantes e Carros-Restaurante

Um dos fatores que contribuiu para a mudança de rumo da pesquisa foi o grande volume de fotografias e a diversidade de temas abrangidos que, ao invés de facilitar a realização da pesquisa, passaram a dificultar o trabalho. Perdeu-se muito tempo analisando e tentando formar seqüências de fotos sobre os diversos assuntos.

Passou-se a realizar uma seleção onde as imagens que não possuíam outras informações além da procedência e estado de conservação foram dispensadas. Com uma análise mais detalhada e criteriosa, percebeu-se que as fotografias oriundas do Arquivo da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul eram as que possuíam o maior número de informações. Além disso, na Cooperativa existiam pessoas que conheciam a história da instituição e também das fotografias, isto é, os motivos pelos quais elas foram feitas e tinham condições de identificar a maioria dos locais, instalações e objetos fotografados. Os relatórios anuais publicados pela Cooperativa continham informações que podiam complementar os relatos orais, pois todas as realizações, solenidades, promoções e eventos eram descritos e em alguns casos ilustrados por fotografias. A opção por trabalhar com as fotografias que mostram as atividades da Cooperativa teve como fator determinante o fato de a

mesma ser uma instituição particular, criada pelos ferroviários para buscar soluções para os problemas enfrentados por eles, em função dos seus baixos salários, das transferências que aconteciam com frequência e das dificuldades de abastecimento que os ferroviários encarregados da manutenção das linhas enfrentavam. Buscando estas soluções, eles criaram condições para que ocorresse o desenvolvimento dos núcleos onde atuavam.

Outro fator decisivo foi que as fotografias sobre a ferrovia encontradas em locais como museus, bibliotecas e arquivos não possuíam a mesma riqueza de informações. Dentre as fotografias que compunham o acervo da Cooperativa, percebe-se que três áreas se destacavam: saúde, educação e economia. Eram as que possuíam o maior número de informações, possibilitavam a formação de seqüências, apresentavam uma boa qualidade técnica e, apesar de algumas já terem sido publicadas em relatórios, tinham como caráter determinante o ineditismo do conjunto das imagens. Outro fator que influenciou a decisão foi o fato de existirem diversos trabalhos sobre a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, mas pouco ou nenhum trabalho foi publicado a respeito da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Como se verá mais adiante, a Cooperativa teve uma atuação muito grande nestas três áreas. Na área da educação, a Cooperativa criou e manteve, com recursos próprios, escolas profissionalizantes e, posteriormente, em parceria com o governo estadual e com a Viação Férrea, criaram mais de uma centena de escolas de alfabetização espalhadas pelo estado, as quais foram o principal motivo para a realização dos congressos pedagógicos realizados em Santa Maria, nas instalações das escolas de artes e ofícios.

Na área de saúde, antes mesmo da fundação da Cooperativa, os ferroviários auxiliaram na conclusão do Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo, o primeiro de Santa Maria, com recursos da "Caixa de Socorro". Depois, criaram uma rede com mais de quinze farmácias espalhadas pelo estado, além de convênios firmados com farmácias particulares. Construíram um hospital para atender aos associados, a Casa de Saúde. As escolas da Cooperativa possuíam gabinetes odontológicos, sendo as primeiras no Brasil a proporcionar o atendimento odontológico gratuito e, posteriormente, tornaram-no obrigatório para os alunos.

Na economia, a Cooperativa criou uma rede de postos de vendas que chegou a possuir dezessete armazéns funcionando simultaneamente, além de subarmazéns e de quinze farmácias espalhados pelo estado. Para diminuir os custos dos produtos

que fornecia aos seus associados, centralizou o setor de compras em Santa Maria e daqui passou a distribuir os produtos para os diversos postos de vendas. Mais tarde, passou a produzir grande parte dos produtos que comercializava.

Estas foram as principais áreas de atuação da Cooperativa. Ela se destacou também em outras áreas como, por exemplo, no sistema de previdência privada; social, com a criação de diversas entidades, como o Riograndense Futebol Clube e Associação dos Ferroviários, mas não foi encontrado um número de fotografias suficiente para desenvolver o tipo de trabalho desejado.

Das quinhentas fotografias que haviam sido reproduzidas inicialmente, foram selecionadas cento e sete e acondicionadas em um álbum fotográfico, formando as seqüências dentro dos assuntos. Com este conjunto de imagens, passou-se a realizar entrevistas com pessoas que estiveram ligadas à Cooperativa, com ferroviários, com ex-professores das escolas mantidas pela Cooperativa, com ex-alunos destas escolas, com historiadores e fotógrafos.

REFERENCIAL METODOLÓGICO

O uso de fotografias para a melhor percepção de detalhes e compreensão de fatos de vários tipos tem sido extensivo desde a invenção e democratização da técnica.

No âmbito da história, no Brasil, tomam-se três exemplos, a partir dos quais se define a metodologia deste trabalho: Olga Rodrigues de Moraes Von Simson, para resgatar a história do carnaval paulistano no início do século; Miriam Moreira Leite, para pesquisar sobre retratos de família e Boris Kossoy, para recuperar a iconografia do Estado de São Paulo, com mais ênfase nas transformações sofridas pela capital.

Em seu trabalho intitulado “Branços e Negros no Carnaval Popular Paulistano”,¹⁶ a autora procura resgatar a memória dos folguedos da população mais pobre da cidade de São Paulo, tendo em vista que os jornais e revistas do início do século só registraram os folguedos das classes mais abastadas. O único jornal que se preocupou em registrar os carnavais populares desapareceu sem deixar um arquivo organizado. Restou então a opção de entrevistar os velhos dirigentes das agremiações carnavalescas e os foliões que participaram das folias de momo nos bairros do Brás, Lapa e Água Branca.

Durante as entrevistas, a pesquisadora perguntava ao entrevistado se possuía alguma foto que pudesse ilustrar as histórias que em muitos casos eram contadas com detalhes. Se possuísse, ela pedia que ele a mostrasse e a descrevesse detalhadamente: a data, o local, os nomes das pessoas retratadas, o nome do fotógrafo, as condições de captação da foto, o motivo que levou à realização, qual a função da mesma, se teve alguma utilização social, etc.

A autora chama a atenção para a censura que as pessoas exercem sobre as fotos consideradas desfavoráveis, como, por exemplo, num determinado ano em que a sua agremiação não obtinha uma boa classificação nos concursos carnavalescos. Após a identificação, era solicitado o empréstimo dos originais, geralmente de formatos pequenos, para serem reproduzidos e ampliados. Quando da devolução dos

¹⁶ VON SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes. Branços e negros no carnaval popular paulistano. São Paulo, 1988, Tese de doutorado na USP.

originais, a pesquisadora mostrava uma ampliação de 18 x 24 cm que, em muitos casos, surpreendia os entrevistados com alguns detalhes que até então tinham passado despercebidos. Isto gerava uma série de novos comentários que eram gravados e essas novas informações posteriormente eram transcritas e anexadas às primeiras.

Dessa forma, foram reunidas mais de quinhentas fotografias, coletadas junto aos entrevistados, doadores voluntários e em publicações da época. As informações sobre as fotos publicadas ou pertencentes aos velhos álbuns de família eram muito reduzidas, ao passo que as fotos cedidas pelos entrevistados eram ricas em informações a respeito das condições em que foram realizadas.

As pessoas reagiam de modo diferente às solicitações de empréstimo de suas fotos: algumas colocavam os seus acervos à disposição, permitindo livremente a escolha das fotos mais interessantes para serem reproduzidas e analisadas; outros faziam questão de selecionar o material que podia ser copiado e analisado, mostrando assim uma certa preocupação com as fotos que seriam utilizadas na construção de sua imagem de líder carnavalesco. Normalmente, eram escolhidas as fotos que registravam momentos de sucesso da sua agremiação, e as imagens que registravam momentos em que a agremiação não tinha conseguido um bom desempenho eram simplesmente “guardadas”.

As reproduções foram organizadas em álbuns de acordo com o tipo de folgado, separadas por doador e colocadas em ordem cronológica. Para cada foto foram preenchidas duas fichas: uma técnica, contendo dados sobre o tipo de fotografia, seu estado de conservação, indicação do doador e do acervo onde se encontra o original; a outra ficha, com detalhes de conteúdo, onde foram anotados os detalhes de uma análise da foto, tentando extrair os dados de caráter histórico-sociológico que ela pudesse fornecer quanto:

- ao número de personagens e caracterização por sexo, idade, cor;
- à existência ou não de personagens não-carnavalescos na foto;
- à descrição da cena carnavalesca;
- à legenda fornecida pelo informante a respeito da foto, do fato retratado e das condições de registro do mesmo;
- às observações do pesquisador a respeito do conteúdo da foto, relacionando-a com as informações que já possuía sobre aquele tipo de manifestação carnavalesca.

Catalogadas as fotos, estas foram separadas em dois grandes grupos:

- 1) Fotos “frias”: aquelas que praticamente só traziam as informações visuais constantes do registro fotográfico;

- 2) Fotos “quentes”: aquelas para as quais foi possível obter a descrição da situação registrada e das condições e intenções do registro, feitas pelo doador.

Para as primeiras, foi mais difícil extrair outras informações significativas de carácter histórico-sociológico; as do segundo tipo, que anexavam uma informação oral ao registro visual, permitiam estabelecer uma série de relações e interpretações que enriqueciam a reconstrução do fenómeno estudado. Portanto, “quentes” eram as que tinham maiores possibilidades de serem exploradas como fontes de informação.

A pesquisadora fez inicialmente a transcrição e análise das entrevistas e, posteriormente, a análise de conteúdo das fotos comentadas durante a entrevista.

Os resultados obtidos propiciaram a criação de novas séries temáticas dentro de um conjunto mais amplo de fotos já analisadas, permitindo estabelecer outras relações e captar novas informações pela reorganização das fotos examinadas. O cruzamento das informações extraídas das fotos conduziu a outras informações que os depoimentos orais nem sempre forneciam, tais como:

- número de participantes por folgado e sua variação ao longo do tempo;
- caracterização etária do grupo e sua variação ao longo do tempo;
- caracterização sexual do grupo e sua variação ao longo do tempo;
- caracterização étnica do grupo e sua variação ao longo do tempo;
- hierarquia interna do grupamento e sua transformação ao longo do tempo;
- utilização de fantasias, adereços, alegorias, estandartes, bandeiras e carros alegóricos pelo grupamento carnavalesco e sua transformação ao longo do tempo;
- modelos carnavalescos que orientaram a criação carnavalesca dos diferentes grupos;
- formas de organização para o desfile do grupamento carnavalesco e sua transformação ao longo do tempo;
- nível de aceitação do grupo carnavalesco pelo bairro de origem;
- diferentes espaços urbanos usados para o desfile carnavalesco e sua organização infra-estrutural;
- penetração dos meios de comunicação de massa no desfile carnavalesco e como o desfile se adaptou a essa presença que cresceu ao longo do tempo;
- atividades de meio de ano dos agrupamentos carnavalescos e o grau de participação dos membros da entidade e de elementos de fora nesse lazer.

A autora concluiu que a associação desses dados de carácter mais concreto às informações orais sobre o tipo de relacionamento social que se estabelece dentro

dos agrupamentos, e destes com a sociedade mais ampla, permitiu uma reconstrução mais rica e fidedigna da memória do carnaval popular, estreitamente relacionado à própria vida da cidade de São Paulo.

Para o resgate histórico-sociológico, a fotografia foi utilizada em conjunto com outras fontes. No caso da reconstituição do carnaval popular paulistano, foram utilizadas as seguintes: depoimentos orais; fotografias antigas; mapas antigos referentes ao período estudado; recortes de jornais e anotações pessoais feitas pelos informantes no período estudado. A complementaridade entre as informações proporcionou uma maior visão do conjunto, permitindo concluir que

- 1) as fotos forneceram dados de caráter mais concreto (dados de evidência) referentes à composição étnica e sexual dos grupos carnavalescos; à posição dos homens, mulheres e crianças no desfile e dados sobre fantasias, adereços, alegorias, instrumentos musicais, carros alegóricos, os quais, por melhor que fosse a memória do informante, dificilmente conseguiriam ser transmitidos. O registro fotográfico pode informar sobre eles com maior segurança;
- 2) a utilização dos mapas contemporâneos estudados permitiu visualizar especialmente a magnitude dos folguedos carnavalescos dentro do todo da cidade de São Paulo; o sentido da ocupação dos espaços urbanos em dias normais e nos dias de Momo pelos diferentes estratos da população, chegando-se mesmo a definir espaços que, ao longo do dia, apresentavam diferentes atividades e diferentes estratos sociais eram nelas envolvidos. Tais eram os casos do Largo da Banana, da Praça do Correio e da Praça da Sé.

Foram os depoimentos orais, entretanto, que contribuíram com os dados de caráter qualitativo, descrevendo os processos de criação e evolução dos agrupamentos carnavalescos da cidade; o sentido de movimento dentro da história desses fenômenos. Sua evolução ou decadência evidenciou-se a partir da análise dos relatos orais, que trouxeram também dados importantíssimos sobre a emoção e o envolvimento afetivo dos foliões ao participar dos folguedos pesquisados.

Von Simsom concluiu, ao final de seu trabalho, que uma foto sozinha não permite fazer muitas inferências de caráter histórico-sociológico. Deve necessariamente ser associada a outros dados de pesquisa, como depoimentos orais, documentos, mapas, dados bibliográficos, além de outras fontes, para que as informações possam ser visualizadas dentro de um contexto mais amplo, o que permitirá ao pesquisador explorar ao máximo os dados registrados naquele suporte fotográfico. E deve também, sempre que possível, ser integrada a séries fotográficas mais amplas que, organizadas cronologicamente e/ou por temas, permitirão estabelecer novas rela-

ções, que certamente trarão uma riqueza maior à interpretação das fotografias, além de um aprofundamento significativo no tema em pesquisa.

Refletindo sobre a utilização da fotografia nas diferentes fases do trabalho de pesquisa, a autora percebe que o uso da fotografia pode ser conveniente já na situação da coleta dos dados. Nas entrevistas ou coletas de depoimentos orais, a análise conjunta de fotos pelo entrevistador e entrevistado tornou tal uso muito útil porque

- ajudou no estabelecimento de uma integração mais próxima entre pesquisador e informante;

- funcionou como elemento desencadeador da memória do entrevistado.

E, quanto à compreensão dos fenômenos pesquisados, o material fotográfico auxiliou porque

- forneceu bases mais sólidas para perguntas do entrevistador;

- ajudou na compreensão de fatos do passado que não eram de conhecimento do pesquisador;

- criou uma certa empatia entre o entrevistado e pesquisador desde a primeira sessão de coleta do depoimento, pois, ao se debruçarem sobre as fotos, inverteu-se a relação de poder da situação de entrevista: o entrevistado passou a ser o conhecedor do conteúdo da foto, assumindo o papel de introdutor do pesquisador nos detalhes do fato ali registrado.

As fotos foram também utilizadas com frequência na fase de análise dos depoimentos orais, auxiliando muitas vezes na elucidação de passagens obscuras, focalizando aspectos do carnaval do passado que eram desconhecidos do pesquisador. Foram utilizadas reproduções das fotos em diapositivos na mostra dos primeiros resultados da pesquisa aos grupos pesquisados e em discussões com outros pesquisadores sobre as técnicas de pesquisa.

Para o desenvolvimento deste trabalho de pesquisa, serão adotados alguns procedimentos que foram utilizados pela autora, como o uso de fotografias como fonte de informações para o resgate histórico e também como auxiliar na coleta de depoimentos orais. As informações obtidas dessa forma serão complementadas com pesquisas bibliográficas e em publicações da época.

Um outro trabalho consultado foi "Retratos de Família"¹⁷, onde a autora busca a contribuição da imagem como documento histórico e, para tanto, utiliza-se das fotografias de família, agrupamento de parentesco e convívio, como instrumento de análise da documentação fotográfica.

Não era um trabalho idealizando a fotografia para o estudo da família. A escolha deste tipo específico de fotografia - os retratos de família - se deveu ao fato de

serem muito difundidas, sendo encontradas em maior ou menor número com algum membro da família ou com todos eles.

Com a rápida difusão dos retratos de família, em função da invenção da fotografia e da difusão social desse meio de reprodução da imagem, o hábito das famílias se fazerem fotografar alastrou-se pelas diferentes camadas sociais de diferentes países. Foi constatada, inclusive, uma padronização cultural, ligada ao desenvolvimento da técnica fotográfica que privilegiava esse tipo de fotografia.

A autora organizou uma coleção com aproximadamente duzentas e cinquenta fotografias, a partir de originais soltos ou em álbuns cedidos por descendentes de famílias italianas, alemãs, portuguesas, espanholas, judias, russas e marroquinas, suecas, libanesas e japonesas.

Optou, num primeiro momento, por retratos tirados entre 1890 e 1930¹⁷ de famílias de diferentes culturas e países que vieram a se reunir na cidade de São Paulo.

O costume que as famílias de imigrantes têm de conservar retratos dos avós, tirados na terra natal, permitiu reunir, além daqueles feitos no Brasil, outros feitos na Rússia, Alemanha, Itália, Portugal, Marrocos e Líbano. Talvez esta seja a característica principal da coleção que utilizou para a sua pesquisa.

Outra característica é que todas as fotografias são anteriores a 1936, ano em que as inovações da iluminação e o aparecimento de pequenas câmaras móveis popularizaram a fotografia, ampliando o número de ocasiões em que as famílias se faziam fotografar.

Segundo Moreira Leite, a análise do material coletado deve partir da organização de um arquivo fotográfico. No caso, todas as fotos foram reproduzidas no tamanho 12 x 18 cm, havendo com isto uma padronização das imagens. Os diversos tons de sépia, o colorido sobre algumas fotos que originalmente eram em preto e branco, tornaram-se somente tons de cinza, branco e preto. Dedicatórias, anotações no verso das imagens e molduras se perderam. A autora organizou as imagens em categorias que representam os momentos mais fotografados na vida de um grupo social: casamento (retratos de noivas); casais; mães e filhos; idade das mulheres; família (em uma ou mais gerações); classe escolar e piqueniques. Retratos de bebês, membros da família falecidos e os de primeira comunhão foram excluídos inicialmente por representarem pessoas isoladas.

Os retratos de casamento são os mais difundidos nas diferentes coleções. A frequência com que são encontrados parece confirmar a função incorporadora da fotografia ao ritual de casamento, como um meio de solenizar e legitimar a criação de

¹⁷ LEITE, Miriam Moreira. Retratos de família. São Paulo, 1993, EDUSP.

¹⁸ Ibidem. p. 73.

uma nova família¹⁹. Os casais aparecem nas fotografias em poses e enquadramentos variados, não se limitando ao marido sentado e a esposa em pé, ou o contrário. A mulher e os filhos são mais retratados que os homens, a ponto de ter existido em São Paulo, no início do século, um atelier dedicado exclusivamente a fotografar mulheres. A classe escolar não tinha sido incluída num primeiro momento por se tratar de uma situação extrafamiliar, mas posteriormente o foi devido à frequência com que aparecia, mostrando as relações professor/aluno, as ligações fraternais ou indiferentes entre os colegas, relações que se mostraram significativas para comparações com as do grupo familiar. Os piqueniques apareceram na praia ou em algum local arborizado, como uma situação festiva que reúne várias gerações, e a vestimenta comum inclui chapéu, paletó e gravata. Todos aparecem comendo, há indícios de música e as pessoas se deixam fotografar em poses mais descontraídas, em contraste com a solenidade com que aparecem em outros momentos.

O ritual da fotografia como parte dos casamentos parece ser encontrado em todas as classes sociais. Assim também os álbuns de família, que foram encontrados em todas as classes sociais, sendo mais frequentes nas classes média e alta. O retrato de casamento, mesmo que único, é guardado com muito cuidado pelo casal e, posteriormente, pelos seus descendentes.

A fotografia possibilitou a reunião de séries de imagens que preservaram momentos sucessivos da vida, podendo ser tomado como um equivalente de memória coletiva de um tempo que foi congelado.

Também esta autora constatou que as fotografias por si sós eram insuficientes como documentos históricos. A reconstituição dos fatos teve que basear-se em informações contidas em diversas fontes, como, por exemplo, o depoimento oral do fotógrafo e/ou dos retratados, de seus descendentes ou colecionadores.

Um questionário em que as pessoas deveriam relatar as condições em que foram feitas as fotografias, o objetivo das mesmas, o local, a data, o fotógrafo e as pessoas que nela aparecem foi encaminhado aos retratados que ainda estavam vivos, e/ou aos seus descendentes.

Com as respostas e as fotografias em mãos, a autora tentou uma análise conjunta e comparativa entre a linguagem fotográfica e a linguagem escrita. Essa etapa de comparação não se efetivou, tendo-se mostrado impraticável. A autora reconhece talvez ser ela possível para lingüistas e semiólogos.

O próximo passo foi verificar, então, as possibilidades de aprofundamento de sua leitura - conteúdo manifesto, conteúdo latente e descobrir meios de registrar esse processo. Para tanto, consideraram, entre outras, as condições técnicas emprega-

¹⁹ Ibidem. p. 74.

das, o tempo de exposição, o tipo de iluminação, o cenário, a disposição dos elementos que compõem a cena.

A pesquisadora chama a atenção para o fato de que a fotografia reproduz a condição do grupo retratado, o que desse grupo ela silencia, os indícios que permitem ao observador perceber ou sentir outros níveis da realidade: sentimentos, padrões de comportamento, normas sociais, conformismo e rebeldia.

O estudo da fotografia, depois de organizadas e classificadas, pode levar ao estabelecimento de uma imagem real e da imagem virtual das famílias, das características dessa representação, dos ritos de passagem, das necessidades de auto-identidade ou da identificação dos membros do grupo e, por último e não menos importante, até que ponto a representação da família não é a mesma, qualquer que seja a sua procedência.

Os retratos podem funcionar como registros de integração do grupo: não estampam as ovelhas negras e as vítimas do peso desta mesma integração. Representam, exclusivamente, o processo integrador do grupo familiar, deixando de revelar os conflitos que nele se intercalam ou o cerceiam. A fotografia é uma forma de culto aos antepassados mortos, apesar de algumas vezes as pessoas destruírem fotos de antepassados que já ninguém mais sabia quem eram.

A metodologia utilizada por Miriam Moreira Leite seguiu os seguintes passos:

A) Coleta do material: reuniu um acervo com aproximadamente 250 fotografias de família produzidas no Brasil e em diversos países.

B) Organização das fotografias: de acordo com estudo anterior, as fotografias foram organizadas cronologicamente dentre os assuntos que abrangiam os momentos mais "retratáveis" da vida de um grupo social:

- casamento (ou retrato de noiva);
- casais;
- mãe e filhos;
- idade das mulheres;
- família (uma ou mais gerações);
- classe escolar;
- piqueniques.

C) Análise de conteúdo das fotografias: as fotos eram insuficientes como fontes de pesquisa; deveriam ser acompanhadas de depoimentos de fotógrafos, das pessoas retratadas, etc.

D) Informações sobre as fotos: aplicação de um questionário onde estas pessoas colaboraram com novas informações.

Análise comparativa das fotos e dos textos: com as respostas dos questionários e as fotografias em mãos, foi possível partir para uma análise comparativa dos padrões de organização dos grupos para as fotografias de família. Isto possibilitou a autora chegar às seguintes conclusões:

- as famílias, ao se fazerem retratar, adotam um mesmo padrão, independentemente de cultura ou de nacionalidade;

- a semelhança e a regularidade de retratos de família feitos em lugares e épocas diferentes revelam que eles se impuseram como uma forma estereotipada tanto nos temas de sua predileção como no ritmo da prática, na estética implícita, no significado que lhes é atribuído e na satisfação psicológica que propiciam;

- a fotografia é utilizada para reforçar a integração do grupo familiar, reafirmar o sentimento que este tinha de si e de sua unidade;

- o exame de posições e planos das fotos da coleção e sua comparação com os que aparecem em outras mais recentes põe à mostra a interdependência entre o fotógrafo, os fotografados e as condições técnicas da fotografia. Este aspecto tem passado despercebido nos estudos que têm por objeto a imagem fotográfica em si;

- as fotografias da coleção são geralmente de interiores das residências, apesar das dificuldades de iluminação para os recursos disponíveis na época. As fotos externas têm geralmente como ambiente o quintal, o alpendre ou a frente da casa, locais externos mas ligados à habitação;

- só as fotos de piqueniques são feitas em jardins públicos ou outros locais ao ar livre, em praias, junto a rios e fontes, e normalmente em locais arborizados;

- a padronização das imagens contrasta com a diversidade das imagens contemporâneas hoje veiculadas pelos meios de comunicação;

- nem tudo é fotografado. A foto reflete a escolha de uma ocasião ou de um aspecto das relações familiares que habitualmente vem afirmar a continuidade e a integração do grupo doméstico;

- a coleção é quase que inteiramente composta por retratos frontais. O olhar dirigido para a objetiva, quando conseguia não desviar, vem diretamente ao encontro do observador da fotografia, como se não tivesse havido a mediação do fotógrafo e da máquina;

- entre as mulheres, observa-se que as fisionomias vão ganhando rigidez e severidade com o avançar da idade;

- as fotos dos imigrantes têm a função de demonstrar, para os ausentes, a prosperidade dos que se mudaram e que, em grande parte, não voltaram para contar

os seus feitos. Como a prática da fotografia envolve despesas com o fotógrafo e o retrato, ao lado da preocupação de produzir o espetáculo que será visto e distribuído por seus outros ramos, a família enverga, para a pose, seus melhores trajes. Isto faz com que as diferenças sociais sejam neutralizadas;

- a fotografia também é utilizada como uma forma de culto aos antepassados mortos.

O trabalho de Miriam Moreira Leite foi enriquecedor porque dela foram adotados passos, como a organização de um arquivo fotográfico, que facilitam os trabalhos, assim como o estabelecimento de séries temáticas. Também procurou-se complementar as informações das fotografias com depoimentos orais de pessoas que vivenciaram os fatos, com historiadores e fotógrafos.

O terceiro estudo cuja metodologia interessou para este trabalho foi desenvolvido por Boris Kossoy, em "Álbum de Photographias do Estado de São Paulo 1892"²⁰ e "São Paulo, 1900. Imagens de Guilherme Gaensly, análise e interpretação de Boris Kossoy."²¹ Em ambos os trabalhos o pesquisador utiliza fotografias antigas para recuperar a iconografia do Estado de São Paulo, principalmente da capital, no final do século XIX e início deste.

Partindo de duas coleções, uma com noventa e duas e a outra com sessenta e cinco fotografias, procura resgatar as imagens da cidade de São Paulo, de algumas cidades do interior, de prósperas regiões agrícolas, do Porto de Santos e da Estrada de Ferro que ligava Santos a Jundiaí.

O livro "Álbum de Photographias do Estado de São Paulo 1892" tem como base um álbum de fotografias do final do século passado, de autor desconhecido, que organizou esta coleção reunindo fotografias feitas por diversos fotógrafos. O álbum foi localizado na cidade de Campinas, sendo possível identificar somente o seu último dono. No total, são noventa e duas fotografias originais feitas por contato, em papel albuminado, nos tamanhos 12 x 17 cm e 16 x 21 cm. Dentro do álbum, as fotografias estavam soltas, não possuíam datas e não estavam numeradas, impossibilitando descobrir se originalmente obedeciam a uma seqüência.

Das 92 fotos do álbum original, foram selecionadas e publicadas 71, na sua maioria inéditas. Destas, 50 são imagens da cidade de São Paulo, 7 de Santos, 6 de Campinas, 1 de Itú, 1 do Guarujá, 1 de Santa Cruz das Palmeiras, 2 da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e 2 de locais não identificados. Fica evidente o destaque dado para a capital do Estado.

Para realizar estes trabalhos, o autor adotou a seguinte metodologia:

²⁰ KOSSOY, Boris. Álbum de Photographias do Estado de São Paulo 1892. São Paulo, 1984, Kosmos.

A) Identificação dos assuntos fotografados

Foi realizada uma pesquisa bibliográfica, iconográfica e cartográfica, buscando estabelecer a localização espaço-temporal em que ocorreram as edificações e transformações arquitetônicas, diferentes melhoramentos urbanos, além de outros eventos marcantes que transformaram a paisagem dos logradouros e cidades.

De posse destas informações, o autor realizou uma análise comparativa com as imagens do álbum, o que possibilitou não só identificar o assunto fotografado como a data aproximada em que foram feitas as fotografias.

B) Determinação da data

As fotografias que compõem esse álbum não são datadas, ainda que a referência “1892” figure na capa. Um exame minucioso dos originais levou a presumir que essas imagens foram produzidas em três períodos diferentes: um primeiro, entre 1891 e 1892; outro, por volta de 1890, e as restantes, entre 1895 e 1898, aproximadamente.

O autor assim justifica suas suspeitas:

1) “as duas fotografias que registram o Palácio do Governo foram tiradas em épocas diferentes: a primeira delas data possivelmente de 1891/1892; nesta foto vê-se, à direita, um dos lados da torre da Igreja do Colégio dos Jesuítas; esta ruiria, em grande parte, em março de 1896. A foto seguinte já mostra a construção nova e eclética, coroada por um torreão, erigida no local onde se encontrava a antiga torre da Igreja do Colégio; esta foto foi tirada, pois, em data posterior a 1896”;

2) “a foto que registra o Edifício da Tesouraria da Fazenda foi tomada possivelmente entre 1891 e 1892 (sua construção foi concluída em 1891). Já a foto seguinte, que mostra a Secretaria da Agricultura e a Tesouraria da Fazenda, lado a lado, só pode ter sido obtida a partir de abril de 1896, época em que terminou a construção do prédio da Secretaria da Agricultura. (notar pela foto anterior que as obras do prédio da Secretaria da Agricultura ainda não haviam sido iniciadas).”

C) Determinação de autoria

Apenas uma parte das fotografias possuem indicação de autoria; são casos em que apenas está explícito nos próprios originais. O restante das fotos não apresenta qualquer indicação. Pesquisando os caracteres externos e internos das fotos, o autor chegou a alguns indícios em vários grupos de fotografias.

No primeiro grupo, de autoria de Gaensly & Lindemann, as fotos são facilmente identificadas, pois aparece o nome dos fotógrafos nos originais.

²¹ KOSSOY, Boris. *São Paulo, 1900. Imagens de Guilherme Gaensly, análise e interpretação de Boris Kossoy*. São Paulo, 1988, Kosmos.

No segundo grupo, de autoria de Kowalsky & Hensler, a identificação não é tão clara quanto a anterior, mas é possível perceber as letras “HK” no canto inferior direito ou esquerdo e eram produzidas no tamanho 12 x 17 cm.

O terceiro grupo, sem qualquer indicação sobre autoria, leva a crer serem novamente de autoria de Kowalsky & Hensler porque mantém as mesmas características de estilo, estética e época em que foram produzidas. O formato das imagens é o mesmo, mas nas fichas consta apenas “autoria atribuída”.

No quarto grupo, as fotos foram realizadas somente por Kowalsky. Estas fotos não têm nenhuma indicação de autoria, mas existe uma referência sobre a autoria de Kowalsky na obra “São Paulo”, de Gustavo Koenigswald, onde estão publicadas algumas destas imagens.

O quinto grupo é composto por fotos sem referência de autor, mas todas as características indicam que foram produzidas por Kowalsky. Na ficha está indicado “autoria atribuída”.

Os sexto e sétimo grupos não apresentam nenhum tipo de identificação. Essas fotos se diferenciam das demais em formato, estilo, técnica e apresentam registros somente da capital, sendo que as anteriores são da capital e do interior. Na ficha de identificação consta “fotógrafo não identificado”.

D) Tecnologia empregada

Foram utilizados os negativos de vidro nos tamanhos 12 x 17 cm e 16 x 21 cm. O tipo de emulsão não fica especificado, e as cópias foram realizadas em papel albuminado.

Em seu trabalho “São Paulo, 1900. Imagens de Guilherme Gaensly análise e interpretação de Boris Kossoy”, o autor toma por base um álbum com 65 fotografias, publicadas no início deste século. As imagens retratam principalmente a evolução do cenário urbano da cidade de São Paulo. Algumas destas imagens já tinham sido publicadas no “Álbum de Photographias do Estado de São Paulo 1892”. Das 65 fotos de 22 x 28 cm que compunham originalmente o álbum, Boris Kossoy selecionou 51 imagens, sendo que 35 são da cidade de São Paulo, 2 de Campinas, 3 de Santos, 2 de Ribeirão Preto, 1 de Araraquara, 1 de Piracicaba, 1 de São Manuel do Paraíso, 1 de Santa Cruz das Palmeiras, 1 de Votorantim, 3 sobre a Ferrovia Santos-Jundiaí e 1 de local não identificado.

As imagens registram principalmente a transformação urbana que se processou na cidade de São Paulo, no final do século passado e início deste. A população da cidade de São Paulo quase quadruplicou em aproximadamente uma década, em função das grandes levas de imigrantes que se dirigiram para São Paulo na virada do século, ficando bem marcada a presença dos imigrantes italianos na nova arquitetura

da cidade. São registradas as novas feições das velhas ruas centrais, a criação de novos bairros, as novas edificações; a cidade colonial desaparece e em seu lugar surge uma cidade com aspecto europeu, procurando atrair o capital estrangeiro. Essas cenas mostram, de maneira sutil, o café como primeiro núcleo formador de riquezas, responsável pelas acentuadas mudanças que ocorreram nesta capital e que a tornariam um dos maiores centros urbanos, comerciais e industriais do país.

Para trabalhar com essas imagens, o autor usa a mesma metodologia empregada em "Álbum de Photographias do Estado de São Paulo 1892";

A) Identificação do assunto fotografado

Quase todas as imagens contêm uma breve identificação do assunto, que, por ser muito genérica, tornou difícil a identificação. O autor optou por trabalhar as imagens individualmente para proceder à localização do assunto fotografado.

B) Determinação da data

As imagens não tinham nenhuma identificação de data e o álbum não traz a data de sua publicação. Isto obrigou a pesquisar outras fontes como, por exemplo:

- 1) cartões-postais: as fotografias publicadas neste álbum foram utilizadas em diferentes publicações, dentre elas os cartões-postais que proporcionaram as pistas para a determinação das datas;
- 2) publicações: a comparação das imagens do álbum com fotografias encontradas em publicações da época permitiu uma análise comparativa das imagens de um mesmo assunto, produzidas em diferentes épocas.

Utilizando estas fontes, o autor situou a data das fotos entre 1902 e 1906.

C) Autoria das fotografias

Neste caso, não há dúvidas quanto à autoria, pois o trabalho toma por base um álbum de fotografias de Guilherme Gaensly.

D) Tecnologia empregada

Não foi possível identificar com precisão o processo tendo em vista que o autor desenvolveu o seu trabalho a partir de uma publicação onde as imagens são reproduzidas.

O autor chega às seguintes conclusões:

- 1) através das fotografias, foi possível constatar a grande diversidade ocupacional que as edificações tiveram com o comércio em geral, serviços, bancos, escritórios profissionais, hotéis, confeitarias, cafés, etc.

O autor acredita que o conteúdo iconográfico, ao se ver enriquecido pelas múltiplas informações textuais diretamente relacionadas ao referente e vice-versa, poderá proporcionar maiores subsídios para uma compreensão mais abrangente do fenômeno ocupacional daquele espaço multissecular num preciso momento da história.

Algumas imagens possibilitam um aprofundamento maior na análise iconográfica pelo fato de possuírem um número maior de informações, que foram levantadas pelo pesquisador no trabalho;

2) foi exatamente nesta década que a cidade de São Paulo passou pelas maiores transformações do século XIX;

3) a multiplicidade de informações que a fotografia proporciona possibilita estudos específicos nas mais variadas áreas do conhecimento humano.

Com a apreciação dos trabalhos de Olga Moraes Von Simson, Miriam Moreira Leite e Boris Kossoy, analisaram-se as metodologias desenvolvidas, e de cada um deles foi aproveitado o que se julgou mais importante para o tipo de pesquisa proposto.

Todos utilizaram a fotografia como fonte de informações, fizeram pesquisas bibliográficas e pesquisaram em jornais e revistas da época. Constatou-se que cada um dos autores buscou uma melhor adaptação dos recursos existentes para desenvolver os seus trabalhos. Do trabalho de Olga Von Simson usou-se ainda o recurso de aproveitar as fotografias durante a coleta de depoimentos orais para uma melhor compreensão das explicações, para facilitar na elaboração de perguntas e para facilitar a condução das entrevistas. Assim como Miriam Moreira Leite, procurou-se organizar as fotografias em séries temáticas e, dentro destas, cronologicamente. Do trabalho de Boris Kossoy adotou-se a utilização de todos os tipos de documentos textuais contendo informações que pudessem complementar este trabalho e as informações contidas nas fotografias.

Os trabalhos desses autores não esgotam as possibilidades de uso da fotografia como fonte para a pesquisa histórica. Eles demonstraram que é possível utilizá-la, junto com outras fontes, para resgatar fatos da nossa história.

Com um conjunto de cento e seis fotografias sobre a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, passou-se a realizar uma série de entrevistas com diversas pessoas que estiveram de alguma forma relacionadas com ela.

As fotografias tiveram um papel fundamental no desenvolvimento das entrevistas, pois ativaram a memória dos entrevistados, fazendo-os lembrar de fatos acontecidos em um passado distante. Outra característica das entrevistas utilizando fotografias é que elas facilitaram a elaboração das perguntas, proporcionaram condições para que ocorresse um melhor entrossamento entre o entrevistado e o entrevistador. Facilitaram também a compreensão das explicações dos entrevistados e favoreceram o retorno ao tema abordado, quando o assunto era desviado.

Aconteceram casos em que o entrevistado chegou a se emocionar com o conteúdo das fotografias. Um ex-aluno da Escola Masculina de Artes e Ofícios estava folheando as páginas do álbum de fotografias e, ao mesmo tempo, descrevia as atividades desenvolvidas por seu pai, chefe da seção de fundição nas oficinas da Viação Férrea em Santa Maria e que, eventualmente auxiliava os professores da Escola Masculina de Artes e Ofícios. Para a sua surpresa, encontrou uma fotografia do seu pai, que havia falecido há alguns anos, enquanto falava sobre ele com uma boa dose de saudosismo. Isto o deixou extremamente emocionado e levou-o a repetir por diversas vezes: - Como foi bom te conhecer e conversar contigo!

Com a organização das fotografias em seqüências dentro de um álbum ficou mais fácil desenvolver as entrevistas. Isto ajudou a retomar o assunto quando este era desviado.

Normalmente, numa entrevista, o entrevistador assume o papel de condutor e conhecedor do assunto, o que pode levar o entrevistado a se sentir constrangido. Com o uso de fotografias, isto não ocorreu, pois o entrevistado é que conduz o entrevistador por um mundo que ele conhece e domina.

Dentre os entrevistados, pode-se destacar as seguintes pessoas:

Sr. Antonio Lima, secretário da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Funcionário da Cooperativa por mais de quarenta e sete anos, conhece bem a sua história, seus associados, seus empreendimentos e o seu funcionamento. Atualmente, além de secretário, é o responsável pelos arquivos da Cooperativa. Este fato veio a contribuir para o desenvolvimento deste trabalho, pois ele compreendeu a importância do trabalho para a preservação da história da Cooperativa e com isto facilitou o acesso ao acervo fotográfico e aos demais arquivos.

Sendo profundo conhecedor da história da Cooperativa, ele auxiliou no esclarecimento de diversas questões que surgiram durante o trabalho, forneceu informações sobre o funcionamento da Cooperativa, sob aspectos comerciais, de distribuição dos produtos para os associados, sobre o interesse da Cooperativa em produzir os produtos que comercializava para, dessa forma, reduzir os custos, a preocupação com a saúde dos associados, e com a educação dos filhos dos associados, etc.

Sr. Carlos Guilherme Gaida, mecânico aposentado. Sendo filho de ferroviário sócio da Cooperativa, teve a oportunidade de estudar na Escola Masculina de Artes e Ofícios, onde fez o curso de mecânica. Falou sobre a Cooperativa, onde ia fazer compras de artigos de primeira necessidade para a família e, principalmente, sobre a Escola Masculina de Artes e Ofícios, do ingresso dos novos alunos, das atividades

desenvolvidas nas diversas oficinas, do sistema de ensino, da disciplina, dos trabalhos desenvolvidos pelos alunos.

D. Edite Duarte Centeno, professora aposentada, ex-aluna da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha. Por mais de trinta e cinco anos, foi professora das escolas de alfabetização mantidas pela Cooperativa. Ela forneceu informações sobre a Escola Feminina de Artes e Ofícios, quanto ao seu funcionamento, métodos didáticos, disciplina, ingresso de novas alunas, exposições dos trabalhos, premiações, etc. Quanto à sua vida profissional, falou sobre as escolas de alfabetização, sobre os congressos pedagógicos realizados anualmente pelas escolas da Cooperativa, sobre os clubes agrícolas mantidos nas escolas de alfabetização, sobre as campanhas desenvolvidas junto as escolas, etc.

Sr. Edilberto Trevisan, advogado aposentado pela Rede Ferroviária Federal, historiador e jornalista. Publicou diversos livros sobre a história da ferrovia no Paraná e foi também um dos responsáveis pela criação do Museu do Trem em Curitiba. Este historiador informou principalmente sobre os avanços que a ferrovia trouxe para as cidades por onde passou e sobre a estrada de ferro São Paulo/Santa Maria que passa pelo Paraná. Por esta estrada passaram muitos produtos e equipamentos adquiridos pela Cooperativa. Dentre eles, pode-se destacar o café, que era comprado em São Paulo e no Paraná para ser torrado e moído em Santa Maria.

Sr. Edmundo Cardoso, tabelião, teatrólogo, jornalista e historiador, profundo conhecedor da história de Santa Maria e da importância da ferrovia e da Cooperativa para a cidade. Ele falou sobre o sistema de transporte anterior à chegada da estrada de ferro, que era baseado na tração animal e demorava vários dias para ser feito o percurso entre Santa Maria e a capital do estado. Sua colaboração tem como ponto alto a reconstituição de Santa Maria antiga e os serviços prestados pela ferrovia e seus carros-restaurantes. Segundo ele, não existiam no interior do estado restaurantes com o mesmo nível dos carros-restaurantes da ferrovia. Além disso, falou também sobre o sistema de distribuição utilizado pela Cooperativa.

Sr. José Ramos Penna, fotógrafo aposentado, pintor e restaurador. Atualmente se dedica à restauração e reprodução de fotografias antigas. Este fotógrafo colaborou para o esclarecimento das técnicas fotográficas e equipamentos utilizados no final do século passado e início deste.

Dr. José Roberto de Souza Dias, professor do Curso de História de Universidade Federal de Santa Catarina e historiador paulista que desenvolveu a sua dissertação de mestrado sobre a primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul que ligava

Porto Alegre a Novo Hamburgo. Sua tese de doutorado foi sobre a implantação das estradas de ferro no Rio Grande do Sul a partir de um projeto elaborado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara. Posteriormente, foi publicada na forma de livro sob o título de "Os caminhos de ferro do Rio Grande do Sul". Este historiador falou sobre as diferenças da implantação da ferrovia no Rio Grande do Sul e dos outros estados, onde foram sendo implantadas sem nenhum planejamento inicial. Ele ressaltou também a importância das Escolas de Artes e Ofícios para a formação de mão-de-obra para a ferrovia.

Srta. Marta de Faria, professora e diretora do Museu do Trem de São Leopoldo. Informações sobre a origem das fotografias que hoje se encontram no museu, sobre diversas das imagens e também sobre algumas peças da ferrovia que se encontram em exposição.

Sr. Paulo Klumb, engenheiro, pecuarista e historiador. Profundo conhecedor da história de Santa Maria, neto do criador do Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo. Ele falou sobre a criação do hospital, sobre a história da cidade de Santa Maria, sobre os movimentos ferroviários, sobre as greves que resultaram na criação dos armazéns que viriam a dar origem à Cooperativa, sobre o apogeu dos ferroviários e sobre o seu declínio.

Sr. Telmo Douto de Menezes, engenheiro mecânico aposentado pela Rede Ferroviária Federal, que durante vários anos foi diretor geral das oficinas da rede em Santa Maria. Ele colaborou com a identificação de fotografias que mostravam imagens das oficinas, material rodante e das instalações e equipamentos da Escola Masculina de Artes e Ofícios. Em sua companhia, visitaram-se todas as instalações das oficinas da Viação Férrea em Santa Maria, os escritórios da Rede Ferroviária Federal e, posteriormente, as instalações da Cooperativa, onde estavam reunidos todos os integrantes da diretoria.

Sr. Telmo Sartori Nunes, ferroviário que se aposentou após mais de quarenta e cinco anos de serviço e que durante muito tempo foi o chefe da oficina de pontes em Santa Maria. Era neto do topógrafo que fez o levantamento topográfico para a construção da estrada de ferro Santa Maria/Uruguaiana e era também filho de ferroviário. Ele esclareceu como funcionava o serviço de manutenção das linhas e, principalmente, sobre a construção e manutenção de pontes. Esclareceu detalhes sobre o sistema de distribuição criado pela Cooperativa para abastecer o pessoal de manutenção das linhas, os "tucos" e sobre o sistema de pagamento que era realizado através do desconto em folha, entre outros.

Sr. Zózimo Lopes dos Santos, professor aposentado do Curso de Farmácia da Universidade Federal de Santa Maria, historiador e ex-aluno da Escola Masculina de Artes e Ofícios. Como filho e neto de ferroviários, teve oportunidade de residir na Vila Belga. Ele falou sobre diversos assuntos, como o dia-a-dia na Vila Belga, primeiro conjunto habitacional criado no Rio Grande do Sul pelo engenheiro belga Gustavo Vauthier, nos mesmos moldes das residências européias da época e que eram ocupadas pelos ferroviários; sobre as oficinas da viação férrea onde durante muitos anos seu pai foi chefe da fundição; sobre a Cooperativa onde, ainda menino, ia fazer compras para o abastecimento da família; sobre o funcionamento da Escola Masculina de Artes e Ofícios da qual foi aluno. Por último, falou sobre a sua colaboração na campanha de alimentação criada pelo Irmão Estanislau José. Ele e a sua esposa, que também é farmacêutica, auxiliaram o “Padre das Cabras” a tomar o leite de soja mais palatável para, dessa forma, tentar diminuir a subnutrição que era comum entre os filhos dos “tucos”. Eles realizaram diversas pesquisas para tentar melhorar o sabor e o aroma do leite de soja e para desenvolver novos produtos que poderiam ser feitos a partir desta leguminosa.

Durante as entrevistas, foi possível consultar os arquivos fotográficos da maioria dos informantes, onde o número de fotografias encontradas foi pequeno e os temas retratados não eram os mesmos buscados com este trabalho.

As informações obtidas durante a realização das entrevistas serão apresentadas no decorrer do texto, uma vez que os diversos entrevistados contribuíram de forma heterogênea com maior ênfase neste ou naquele ponto. Onde ocorreu divergência entre as informações dos informantes, principalmente em datas e eventos, adotou-se como fonte os textos encontrados nos relatórios e periódicos.

Esta opção narrativa permitiu a reconstrução de uma interpretação histórica mais ampla.

A seguir, sintetiza-se o contexto da história da ferrovia, para melhor situar o trabalho.

BREVE HISTÓRICO DA FERROVIA

Em 1555, no Condado de Durham, na Inglaterra, surgiram os primeiros trilhos, que eram vigas paralelas de madeira, colocadas no solo, de modo que os vagões de carga deslizassem mais suavemente, diminuindo o desgaste dos animais de tração. Essas "estradas de madeira" foram se tornando comuns principalmente nas minas de carvão inglesas, onde os vagões eram puxados por cavalos. Posteriormente, estes trilhos de madeira foram recobertos com chapas metálicas e as rodas de madeira dos vagões passaram a receber em volta aros de ferro para aumentar sua resistência e durabilidade. As rodas de ferro maciço vieram logo após e somente a partir de 1739 é que os trilhos de ferro fundido passam a ser utilizados.

A primeira locomotiva a vapor foi construída por Richard Trevithick, em 1804, pesava cinco toneladas e podia desenvolver até cinco quilômetros por hora. Em 1811, Blenkinsop idealizou a primeira locomotiva a cremalheira, que proporcionava uma maior tração e aderência. Na Inglaterra, George Stephenson produziu a sua primeira locomotiva em 1814 e percorreu de Killingworth a Hetton, tracionando oito vagões com um total de trinta toneladas. A aceitação deste novo meio de transporte não foi imediata e ele prosseguiu aperfeiçoando-o tecnicamente, chegando até a caldeira tubular com fomalha interna e chaminé.

A Inglaterra dispunha das condições necessárias para desenvolver a ferrovia, pois possuía ferro e carvão em abundância, a revolução industrial proporcionara um acúmulo de capitais e, além disso, os ingleses dominavam a tecnologia para trabalhar o ferro e, com ele, construir as ferramentas necessárias para fabricar máquinas.

Uma estrada de ferro entre Stockton e Darlington, projetada em 1818 para tração animal, estava ainda em construção quando Stephenson, em 1822, convenceu seus proprietários a empregar a tração a vapor. A 27 de setembro de 1825, foi inaugurada a primeira ferrovia comercial do mundo, com uma extensão de 40 km.

A primeira máquina a vapor desta linha foi a "Locomotion", construída por Robert Stephenson & Co., empresa dirigida pelo filho de George Stephenson²³. A partir deste momento, começa um novo ciclo na Inglaterra, a ferrovia passa a transportar carvão e ferro em grandes quantidades, baixando com isto o preço destes produtos. Baixando o preço, aumenta o consumo, pois ela própria é uma grande consumidora de carvão para sua locomoção. Para a fabricação de seus componentes, vai necessitar de ferro

²² DIAS, José Roberto de Souza. Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul. São Paulo, 1986, Rios.

²³ DAVID, Eduardo Gonçalves. 127 anos de ferrovia. Juiz de Fora, Esdeva, 1985. p.5.

e carvão. Com o barateamento, começam a sobrar recursos que são reinvestidos, expandindo assim a ferrovia.

A estrada de ferro entre Liverpool e Manchester, ao ser inaugurada, ofereceu um prêmio de 500 libras para a locomotiva mais rápida. Entre cinco concorrentes, a "Rocket", de Stephenson, foi a vencedora, pois pesando 4,5 toneladas, podia desenvolver 20 km/h.

Nos Estados Unidos, em 6 de fevereiro de 1815, John Stevens obtinha o que se tornou a primeira concessão para estrada de ferro na América: uma linha em New Jersey, que, por falta de apoio financeiro, frustrou a iniciativa. Somente em 25 de dezembro de 1830 correu o primeiro trem de passageiros, puxado pela locomotiva "Best Friend of Charleston", entre Charleston e Hamburg, na South Carolina. Esta é considerada a primeira ferrovia da América²⁴.

Devido ao grande sucesso do novo meio de transporte, a sua expansão foi rápida, e a França inaugurou a sua primeira ferrovia entre St.Etienne e Lion em 1830; na Alemanha, de Nuremberg a Furth, em 1835; no Canadá, de Laprairie a St.Jean; e a seguir, Cuba, em 1837; Espanha em 1848; México e Peru em 1849; Suécia em 1851; Chile em 1852; Índia e Noruega em 1853; Brasil, Portugal e Austrália em 1854; Colômbia em 1855; Egito em 1856; Turquia e África do Sul em 1860²⁵.

A FERROVIA NO BRASIL

Passada a fase das bandeiras e da expansão das fronteiras, tornava-se necessário um maior aproveitamento dos recursos econômicos existentes em regiões que ficavam a uma distância não muito grande do litoral. Urgia também começar a povoar estas regiões, promovendo assim uma interiorização.

Dom João VI, ao abrir os portos brasileiros para o comércio internacional, em 1808, proporcionou o desenvolvimento de alguns dos mais importantes pontos do litoral que vieram a incrementar as ligações com o interior do país.

As trilhas dos indígenas serviram de caminho para os bandeirantes, para as tropas de muares utilizadas para o transporte de mercadorias, para os carreteiros, para a condução do gado e posteriormente também para a implantação dos caminhos de ferro.²⁶

²⁴ Estradas de Ferro do Brasil e do mundo. Rio de Janeiro, Publicação comemorativa da I Assembleia Geral da ALAF. 1965. p.4.

²⁵ Ibidem. p.5.

²⁶ Ibidem. p.7.

O primeiro ato concreto com o intuito de incentivar a criação de estradas de ferro no Brasil ocorreu dez anos após a inauguração da primeira ferrovia na Inglaterra: foi a aprovação do Decreto 100, em 1835, que autorizava o governo a conceder carta de privilégio para as companhias que viessem a se formar para a exploração do transporte por estrada de ferro, tanto de gêneros como de passageiros, entre o Rio de Janeiro e as províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul.

No mesmo ano, o Marquês de Barbacena foi enviado a Londres com o objetivo de atrair capitais ou organizar companhias para construção de estradas de ferro no Brasil, mas a sua viagem não obteve êxito.

Com base no decreto 100, o governo concedeu ao médico inglês Thomas Cochrane, em 1840, o privilégio exclusivo pelo tempo de 80 anos para a construção de uma estrada de ferro ligando Rio de Janeiro a São Paulo. Cochrane teve seu contrato rescindido mais tarde, pois não conseguiu dar início às obras, após sucessivos pedidos de adiamento.

Em 26.06.1852, é aprovado no Brasil o decreto 641, mais conhecido como Lei de Garantia de Juros, baseado numa experiência russa, em que eram garantidos juros de 5% por um período de trinta anos sobre o capital empregado na construção da ferrovia.²⁷

Os barões do café exigiam meios de transporte mais eficientes que as tropas de mulas que serpenteavam pelas encostas íngremes da Serra do Mar em direção aos portos do rio Iguaçu, onde era o café embarcado em chatas, até a baía da Guanabara. Mas Cochrane tinha a concessão e não abria mão do controle da futura ferrovia. Isso fez com que Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Visconde de Mauá, pouco antes de vigorar o decreto 641, solicitasse privilégio para outra ferrovia, do fundo da baía de Guanabara até a raiz da Serra de Petrópolis, num total de 14,5 km. Ela foi inaugurada por Dom Pedro II no dia 30 de abril de 1854. A E.F.Mauá fez a primeira conjugação multimodal de transporte. Passageiros e mercadorias embarcavam no vapor "Guarani" na praça Mauá e desembarcavam em Guia de Pacobaíba, seguindo, então, até a raiz da serra pela ferrovia.

Novas ferrovias foram sendo inauguradas: a de Recife a Cabo, Pernambuco; do Rio a Queimados, na então província do Rio de Janeiro, ambas em 1858; a de Salvador a Paripe, Bahia, em 1860. Neste ano inicia também a construção da estrada Santos - Jundiaí, que foi entregue ao tráfego em 1867. No período de 1868 a 1875, começavam os empreendimentos na Central da Bahia; da Campos/São Sebastião; da Macaé/Campos; da Jundiaí/Campinas e da Porto Alegre/Novo Hamburgo.

²⁷ DAVID, Eduardo Gonçalves. 127 anos de ferrovia. Juiz de Fora, Esdeva, 1985. p.6.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro iniciava o seu transporte em 1872 com 37 km de Jundiaí a Campinas.

Passadas as consequências mais imediatas da Guerra do Paraguai, onde ficou constatada a importância da ferrovia, o Brasil possuía até então 718 km de linha. Apreciable desenvolvimento ocorreu na implantação de mais estradas de ferro: 1.637 km de 1875 a 1879; 3.391 km entre 1880 e 1884 e 3.281 km de 1885 a 1889. Assim, ao ser extinta a monarquia, existiam 9.583 km de linhas em tráfego, integrando essa rede ao já então Distrito Federal e quatorze dos vinte estados em que se transformaram as províncias.

Em 1896, assentava o governo um plano geral de economia que incluía a suspensão, a partir do ano seguinte, das obras de construção de estradas de ferro; reduzia-se, desse modo, no período de 1896 a 1900, o aumento das ferrovias para 2.349 km. Mais grave ainda tomou-se a situação entre 1901 e 1902 quando foram entregues apenas 364 km de linha.

Em 1903, com a situação econômica do país mais normalizada, foram incrementadas as construções, de modo que, de 1903 a 1905, inauguraram-se 1.100 km e 4.685 km de 1906 a 1910.

O ano de 1910 é marcante no desenvolvimento das ferrovias nacionais por três motivos: a inauguração parcial da estrada de ferro Madeira - Mamoré; a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil à divisa de São Paulo com o Mato Grosso; a conclusão da linha São Paulo - Rio Grande do Sul, que estabelecia ligação entre o Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Santa Maria e, a partir desta cidade, podia dirigir-se para Porto Alegre ou para a fronteira, em Livramento, estendendo-se até Montevideu. Ainda em 1910, a estrada de ferro Leopoldina completava a linha Niterói - Campos e a estrada de ferro Central do Brasil atingia Pirapora, na margem direita do São Francisco. Estava o Brasil inaugurando, naquele ano, 2.275 km de via férrea.

De 1911 a 1915 foram entregues ao tráfego 5.180 km. A Primeira Guerra Mundial provocou o aumento dos preços, dificuldades no transporte, havendo, assim, sensível redução no crescimento das estradas de ferro no Brasil, de modo que no período de 1916 a 1920 foram inaugurados apenas 1.916 km de linhas.

Entre 1920 e 1940 foram construídos mais 5.691 km de linha, sendo que o Brasil atingiu um total de 34.252 km de ferrovias e, a partir de então, começou um ritmo tão lento, que em 1964, a malha ferroviária foi reduzida a 33.087 km em função da desativação de diversos ramais.²⁸

²⁸ Estradas de ferro do Brasil e do mundo. Rio de Janeiro. Publicação comemorativa da I Assembleia Geral da ALAF. 1965. p.10.

A Segunda Guerra Mundial trouxe uma série de novos problemas para as ferrovias brasileiras, como elevação dos custos de materiais, quase todo importado e indispensável para manutenção e reequipamento; aumento dos combustíveis; aumento das despesas com pessoal, etc.

Aproveitando a situação, o transporte rodoviário soube conquistar seu espaço, pois desde a década de trinta ele vinha sendo incentivado. O rodoviário tinha a vantagem de fazer o transporte porta a porta. Em menor escala, a aviação comercial teve nesta época uma certa expansão.

As ferrovias passam a apresentar prejuízo operacional e, com isto, o governo resolveu criar a Rede Ferroviária Federal S.A. em 1957.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

As linhas férreas do Rio Grande do Sul não surgiram de um amontoado de estradas construídas aleatoriamente; elas tiveram como base um projeto elaborado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara, que nasceu na cidade de Porto Alegre em 1843, profundo conhecedor da Região Sul do Brasil e dos países vizinhos.

Seu projeto foi apresentado ao governo imperial em 1872 e previa uma rede ferroviária que pudesse satisfazer às necessidades estratégicas, políticas e econômicas da região. Foi dada uma importância maior para a questão estratégica, visando proteger as fronteiras do contrabando e de possíveis incursões dos países platinos.

Ewbank conhecia bem os planos e traçados ferroviários dos países vizinhos e elaborou seu projeto visando a alguns aspectos básicos, como:

- a rede não deveria ser simplesmente um prolongamento das ferrovias nacionais;
- extensão das ferrovias gaúchas até pontos da fronteira onde já houvesse ramais das ferrovias dos países platinos, possibilitando, assim, a criação de corredores de exportação e importação;
- a linha sul, Rio Grande/Bagé deveria funcionar como um escoador da produção regional, incentivando a utilização do porto de Rio Grande, tendo em vista que os criadores gaúchos de regiões próximas à fronteira tinham mais acesso ao porto de Montevideu, o que aumentava o contrabando e a evasão de divisas;
- preocupação estratégica, pois as estradas dos países vizinhos poderiam servir para o deslocamento de tropas em caso de conflito.²⁹ Segundo o Marques do Her-

²⁹ DIAS, José Roberto de Souza. Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul. São Paulo, Rios. 1986. p.31-42.

val, "recursos do centro do império nem em seis meses podem chegar à fronteira desta província, e o inimigo em 30 dias pode invadir e dominar a campanha do Rio Grande".

A proposta consistia de um sistema ferroviário cuja artéria principal seria uma linha que, partindo de Porto Alegre (linha principal), avançaria rumo a Taquari, Rio Pardo, Cachoeira do Sul, São Gabriel e Alegrete, atingindo a fronteira em Uruguiana e Quaraí.

Ao sul, haveria uma linha partindo do porto marítimo de Rio Grande, atravessando Bagé (linha sul) e conectando-se em São Gabriel com a artéria principal. Desta linha sul sairiam dois ramais em direção à fronteira, um para Jaguarão e outro para Santana do Livramento, pontos terminais das linhas uruguaias. Estava previsto também um terceiro ramal que partiria em direção a Candiota, onde existem minas de carvão, que abasteceriam a ferrovia.

De São Gabriel sairia uma linha em direção a Cruz Alta, estendendo-se até a confluência dos rios Ijuí e Uruguai. Dessa forma, fica clara a opção por São Gabriel como entroncamento da linha sul com a linha principal. Esta escolha está ligada também a fatores estratégicos, pois São Gabriel, na época, era um tradicional centro militar, que estava a mais de duzentos quilômetros do Uruguai, o que a excluía da zona de risco eminente e possibilitava o deslocamento de tropas em um curto espaço de tempo. Alegrete, outro ponto convergente de forças militares, foi escolhida para ser o início dos ramais em direção a Uruguiana, Itaqui e São Borja.

Ewbank enviou o seu projeto para ser analisado por diversos militares, dentre os quais havia alguns que lutaram na Guerra Cisplatina, Revolução Farroupilha e Guerra do Paraguai, como o general Manuel Luiz Osório, Marques do Herval, que emitiu parecer favorável ao imediato início das obras da linha sul, Rio Grande/ Bagé; o general Manuel Marques de Souza, Conde de Porto Alegre, que, além de participar destes movimentos armados, foi deputado e ministro da guerra, mostrou-se favorável ao início das obras pela linha principal, Porto Alegre/Uruguiana.

O brigadeiro José Antônio Correia da Câmara, Visconde de Pelotas, defendia a ligação da linha principal, Porto Alegre/Uruguiana com a capital do império.

Outros militares foram favoráveis, como o Brigadeiro F.A. Raposo, Duque de Caxias, Coronel Deodoro da Fonseca. Havia o consenso de que deveriam ser construídas as linhas sul e principal.

Em dezembro de 1873 foi aprovado, através do decreto imperial 5.500, o contrato celebrado com o conselheiro Christiano Benedito Ottoni, o bacharel Caetano Furquim de Almeida e o engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna, para a elaboração dos estudos da Estrada de ferro Porto Alegre/Uruguiana.

Uma das maiores dificuldades enfrentadas pelos engenheiros foi demonstrar que o traçado por Santa Maria da Boca do Monte era mais vantajoso do que por São Gabriel. Esta distância seria encurtada em 24 km, uma vez que o terreno menos acidentado diminui o custo da obra e o tempo de percurso durante as viagens posteriormente. São Gabriel seria utilizada então para entroncamento da linha sul, procedente de Rio Grande, com a linha principal, o que viria a encurtar a linha sul.

Outra dificuldade encontrada foi quanto ao ponto inicial da estrada. Se partisse de Porto Alegre, deveria atravessar os rios Gravataí, Sinos, Caí e Taquari, o que aumentaria o custo da obra por ter que erguer pontes e viadutos em terrenos difíceis. A solução encontrada foi mudar o ponto inicial da estrada para a confluência dos rios Taquari e Jacuí, situada a aproximadamente 77 km de Porto Alegre, pelo rio Jacuí, que permitia a navegação durante todo o ano.

De posse dos resultados finais dos estudos, o governo autorizou a abertura de concorrência. Foram apresentadas dez propostas, mas apenas uma foi aceita condicionalmente e depois preterida por não satisfazer às exigências legais. A 28 de junho de 1876, o governo iniciou a construção através de empreitadas parciais, nomeando uma comissão de engenheiros chefiada por Firmo José de Melo.

Ao iniciar os trabalhos, o governo sabia que esta seria uma estrada deficitária, pois a população da zona por ela atingida não ultrapassava a 135.000 pessoas³⁰ e a produção agropecuária da região não era suficiente para justificar a implantação da ferrovia. Era um projeto essencialmente estratégico que não tinha condições de recuperar a curto prazo os capitais nele empregados.

O engenheiro Ewbank, ciente de que em seu projeto havia dado maior ênfase ao aspecto estratégico, faz uma revisão e passou a valorizar mais os aspectos econômicos. Não concordava com as alterações feitas no projeto original, que previa a passagem da estrada por São Gabriel; argumentava que Santa Maria possuía importância comercial insignificante. Ele defendia também um ajuste da política fiscal brasileira com a dos países platinos, já que os impostos e taxas cobrados no Brasil eram bem superiores aos dos outros países, o que terminava por incentivar o contrabando e a conseqüente evasão de divisas. O trem possibilitaria uma maior velocidade no transporte das mercadorias, o que terminaria por desencorajar a prática do contrabando. A implantação da ferrovia aumentaria a imigração para esta região, tornando assim mais fácil garantir a permanência do homem no campo, aumentar a produção, enfim, provocar o desenvolvimento.

³⁰ *Ibidem*. p. 38.

PRIMEIRA FERROVIA DO RIO GRANDE DO SUL

A estrada de ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo não estava prevista no projeto do engenheiro Ewbank da Câmara, que se preocupou mais em estabelecer os troncos principais.

Os trabalhos de construção da estrada começaram em 1871 e a primeira seção, entre Porto Alegre e São Leopoldo, foi inaugurada no dia 14 de abril de 1874, com 33.756m de extensão; em 1876 foi inaugurada a segunda seção até Novo Hamburgo, com 9.670m, numa extensão total de 43.426m.

O engenheiro John Mac Genity foi o construtor da estrada e, para tanto, assinou contrato com o governo da província, rumando depois para Londres, onde ele organizou uma companhia para tal fim.³¹

A partir de julho de 1824, começam a chegar os primeiros grupos de colonos alemães que se estabelecem na região e se dedicam à agricultura. Eles obtiveram tal sucesso como agricultores, que em 1875 a agricultura era uma atividade considerada típica e exclusiva das populações germânicas. Produziam uma grande variedade de gêneros, sendo que os tipicamente europeus, como trigo, centeio, cevada e aveia eram para consumo doméstico. Os gêneros considerados economicamente viáveis eram todos nativos, como cana, fumo, feijão preto, milho, mandioca e batata.³²

A pecuária sempre esteve associada à agricultura. A colônia também produzia queijo, manteiga, aves, ovos, mel, suínos e seus derivados, que eram comercializados na capital.

O potencial e a vitalidade da zona germânica de colonização explicam sua escolha como núcleo que seria ligado à capital provincial através da primeira estrada de ferro.

ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE A URUGUAIANA

O projeto para a criação da estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguiana foi aprovado em 1875; um primeiro estudo foi feito nesta época e dois anos mais tarde sofreu modificações. A 23 de dezembro de 1877 foram iniciadas as obras para a construção da estrada, pelo sistema de empreitadas, partindo da margem direita do rio Taquari. Ao contrário da estrada Porto Alegre a Novo Hamburgo, em que todo o mate-

³¹ FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. sl. RFFSA. 1964. p.3.

rial utilizado foi importado da Inglaterra, nesta houve a preocupação de adquirir material também de belgas, franceses e americanos, rompendo assim o monopólio britânico. Por outro lado, isso implicava um estoque maior de peças de reposição, que variavam de acordo com a origem do equipamento.

Ewbank da Câmara, quando idealizou o projeto da rede ferroviária do Rio Grande do Sul, considerou esta linha prioritária, pois através dela se constituiriam os outros troncos e se alcançaria o interior, a fronteira e o litoral. Porém, o engenheiro e todas as autoridades consultadas foram unânimes em afirmar que essa via não obteria resultados financeiros imediatos sem antes constituir sua zona de influência, conectar-se com as outras linhas, vencer o comércio ilegal e o transporte tradicional.

A 7 de março de 1883, foi inaugurado o trecho da estrada que ligava desde a confluência dos rios Jacuí e Taquari até a cidade de Cachoeira do Sul, com um total de 147 km de extensão. No dia 13 de outubro de 1884, foi inaugurado o trecho da estrada que ligava Cachoeira do Sul a Santa Maria. Em dezembro de 1890, os trilhos chegaram a Cacequi, passando por dezenove estações ao longo de 378 quilômetros.³³ Durante muito tempo, o trajeto de Cacequi até Uruguaiana foi feito através de barcas que atracavam nesta cidade. Nesta época, a localidade foi um importante centro estratégico e comercial.³⁴

SANTA MARIA

No dia 15 de outubro de 1885, foi solenemente inaugurado o trecho ferroviário da margem do rio Taquari, atual General Câmara, a Santa Maria, pelo Vice-Presidente da Província, Dr. Miguel Rodrigues de Barcelos, que se fez acompanhar por brilhante comitiva, sendo festivamente saudada pela população.

No Paço Municipal houve bailes em duas noites consecutivas e na residência do Sr. Francisco de Paula e Silva, onde se hospedou o Dr. Miguel Barcelos, foi oferecido um magnífico banquete.

A ferrovia encontrou uma cidade com aproximadamente 400 prédios e uma população de 3.000 habitantes; somando-se a população urbana e rural, chegava a aproximadamente 10.000 habitantes.

³² Dias José Roberto de Souza. *Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul*. São Paulo, Rios, 1986. p.48.

³³ FORTES, Ariosto Borges. *Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. sl. RFFSA. 1964. p.9.

³⁴ DIAS, José Roberto de Souza.op.cit. p.77

Quando a estrada de ferro foi projetada, os engenheiros calcularam que ela abrangeria uma área de influência com 135.000 habitantes³⁵, enquanto o Rio Grande do Sul teria em torno de 500.000 habitantes.³⁶

A cidade proporcionou ao comércio as condições ideais para prosperar rapidamente. Santa Maria passou a sediar diversos entrepostos comerciais atacadistas, que ligavam as praças da serra e da fronteira com Porto Alegre. Neste campo salientam-se, na cidade, segundo João Belém³⁷, as seguintes firmas atacadistas: João Daudt e Cia; Frederico Kessler; Pedro Vítório de Barcellos; Niederauer e Irmão; João Batista Niederauer; Pompílio da Fonseca; Manoel Carneiro de Almeida; Antonio Barra; Francisco Alves da Palma; Carvalho, Mello, Martins e Cia; Mendonça, Neves e Cia; Moraes Chaves e Cia; Joaquim Ferreira Dias; Manoel Braga; Frederico Drayer e outros.

Já havia passado quase um século desde que fora montado o acampamento da 2ª Subdivisão de Demarcação, comandada pelo capitão Joaquim Félix da Fonseca, que veio a dar origem à cidade e, a menos de uma década, a Vila de Santa Maria havia sido elevada à categoria de cidade pela Lei Provincial nº 1013 de 06 de abril 1877.

A cidade sofreu profundas transformações desde a instalação do núcleo inicial, pois a rua do Acampamento, onde foram erguidas as choupanas da Subdivisão, agora estava toda edificada da rua da Aldeia (Pinheiro Machado) até a Praça da Matriz (Saldanha Marinho). A cidade se expandiu e neste momento possuía várias ruas, como Do Comércio (Dr.Bozano), Da Matriz (Venâncio Aires), Dois de Julho (Coronel Niederauer), Andradas (conservou o nome), 1º de Março (Tuiuty, que nesta época partia da Acampamento em direção ao Itaimbé), Rafael Pinto (Av. Rio Branco), Máximo (Floriano Peixoto), 2 de Fevereiro (Serafim Vallandro), Marquês de Caxias (Duque de Caxias) Germânica (Barão do Triunfo) e Barão de Cerro Largo (Visconde de Pelotas). A rua do Acampamento e a Av. Rio Branco estavam macadamizadas, ou seja, tinham recebido uma camada de aproximadamente trinta centímetros de pedra britada e compactada. As demais ruas estavam niveladas e entregues ao trânsito. O calçamento das ruas com paralelepípedos começou somente em 1895.

As praças Menna Barreto e Saldanha Marinho já tinham sido convenientemente aplainadas e apresentavam um aspecto magnífico. Localizada no encontro da Av. Rio Branco com a praça Saldanha Marinho, onde hoje encontra-se o monumento em homenagem ao Coronel Niederauer, estava a antiga Igreja da Matriz, que seria demolida em 1888, depois de muitas discussões. Na esquina da praça Menna Barreto e

³⁵DIAS, José Roberto de Souza. Op. Cit. P 38

³⁶ FLORES, Moacyr. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1993, Nova Dimensão. p 109

rua Visconde de Pelotas, já existia o Templo Protestante, que havia sido inaugurado em 1873, fruto do trabalho da Comunidade Evangélica Alemã fundada no dia 8 de abril de 1866.

"Nos núcleos coloniais, a agricultura agora animada pela via-férrea que oferecia transporte rápido aos produtos da lavoura, tomara grande incremento, desenvolvendo-se. A Colônia Silveira Martins, então emancipada, a freguesia do Pinhal e as Colônias alemãs de São Pedro eram os principais centros produtores do município, enquanto que em outras zonas rurais da circunscrição municipal, trabalhava-se, afanosamente, na criação do gado e industrias correlatas."³⁸

Santa Maria impressionava pela traçado de suas ruas e pelo aspecto das edificações. O desenvolvimento urbanístico da cidade teve várias influências, como a existência, desde 1829, de operários alemães, que trouxeram da Europa novas técnicas de construções e que, aqui chegando, começaram a edificar prédios de boa aparência. Mais tarde, a partir de 1877, começam a chegar os imigrantes italianos, que também vão influenciar na construção e na arquitetura dos prédios. Outro fator importante foi a demarcação dos quarteirões e a respectiva numeração dos terrenos urbanos, que aconteceu em 1865. A partir disso, eles puderam ser cedidos, em aforamento perpétuo, a quem os requeria sob a condição de os edificar no prazo máximo de um ano.

Dessa forma, condicionando a doação do terreno à edificação do mesmo, pouco a pouco os terrenos foram sendo ocupados e as ruas foram enchendo-se de casas.

A cidade já estava ligada a Porto Alegre por linhas telegráficas desde 3 de maio de 1876. O posto do telégrafo, inicialmente localizado na esquina da praça Saturnino de Brito com a coronel Niederauer, foi mais tarde transferido para a esquina da Silva Jardim com av. Rio Branco³⁹.

Nesta época, Santa Maria já contava com três jornais: A Gazeta do Norte, de Francisco José Ferreira Camboim Filho, circulando desde 1º de janeiro de 1883, era publicado as quintas-feiras e aos domingos, no formato 30 x 48 cm, com 4 páginas; O Santamariense, de José Leão Porto, fundado em 17 de setembro de 1883 e O Imparcial, de Orfino de Matos, que tinha como redator o professor José Mariano de Matos e o formato 30 x 48 cm, sendo publicado duas vezes por semana.

O sistema educacional do município contava com oito aulas públicas frequentadas por 454 alunos, estando a cargo dos professores Carlos Luiz Teixeira e Livia Barreto. No distrito de Silveira Martins, havia um professor contratado e no distrito do

³⁷ BELÉM, João. História do Município de Santa Maria 1797 - 1933. Porto Alegre, 1933, Selbach.p.143.

³⁸ BELÉM, João. ibidem P.143.

³⁹ BELTRÃO, Romeu. Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho 1787 - 1930. Canoas, 1979, La Salle. p.295

Pinhal, colônia onde predominam os imigrantes alemães, estava sendo gerenciada a contratação de mais um professor. Existia também uma escola particular fundada em 1869, por Guilherme Henrique Wellinton e sua esposa, Francisca Carolina, onde era ministrado o ensino primário e secundário. Inicialmente funcionou na esquina da rua do Acampamento com a praça da Matriz. (Saldanha Marinho)

A iluminação pública era feita com 40 lâmpadas a querosene e as reclamações eram constantes pela sua ineficiência. Podem-se encontrar registros de reclamações onde consta que os lâmpadas da rua Rafael Pinto (Av. Rio Branco) só eram visíveis à luz do dia e que à noite só eram percebidos quando algum transeunte esbarrava nelas por causa da escuridão total.

Com a chegada da ferrovia, houve uma preocupação, por parte dos moradores dos distritos, em solicitar melhorias nas estradas de acesso a esses locais para, dessa forma, melhor escoarem a sua produção.

Em novembro de 1894, foi inaugurado o trecho da ferrovia que liga Santa Maria/Cruz Alta e, em janeiro de 1898, o restante até Passo Fundo. Com isso a importância de Santa Maria como entroncamento ferroviário aumentou muito.

Em junho de 1898, o governo do Estado arrendou a ferrovia Porto Alegre/Uruguaiana para a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, organizada por Afonso Spee. Em consequência disto, vem para Santa Maria, sede dos escritórios da empresa, um grupo de funcionários de nacionalidades francesa e belga, radicando-se alguns deles entre nós. O primeiro diretor da Cia. Auxiliaire foi o engenheiro belga Gustavo Vauthier, que se casou em Santa Maria, com Conceição Ribas, irmã de Augusto e Manuel Ribas. Nesta época, a companhia mandou construir dezenas de casas de moradia para os seus funcionários entre as ruas Manuel Ribas e 13 de Maio, constituindo a chamada Vila Belga.⁴⁰ Ela recebeu este nome em homenagem ao Dr. Gustavo, seu grande incentivador. Este foi o primeiro conjunto habitacional construído no estado, com base nos padrões europeus da época e, hoje está tombado pelo patrimônio histórico.

No dia 25 de outubro de 1910, foi inaugurado o trecho Passo Fundo/Marcelino Ramos, possibilitando, assim, a ligação de Santa Maria com São Paulo e, consequentemente, com o Rio de Janeiro, capital federal.⁴¹ Dessa forma, para ir de Porto Alegre a São Paulo, deveria obrigatoriamente passar por Santa Maria ou, então, quem quisesse ir do Rio de Janeiro, capital do Brasil na época, para Montevideu, capital do Uruguai, que permitia também a comunicação com Buenos Aires através do

⁴⁰ BELTRÃO, Romeu. Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho 1787 - 1930. Canoas, La Salle, 1979. p.408

⁴¹ CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL, Porto Alegre, Metrópole, 1985. p.68

Rio da Prata, deveria passar por São Paulo, Curitiba, Santa Maria, Livramento e daí dirigir-se para Montevideú.

Desde a chegada da ferrovia, em 1885, a cidade passa por um surto de desenvolvimento que surpreende até os mais otimistas, pois salta de pouco mais de 400 prédios e 10.000 habitantes, somando os da sede e dos distritos, para 7.695 prédios e 54.960 habitantes na virada do século.

Além do grande aumento na população, no número de prédios e no impulso econômico, a cidade de Santa Maria também recebeu um grande número de funcionários que trabalhavam na ferrovia. Aqui estava localizada a sua administração, o pessoal encarregado do seu funcionamento, pois os trens se dirigiam a Santa Maria e partiam de lá, e também aqui foram instaladas as maiores oficinas da ferrovia no estado. Este conjunto de fatores fez com que aumentasse muito o número de ferroviários na cidade e, conseqüentemente, criou as condições ideais para a criação de uma cooperativa de consumo para o abastecimento destes funcionários e também dos que moravam em locais mais afastados. Assim, em outubro de 1913, foi fundada a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

⁴² BELTRÃO, Romeu. Op.cit.,p485

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

Numa das primeiras relações de trabalho da era industrial brasileira, os operários da ferrovia tiveram que lutar para garantir os seus direitos, principalmente, reivindicando melhores salários, tendo em vista que, no início deste século, seus rendimentos davam simplesmente para suprir as necessidades de subsistência. Por isso, os ferroviários realizaram as greves que se tornaram famosas naquele período.

Em 1906, a Compagnie Auxiliaire dês Chemins de Fer au Brésil, arrendatária das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, enfrentou uma destas greves em que os ferroviários reivindicavam aumentos de 30%, o que foi negado pelo seu diretor, Dr. Gustavo Vauthier. Durante as negociações, surgiu a idéia da criação de armazéns, administrados pela Cia. Auxiliaire, que forneceriam produtos básicos a preço de custo. Em alguns casos, esta diferença chegava a 40%.

Dessa forma, surgiram os armazéns, que receberam o nome de "Economat", chamados por alguns de Economatos, que foram instalados nas cidades de Santa Maria, Rio Grande e São Leopoldo, assumindo o encargo de fornecer produtos de primeira necessidade para os ferroviários que moravam nestes núcleos e também para os que moravam em locais mais afastados ao longo da linha férrea. A ferrovia passou a ser utilizada para a distribuição dos pedidos feitos por estes funcionários. Para isso, a Cia. Auxiliaire criou carros especiais, menores do que os usados para o transporte de cargas. Além de os preços serem reduzidos, o pagamento das mercadorias era feito através do sistema de desconto em folha.

Em 1911, a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, com sede em Bruxelas, na Bélgica, concessionária das ferrovias gaúchas, passa às mãos da Brasil Railway Company, companhia de capital americano, dirigida pelo Dr. H. Pollard. Este posicionou-se contra a manutenção dos "Economat", que foram então vendidos para o Sr. Antônio Alves Ramos, que também era empreiteiro na construção da estrada de ferro Santa Maria/Cruz Alta. Foi mantido o atendimento aos ferroviários e o sistema de pagamentos através de descontos em folha. Como é normal, essa organização visava ao lucro. Em pouco tempo, os preços atingiram valores iguais aos praticados pelo mercado, em alguns casos superando-os. Isso gerou uma onda de protestos. Foi aí que Manoel Ribas, que era cunhado do Dr. Gustavo Vauthier e tra-

balhava no "Economat" de Santa Maria, lançou entre os líderes ferroviários a idéia de criação de uma cooperativa de consumo dos empregados da viação férrea para, dessa forma, voltar a reduzir os preços das mercadorias.

No dia 26 de outubro de 1913, às 9 horas, realizou-se no restaurante da estação ferroviária de Santa Maria uma reunião, precedida de convocações feitas através da imprensa local, que contou com a presença de aproximadamente duzentos ferroviários, com o objetivo de fundar o Sindicato dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Por aclamação, foi designado o Sr. Luiz Wenceslau Barbosa para presidir a seção, o qual, ao assumir a presidência, convidou o Sr. Carlos Domingos Grivicich para secretariar e o Sr. Edgar Paternot para vice-presidente. Foram lidos e aprovados os estatutos, sendo então declarado fundado o Sindicato dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Após uma pequena pausa, o presidente consultou aos presentes na assembléia para verificar se concordavam em aproveitar a mesma oportunidade para a leitura e aprovação dos estatutos da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, cuja fundação seria o primeiro passo do Sindicato. A proposta foi aceita por unanimidade e passaram à leitura, ao final da qual foi colocada a palavra à disposição e o Sr. Nery Anzelotti chamou a atenção dos presentes para o fato de que diversas cooperativas fundadas na serra gaúcha tinham falido. O Sr. Carlos Grivicich pediu a palavra e, num pronunciamento de quase uma hora, esclareceu que aquelas cooperativas não haviam dado certo porque eram cooperativas de produção de vinho. Este não era um produto de primeira necessidade, era fácil de falsificar e a concorrência dos não-cooperativados foi decisiva para o insucesso das mesmas. Ele foi mais adiante, explicando que o que estava sendo proposto naquele momento era a criação de uma cooperativa de consumo, para o fornecimento de artigos de primeira necessidade e que os valores das compras seriam descontados em folha, garantindo assim o seu recebimento. Ao findar sua explanação, foi entusiasticamente aplaudido, e a proposta de fundação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi aprovada.

A Cooperativa cresceu e prosperou rapidamente, mas o sindicato que foi fundado no mesmo dia, 26 de outubro de 1913, teve curta duração, desaparecendo pouco tempo depois.

A primeira diretoria eleita para administrar a Cooperativa ficou assim constituída: presidente Luiz Wenceslau Barbosa, vice-presidente e secretário Carlos Domingos Grivicich, tesoureiro Edgar Paternot e a gerência comercial ficou a cargo de Manoel Ribas, auxiliado pelo seu irmão Augusto Ribas.

A Cooperativa estava fundada, a diretoria eleita, mas não dispunham de capital para adquirir os "Economat", que estavam avaliados em trezentos e noventa e três contos de réis. A Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, que havia re-assumido a administração das estradas de ferro no estado, colaborou com a iniciativa dos seus funcionários para a fundação da Cooperativa e emprestou duzentos e trinta e um contos de réis, que foram utilizados no pagamento de parte dos "Economat". Antônio Alves Ramos aceitou parcelar em três vezes o restante de sua parte, que correspondia a cento e vinte contos de réis; o mesmo aconteceu com seus sócios, Abel Asti, que tinha direito a trinta e quatro contos de réis, e J. Scherer, a mais oito contos de réis.

Os primeiros resultados da Cooperativa surpreenderam até os mais otimistas, pois superaram todas as expectativas. Já no primeiro ano foram pagos duzentos e quarenta e oito contos de réis e, no segundo, o saldo de cento e quarenta e cinco contos de réis. Os recursos para quitar estas dívidas eram provenientes do lucro auferido pelos armazéns e da venda de cotas para os associados. Trezentos integralizaram suas cotas de cinquenta réis e outros dois mil trezentos e sessenta e sete também adquiriram cotas, mas não chegaram a integralizá-las. Nos primeiros dois anos de existência, a Cooperativa recebeu quatro mil cento e oitenta e quatro novos sócios, dos quais desligaram-se mil quinhentos e dezessete, permanecendo dois mil seiscentos e sessenta e sete associados.

A expansão da Cooperativa foi rápida, e a aceitação por parte dos ferroviários foi muito grande, pois era um sistema que lhes possibilitava adquirir produtos básicos com a garantia de entrega nos mais distantes lugares, com preços reduzidos e ainda com o desconto em folha. Além disso, uma parte dos lucros era rateada entre os associados e o restante aplicado em empreendimentos que visavam ao benefício de todos.

Dentre os administradores da Cooperativa sempre houve a preocupação de registrar todas as suas atividades e empreendimentos. Um dos recursos mais utilizados foram as fotografias publicadas nos relatórios anuais. Dessa forma, possibilitavam aos associados, que residiam em diversas cidades do estado, tomarem conhecimento dos novos empreendimentos sem que fossem necessários extensos relatórios descrevendo prédios, instalações, etc.

A COOPERATIVA COMO MOTOR DA ECONOMIA REGIONAL

A Cooperativa teve um papel fundamental na economia do estado e principalmente na economia da cidade de Santa Maria. O principal objetivo da Cooperativa sempre foi fornecer produtos de primeira necessidade e de uso doméstico para os seus associados e, para tanto, ela passou a implantar uma rede de postos de vendas no estado, que chegou a contar com dezessete armazéns e quinze farmácias funcionando simultaneamente, sem contar vários subarmazéns e postos de vendas que tiveram curta duração. Para diminuir os custos e resolver problemas de abastecimento, a Cooperativa passou a fabricar diversos produtos, mantendo a mesma qualidade dos que adquiria dos seus fornecedores e em alguns casos chegando até mesmo a superar esta qualidade.

O primeiro empreendimento foi a criação de um açougue, depois um matadouro para abastecê-lo, uma fábrica de salsichas, uma fábrica de sabão, uma fábrica de gelo em barras, uma torrefadora de café, uma fábrica de confeções, uma lenhadeira. Além disso, tinham os produtos fabricados pelos alunos das escolas de artes e ofícios que também eram vendidos nos armazéns da Cooperativa. Todos esses empreendimentos estavam localizados em Santa Maria e daqui os produtos eram enviados para os demais armazéns. No caso das farmácias, que também eram pontos de vendas e abastecimento para os associados, optamos por comentá-las na área da saúde por acreditar que ali elas estarão mais bem contextualizadas.

“O ferroviário solicitava as suas provisões através de uma lista que era encaminhada para a cooperativa e esta se encarregava de entregar todos os itens solicitados. Não interessava onde o ferroviário estivesse, fosse de trem, carroça ou carrinho de mão, ele podia ter a certeza de que a cooperativa lhe entregaria os produtos no prazo, era ponto de honra para a cooperativa. Se por acaso não tivesse um dos produtos solicitados em estoque ela providenciada a compra e este era remetido ao associado.”⁴³

⁴³SANTOS, Zózimo Lopes dos. Entrevista concedida ao autor Santa Maria. Julho de 1994.

OS ARMAZÉNS

Os armazéns desempenharam um papel fundamental para o sucesso da Cooperativa, pois foi graças aos lucros advindos das transações comerciais realizadas por eles que ela teve como custear os seus outros empreendimentos.

Logo após a sua fundação, a Cooperativa adquiriu os armazéns "Economat" que haviam sido criados nas cidades de Santa Maria, Rio Grande e São Leopoldo e, a partir destes três armazéns, foi ampliando a sua rede, que chegou a possuir dezessete armazéns funcionando simultaneamente, em diversas localidades no estado. Os objetivos que nortearam as atividades da instituição que estava nascendo foram: 1) manter os armazéns para o fornecimento de produtos de primeira necessidade e de uso doméstico aos associados; 2) aplicar os lucros, rendimentos e patrimônio em benefício dos associados; 3) fundar, manter e auxiliar instituições de ensino de artes e ofícios; 4) estabelecer hospitais, farmácias e gabinetes odontológicos para atender aos associados e seus dependentes; 5) instituir pecúlios pagáveis em dinheiro nos casos de morte ou invalidez do associado, sem que para isto fosse necessário o pagamento de taxas adicionais. Ele, ou os seus dependentes, no caso de morte, recebiam o equivalente a dez vezes o valor de suas cotas na Cooperativa.

De acordo com o artigo dezenove dos estatutos da Cooperativa, aprovados em 1916, os armazéns forneceriam aos associados produtos a preço de mercado e, toda a vez que fosse possível, a preços inferiores. Todo o lucro advindo das transações comerciais seria distribuído da seguinte forma: 10% para o fundo de reserva, 40% para o fundo de beneficência, 25% de dividendos a distribuir entre os associados e 25% de bonificações a distribuir entre os associados. Pouco tempo depois, em 1918, essas porcentagens foram alteradas para 10% para o fundo de reserva, 15% de dividendos a distribuir, 25% de bonificações a distribuir e 50% para o fundo de beneficência. Como veremos mais adiante, este fundo de beneficência teve uma importância fundamental para a criação e manutenção das escolas da Cooperativa.

ARMAZÉM CENTRAL

Como mencionamos, o Armazém de Santa Maria já existia bem antes de ter sido fundada a Cooperativa. Ele foi criado em 1906 pela Cia. Auxiliaire, sendo cha-

mado a princípio de “Economat”. Em 1911, foi comprado pelo Sr. Antônio Alves Ramos e, em 1913, quando foi fundada, a Cooperativa adquiriu os seus estoques, pois o prédio onde estava instalado pertencia à Cia. Auxiliaire.

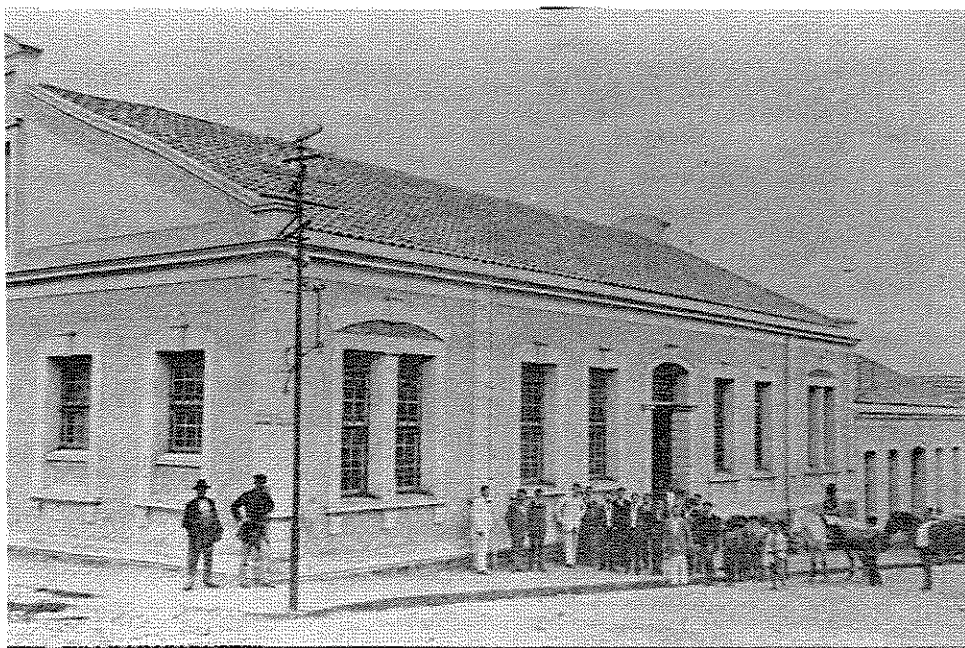


Foto 01 - Prédio do Armazém Central da Cooperativa, na rua Manoel Ribas, antes de 1914. Este prédio originalmente pertencia à VFRGS e foi comprado pela Cooperativa na década de vinte. Foto publicada na Revista do falso centenário.

O Armazém Central sempre ocupou uma posição de destaque entre os demais armazéns. Era junto a ele que estava instalada a diretoria da Cooperativa, sempre foi o que atendeu ao maior número de associados e apresentou o maior faturamento.

Além de criar outros armazéns em cidades por onde passavam as linhas férreas, a Cooperativa criou também dois subarmazéns na cidade de Santa Maria: o subarmazém de Otávio Lima, situado no km 3 da linha Santa Maria/Porto Alegre, e o subarmazém Inspetor Goulart, situado no km 2 da linha Santa Maria/Uruguaiana. Ambos ficaram subordinados ao Armazém Central.

O Armazém Central assumiu uma posição de destaque também em função de que teve a responsabilidade de administrar a maior parte dos empreendimentos que foram criados para abastecer os ferroviários, como foi o caso do açougue, da salsi-charia, da fábrica de sabão, da torrefadora de café, da fábrica de gelo, da fábrica de confecções, etc. Todos estes fatores ajudaram para que o movimento deste armazém superasse os demais.



Foto 02 - À esquerda podemos ver a ampliação do prédio do Armazém Central, construída em 1933, que abrigava no térreo as seções de calçados, fazendas e confecções, no andar superior a direção e os escritórios. No segundo plano, os prédios de depósito, expedição e farmácia. Foto do início da década de sessenta: acervo da Cooperativa.



Foto 03 - Interior do Armazém Central, prédio da foto 01. Era grande o número de esposas e filhos de associados que ali iam fazer compras para as famílias, além dos próprios associados que eram a maioria. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.



Foto 04 - Ampla e bem abastecida seção de calçados que ficava no térreo do prédio novo do Armazém Central. Foto do final da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

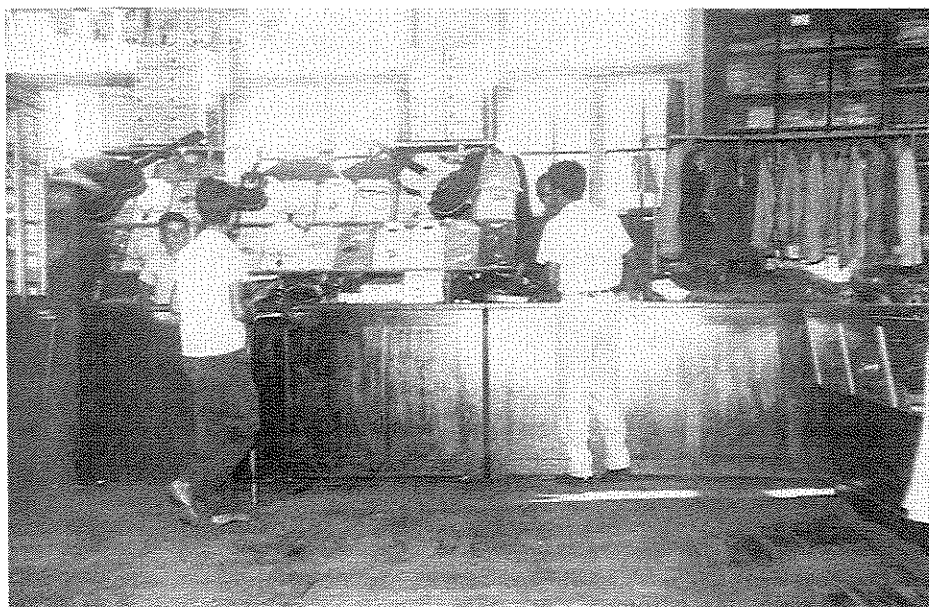


Foto 05 - Seção de Confecções do Armazém Central. Ali era vendida a produção da fábrica de confecções da própria Cooperativa e também o que era produzido pela alunas da Escola Feminina da Artes e Ofícios Santa Terezinha. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

A aquisição do prédio onde estava instalado ocorreu somente na década de vinte, quando foi ventilada a possibilidade de venda deste imóvel pela Cia. Auxiliare. Esta havia sido encampada pelo governo do estado e a direção da Cooperativa se apressou em comprá-lo. Após, foi adaptado para as atividades comerciais, e o prédio contíguo foi ampliado para instalação dos escritórios e da diretoria na parte superior e, no térreo, a alfaiataria e o almoxerifado de impressos.



Foto 06 - Escritório central de contas localizado no pavimento superior do Armazém Central, junto à direção da Cooperativa. Ficava a cargo desta equipe de mais de vinte funcionários somar as despesas mensais dos associados e encaminhar à VFRGS para que esta realizasse o desconto em folha e o repassasse para a Cooperativa. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

Em 1920, foi construído mais um anexo onde instalaram o açougue. Com estas ampliações e melhorias, o armazém de Santa Maria passou a se destacar entre os estabelecimentos comerciais da cidade. Isto pode ser verificado através de uma descrição do mesmo, encontrada no relatório da Cooperativa referente ao ano de 1926.

"Em Santa Maria temos construído os maiores e mais confortáveis armazéns da cidade, que nos permitem acumular quantidades vultuosas de mercadorias" ⁴⁴

Mas a Cooperativa, a cada ano que passava, aumentava o número de associados e, conseqüentemente, o seu movimento, a ponto de, em 1933, as instalações já serem insuficientes, sendo necessário ampliá-las novamente, o que foi feito com a construção de um novo prédio junto ao antigo, onde foram instalados todos os escritórios, possibilitando, assim, desafogar a seção de vendas.⁴⁵

O crescimento da Cooperativa foi tão grande, que em 1957 ela chegou a possuir 20.440 sócios, dos quais mais de 5.600 residiam em Santa Maria e eram atendidos por um grupo de mais de duzentos funcionários que trabalhavam nos armazéns, farmácias e na seção industrial.

⁴⁴RELATÓRIO 1926. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p.7

SUBARMAZÉM DE OTÁVIO LIMA

Em 1924, começaram a ser construídas as oficinas localizadas no km 3 da linha Santa Maria a Porto Alegre e, pouco tempo depois, este núcleo ferroviário estava em franco desenvolvimento a ponto de a direção da Cooperativa resolver instalar ali um subarmazém subordinado ao de Santa Maria.⁴⁵ As oficinas instaladas no km3 eram as maiores do estado e ali trabalhavam centenas de ferroviários, o que justificou a criação deste subarmazém. Posteriormente, foi construído um prédio de madeira onde instalaram uma farmácia, um consultório médico e um gabinete odontológico. Em anexo, existiam ainda as dependências que serviam de residência para o farmacêutico.

Antes da criação deste subarmazém, funcionou ali, no final da década de dez, um matadouro que abastecia o açougue que funcionava junto ao Armazém Central. Alguns anos depois, foi instalado um açougue junto ao subarmazém de Otávio Lima.



Foto 07 - Subarmazém de Otávio Lima. O prédio ainda existe e está localizado na Av. Oswaldo Cruz, junto às oficinas do km3 de linha Santa Maria a Porto Alegre. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

SUBARMAZÉM DE INSPETOR GOULART

Mais tarde a direção da Cooperativa resolveu criar outro subarmazém, que foi instalado junto ao km 2 da linha Santa Maria a Uruguaiana, e que recebeu o nome de

⁴⁵RELATÓRIO 1933. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p.69

⁴⁶RELATÓRIO 1933. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p69

Inspetor Goulart. O prédio usado por este subarmazém ainda existe e está localizado na confluência da avenida Borges de Medeiros com a linha férrea.

Santa Maria foi a cidade que teve o melhor atendimento por parte da Cooperativa, pois foi a única a contar com dois subarmazéns além do Armazém Central.



Foto 08 - Subarmazém de Inspetor Goulart. O prédio fica na confluência da Av. Borges de Medeiros com a linha férrea. Hoje não pertence mais à Cooperativa, foi vendido para particulares e ali funcionam uma mercearia e um estúdio fotográfico. Foto da década da quarenta: acervo da Cooperativa.

O Armazém Central, localizado em Santa Maria, além de coordenar a seção industrial da Cooperativa, tinha a seu cargo um escritório central de compras, que se encarregava de adquirir os produtos que seriam vendidos nos demais armazéns. Dessa forma, a Cooperativa centralizou em Santa Maria o setor de compras e o setor de distribuição. Ela soube tirar proveito da situação geográfica utilizando o entroncamento ferroviário para facilitar a distribuição dos produtos para os outros armazéns e, conseqüentemente, para os associados que moravam ao longo da linha.

Os principais armazéns da Cooperativa estavam situados nas seguintes localidades: Porto Alegre, Rio Grande, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Diretor Pestana, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo (hoje Pedro Osório), Uruguaiana, Alegrete, Santiago, Taquara, Pelotas e Porto do Conde. Não serão abordados mais detalhadamente os armazéns situados em outras cidades porque fogem da área de interesse da pesquisa, que é a região central do estado, principalmente a cidade de Santa Maria.

Além dos já citados, é importante salientar que a Cooperativa manteve em funcionamento muitos outros armazéns, subarmazéns ou postos de atendimento que tiveram curta duração. A duração podia ser em função da necessidade de manter um

posto de vendas durante a construção de um trecho, da reconstrução ou outra situação que viesse a se apresentar. Lá estavam os armazéns e funcionários da Cooperativa prontos para ajudar na solução de problemas de abastecimento.

Dentre os armazéns que tiveram uma curta duração, pode-se destacar os de São Leopoldo, Garibaldi, Jacuí, Taquarembó, Piratini, Santo Amaro, Taquara, Severino Ribeiro, Vila Nova, Pinheirinho, Ivo Ribeiro, João Marcelino, Mancarrão e Quaraí.

AÇOUGUE

Durante o período da I Guerra Mundial, os preços da carne subiram exageradamente, mas, com o final do conflito, não voltaram ao normal, permanecendo altos. Com isso, a população que estava acostumada a tê-la em abundância, passou a diminuir o consumo, depois a racioná-la e, por último, a suprimi-la de suas refeições. Isso levou a diretoria da Cooperativa a tomar uma atitude: criou um açougue para atender aos seus associados e, para tanto, construiu um prédio junto ao Armazém Central.

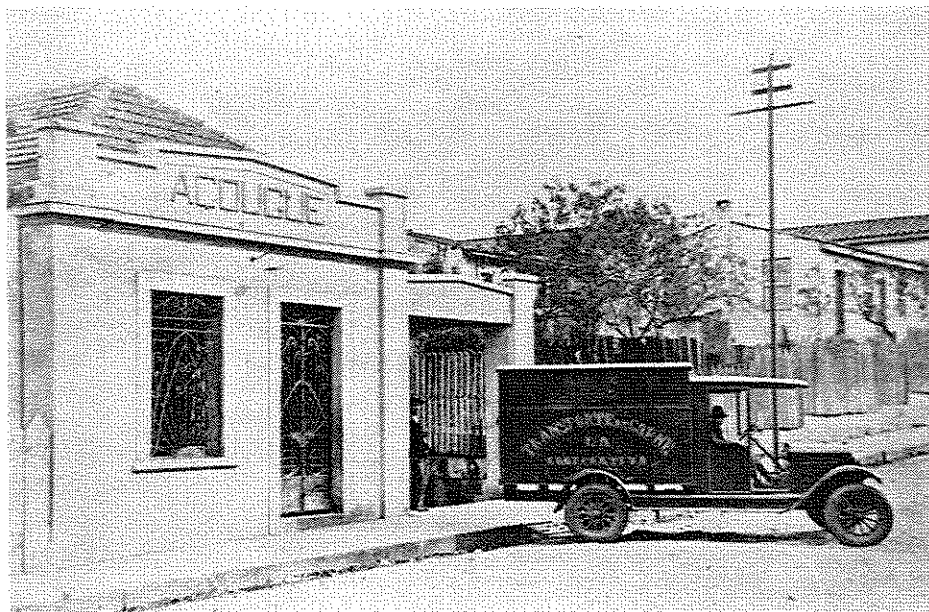


Foto 09 - Prédio do açougue que existiu em frente ao Armazém Central. Posteriormente foi demolido para, em seu lugar, ser construído o prédio da padaria. O pequeno caminhão que aparece na foto era utilizado para a distribuição de carne. Foto publicada no relatório de 1926.

Em 1939, de acordo com as exigências da Secretaria de Higiene e Saúde Pública do Estado, foi necessário construir novas instalações para o açougue. As normas de higiene foram rigorosamente seguidas e o novo prédio foi dotado de câmaras frias para conservação de até mil e quinhentos quilos de carne. As novas instalações foram equipadas também com ganchos para pendurar a carne. As paredes

foram recobertas com azulejos para melhor higienização e as aberturas permitiam uma boa iluminação e ventilação.⁴⁷

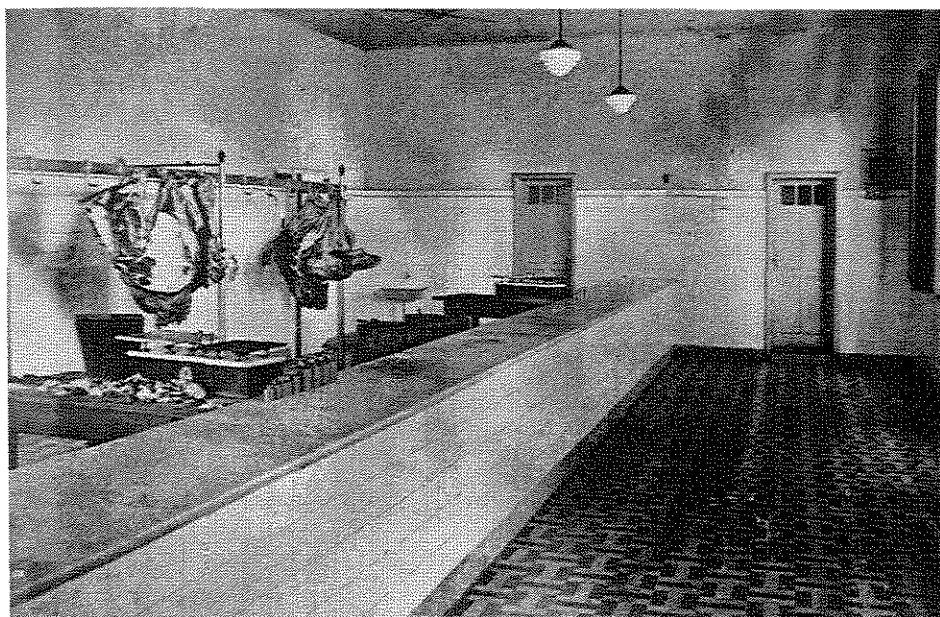


Foto 10 - Interior das instalações do açougue, com paredes recobertas de azulejos, piso em cerâmica, ganchos de metal para dependurar a carne e ventilador de teto. No final do expediente, os associados passavam pelo açougue para pegar a carne que era levada presa a um gancho circular feito de arame. Foto publicada no relatório de 1939.

Em Santa Maria, a Cooperativa chegou a manter dois açougues, um junto ao Armazém Central, que depois foi transferido para a esquina próxima à Escola Feminina de Artes e Ofícios e o outro açougue funcionou junto ao subarmazém de Otávio Lima. Eles forneciam carne de aves, suínos, ovinos e bovinos.

Durante o ano de 1945, houve um severo racionamento de carne na cidade, mas os associados da Cooperativa não tiveram este problema porque ela conseguiu manter o fornecimento. A partir de 1953, ela procurou firmar contratos com açougues particulares de outras cidades para que estes passassem a fornecer para os seus associados.

Os açougues da Cooperativa, que iniciaram vendendo duzentos e quarenta mil quilos de carne por ano na década de vinte, chegaram ao final da década de cinquenta vendendo mais de novecentos mil quilos de carne por ano. Isso significa mais de quatro mil e quinhentas rezes abatidas para o seu abastecimento.

⁴⁷RELATÓRIO 1926. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.P.31

MATADOURO

A idéia de construir um açougue com vistas a atender os sócios, fornecendo-lhes carne a um preço justo, recebeu de imediato o apoio das autoridades estaduais e municipais, pois tão logo foi instalado o açougue, o governo municipal concedeu uma licença para a criação de um matadouro próprio.

Para tanto, foi arrendado um terreno do Sr. Antonio Dutra no local conhecido como "Alemoa", que ficava nas proximidades do km3 da linha Santa Maria/Porto Alegre. Ali foi instalado um matadouro da Cooperativa, que abatia bovinos, suínos e ovinos. Com a Intendência Municipal foi assinado um contrato para a inspeção da carne, onde a Cooperativa se comprometia a custear as despesas para a manutenção dos fiscais por um período de dez anos. Posteriormente, foi criada uma charqueada junto ao matadouro para possibilitar o fornecimento de charque para os associados que moravam ao longo da linha, já que estes não tinham condições de receber carne fresca.

Com a criação do açougue e do matadouro, a Cooperativa conseguiu reduzir o preço da carne, normalizar o fornecimento e até mesmo a atender a um grupo de associados que antes não tinham acesso a este produto em função dos preços.

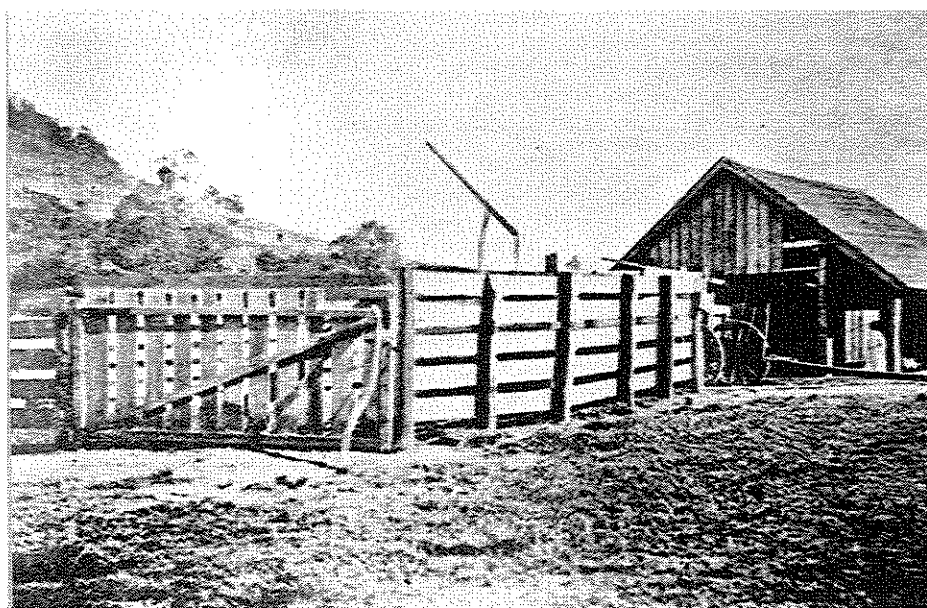


Foto 11 - Matadouro que a Cooperativa construiu próximo ao km3. Posteriormente funcionou junto a ele uma charqueada que servia para abastecer de carne os associados que moravam ao longo da linha e não tinham condições de receber carne fresca. Foto publicada no relatório de 1921.

FÁBRICA DE SALSICHAS

Com o sucesso do açougue, surgiu a idéia de tirar o máximo proveito dos animais abatidos, criando-se uma fábrica de salsichas junto ao açougue. Dessa forma, foi possível aproveitar os pequenos pedaços de carne suína e bovina cuja comercialização tomava-se difícil.⁴⁸



Foto 12 - Prédio onde foi instalada a fábrica de salsichas. O produto teve tanta aceitação, que a produção não conseguia atender a todo o consumo. Mais tarde passou a produzir também salames, presuntos e outros embutidos. Foto publicada no relatório de 1923.

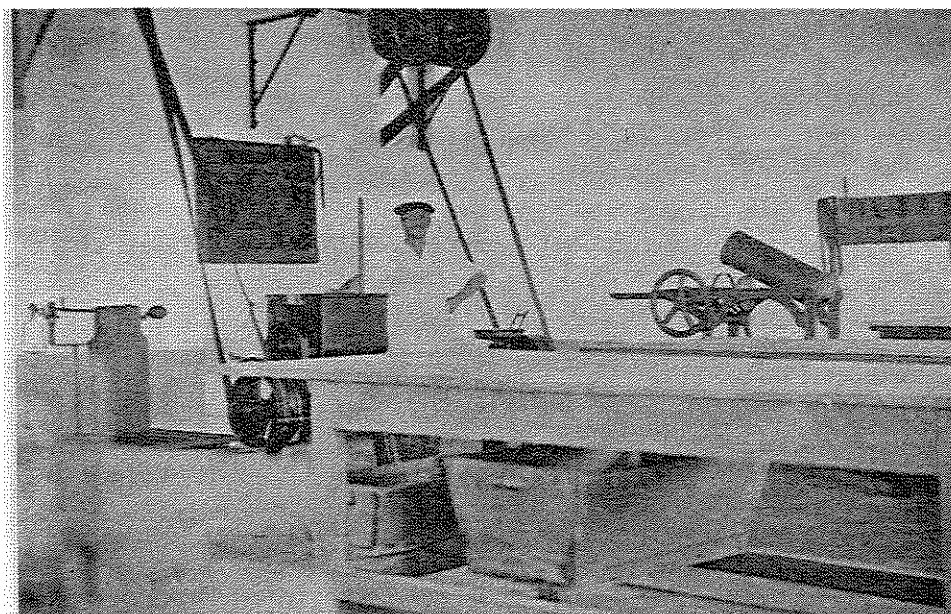


Foto 13 - Interior da fábrica de salsichas onde podemos ver à esquerda uma balança, um moedor de carne e, à direita um equipamento utilizado para introduzir a carne moída na pelicula que dará o formato às salsichas e linguiças. Foto publicada no relatório de 1923.

⁴⁸RELATÓRIO 1921. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p17

⁴⁹RELATÓRIO 1924. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p16

⁵⁰RELATÓRIO 1927. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. P.43

O sucesso obtido por este novo produto que passou a ser oferecido para os associados foi tão grande, que a produção não era suficiente para atender a demanda. A fábrica de salsichas passou a enfrentar outro tipo de problema, pois, com a defasagem cambial, quase toda a produção de suínos passou a ser exportada para os países do Prata.⁵¹ Pouco tempo depois, a situação se normalizou e a fábrica de salsichas passou a produzir em grandes quantidades e a fabricar outros produtos, como presuntos e embutidos.

A direção da Cooperativa percebeu o acerto de sua decisão de criar estas seções porque, além de proporcionar um bom retorno financeiro, elas forneciam produtos de alta qualidade a um preço bem inferior aos praticados pelos outros comerciantes.⁵²

FÁBRICA DE SABÃO

Mas, com o tempo, os responsáveis pelo matadouro perceberam que era possível aproveitar também os restos de gordura, pelancas, couro e cartilagens dos animais abatidos para fabricar sabão. Em 1924, foi montada uma fábrica de sabão junto ao matadouro. A maioria dos equipamentos foi cedida por outras seções da Cooperativa, diminuindo assim os custos de instalação. Como a produção a princípio foi pequena, a administração optou por abastecer principalmente o Armazém Central de Santa Maria; posteriormente, com o aumento da produção, é que ela passou a atender; os outros armazéns de localidades próximas.

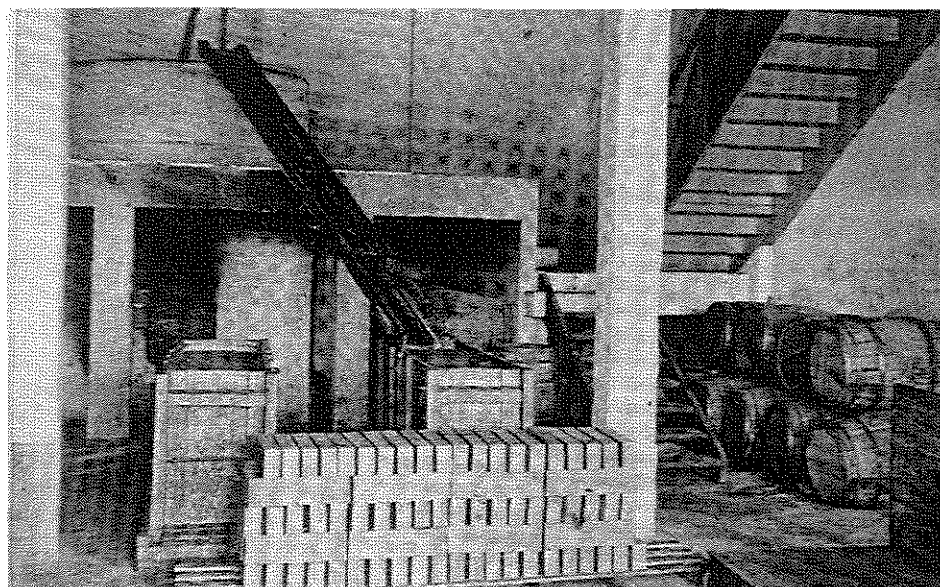


Foto 14 - Interior da fábrica de sabão. No canto superior esquerdo, o "caldeirão" onde era feito o sabão; um pouco abaixo, a abertura onde colocavam o fogo e, no primeiro plano, uma pilha de sabão em barra secando. Foto publicada no relatório de 1939.

⁵¹RELATÓRIO 1924. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p16

⁵²RELATÓRIO 1927. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. P.43

TORREFAÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ

Desde 1924, a direção da Cooperativa manifestava o seu desejo de montar uma torrefadora de café.⁵³ Quatorze anos após, a Cooperativa comprou os equipamentos da firma Viúva Faveiro & Filhos, que foram instalados no prédio situado na rua Ernesto Beck, que havia sido construído para abrigar a padaria, mas que terminou sendo emprestado para a Escola da Artes e Ofícios Santa Terezinha. No primeiro ano de funcionamento, foram produzidos mais de trinta mil quilos do “Café Imembuí”, entre os meses de abril e dezembro. Toda a produção foi vendida em Santa Maria mesmo, no Armazém Central e no Subarmazém de Otávio Lima.⁵⁴

Os grãos de café eram comprados nos estados do Paraná e de São Paulo, transportados pela ferrovia até Santa Maria, onde eram torrados e moídos, produzindo um café de excelente qualidade. A produção aumentou rapidamente e, com isso, a fábrica de café passou a abastecer os armazéns de Uruguaiana, Cacequi, Ramiz Galvão, Alegrete, Passo Fundo, Santiago além dos quiosques e restaurantes localizados nas estações ferroviárias e também os carros-restaurantes que passaram a ser administrados pela Cooperativa.

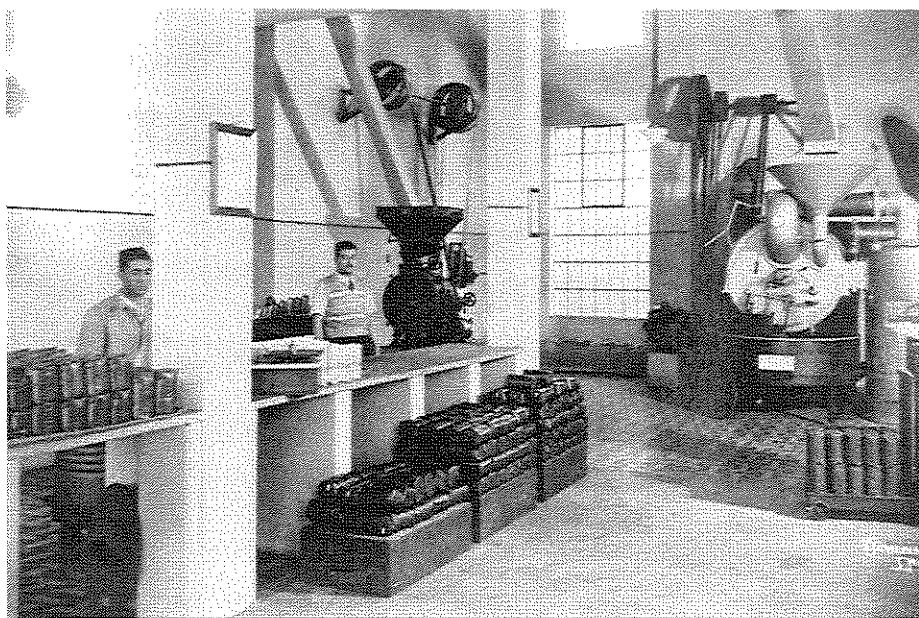


Foto 15 - Interior da fábrica de café. O café Imembuí, produzido pela Cooperativa, ficou famoso por sua excelente qualidade. Esta fábrica inovou o mercado de café ao lançar o café Marumbí, que vinha adicionado de açúcar. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

⁵³RELATÓRIO 1924. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. P. 17

⁵⁴RELATÓRIO 1938. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p19

Além da grande aceitação que estes produtos tinham entre os associados, a Cooperativa promovia também campanhas com o objetivo de aumentar ainda mais a venda de café.

“O café da cooperativa além de ser de boa qualidade passou a distribuir prêmios. Dentro das embalagens era colocada uma xícara, um açucareiro, ou um pires. Isto estimulava as famílias a formarem os jogos de café, levando-as a consumirem ainda mais este produto.”⁵⁵

Com estas promoções e a criação de quiosques para a degustação de café nos restaurantes e nas estações, a produção desta fábrica teve um crescimento vertiginoso, a ponto de, em 1947, serem vendidos mais de duzentos e quinze mil quilos de café. Pouco tempo depois, em 1951, a Cooperativa voltou a inovar, lançando no mercado o “Café Marumbí”, que vinha adicionado com açúcar. Para tanto, a Cooperativa recebeu uma licença especial da Comissão Especial de Abastecimento e Preços. O “Café Marumbí” teve uma aceitação muito grande a ponto de registrar um consumo dezessete vezes superior ao tradicional café Imembuí.

A fábrica de café superou as expectativas com a quantidade e qualidade do café produzido. Ao mesmo tempo, surpreendeu com a criatividade de lançar o café que vinha adicionado de açúcar e pelas promoções realizadas para aumentarem as vendas.

FÁBRICA DE GELO

Em 1939, o Departamento de Higiene e Saúde Pública do Estado exigiu que a Cooperativa modernizasse as instalações de seu açougue, dotando-o de câmara fria para a conservação da carne. O prédio onde estava instalado era pequeno e acanhado, não permitindo a ampliação e até mesmo a montagem das câmaras frias. Em função disso, a direção da Cooperativa optou por construir um grande prédio, onde instalou o açougue, a fábrica de salsichas, a fábrica de sabão e a fábrica de café.

Para atender às exigências do Departamento de Saúde; foi importado, dos Estados Unidos uma câmara fria com capacidade de armazenar até 1500 kg de carne. O seu sistema de refrigeração era tão potente que, além de resfriar a carne, permitia a fabricação de gelo em barras. Com isso a Cooperativa criou uma fábrica de gelo em barras para atender aos restaurantes, aos carros-restaurante, ao Armazém Cen-

tral e o subarmazém de Otávio Lima. Na época não existiam refrigeradores nas residências, somente em alguns poucos estabelecimentos comerciais.

Em 1942, ela chegou a fornecer 3.920 barras de gelo somente para o restaurante localizado na estação de Santa Maria e os carros-restaurante que por aqui passavam. Alguns anos mais tarde, os restaurantes e carros-restaurante passaram a ser equipados com refrigeradores, diminuindo, assim, a necessidade de utilizar o gelo em barras. Nessa época, tanto o restaurante quanto os carros-restaurante ainda permaneciam sob a administração da Cooperativa.

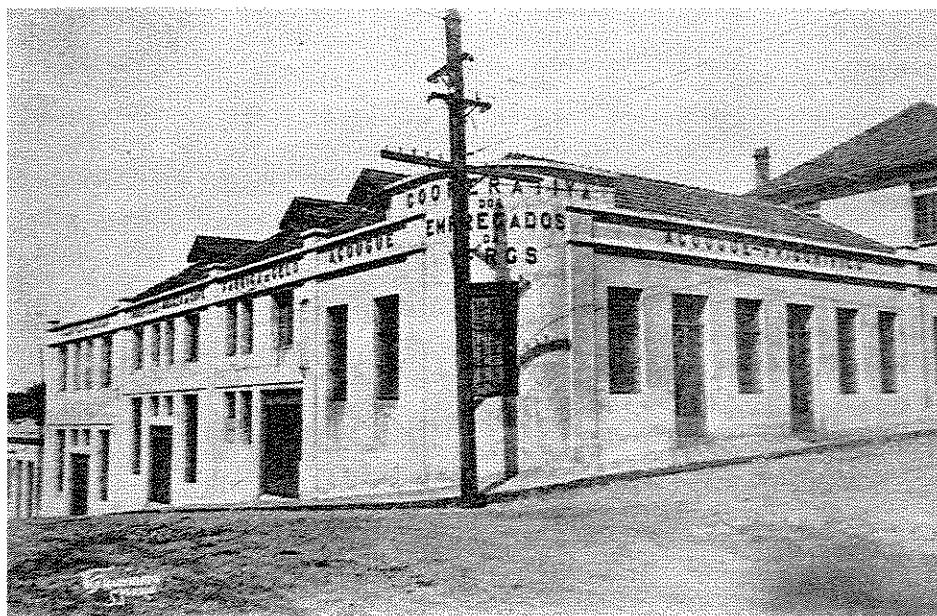


Foto 16 - Prédio especialmente construído para abrigar a fábrica de salsichas e embutidos (bem à esquerda), torrefadora de café, fábrica de gelo, o açougue e a fábrica de sabão. O prédio ainda existe, mas atualmente está abandonado. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

FÁBRICA DE CONFECÇÕES

Os ferroviários deviam usar, em serviço, roupas brancas ou uniformes de acordo com as suas atividades. Visando baratear os preços do vestuário, a direção da Cooperativa decidiu criar, em 1922, uma alfaiataria, que passou a funcionar junto ao Armazém de Porto Alegre, na parte superior de um prédio que estava em fase de conclusão.⁵⁵ Esta iniciativa teve uma aceitação tão grande que, no ano seguinte, foram criadas mais duas alfaiatarias: uma junto ao Armazém Central em Santa Maria e outra junto ao Armazém de Rio Grande.

Os associados eram os maiores compradores dos artigos produzidos pelas alfaiatarias. Os uniformes, os trajes, os ternos, os sobretudos, etc. possuíam uma qua-

⁵⁵ SANTOS, Zózimo Lopes dos. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho de 1994.

⁵⁶ RELATÓRIO 1922. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p.20

lidade superior e os preços eram mais acessíveis do que os do comércio local.⁵⁷ O grande aumento na produção e nas vendas ocorreu em 1927 quando a Viação Férrea tornou obrigatório o uso de uniformes em serviço.⁵⁸ Provavelmente a alfaiataria que funcionava junto ao Armazém Central terminou fechando no final da década de vinte, sendo reaberta em julho de 1941 com um novo estilo. Além de vender as peças que produzia, ela passou a comercializar produtos de outros fabricantes e recebeu uma subseção que tomou para si o encargo de atender principalmente às necessidades da própria Cooperativa, fabricando os sacos de algodão que eram utilizados para acondicionar os produtos solicitados pelos associados. Ela fazia também panos de prato, guardanapos, toalhas, uniformes, etc, utilizados nos restaurantes e carros-restaurante.

Os tecidos que demoravam para serem vendidos nos armazéns da Cooperativa eram utilizados para a fabricação de camisas, cuecas, pijamas, calças, etc, que posteriormente eram vendidos por preços bem acessíveis. Dessa forma, eles conseguiam aumentar a oferta de produtos, diminuían os custos e ainda aumentavam a rotatividade das mercadorias.



Foto 17 - Fábrica de confecções em Santa Maria, que funcionou na rua Ernesto Beck, no prédio que foi construído para a padaria e que foi utilizado pela escola, pela fábrica de café e, posteriormente, pela fábrica de confecções. O prédio ainda existe e no local funciona um templo de seita sei-cho-noiê. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

Na década de cinquenta, a subseção foi transformada numa fábrica de confecções que passou a produzir peças em grandes quantidades para fornecer a todos os armazéns da Cooperativa. Esta fábrica de confecções enviava costureiras para os

⁵⁷RELATÓRIO 1923. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p.17.

outros armazéns para que elas tirassem as medidas e anotassem os pedidos de roupas. Estas roupas eram confeccionadas em Santa Maria e enviadas para os respectivos armazéns.



Foto 18 - Máquinas para cortar tecido com navalha reta e de disco, ambas de grande capacidade. Observar a grande quantidade de peças que estão sendo cortadas. Elas podiam ser utilizadas tanto para tecidos leves como para tecidos pesados. Atrás dos funcionários, podemos verificar a grande quantidade de tecidos que era necessário estocar para manter a produção. Foto publicada no relatório de 1955.

Foram adquiridas, em 1954, máquinas elétricas de costura para aumentar a produção. A partir de então as seções de alfaiataria se integraram a fábrica de confecções. Entre as décadas de quarenta e cinquenta foram produzidas mais de duzentas e quarenta mil peças de roupas.

Além do que era produzido por estas seções, os armazéns da Cooperativa tiveram a seu cargo a venda dos bordados e confecções produzidas pelas alunas da Escola Feminina de Artes e Ofícios "Santa Terezinha" nas aulas de bordado, corte e costura. Estes produtos eram oferecidos inicialmente nas exposições de final de ano, e o que não era vendido nesta ocasião era encaminhado para os armazéns da Cooperativa. Esta era uma das formas de a Cooperativa recuperar um pouco dos custos de manutenção das escolas, tendo em vista que toda a matéria prima utilizada pelas alunas era fornecida pelo Armazém Central.

LENHEIRA

Dentre as metas da Cooperativa havia uma que era a de suprir as necessidades dos associados, principalmente, nas situações em que os produtos desapareciam do mercado ou tinham seus preços majorados de maneira abusiva.

No início da década de quarenta, quando foi criada a lenheira, quase todos os fogões domésticos utilizavam como combustível a lenha e este era um produto difícil de ser encontrado. Mais difícil ainda era encontrar um fornecedor que mantivesse a regularidade no fornecimento. Foi por isso que a Cooperativa criou a lenheira, para garantir o fornecimento de lenha a um preço justo. Para tanto não visava ao lucro nesta atividade, somente queria resolver os problemas de abastecimento dos seus associados.

A lenheira tinha condições de fornecer lenha em diversos tamanhos e, para isso, estava equipada com serras para cortar a madeira em diversos comprimentos. Com um machado mecânico, a madeira que já havia sido cortada em "toras" de aproximadamente trinta centímetros podia ser picada.



Foto 19 - Machado mecânico utilizado para picar a lenha que era fornecida pela Cooperativa. O objetivo da Cooperativa neste caso foi o de estabelecer uma regularidade no fornecimento de lenha para os associados. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

O fornecimento não teve a constância esperada e por algumas vezes a lenheira ficou sem o produto para entregar aos associados. Com a normalização do fornecimento, na década de cinquenta, foi comprado mais um machado mecânico e amplia-

do o galpão utilizado para a estocagem da lenha, pois durante o inverno as longas chuvas terminavam prejudicando o fornecimento.

Segundo o Sr. Antonio Lima, atual secretário da Cooperativa, a entrega da lenha era feita com uma velha carroça, o que provocava alguns atrasos. Era comum ouvir dos associados o comentário:

"entreguem esta lenha rápido porque já estou queimando a cerca do vizinho".⁵⁹

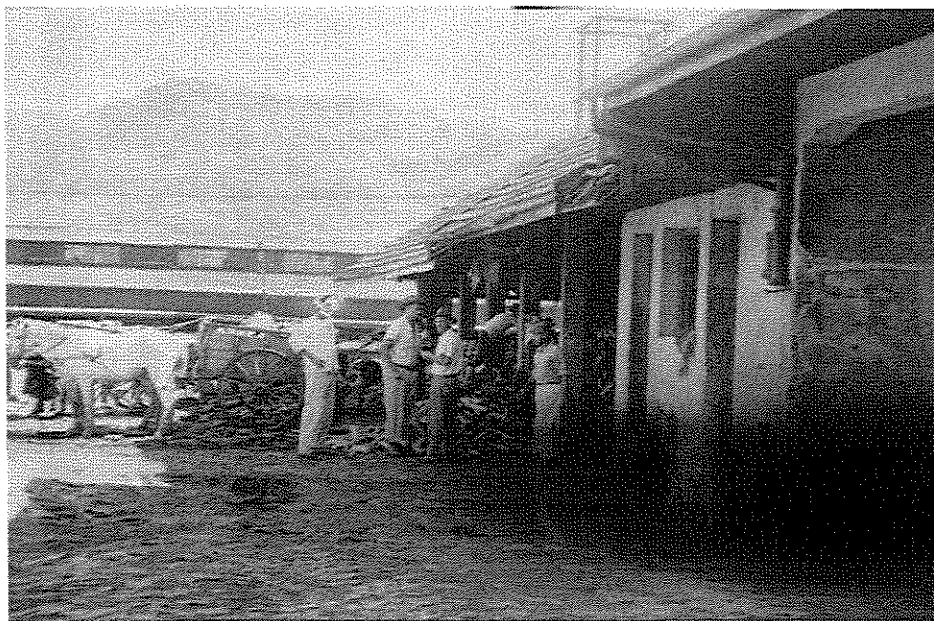


Foto 20 - Galpão onde estava instalado o machado mecânico da lenheira e a carroça utilizada para a entrega da lenha. A esperada regularidade no abastecimento dos associados terminou não acontecendo. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

RESTAURANTES E CARROS-RESTAURANTE

Em 1924, a direção da Viação Férrea convidou a direção da Cooperativa para assumir a administração dos restaurantes de Cacequi e Montenegro, assim como os carros-restaurante. Eles argumentavam que a Cooperativa teria facilidade em administrá-los porque possuía uma rede de armazéns espalhados pelo estado e, desta forma, facilitaria o abastecimento, reduzindo custos sem prejuízo da qualidade.⁶⁰ A direção da Cooperativa terminou aceitando, mais como uma forma de retribuir a colaboração que esta lhe havia prestado desde a sua criação.

Sob a administração da Cooperativa foi criado o restaurante de Gravataí, que teve uma curta duração.

⁵⁹ LIMA, Antonio. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho de 1996.

⁶⁰ RELATÓRIO 1924. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p17

No início da década de vinte, durante a construção das oficinas do km 3 em Santa Maria, houve a concentração de um grande número de funcionários e a Cooperativa optou por criar ali mais um restaurante. Em 1938, foi encampado o restaurante que existia em Serro Chato e foi criado um novo em Santa Maria. Logo depois, foram construídos mais dois restaurantes, um junto à estação de Santiago e outro em Cruz Alta.

Apesar dos resultados positivos que se verificaram desde os primeiros momentos, a direção da Cooperativa considerava estes serviços como um dos encargos mais difíceis, pois eram muitas as reclamações e também as dificuldades para fiscalizar os serviços.

Pouco tempo depois, os restaurantes e carros-restaurante passaram a vender jornais, revistas, bilhetes de loteria e também foram montados quiosques para a degustação de café. A Cooperativa assinou um acordo com o Departamento Nacional do Café e o café "Imembui" passou a ser vendido nestes restaurantes, onde obteve uma ótima aceitação. Outras seções da Cooperativa também passaram a atender os restaurantes, como foi o caso dos açougues, fornecendo carne de gado, de aves e de suínos; da fábrica de gelo, que abastecia os carros-restaurante; da fábrica de confecções, que fazia as toalhas e os guardanapos de linho, os aventais, panos de copa, uniformes para seus funcionários, etc; a lavanderia, que funcionava junto a Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha, assumiu o encargo de lavar as toalhas, guardanapos, aventais, uniformes, etc; a fábrica de sabão também fornecia para os restaurantes o sabão necessário para a limpeza. Mesmo com a grande integração que houve entre a Cooperativa, seus diversos departamentos e os restaurantes, ocorreram crises.

Nesta época, os carros-restaurante da Viação Férrea eram tão afamados, que era comum os homens de "negócios" tomarem o trem noturno que partia de Santa Maria por volta das vinte horas em direção a Porto Alegre, para jantarem nos carros-restaurante.

“Os jantares consistiam em três ou quatro pratos, muito bem feitos, dignos dos grandes restaurantes, que eram servidos em louça francesa, com talheres de prata, toalhas e guardanapos de linho, copos e taças decorados, muitos destes objetos tinham o emblema da Viação Férrea estampado. Nas cidades do interior não existiam restaurantes com este nível de sofisticação que os carros restaurantes da Viação Férrea tinham alcançado.

O trajeto de Santa Maria a Cachoeira do Sul era percorrido em aproximadamente três horas, tempo suficiente para saborear o excelente jantar que era servido, fumar um bom charuto, tomar um café e depois desembarcar em Cachoeira para tomar o trem que vinha no sentido contrário retornando para Santa Maria. Em algumas ocasiões aproveitavam para tomar o café da manhã no próprio trem”.⁶¹



Foto 21 - Interior de um carro-restaurant de primeira classe pertencente à VFRGS. O serviço dos carros-restaurantes era de altíssima qualidade, não tendo concorrentes no interior do estado. Foto acervo: Museu do Trem de São Leopoldo, 1926.

Estes restaurantes e carros-restaurantes administrados pela Cooperativa tinham por objetivo atender aos passageiros que viajavam nos trens da Viação Férrea e também aos ferroviários em serviço. Entre os anos de 1948 e 1955, foram servidas 1.017.957 refeições, numa média superior a 130.000 refeições por ano. Os passageiros que utilizavam estes serviços pagavam o valor integral, mas os ferroviários tinham descontos de 50% para os mais bem remunerados, 75% de desconto para os com salários médios e, no ano de 1955 encontramos registros de 40.321 refeições que foram servidas gratuitamente para os funcionários que recebiam os menores salários.

Em outras ocasiões, a direção da Cooperativa e a direção da Viação Férrea somaram esforços para proporcionar uma boa alimentação para os ferroviários. No inverno de 1941, por exemplo, quando o Rio Grande do Sul foi atingido por fortes chuvas que provocaram grandes enchentes, ocasionando a interrupção no tráfego

⁶¹ CARDOSO, Edmundo. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho de 1994.

dos trens e grandes estragos nas linhas, a Cooperativa novamente veio suprir as carências de seus associados.

Nesta época, foram criados os "panelões", ou seja, eram montadas cozinhas de campanha onde funcionários contratados pela Cooperativa preparavam refeições quentes que eram servidas a todos os trabalhadores. Estes serviços se estenderam por alguns anos e, no ano de 1943, funcionaram quinze "panelões" nos seguintes locais: Santana, Tupanciretã, Km 185 de linha Santa Maria a Porto Alegre, João Rodrigues, Colônia, Arroio do Só, Restinga Seca, Estiva, Cachoeira do Sul, Idelfonso Fontoura, Lima Brandão, Pederneiras, Boca do Monte, Volta do Felizardo e Bento Gonçalves.

O convênio entre a Viação Férrea e a Cooperativa para a administração dos restaurantes e carros-restaurantes durou de 1924 até o dia 15 de março de 1957, quando o novo concessionário, Sr. Augusto Antonio Fernandes, recebeu da Cooperativa as instalações dos mesmos.

SETOR INDUSTRIAL DA COOPERATIVA

No dia primeiro de janeiro de 1955, a direção da Cooperativa resolveu reunir todos os seus setores produtivos para criar o Setor Industrial da Cooperativa. Nele, foram agrupadas a fábrica de café, a fábrica de sabão, a fábrica de confecções e as oficinas da Escola Industrial Hugo Taylor, ex-Escola Masculina de Artes e Ofícios. As oficinas da escola eram compostas pela tipografia, pela marcenaria, pela fundição, pela ajustagem, pela tornearia, pela ferraria, pela estofaria e pela manutenção.

Este setor passou a contar com uma administração independente do Armazém Central, apesar de este ainda estar responsável pela venda da produção das fábricas. A produção da tipografia era para atender aos armazéns da Cooperativa, aos escritórios e às escolas. Os produtos das oficinas de ferraria, fundição, eletricidade e mecânica eram para a Cooperativa e para as oficinas da Viação Férrea. Os móveis e estofados fabricados nas oficinas da escola eram vendidos nas exposições, e o excedente era vendido pelos armazéns.

A própria Cooperativa se encarregava de colocar no mercado a maior parte da produção do seu Setor Industrial, exercendo assim um controle indireto sobre a produção e diminuindo os custos.

OS FERROVIÁRIOS EM BUSCA DE SOLUÇÕES PARA A SAÚDE

Os ferroviários exerceram uma forte influência na área da saúde, tanto na cidade de Santa Maria, sede da Cooperativa, como em várias outras cidades gaúchas.

Mesmo antes da fundação da Cooperativa, em 1913, foi possível constatar a participação dos ferroviários na busca por melhores condições para o atendimento médico hospitalar em Santa Maria. Eles tiveram um papel decisivo na conclusão do Hospital de Caridade, em 1903, o primeiro hospital de Santa Maria e da região que se tornou um centro de atendimento que até hoje recebe pacientes de diversas cidades da região.

O Hospital de Caridade passou a prestar atendimento médico aos ferroviários e fornecer medicamentos preparados em sua própria farmácia.

Ao ser fundada a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em pouco tempo espalhou por todo o estado uma rede, que chegou a contar com dezessete armazéns e que tinham por objetivo fornecer produtos aos seus associados. Era fundamental que aquele associado que morava ao longo da linha, em pontos isolados onde o único meio de acesso era o próprio trem, tivesse a certeza de que os seus pedidos seriam atendidos. Disto dependia a sua sobrevivência. As constantes solicitações de medicamentos fizeram com que a Cooperativa passasse a criar farmácias junto aos seus armazéns e assim formou uma rede que chegou a possuir quinze farmácias em todo o estado.

Com certeza, aquele primeiro contato dos ferroviários com o Hospital de Caridade serviu de inspiração para a criação destas farmácias e também provocou neles o desejo de possuir o seu próprio hospital, desejo este realizado em 1931, quando foi inaugurada a “Casa de Saúde”.

Mas a influência da Cooperativa não se restringiu às farmácias e aos hospitais; ela teve uma atuação de vanguarda no tratamento odontológico, com a criação dos gabinetes odontológicos em suas escolas profissionalizantes para o atendimento dos alunos. Pelo que se tem notícias, estas foram as primeiras escolas no Brasil a prestar atendimento odontológico gratuito e, posteriormente, foram também as primeiras a tornar o exame odontológico obrigatório para todos os alunos matriculados.

Mas vejamos mais detalhadamente a atuação dos ferroviários sobre a área da saúde.

HOSPITAL DE CARIDADE

A luta para a criação do Hospital de Caridade foi liderada pelo Dr. Astrogildo de Azevedo. Em reconhecimento a este trabalho, a direção do hospital, após sua morte, resolveu homenageá-lo acrescentando o seu nome ao do hospital, que passou a chamar-se Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo⁶².



Foto 22 - "Solenidade comemorativa aos cinquenta anos de formatura do Dr. Astrogildo realizada no salão nobre da Sociedade União dos Caixeiros Viajantes. Dentre os sentados, ele é o quarto da esquerda para direita." Foto publicada no livro *Os 80 anos do Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo. 1903 - 1983*. De Antonio Isaías.

O Dr. Astrogildo formou-se pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em dezembro de 1899, vindo a trabalhar em Santa Maria no mesmo mês. No dia 15 de fevereiro de 1890, dois trens chocaram-se próximo a Estação Colônia, hoje Camobi, ferindo várias pessoas. Um dos operários feridos foi transportado para um velho galpão na rua Venâncio Aires, ao lado do Templo da Assembléia de Deus, que posteriormente foi derrubado para dar lugar ao prosseguimento da rua Serafim Vallandro.

Atendendo ao chamado, o Dr. Astrogildo encontrou o acidentado deitado sobre um catre imundo rodeado por carroças, animais de tração e montes de ração. O calor era insuportável e a única janela existente estava coberta por um lençol branco. O ferido tinha perdido muito sangue, estava com febre e sentia dores terríveis. Nestas condições, o jovem médico teve que realizar uma cirurgia para amputar a perna do pobre homem. Foi naquele ambiente que o Dr. Astrogildo fez uma promessa a si

⁶² KLUMB. Paulo. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho de 1994.

mesmo de lutar pela criação de um hospital onde tivesse condições de atender aos pacientes dignamente.⁶³

Segundo João Daudt Filho, nesta época as pessoas da área rural e das cidades próximas dirigiam-se para Santa Maria a fim de receberem tratamento médico. O serviço de cirurgia era deficiente e incompleto, pois as cirurgias eram realizadas nos consultórios, em pequenas salas que existiam nos fundos das farmácias ou ainda nas próprias casas dos pacientes quando estes não podiam ser removidos para outro local.⁶⁴

A primeira providência tomada pelo Dr. Astrogildo para a criação do hospital foi solicitar ao Coronel Valle Machado, intendente municipal, que convocasse os mais ilustres cidadãos de Santa Maria para uma reunião a realizar-se no dia 17 de julho de 1898, nas dependências do Clube Caixeiral. Nesta ocasião, foi fundada a Sociedade de Caridade de Santa Maria, que mais tarde passou a chamar-se Sociedade Protetora do Hospital de Caridade de Santa Maria.



Foto 23 - Prédio do Hospital de Caridade, que foi inaugurado no 7 de setembro de 1903. Foto acervo: Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

A partir da criação desta associação, tornou-se possível a angariação de fundos através de doações, benefícios, quermesses e bandos precatórios. Com os recursos conseguidos através destas ações, foi adquirido um terreno na então rua do Ipiranga, atual Av. Presidente Vargas, medindo 56m de frente e 176m de fundos e, no dia 1º de abril de 1899, foi solenemente lançada a pedra fundamental do Hospital de Caridade, iniciando-se, assim, a sua construção. Passada a empolgação inicial, os

⁶³ ISAÍIA, Antônio, Os 80 anos do Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo. 1903-1983. Santa Maria, 1983, Pallotti. p.11.

recursos começaram a chegar cada vez em menor quantidade, provocando algumas interrupções e atrasos nas obras.

Foi necessário buscar novas soluções para a crise que se avizinhava. Mais uma vez o Dr. Astrogildo tomou a iniciativa de buscar recursos para a conclusão das obras do hospital. Nesta época, a Compagnie Auxiliaire dês Chemins de Fer au Brésil, arrendatária das estradas de ferro, havia criado a "Caixa de Socorro" destinada a amparar os seus empregados, caso viessem a ser acometidos de alguma enfermidade. O Dr. Astrogildo argumentava junto a direção da Cia. Auxiliaire, que os ferroviários teriam muitas vantagens com a conclusão do hospital, pois poderiam receber tratamento médico hospitalar e teriam as suas receitas aviadas na farmácia do hospital.

Dessa forma, procurou fazer um acordo com os dirigentes da "Caixa de Socorro", no qual eles emprestariam a verba necessária para a conclusão das obras do hospital e, em troca, este se comprometeria a atender os ferroviários e seus dependentes, mediante a uma pequena remuneração. Esta primeira proposta não foi aceita. Mesmo assim, o Dr. Astrogildo não diminuiu as esperanças de chegar a um acordo e solicitou ao Dr. Gustavo Vauthier, diretor da Compagnie Auxiliaire dês Chemins de Fer au Brésil, que, quando este fosse a Bruxelas para uma reunião com o Conselho Diretor, defendesse a proposta de empréstimo da "Caixa de Socorro" para a conclusão do Hospital de Caridade, o que terminou acontecendo e, graças ao empenho do Dr. Vauthier, foi aprovada a concessão do empréstimo.

Pelo contrato assinado no dia 12 de janeiro de 1902, a Compagnie Auxiliaire dês Chemins de Fer au Brésil emprestava ao Hospital de Caridade a importância de vinte e cinco contos de réis, com juros de 5% ao ano, pelo prazo de 10 anos. O hospital ofereceu a hipoteca dos bens que possuía e a Intendência Municipal se comprometeu a realizar os pagamentos, toda a vez que o hospital deixasse de fazê-lo. Nesta época, o Intendente Municipal era o Cel. Henrique Pedro Scherer.

Aproximadamente dezessete meses depois, no dia 06 de junho de 1903, foi inaugurada a farmácia, que passou a aviar receitas para os ferroviários e seus dependentes por uma tabela de preços reduzidos que havia sido acertada anteriormente.

⁶⁴DAUDT FILHO, João. Memórias. Rio de Janeiro, 1938, Mauá. p259.

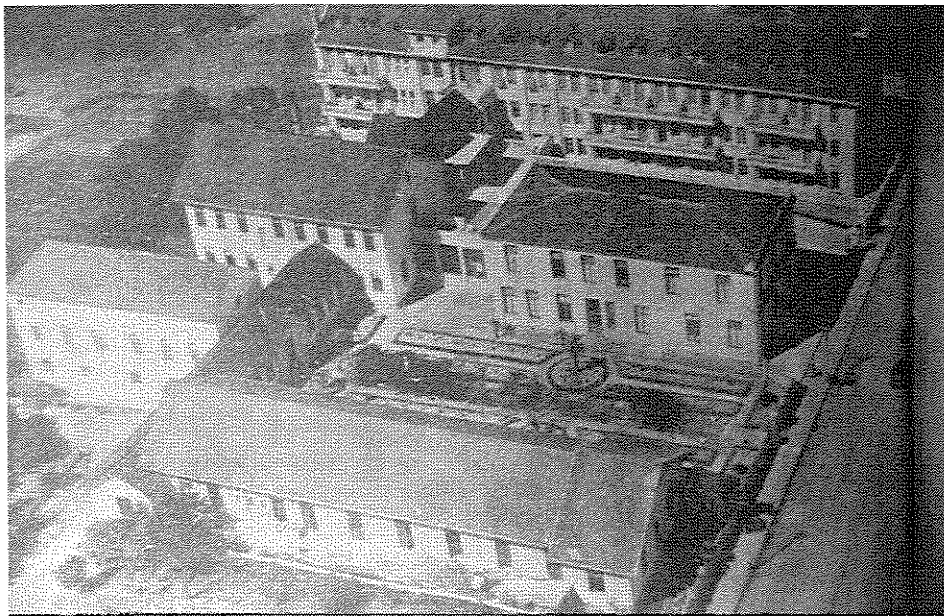


Foto 24 - Vista aérea do Hospital de Caridade na década de cinquenta. Foto da década de cinquenta: acervo Paulo Klumb

No dia 7 de setembro de 1903, ou seja, aproximadamente vinte meses após a concessão do empréstimo, foi inaugurado o Hospital de Caridade. Este acordo trouxe grandes benefícios para os ferroviários, para o próprio hospital e, principalmente, para a população de Santa Maria e das localidades próximas que para ali se dirigiam em busca de tratamento médico.

O contrato assinado entre o hospital e a Cia. Auxiliaire previa que, por um período de dez anos, o hospital se encarregaria de preparar “ambulâncias” com medicamentos e materiais de primeiros socorros para que os médicos da Cia. Auxiliaire pudessem atender os casos de urgência que viessem a ocorrer. Assumia também o compromisso de receber até vinte pacientes, simultaneamente, fornecendo-lhes os cuidados médicos, cirúrgicos, alimentação, lavagem de roupas, material de curativos e atendimento por parte do corpo de enfermeiras. Assim, a Cia. Auxiliaire teria como atender, com o auxílio do hospital, os casos de emergência que viessem a ocorrer com os seus funcionários ou até mesmo o sepultamento de algum paciente que viesse a falecer.⁶⁵

Os resultados apresentados foram altamente positivos e posteriormente foram assinados outros convênios entre o hospital e a Viação Férrea para a prestação de serviços, mesmo fora de Santa Maria, como foi o que ocorreu durante a construção da estrada de ferro São Paulo/Santa Maria. O hospital se comprometeu a prestar assistência médica aos empregados encarregados da construção do trecho entre as cidades de Passo Fundo e Marcelino Ramos. Pelo acordo, três médicos ficaram

⁶⁵ ISAIA, Antonio. Ibidem. p.43.

prestando atendimento em Passo Fundo, os medicamentos eram fornecidos pela farmácia do hospital, e os casos mais graves, em que os pacientes necessitassem de internação, tinham leito garantido no Hospital de Caridade em Santa Maria, para onde os pacientes deveriam ser transferidos.

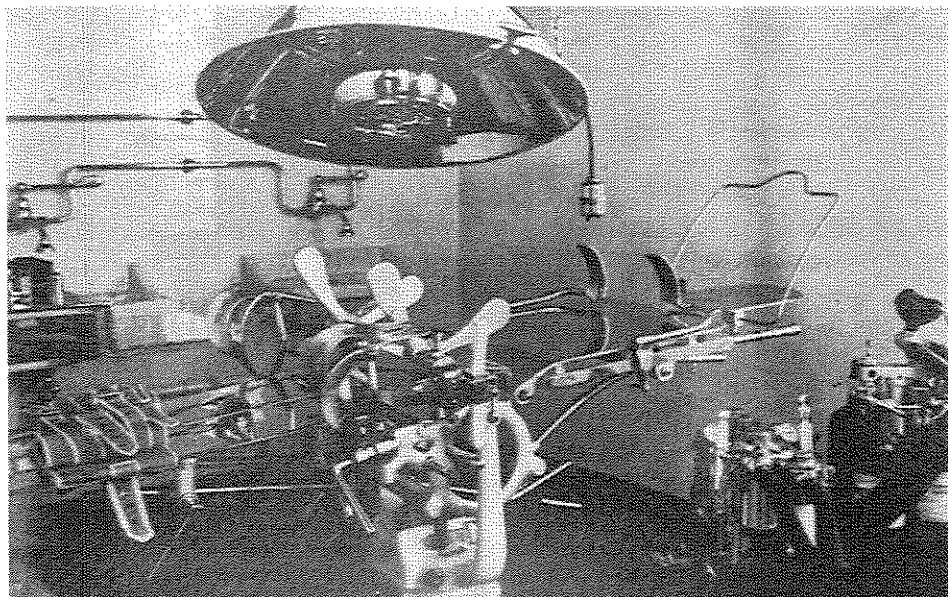


Foto 25 - Sala de cirurgia torácica. Foto do acervo do Hospital de Caridade.

Em outra oportunidade, o hospital e a ferrovia assinaram um novo contrato para a prestação de assistência médica aos operários encarregados da construção da ponte sobre o rio Santa Maria, próximo à cidade de Cacequi, na estrada de ferro que liga Santa Maria a Uruguai. O Hospital de Caridade manteve um médico de plantão no local das obras, forneceu todos os medicamentos através de sua farmácia e garantiu a internação de todos os pacientes.

Os serviços foram mantidos com contribuições do pessoal e auxílio da ferrovia. Apesar dos obstáculos, o serviço manteve um nível de qualidade muito bom.⁶⁶

Provavelmente sem o auxílio dos ferroviários as obras de conclusão do Hospital de Caridade teriam sido realizadas, mas, com certeza, o grau de dificuldades seria bem maior. Esta colaboração possibilitou também o acerto de vários outros convênios que trouxeram benefícios tanto para o hospital, para os ferroviários como também para a ferrovia.

⁶⁶AZEVEDO, Astrogildo. Hospital de Caridade. in Revista Commemorativa do Primeiro Centenário da Fundação da Cidade de Santa Maria. 1914. p.59.

FARMÁCIAS

Em agosto de 1916, a direção da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil propôs à Cooperativa a encampação da "Caixa de Socorro" e da respectiva farmácia.⁶⁷ O objetivo da "Caixa de Socorro" era custear as despesas de funeral e as despesas com medicamentos de seus associados ou de seus dependentes.

Apenas quatro meses após ter sido encampada pela Cooperativa, a farmácia já apresentava lucro, e os associados perceberam a importância de ter uma farmácia para atender aos aviamentos, agilizando assim a entrega dos medicamentos, principalmente para os associados que moravam ao longo da linha, cuja remessa devia ser feita obedecendo os horários dos trens. A farmácia apresentava outras vantagens, como o preço reduzido em relação às outras, facilidade de pagamento através do sistema de desconto em folha e, em alguns casos, o pagamento podia ser parcelado.

Em 1918, a farmácia passou a contar com um farmacêutico e dois ajudantes, que aviavam em torno de 130 receitas por dia. Junto à farmácia foi montado um consultório médico onde os associados e seus dependentes eram atendidos pelo Dr. Nicola Turi. Com os bons resultados obtidos pela farmácia em Santa Maria, os associados passaram a solicitar para a diretoria a criação de novas farmácias em outras localidades.

Em 1920, foi criada uma filial em Rio Grande e, no ano seguinte, mais uma filial em Bagé. Nessa época, estava sendo construído em Porto Alegre o prédio que abrigou o novo armazém da Cooperativa e a diretoria aproveitou para instalar ali uma farmácia, que se tornou a maior dentre as da Cooperativa. Pouco tempo depois, ela recebeu, em anexo, um amplo consultório médico com salas de espera, facilitando, assim, o atendimento dos associados que residiam na capital e cidades próximas.

Em 1922, com a mudança dos escritórios da Viação Férrea para Porto Alegre, a farmácia de Santa Maria, que até então ocupava um prédio da ferrovia, foi transferida para um prédio próprio, construído especialmente para este fim. Nele foram instalados dois consultórios médicos, que contavam com uma ampla sala de espera para os pacientes.

Com os bons resultados apresentados por estas farmácias e apresentando outras vantagens, como possuir uma extensa rede de armazéns espalhados pelo esta-

⁶⁷RELATÓRIO 1916. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p.4.

do e contar com um eficiente sistema de distribuição através de própria ferrovia, a Cooperativa passou a instalar farmácias junto aos demais armazéns.



Foto 26 -Interior da farmácia de Porto Alegre. A fotografia nos possibilita constatar a grande variedade de medicamentos que existia em estoque. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

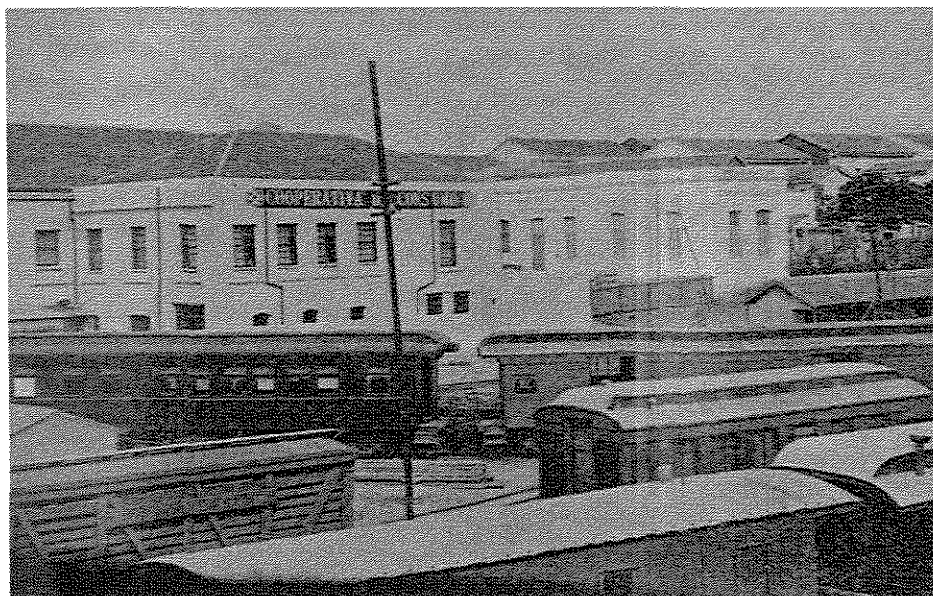


Foto 27 - "A farmácia de Santa Maria foi instalada em prédio próprio, que estava situada ao lado do Armazém Central, prédio branco à direita, o que possibilitava o acesso direto à estrada de ferro, facilitando, assim, a distribuição dos medicamentos" - Foto publicada no relatório de 1923.

A legislação que regulava o funcionamento das farmácias mudou em 1938 e passou a fazer uma série de novas exigências que implicavam reformas dos prédios onde estavam instaladas. Em função disso, as farmácias de Alegrete e Uruguaiana foram fechadas porque estavam instaladas em prédios alugados, e os custos para a adaptação das instalações não compensavam. Para manter o atendimento aos seus

associados nestas localidades, a Cooperativa firmou convênios com farmácias particulares até que as suas fossem reabertas em novas instalações.

A Cooperativa passou, então, a construir prédios dentro das exigências legais para a instalação de farmácias, normalmente ao lado dos prédios onde estavam localizados os seus armazéns, como aconteceu em Montenegro e Cacequi.

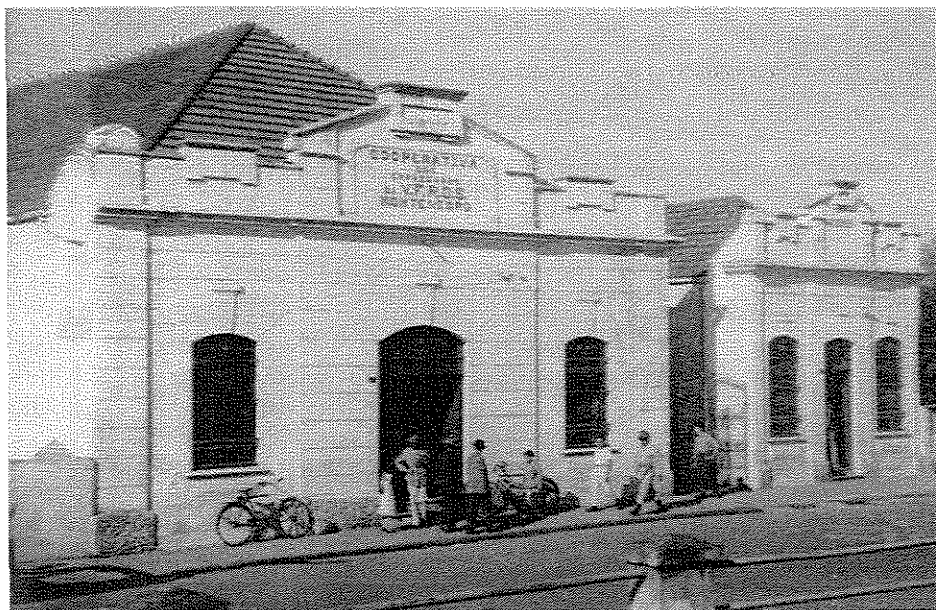


Foto 28 - "Prédio do armazém da cooperativa em Montenegro; à direita, em menores proporções, o prédio da farmácia". Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

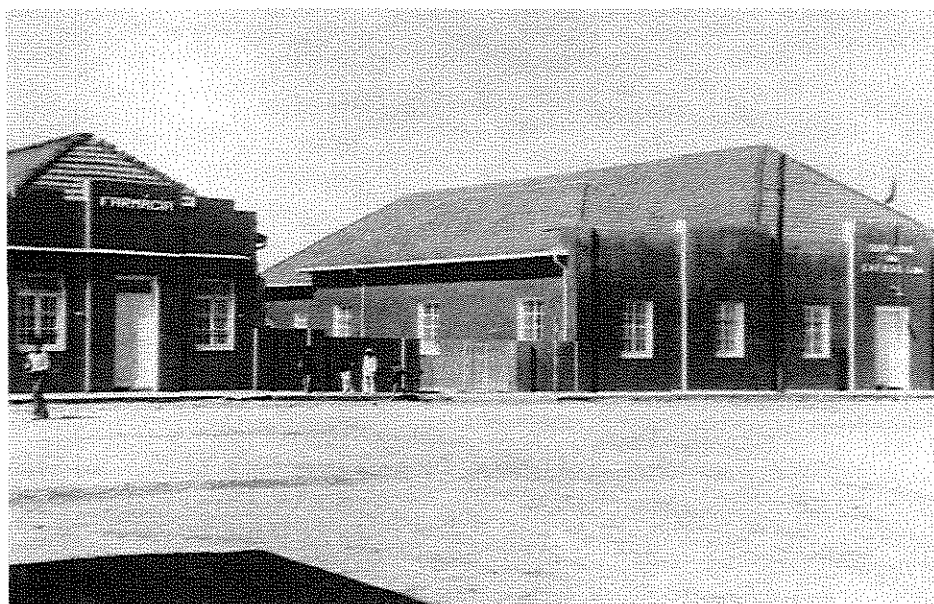


Foto 29 - Prédios da farmácia e do armazém da Cooperativa na cidade de Cacequi. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

Em sua fase áurea, a Cooperativa chegou a possuir dezessete armazéns funcionando simultaneamente no estado. Destes, apenas dois não possuíam farmácias

em anexo. Em Otávio Lima, localizado no km3 da linha Santa Maria/Porto Alegre, foram instalados um ambulatório médico e um consultório odontológico, e em anexo, a farmácia. Provavelmente este gabinete odontológico seja o mesmo que foi utilizado anteriormente na Escola Feminina de Artes e Ofícios “Santa Terezinha” mantida pela Cooperativa e que foi desativado no início da década de quarenta, tendo o seu prédio arrendado para o estado.

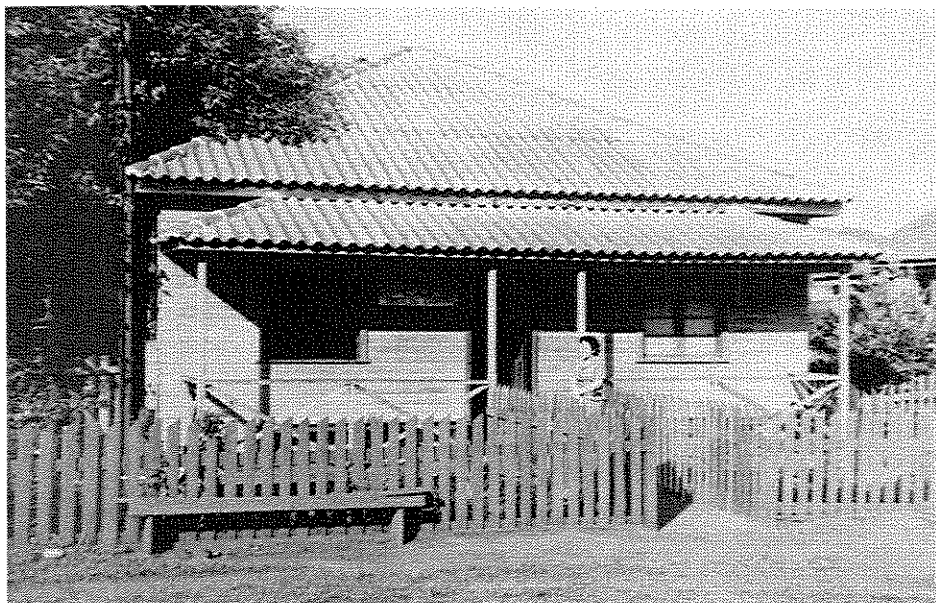


Foto 30 - Prédio onde foi instalada a farmácia, ambulatório médico e gabinete odontológico em Otávio Lima, km3 da linha Santa Maria a Porto Alegre. Nos fundos deste prédio foi construída também uma residência para o farmacêutico. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.



Foto 31 - Interior da farmácia de Otávio Lima, que ficava junto às maiores oficinas da VFRGS. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

Em um curto espaço de tempo a Cooperativa instalou farmácias em diversas localidades, como Santa Maria, que foi a primeira, Rio Grande, Porto Alegre, Passo

Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, Santiago, Porto do Conde, Diretor Pestana e Pelotas.



Foto 32 - Ambulatório médico instalado junto a farmácia de Otávio Lima. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

Em outros locais, as farmácias tiveram curta duração, como foram os casos de Garibaldi, Couto, Alegrete e Ivo Ribeiro. Posteriormente, a Cooperativa assinou convênios com farmácias particulares nas seguintes cidades: São Borja, Itaqui, Quaraí, Jacuí, Taquara, Cachoeira do Sul, São Leopoldo, São Jerônimo e Marcelino Ramos, que, somadas às de sua propriedade, formavam a maior rede de farmácias do Rio Grande do Sul, com o objetivo de atender com a maior eficiência e rapidez aos associados.⁶⁸

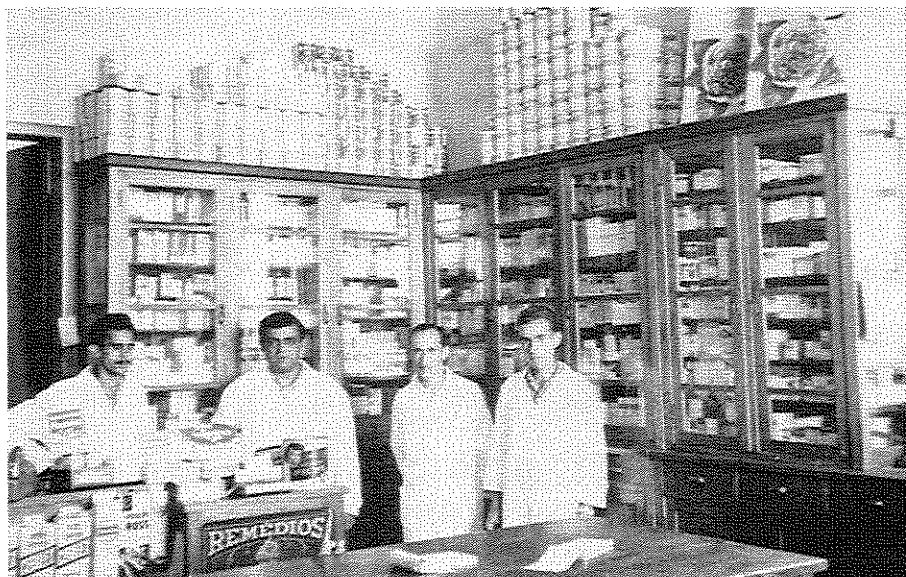


Foto 33 - Interior da farmácia de Cruz Alta. Foto da década de cinquenta: acervo da Cooperativa.

⁶⁸RELATÓRIO de 1943. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p. 7

Com isto, a Cooperativa garantia o fornecimento de medicamentos a todos os associados e seus dependentes, desde os que moravam nos grandes núcleos, como aqueles menos favorecidos, que residiam ao longo da linha em locais isolados, onde o único meio de comunicação que conheciam eram os próprios trens que levavam as suas listas de pedidos, dentre os quais os mais aguardados com certeza eram os medicamentos. Era importante para a ferrovia manter o pessoal de manutenção das linhas nos locais mais críticos e para isto a Cooperativa e as suas farmácias contribuíram muito. Ela dava aos associados a certeza de que, se não tivesse um medicamento em estoque nas suas farmácias, ela se encarregava de comprar em outra e remeter o mais rápido possível.

A Cooperativa, no início do século, já demonstrava uma grande preocupação com a qualidade de vida dos seus associados, esses mesmos conceitos que hoje nos são apresentados como “modernos” pelos defensores do sistema de qualidade total. Isto vem comprovar o avanço que a Cooperativa atingiu em relação as outras instituições de sua época.

CASA DE SAÚDE

A aspiração de construir um hospital para atender aos seus associados surgiu logo após a fundação da Cooperativa. Durante vários anos, este desejo foi manifestado nos relatórios publicados anualmente, como podemos constatar nos de 1921, 1923 e 1924. Provavelmente a semente desta idéia tenha surgido do contato dos ferroviários com o Hospital de Caridade.

Esta aspiração começou a se concretizar em 1929, quando Manoel Ribas, diretor comercial da Cooperativa, conseguiu que o governador do estado, Getúlio Vargas, assumisse o compromisso de pagar os juros devidos pela Viação Férrea à Cooperativa.⁶⁹ Na época, a Viação Férrea efetuava os descontos em folha de pagamento e estes recursos ficavam retidos durante vários meses para serem posteriormente repassados para a Cooperativa sem qualquer tipo de correção. Em diversas oportunidades a Cooperativa teve que recorrer a empréstimos bancários para saldar os compromissos assumidos com seus fornecedores. Ela passou a pagar juros bancários enquanto tinha vultosos recursos para receber do estado. Sensível a estes argumentos, o governador do estado resolveu ressarcir a Cooperativa.

Com estes recursos, a Cooperativa pôde dar início à construção do seu hospital. O primeiro passo foi a aquisição de um grande terreno localizado no sopé do morro, localizado no bairro Itararé, de onde se tinha uma bonita vista da cidade e, ao mesmo tempo, ficava próximo à Cooperativa e da estação ferroviária. Logo em seguida, foi contratada a Construtora Sul Brasil para dar andamento as obras.

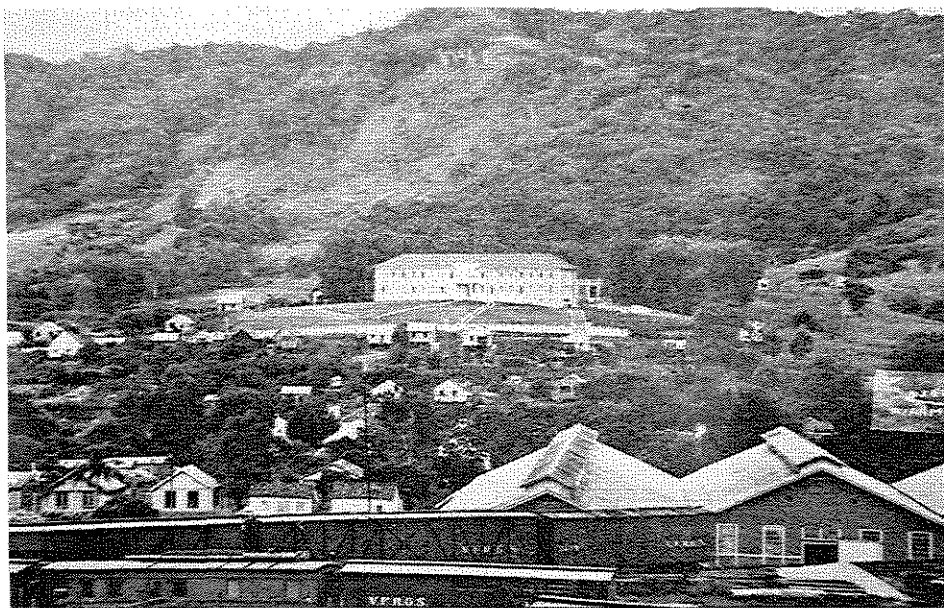


Foto 34 - O prédio branco que aparece no centro da imagem é a Casa de Saúde. Na parte inferior, podemos ver os vagões da VFRGS, o que facilitava o acesso dos associados que vinham de outras cidades. Foto publicada no relatório de 1933.

No ano seguinte, em 1930, com as obras se desenvolvendo dentro do cronograma, foi providenciada a importação da Europa de todo o material necessário para a montagem de uma moderna sala de cirurgia e dos demais equipamentos necessários para o funcionamento do hospital.

Durante a construção da Casa de Saúde, vários outros órgãos da Cooperativa colaboraram para reduzir custos, como foi o caso das escolas. A escola masculina se encarregou de produzir a maior parte dos móveis, aberturas e artefatos em ferro. A escola feminina produziu os utensílios de cama, mesa e banho. Mas, mesmo assim, as despesas com a construção e com os equipamentos chegaram a seiscentos e oitenta e oito contos de réis, superando em setenta e um contos de réis os valores recebidos do estado. Esta diferença foi coberta pela Cooperativa.

O corpo clínico que assumiu a Casa de Saúde era formado pelos mesmos médicos que já trabalhavam para a Caixa de Aposentadorias e Pensões da Viação Férrea. Para escolher o diretor que responderia pela direção do hospital, a Cooperativa solicitou a este grupo de médicos que indicasse o nome de um de seus membros. Desta forma, foi escolhido o Dr. Eduardo Emiliano Pereira dos Santos.

A inauguração ocorreu no dia 24 de abril de 1931 e já no primeiro ano de funcionamento foram registradas trezentos e oitenta e quatro internações.

Constava no Regulamento Interno da Casa de Saúde que os pacientes receberiam atendimento dos médicos da "Caixinha" e a Cooperativa arcaria com os custos, mas estes teriam a liberdade para escolher outro médico que não fizesse parte dos seus quadros, desde que assumissem as custas do tratamento. A Casa de Saúde estava aberta também para receber pacientes particulares; não era necessário ser sócio da Cooperativa e nem mesmo ferroviário.

Os serviços de enfermagem ficaram a cargo das Irmãs Franciscanas, sob a coordenação da Irmã Annunciata. No prédio principal da Casa de Saúde, foram instaladas a maternidade, o raio x, a eletrecidade médica, a cirurgia e a administração. Uma moderna sala de cirurgia foi montada no centro do prédio, sobre a entrada principal, onde uma parede em semicírculo proporcionava uma ótima iluminação natural. Além disso foram montados refletores sobre a mesa.

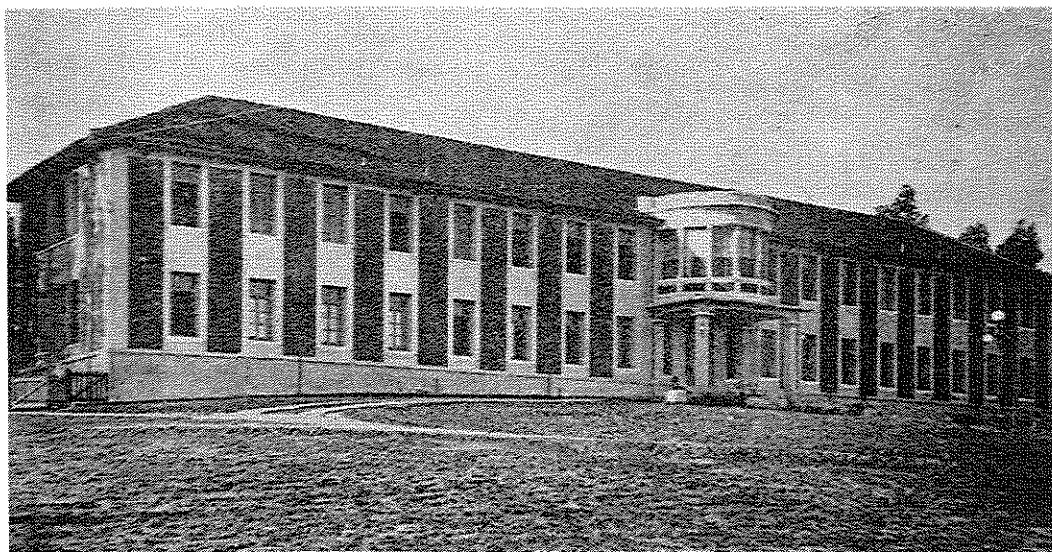


Foto 35 - Vista frontal do prédio principal da Casa de Saúde. No centro da imagem podemos ver uma parede circular que se projeta no pavimento superior. Ali fica a sala de cirurgia e este formato tem por objetivo proporcionar uma boa iluminação no interior da sala. Foto publicada no relatório de 1931.

Logo em seguida foi concluído o segundo pavilhão, localizado atrás do principal, onde foi instalada a clínica médica.

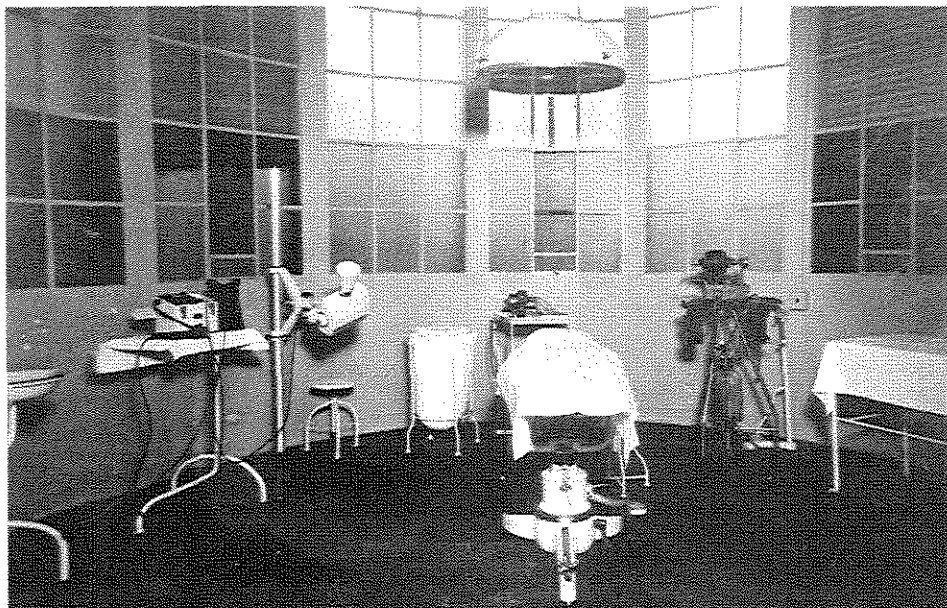


Foto 36 - Sala de cirurgia onde, ao fundo, podemos ver uma parede em semicírculo, com grande área envidraçada para proporcionar uma boa iluminação natural. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

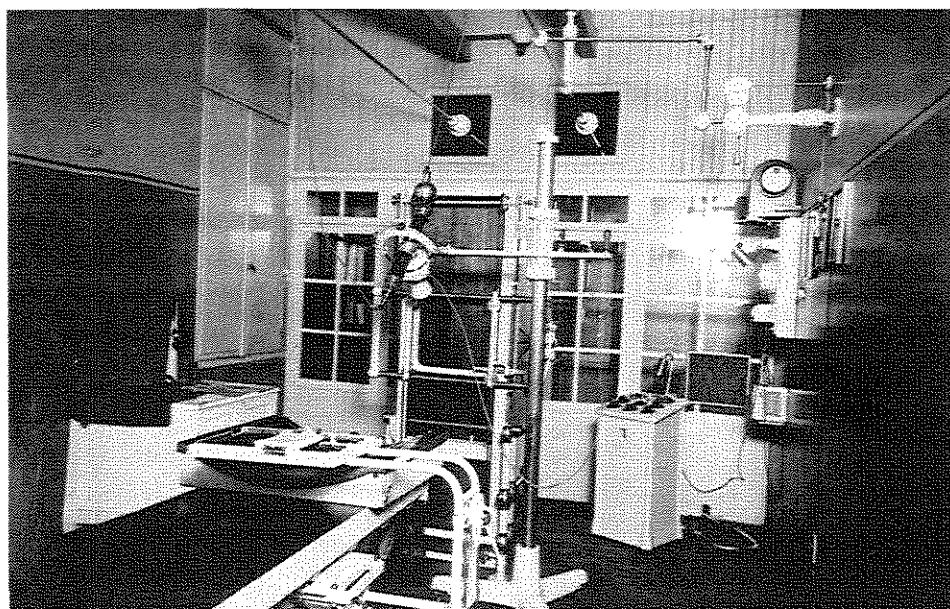


Foto 37 - Sala da Radiologia. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

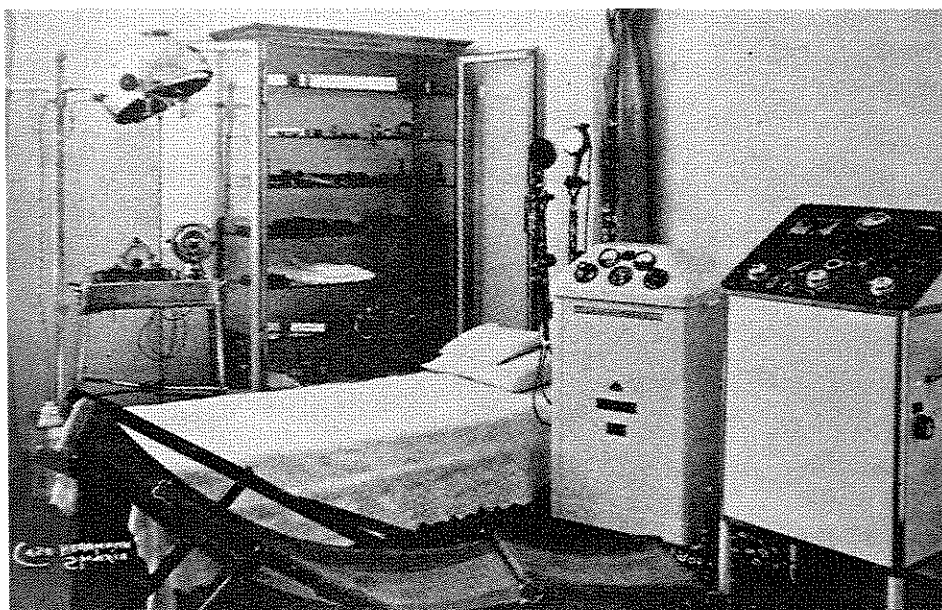


Foto 38 - Sala de eletroterapia. Foto publicada no relatório de 1939.



Foto 39 - Sala da Maternidade, que podia receber até sete parturientes. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

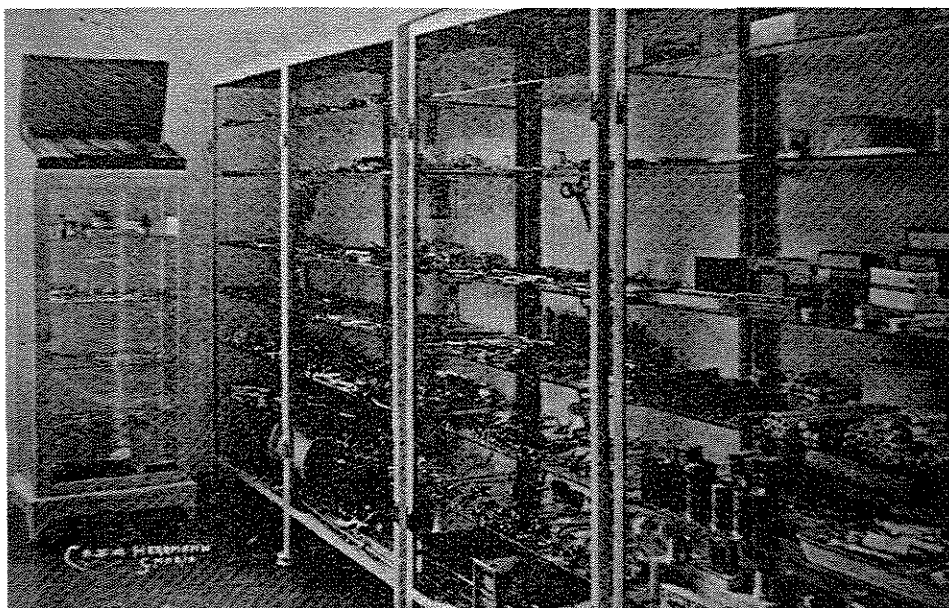


Foto 40 - Sala onde são guardados os instrumentos cirúrgicos. Foto publicada no relatório de 1939.

Alguns anos depois, foram realizados vários melhoramentos nas instalações. Instalaram um sistema de aquecimento central, adquiriram um refrigerador e criaram um refeitório para os acompanhantes dos pacientes internados, pois um grande número de pacientes vinha de outras cidades para receber tratamento médico em Santa Maria e, os acompanhantes enfrentavam dificuldades para encontrar um local adequado para fazer as suas refeições; além disso, havia o fator econômico.



Foto 41 - Refeitório para os acompanhantes. Foto acervo da cooperativa.

Na mesma época, foram adquiridos também um automóvel e uma ambulância para o transporte dos pacientes. Na lavanderia, foram instalados um forno refratário

para esterilizar a roupa e um secador. Com isso, houve um aumento de produtividade e também de qualidade nos serviços.

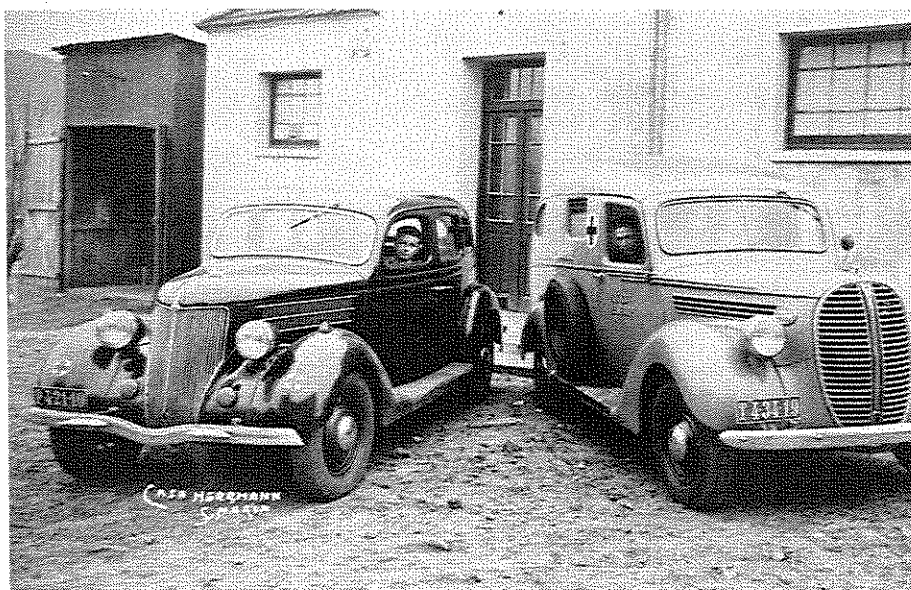


Foto 42 - Automóvel e ambulância que foram adquiridos pela Casa de Saúde para o transporte de pacientes. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

A busca por melhores condições de trabalho e por um melhor atendimento aos pacientes sempre foi uma constante na Casa de Saúde. Em 1941, as interrupções no fornecimento de energia elétrica eram constantes, por isto a direção da Casa de Saúde solicitou à Escola Masculina da Artes e Ofícios que construísse um gerador elétrico para suprir essas falhas.

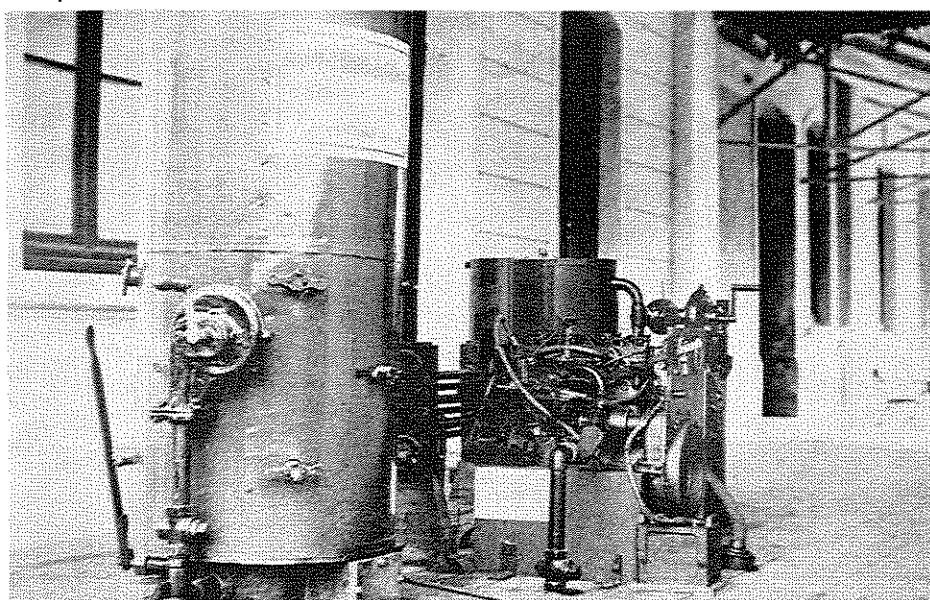


Foto 43 - Protótipo do gerador desenvolvido pelos alunos e professores da Escola Masculina de Artes e Ofícios, que serviu de modelo para o desenvolvido para a Casa de Saúde. Foto publicada no relatório de 1929.

Assim foi feito; os alunos e professores desenvolveram um grupo gerador acionado por um motor a gasogênio, pois na época o racionamento de combustíveis era constante em função da II Guerra Mundial. Este equipamento apresentou excelentes resultados, sanando os problemas acarretados pela falta de energia.

Em todos os seus empreendimentos, a Cooperativa sempre procurou diminuir os custos do que era oferecido para os seus associados, e com a Casa de Saúde não foi diferente. Como possuía uma área extensa, aproveitaram uma parte para plantar um pomar que fornecia frutas da estação. Estas eram servidas nas refeições ou ainda aproveitadas para fazer doces e sobremesas.



Foto 44 - Fundos do prédio da Casa de saúde onde foram plantados o pomar e a horta. Foto publicada no relatório de 1931.

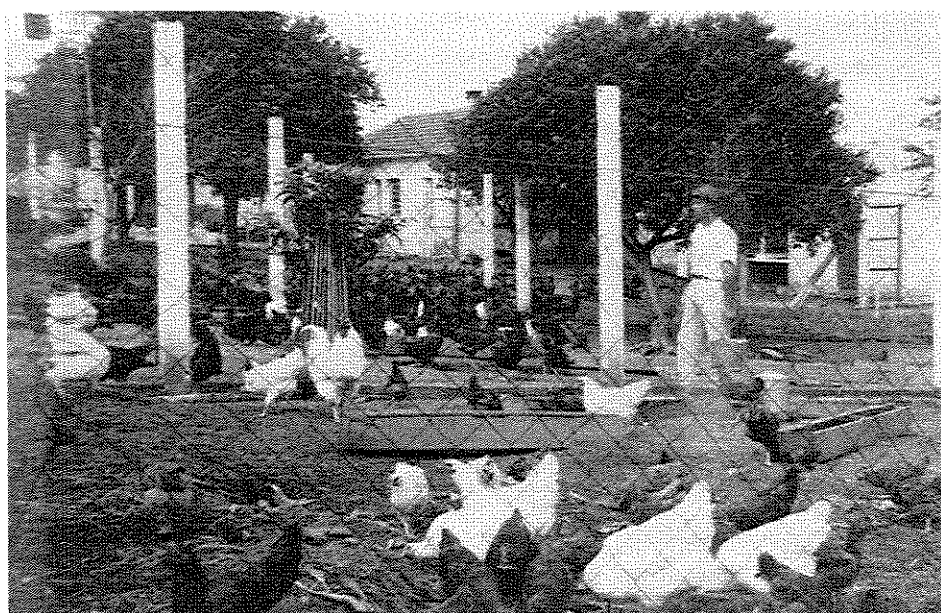


Foto 45 - Galinhairo para a produção de ovos e frangos que abasteciam a Casa de Saúde. Foto da década de cinquenta; acervo da Cooperativa.

Outra área foi aproveitada para o cultivo de milho, mandioca, feijão e uma horta. Todos estes produtos eram consumidos ali mesmo, e o que sobrava era dado para uma pequena criação de galinhas, cabras, vacas, etc.

Entre a inauguração da Casa de Saúde, em 1931, e o ano de 1957, foram realizadas 36.881 internações, 20.100 cirurgias, 108.000 curativos e 5.600 partos, para citar alguns dos serviços prestados por este hospital. É inegável o valor dos serviços prestados, assim como a importância que esta instituição assumiu no cenário regional.

No final da década de cinquenta, a Casa de Saúde possuía em seu corpo clínico os seguintes médicos: Dr. Amaury Appel Lenz, Dr. Lamartine de Souza, Dr. Faustino Cauduro, Dr. Carlos Menna Barreto, Dr. Victor Hoffmann, Dr. Renato Cataldi, Dr. Nicola Turi e o Dr. José Mariano da Rocha Filho. Este último, em colaboração com a maioria dos outros médicos, criou, em 1954, a Faculdade de Medicina de Santa Maria, que posteriormente viria a firmar um convênio para que os alunos pudessem complementar a sua formação profissional atendendo aos pacientes internados na Casa de Saúde. A Faculdade de Medicina, junto com as de Odontologia e Enfermagem, formaram o núcleo principal que viria a se transformar na Universidade Federal de Santa Maria.

GABINETES ODONTOLÓGICOS

A grande maioria dos associados da Cooperativa não tinha condições de custear o tratamento odontológico de seus filhos devido aos baixos salários que recebiam. Sabendo disso, a diretoria da Cooperativa resolveu contratar, em 1924, o Dr. Altino Figueiredo Paz para prestar assistência odontológica para os alunos da Escola Masculina de Artes e Ofícios.

Os resultados de tal decisão foram tão bons que, no ano seguinte, a diretoria da Cooperativa resolveu importar um gabinete odontológico completo da Alemanha. Ele foi instalado numa das salas da escola, e o Dr. Altino Paz passou a prestar serviços na própria instituição. A Cooperativa se encarregava de comprar o material odontológico necessário e a pagar os salários do dentista e de sua assistente, dona Pradelina Herve Pinto.⁷⁰ Este programa de atendimento odontológico teve uma aceitação tão grande que, no ano seguinte, foi estendido para todos os alunos das escolas mantidas pela Cooperativa.

⁷⁰RELATÓRIO 1926. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p18

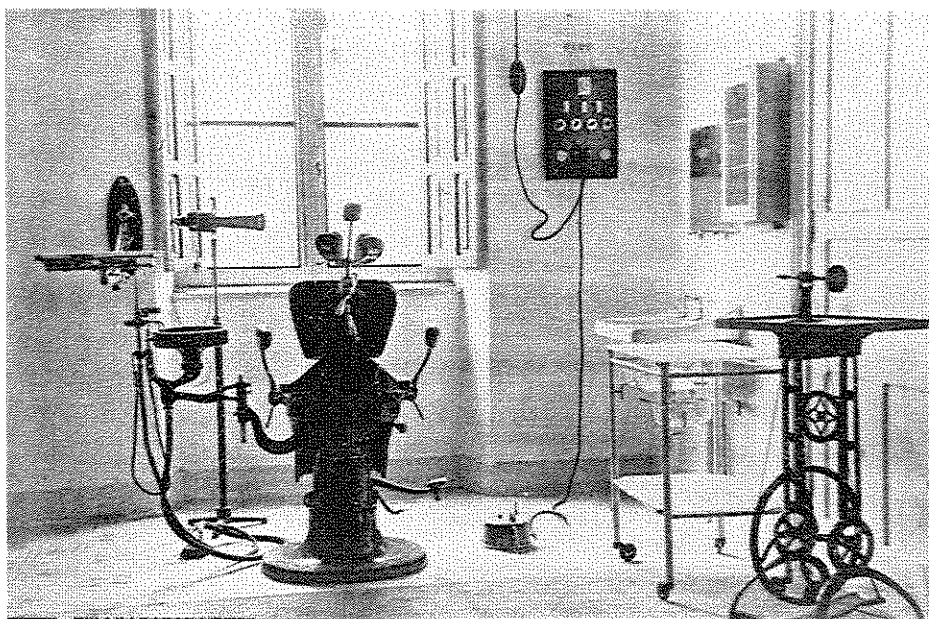


Foto 46 - Gabinete odontológico que foi importado da Alemanha e instalado, em 1925, na Escola Masculina de Artes e Ofícios. Ele atendia aos alunos das escolas mantidas pela Cooperativa em Santa Maria. Foto da década de vinte: acervo da Cooperativa.

Os regulamentos destas escolas foram alterados e neles incluídas as normas que tornava obrigatório o exame periódico realizado pelo dentista contratado pela escola, e o aluno que não quisesse se submeter aos exames e ao tratamento deveria registrar, em livro próprio, os motivos pelos quais estavam se recusando.

As escolas da Cooperativa foram as primeiras no Brasil a oferecer tratamento odontológico gratuito e a obrigar seus alunos a realizar exames periódicos.⁷¹ Este fato era motivo de orgulho para os associados, assim como para os membros da diretoria da Cooperativa. Dessa forma, eles conseguiram mais uma vez inovar no atendimento prestado aos associados e a seus dependentes.

“O Dentista possuía uma lista de chamada com os nomes dos alunos de cada turma. O primeiro da lista era chamado e ao final da consulta era incumbido de levar uma convocação para o próximo da lista. Os alunos que tinham receio de fazer o exame odontológico ficavam se escondendo pelos corredores e banheiros para escapar. Mais tarde o exame tornou-se obrigatório e os alunos que não quisessem fazer deviam registrar o motivo em um livro.”⁷²

⁷¹RELATÓRIO 1930. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p13

⁷² SANTOS, Zózimo Lopes dos. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho de 1994.

Em 1935, foi criado o gabinete odontológico da Escola Feminina de Artes e Ofícios "Santa Terezinha", que duraria poucos anos, até 1943. Apesar do pequeno período em que funcionou, apresentou uma grande eficiência e produtividade sob os cuidados do Dr. Mário Niederauer Correa, chegando a registrar movimento superior ao da escola masculina, que era mais antiga e atendia a um número muito maior de alunos.

Nesta mesma época, relatos falam de um gabinete odontológico que fora instalado junto ao ambulatório médico e à farmácia de Otávio Lima, km 3 de linha Santa Maria a Porto Alegre. Neste local, funcionava também um subarmazém da Cooperativa. Ali estavam instaladas as oficinas da VFRGS e as escolas de alfabetização para crianças e adultos, que certamente eram os maiores beneficiados.

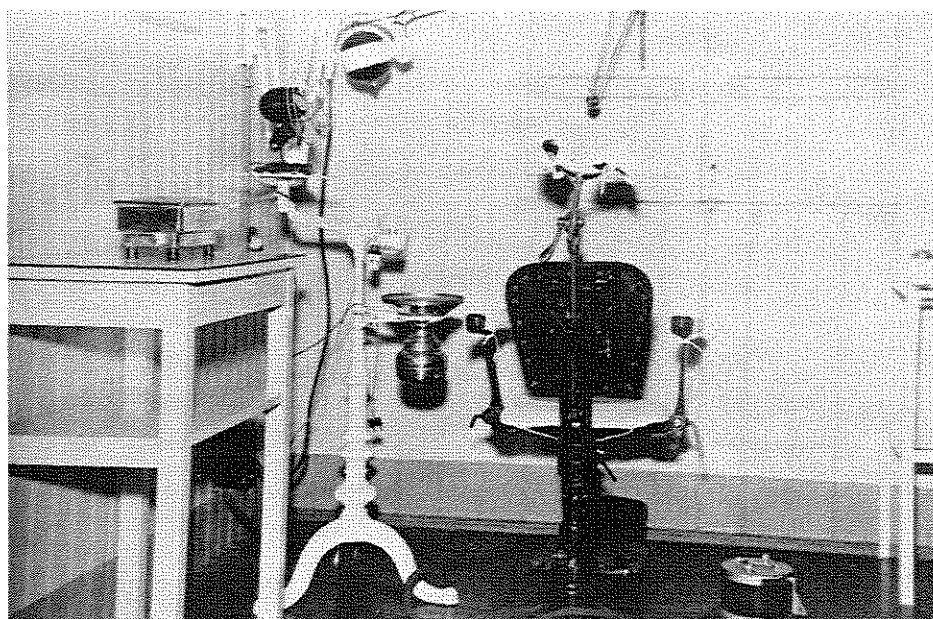


Foto 47 - Gabinete odontológico que funcionou junto ao ambulatório médico e à farmácia de Otávio Lima. Provavelmente seja o mesmo que funcionou na Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

Deste gabinete odontológico não foram encontradas estatísticas sobre os serviços prestados, mas, dos que funcionaram nas escolas da Cooperativa de 1924 a 1949, encontram-se os seguintes registros: 6.127 extrações, 22.228 obturações, 732 restaurações, 996 tratamentos de canal, 11 fissuras, 3 revestimentos em ouro, 85 coroas de ouro, 50 pivôs, 23 pontes e mais 10.796 entre curativos e outros pequenos atendimentos. Isto totaliza 41.051 trabalhos executados, fora as simples revisões e consultas de rotina. Este movimento é extremamente significativo, ainda mais se se considerar o que isto representou na melhoria da qualidade de vida destas milhares de pessoas, na preservação da saúde e também na economia que isto representou para as famílias, já que os tratamentos foram custeados pela Cooperativa.

A PREPARAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA ESPECIALIZADA

Sempre houve por parte dos ferroviários, principalmente dos associados da Cooperativa, uma grande preocupação com a educação. Ao fundar a Cooperativa, eles estabeleceram através dos estatutos que o lucro advindo das transações comerciais seria dividido da seguinte forma: 10% seria destinado para um fundo de reserva; 15% seriam distribuídos entre os sócios, na forma de dividendos; 25% como bonificações, também a serem distribuídos entre os associados e os outros 50% seriam destinados para a formação de um fundo de beneficência. A metade do fundo de beneficência deveria ser destinada para a construção e manutenção de escolas de artes e ofícios e escolas elementares, ou seja, um quarto de todo o lucro deveria ser destinado para a educação.

Dessa forma, a Cooperativa criou as escolas masculina e feminina de artes e ofícios em Santa Maria. Criou escolas elementares em Porto Alegre, Bagé, Passo Fundo, Rio Grande, Cacequi e Gravataí. Com a verba da “economia de fretes”, que será explicada melhor mais adiante, a Cooperativa e a Viação Férrea criaram aproximadamente cem escolas de alfabetização, ou as “escolas turmeiras”, como ficaram conhecidas.

Devido ao grande número de escolas espalhadas pelo estado, enfrentando as mais diferentes condições, a Cooperativa incentivou a realização dos congressos pedagógicos para, dessa forma, uniformizar o ensino e distribuir material e recursos entre as escolas.

Como a maioria dos ferroviários tinha aprendido o seu ofício por conta própria, normalmente à custa de muitos sacrifícios, tudo leva a crer que eles procuraram suprir a carência de preparação de mão-de-obra especializada através das escolas de artes e ofícios mantidas pela Cooperativa.

Na época, não existiam pessoas e escolas preparadas para treiná-los. Cabia aos próprios operários se esforçarem ao máximo para superarem os desafios que lhes eram impostos pelo cotidiano do seu trabalho.

Olavo Amadeu de Assis relatou muito bem esta situação no seu livro “O ferroviário nos trilhos da saudade”, o que, comparando com os relatos das entrevistas realizadas, mostra que a realidade enfrentada pelos ferroviários gaúchos não era muito diferente do que acontecia no restante do país.

“Os ferroviários...compunham-se, em grande parte, de pessoas da roça, gente muito calada, com dificuldades de expressão e acostumada a um serviço diário duro, com irrisória remuneração e sem a mínima garantia. A companhia Mogiana os acolheu para os serviços mais pesados.

A razão disso é muito simples: primeiro porque ela poderia pagar um pouco mais do que a roça; segundo, porque somente quem estava afeito a trabalhos pesados suportaria tal tipo de serviço. Daí, pelo que se lê nos seus depoimentos, o sofrimento era duplo: trabalho sacrificado, insalubre, sem respeito a horário, falta de segurança nos serviços e certa exigência intelectual que muitas vezes superava a capacidade deles. Apesar de tudo isso, ainda davam conta do recado. Tinham muito amor ao que faziam.”⁷³

As condições de trabalho, o nível de exigência, os salários e o grau de instrução dos ferroviários no Rio Grande de Sul não eram muito diferentes das encontradas nos outros estados. O que se percebe é que os gaúchos, após uma primeira experiência realizada com os armazéns “Economat”, onde tiveram oportunidade de constatar as vantagens de se unirem para superar dificuldades, conseguiram se organizar e fundar a cooperativa de consumo. Dessa forma, obtiveram um bom rendimento de seus baixos salários, conseguindo, assim, uma significativa melhoria da qualidade de vida. Outro fator que chamou a atenção foi a constante preocupação, manifestada pelos associados, em proporcionar aos seus dependentes o acesso às escolas profissionalizantes, para, dessa forma, facilitar o seu aprendizado, treinamento e ingresso na vida profissional. Era evidente a preocupação com a preparação da mão-de-obra que no futuro poderia ser tanto absorvida pela própria ferrovia como por outros segmentos do mercado de trabalho.

Já nos primeiros relatórios da Cooperativa encontra-se manifestado este desejo de criar escolas “onde tencionamos fazer ministrar além da instrução intelectual, os principais mistérios profissionais”.⁷⁴

⁷³ ASSIS. Olavo Amadeu de. O ferroviário - nos trilhos da saudade. Belo Horizonte, 1985, Imprensa Oficial de Minas Gerais. p.11.

⁷⁴RELATÓRIO 1916. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p05

O primeiro passo para a concretização desta aspiração foi dado pela Cooperativa ao adquirir da Intendência Municipal um terreno localizado na avenida Rio Branco, entre as ruas Andradas e Silva Jardim, onde, no dia 13 de maio de 1918, foi lançada a pedra fundamental da Escola Masculina de Artes e Ofícios. Nesta época, grande parte do material de construção e das ferramentas utilizadas nas obras era importado da Europa. Coincidentemente, estava se desenrolando a Primeira Guerra Mundial e o transporte entre a Europa e a América foi muito afetado, provocando, assim, grandes alterações no mercado interno, com altas de preços e escassez dos produtos. Tudo isto terminou por provocar o adiamento das obras para o ano seguinte, quando o mercado voltou a uma situação próxima do normal.

Durante a construção do prédio, foi constituída uma comissão para elaborar o regulamento interno da Escola Masculina de Artes e Ofícios. Dessa forma, foi possível agilizar os trabalhos de implantação. Fizeram parte desta comissão Dr. Walter Jobim, consultor jurídico da Cooperativa; Augusto Ribas, diretor comercial da Cooperativa; José Renovar e o engenheiro Affonso Marchard.⁷⁵ Os Irmãos Maristas foram convidados a assumir o ensino que visava, num primeiro momento, atender ao ensino técnico e, mais adiante, implantar também o ensino fundamental. Para a seleção dos alunos foram espalhados cartazes por todas as dependências da Cooperativa no estado, divulgando as datas e os critérios adotados para a seleção.



Foto 48 - Solenidade de inauguração da Escola Masculina de Artes e Ofícios realizada no dia 1º de maio de 1922, que contou com a presença do Intendente Ernesto Marques da Rocha, do Vice-Intendente Ramiro de Oliveira e do Deputado Pelágio de Almeida. Foto: acervo da cooperativa.

⁷⁵RELATÓRIO 1921. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p05

No dia 1º de maio de 1922, realizou-se a cerimônia de inauguração da Escola Masculina de Artes e Ofícios, que contou com a presença do Intendente Municipal Ernesto Marques da Rocha, do Vice-Intendente Ramiro de Oliveira, do Deputado Pelágio de Almeida, do Padre Caetano Pagliuca, de João Carlos Moura Diretor Presidente da Cooperativa e Dr. Walter Jobim, consultor jurídico da cooperativa, que foi o orador oficial, além de grande número de associados e convidados.



Foto 49 - Avenida Rio Branco, em 1925, onde se destaca a Escola Masculina de Artes e Ofícios. Atrás do prédio podemos perceber os telhados dos pavilhões construídos para receberem as oficinas. Foto publicada no relatório de 1925.

No primeiro ano de funcionamento, 124 alunos matricularam-se nos cursos diurnos e, a partir do mês de junho, mais 114 alunos matricularam-se nos cursos noturnos. As aulas noturnas eram freqüentadas pelos próprios ferroviários, que trabalhavam durante o dia e passaram a assistir aulas à noite, buscando maiores conhecimentos e, conseqüentemente, uma melhor qualificação profissional. Os cursos diurnos eram freqüentados pelos filhos dos associados da Cooperativa, que passaram por rigoroso exame de seleção.

A repercussão causada pela inauguração da Escola Masculina de Artes e Ofícios em Santa Maria foi tão grande, e as solicitações por parte dos associados para a criação de novas escolas foram tantas, que a direção da Cooperativa resolveu construir escolas elementares em Porto Alegre, Bagé, Passo Fundo, Rio Grande, Cacequi, Gravataí e, em Santa Maria, criaram a Escola Rui Barbosa. Com isso, os filhos dos associados teriam a chance de receber o ensino elementar em diversas escolas mantidas pela Cooperativa, próximas de suas casas, e os que quisessem poderiam posteriormente fazer o ginásio e receber o ensino técnico profissional que ficou centralizado nas escolas de Santa Maria.

Quando foi inaugurada, a Escola Masculina de Artes e Ofícios possuía apenas duas oficinas, uma de carpintaria e outra de modelagem. No turno da manhã, os alunos recebiam as aulas normais e, à tarde, as aulas nas oficinas. Já no ano seguinte, teve início a ampliação das suas instalações, com a construção de um pavilhão que foi utilizado como refeitório e dormitório. No dia 7 de junho de 1924, foi lançada a pedra fundamental para a construção dos pavilhões que teriam uma área total de 2100 m², onde foram instaladas as novas oficinas. A inauguração destas novas instalações ocorreu no dia 20 de setembro de 1925 e contou com uma grande exposição, onde foram apresentados mais de quinhentos trabalhos realizados pelas alunas da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha.

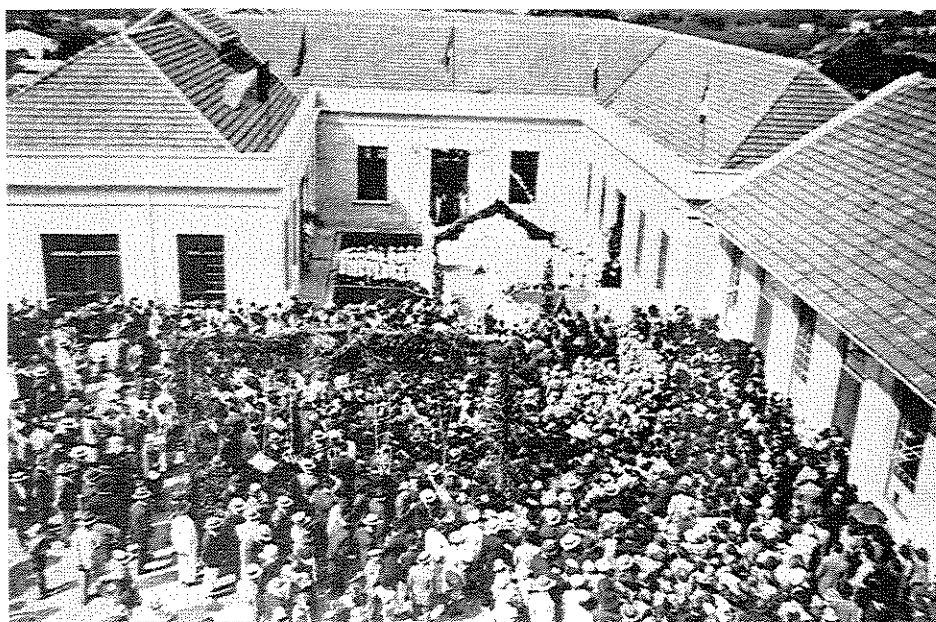


Foto 50 - Solenidade de inauguração das novas oficinas da Escola Masculina de Artes e Ofícios quando compareceu um grande número de convidados que lotaram o pátio de esportes. Foto publicada no relatório de 1925.

Dentre as atividades previstas para a inauguração das novas oficinas, teve destaque a apresentação feita pelo grupo de escoteiros da própria escola. O orador oficial, que também coordenou toda a cerimônia, foi o Dr. Walter Jobim. Ele fez questão de salientar em seu discurso que naquele dia "inaugurava-se a escola do trabalho". Isto vem a confirmar a preocupação dos associados em preparar seus filhos intelectualmente e profissionalmente para o mercado de trabalho, que naquela época apresentava grande carência de técnicos especializados.

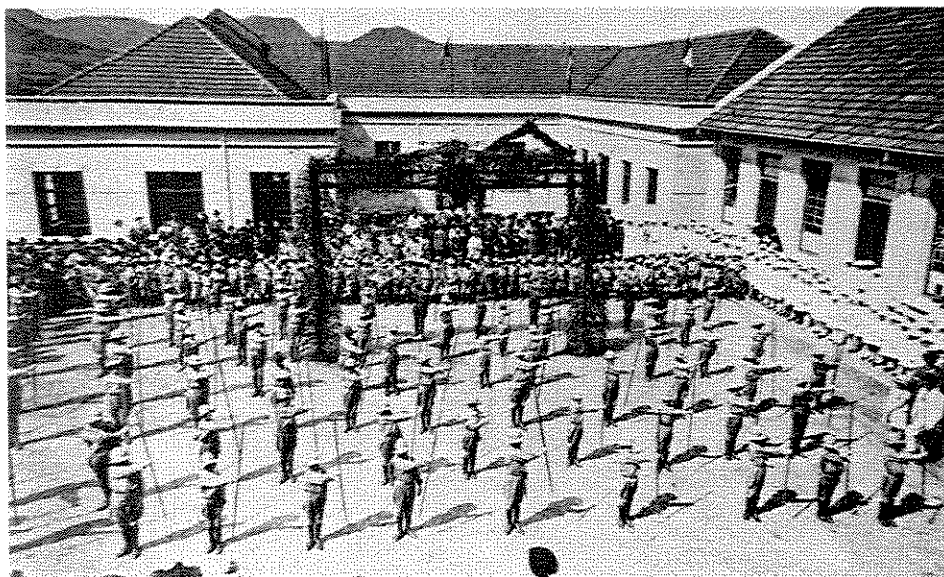


Foto 51 - Apresentação do grupo de escoteiros durante a inauguração das instalações das novas oficinas. À direita, de branco, um grande número de alunas da escola feminina e, ao fundo, os alunos da escola masculina. Foto publicada no relatório de 1925.

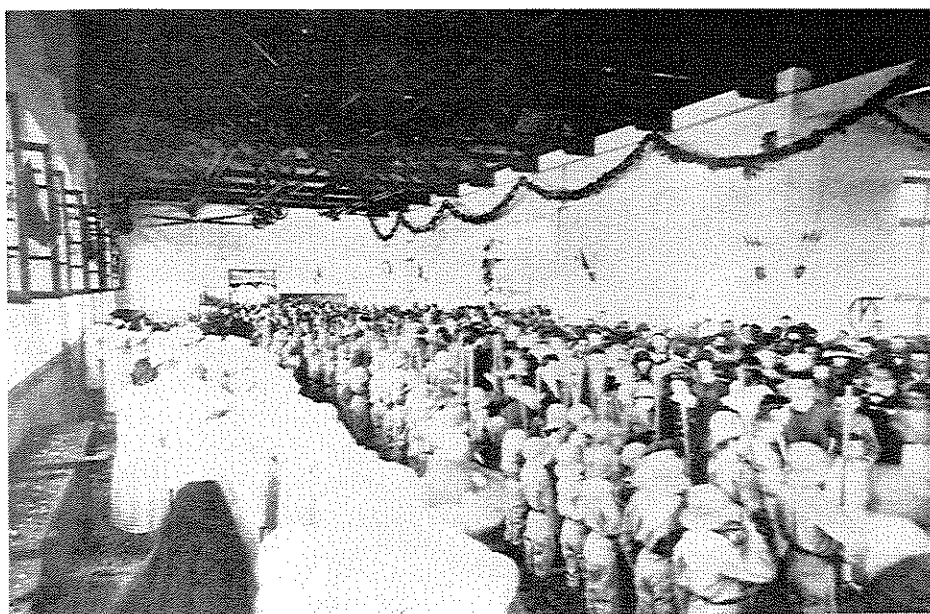


Foto 52 - Interior de um dos pavilhões das oficinas inauguradas no dia 20 de setembro de 1925. À esquerda, de branco, as alunas da escola feminina que expuseram mais de quinhentos trabalhos realizados por elas. Em frente estão perfilados os alunos do grupo de escoteiros. Foto publicada no relatório de 1925.

Nesta ocasião, os convidados tiveram oportunidade de conhecer as novas instalações, verificar o grande número de máquinas e equipamentos que foram adquiridos para a escola e os avanços tecnológicos que eles representaram.

“Durante o primeiro ano os alunos da Escola Masculina de Artes e Ofícios faziam estágios em todas as oficinas. Assim eles tinham a oportunidade de conhecer, de tomar contato com todas as atividades ali desenvolvidas e entender melhor o processo de produção.

Por exemplo, para fundir uma determinada peça que seria utilizada para a fabricação de uma serra circular. Primeiro um aluno da oficina de escultura em madeira deveria fazer um modelo da peça em madeira. Depois um aluno da modelagem, utilizando este modelo, faria uma forma em argila através do sistema de prensagem. A forma em argila iria para a fundição onde seria feita a peça em metal. Após ela seria encaminhada para a usinagem que se encarregaria de limpá-la, retirar as rebarbas, fazer os furos etc. O acabamento final seria feito pelos ajustadores que se encarregariam de montar a máquina. Assim todas as oficinas deviam trabalhar em perfeita sintonia, portanto era fundamental que os alunos conhecessem não só o seu trabalho como o trabalho desenvolvido por seus companheiros.”⁷⁶

Os professores e alunos da escola souberam muito bem aproveitar os equipamentos que estavam sendo colocados a sua disposição e com eles passaram a fabricar ferramentas, instrumentos e aparelhos de que foram sentindo necessidade.

A carpintaria, uma das primeiras oficinas a entrar em funcionamento, estava aparelhada com plaina macho-fêmea, desempenadeira, tupia, máquina de entalhar, afiador de serras, afiador de navalhas, rebolo, máquina de travar serras, máquina de furar e de polir.

⁷⁶ GAIDA, Carlos. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, janeiro de 1997.

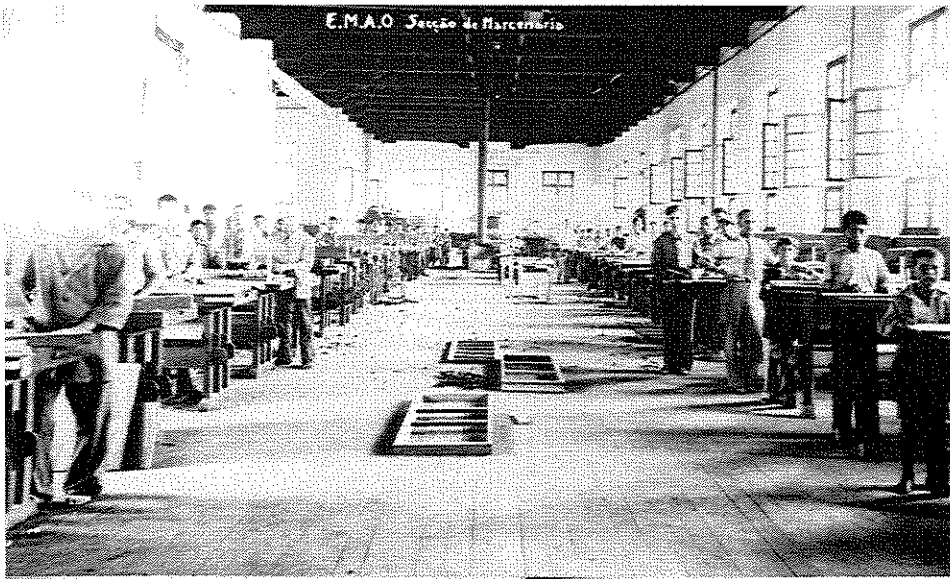


Foto 53 - Oficina de carpintaria e marcenaria onde os alunos dispunham de várias bancadas e ferramentas. Ali fabricavam janelas, portas, tesouras para telhados, etc. Foto da década de trinta: acervo do Museu do Trem de São Leopoldo.

A tornearia mecânica possuía serra fita, máquina de desempenar, 9 tornos com bancadas e acessórios, 4 tornos mecânicos, torno revólver, 2 máquinas de furar, plaina, máquina de pregar, esmeril, 5 bancadas com tornos e motores elétricos.

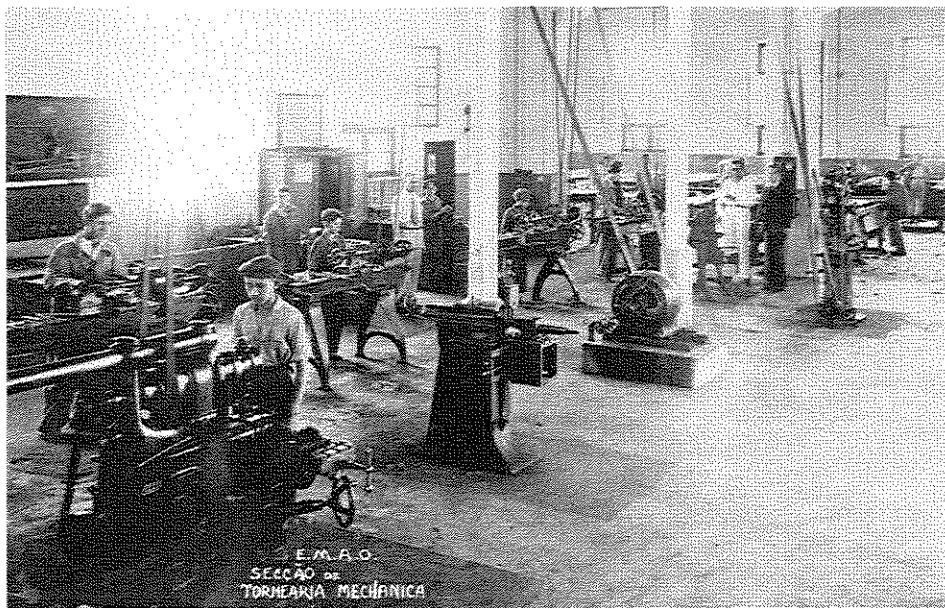


Foto 54 - Tornearia Mecânica. No primeiro plano, podemos ver um torno tipo revólver para fazer pequenas peças e permite a adaptação de uma fresa. No segundo plano, um conjunto de tornos menores. Todos eram tocados por um sistema de correias acionado pelo motor elétrico que aparece no centro da imagem. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.



Foto 55 - Tornearia em madeira, que ficava atrás da carpintaria. Os alunos recebiam um modelo que devia ser reproduzido. Para facilitar o trabalho, deviam utilizar somente um compasso e um esquadro. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

A fundição possuía um forno para fundição de ferro, com capacidade para até mil quilos em cada operação, um forno para fundição de bronze, com capacidade de até 500 quilos, ventilador, peneira, moinho mecânico para terra, diversos acessórios e um motor elétrico. Posteriormente, a fundição passou a trabalhar também com a fundição de alumínio.

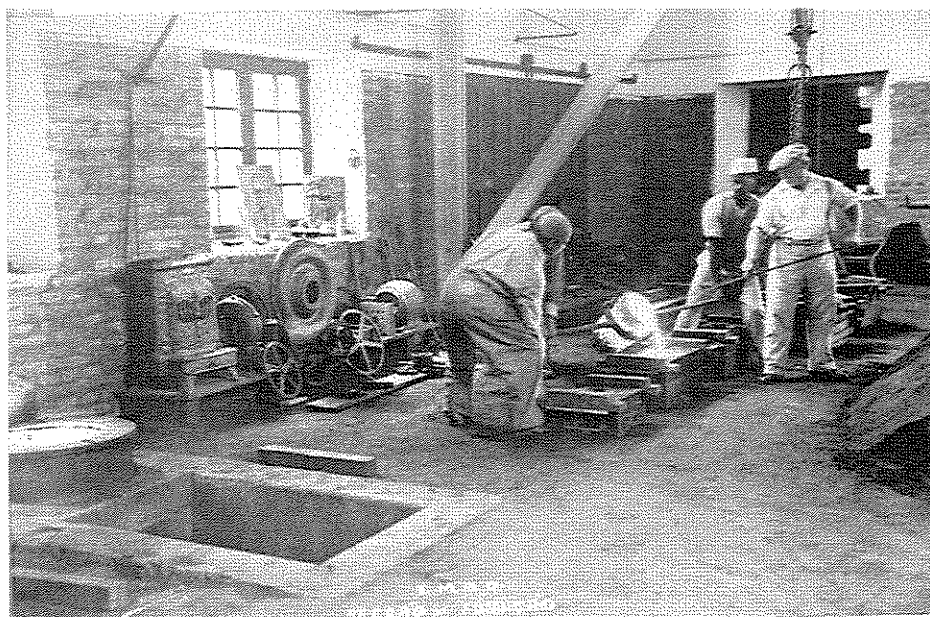


Foto 56 -Oficina de fundição, com metal em fusão sendo colocado nos moldes. No canto esquerdo da foto, um forno que contava com um ventilador fazendo-o funcionar como uma forja. Mais atrás, vemos várias peças fundidas nesta oficina. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

A ferraria possuía 2 forjas fixas, forja portátil, bancada com 2 tornos, martelete, transmissão, ventilador, máquina de furar, guia para dobrar ferros e um motor elétrico.



Foto 57 - Oficina de ferraria. À esquerda, as duas forjas fixas e, ao fundo, a serralharia. No centro, uma guia que era utilizada para dobrar os ferros previamente aquecidos. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

Caldeiraria possuía: 6 tornos, 2 bancadas, tesoura para chapas, máquinas de furar e acessórios.

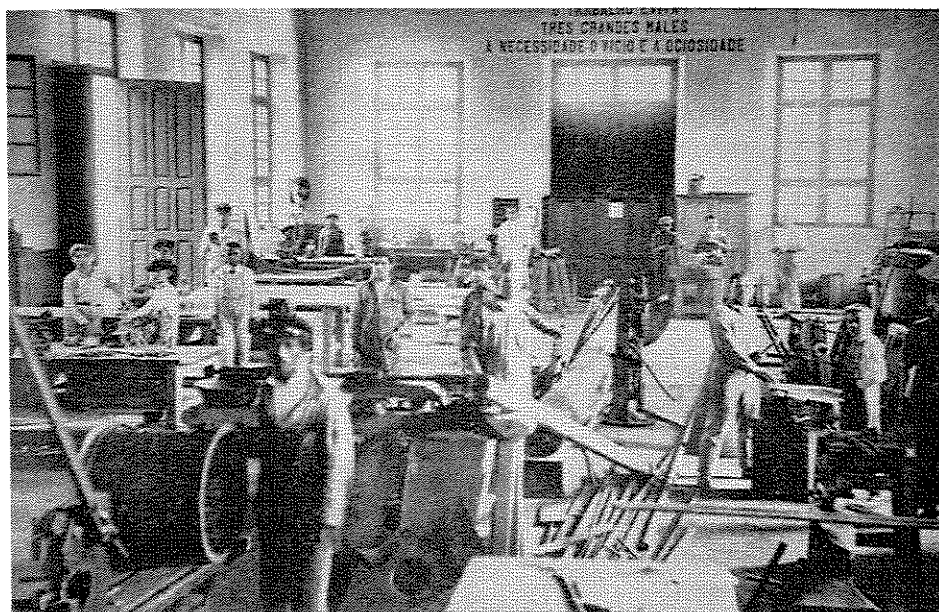


Foto 58 - No primeiro plano, os ajustadores, depois a caldeiraria onde faziam tanques, tubos, depósitos. Trabalhavam com folhas grossas. Foto publicada no relatório de 1926.

A funilaria era a que contava com menos equipamentos: três bancadas, uma tesoura de chapas além das ferramentas.

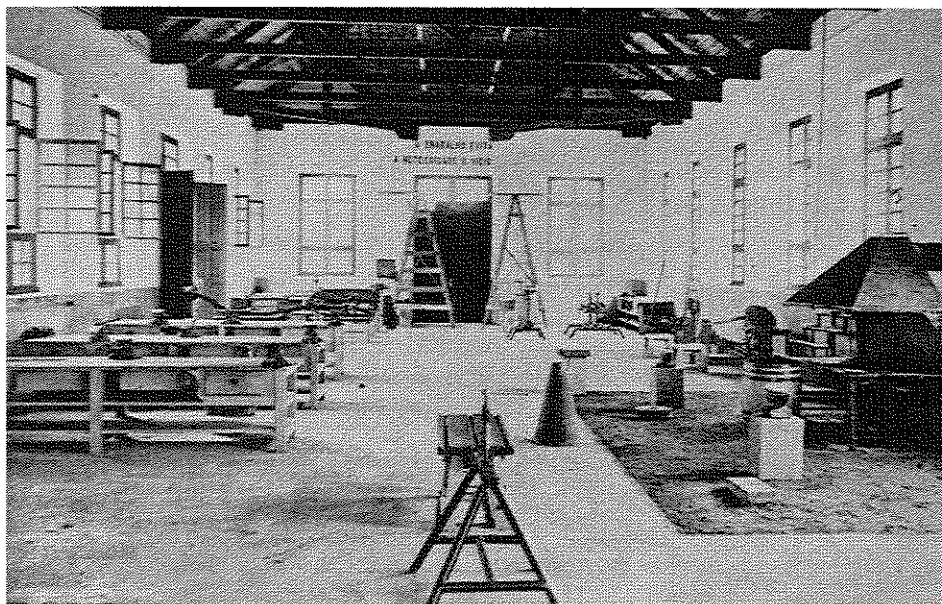


Foto 59 -Oficina de funilaria À esquerda as três bancadas e, ao centro, a tesoura para chapas. Nesta seção, o número de ferramentas era menor, mas necessitava de amplos espaços para montar as suas peças. Aqui eram feitas calhas, canos, etc, utilizando chapas finas. Foto publicada no relatório de 1925.

Mais tarde, foram construídas duas salas sobre o prédio das oficinas onde instalaram as seções de pintura decorativa e plástica.⁷⁷

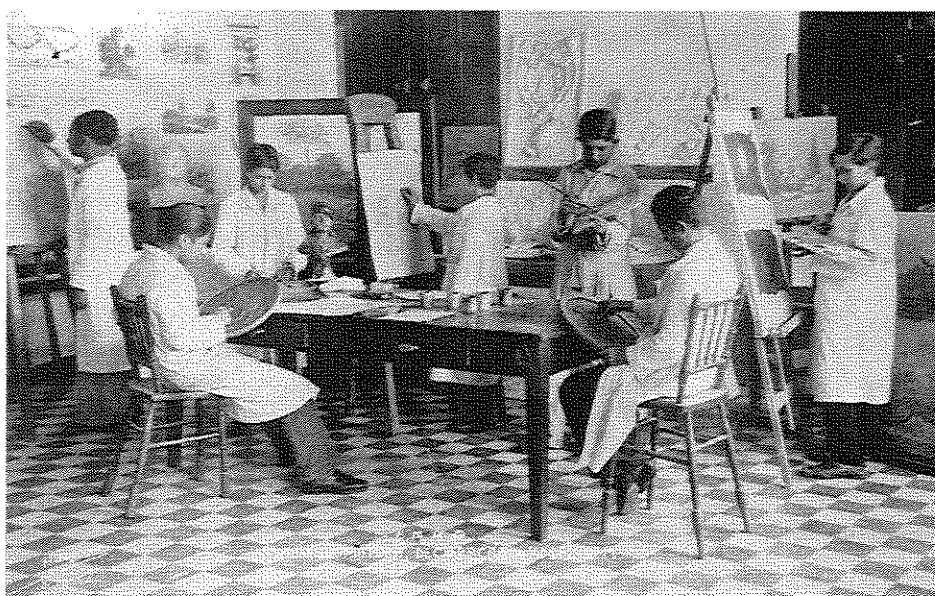


Foto 60 - Pintura, decoração e modelagem. Por esta seção passou Iberê Camargo, que se tornou um dos maiores pintores brasileiros. Os modelistas também eram encarregados de fabricar as formas para a fundição. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

⁷⁷RELATÓRIO 1928. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p12

A escola continuou a criar novos cursos, como escultura em madeira, estofaria, oxigenistas, ajustagem, eletrecidade e tipografia. Eles funcionaram em épocas diferentes e com um número de alunos matriculados que variava de acordo com as características específicas de cada curso.



Foto 61 - Oficina de escultura em madeira. Os alunos aprendiam a fazer ou a reproduzir peças para servirem de modelos na fundição. À esquerda e ao fundo, podemos ver diversos trabalhos executados. Foto da década de quarenta: acervo do Museu do Trem de São Leopoldo.



Foto 62 - Oficina de Marcenaria. Com muitas bancadas e ferramentas, foi uma das mais produtivas desta escola. Nela foram fabricados móveis para os armazéns, escolas, farmácias, Casa de Saúde, etc. Os móveis residenciais ali fabricados eram vendidos durante as exposições ou pelos armazéns da Cooperativa. Foto de 1926: acervo do Museu do Trem de São Leopoldo.

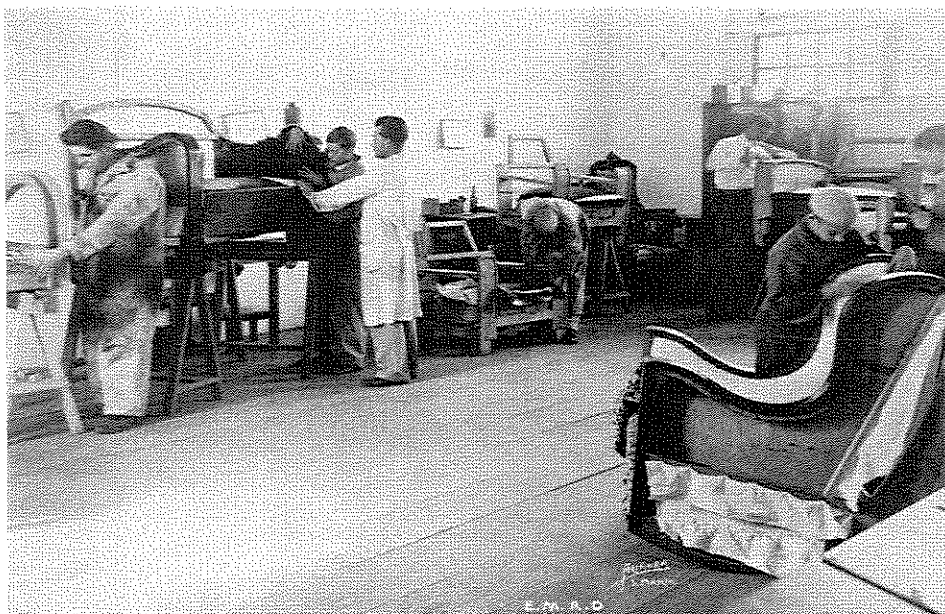


Foto 63 - Oficina de Estofaria, que forneceu os estofados para a Cooperativa e seus empreendimentos.
Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.



Foto 64 - Oficina de oxigenistas. Nesta oficina os alunos aprendiam todas as técnicas de solda. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

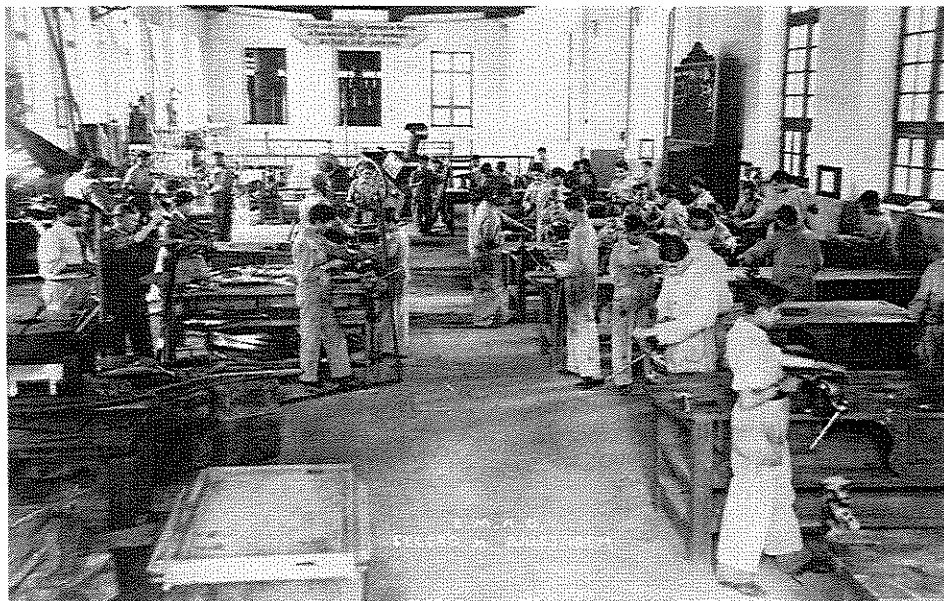


Foto 65 - Oficina de Ajustagem, que contava com diversas bancadas tornos e equipamentos. Nesta seção, os alunos fabricavam as suas própria ferramentas que os acompanhariam enquanto estivessem na escola. Ao saírem da escola, podiam levar as ferramentas que tivessem fabricado. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

Oficina de ajustagem: contava com várias bancadas e ferramentas. Esta passou a ser a primeira oficina por onde os alunos deviam passar, pois ali os alunos aprendiam a utilizar as ferramentas, limando, serrando, cortando ferro com talhadeira, etc. Nesta seção, os alunos faziam um jogo de ferramentas que os acompanhava durante todo o período de estudos e, ao se formarem, eles podiam leva-las. As ferramentas eram carregadas em uma caixa de madeira que eles mesmos faziam ao passar pela oficina de marcenaria.

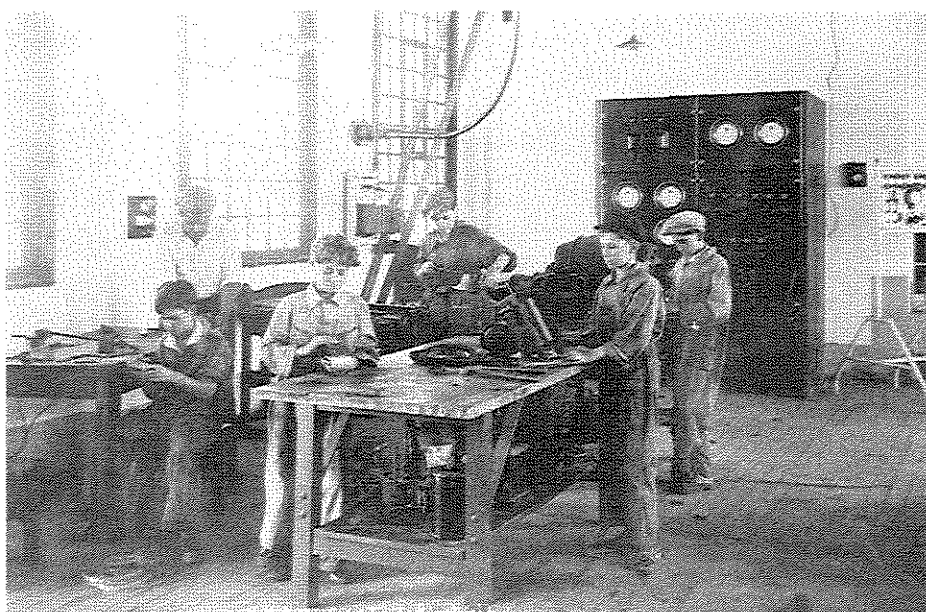


Foto 66 - Oficina de eletricidade. Seu acervo não era muito grande, mas auxiliou na fabricação de diversos equipamentos para os laboratórios de física e eletricidade da escola. Eles faziam quadros de força, consertavam aparelhos elétricos, como dínamos dos carros de passageiros da VFRGS, etc. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

Esta grande variedade de cursos oferecidos vem comprovar a sintonia que existiu entre a direção da escola e a direção da Cooperativa com as necessidades do mercado de trabalho. Eles não mediam esforços para ampliar ou adaptar o espaço físico da escola para a instalação de novos equipamentos ou até mesmo para a fabricação de novos equipamentos ou maquinários.

“A Escola Masculina de Artes e Ofícios veio a atender o objetivo de preparar mão-de-obra para a própria ferrovia, pois todo o aluno formado tinha emprego garantido nas oficinas da viação férrea. A princípio como diarista e, após um período de experiência, era efetivado.”⁷⁸

Nas Escolas de Artes e Ofícios as visitas de autoridades, políticos, educadores, etc, eram freqüentes. Todos os visitantes saíam impressionados com as instalações, os equipamentos, a disciplina, com o empenho dos alunos e com o respeito destes para com os professores. O santamariense Fernando Callage, que alguns anos antes havia se mudado para São Paulo, narrou assim a sua visita e a admiração que sentiu:

“Logo que pisei em minha terra natal quis conhecer um dos seus monumentos mais notáveis - A Escola de Artes e Ofícios da Cooperativa de Consumo... ...Saí encantado da visita. Quem, como eu, conhece a Escola Profissional Masculina do Braz, fundada e dirigida pelo notável professor Dr. Aprigio Gonzaga, pode fazer confronto. O estabelecimento de Santa Maria honra o ensino profissional no Brasil.

Tudo nele é admirável. Desde a organização teórica do ensino, sabiamente elaborada, até a aprendizagem prática, profissional, revela a excelência da Escola, que é um modelo no gênero, onde centenas de meninos filhos dos operários da Viação Férrea, aprendem um ofício e adquirem um curso elementar mais do que suficientes para os embates da vida. Mas não é só isto: ali os alunos têm tudo gra-

⁷⁸ GAIDA, Carlos. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, janeiro de 1997.

tuitamente : roupas, alimentação, médicos, farmácias e gabinete dentário. A Escola está dividida em duas secções: Masculina e Feminina. A primeira dirigida por freiras e a segunda pelos padres maristas.

Na minha rápida visita ao importante estabelecimento técnico-profissional tive a oportunidade de percorrer as oficinas da Escola. A impressão foi acima da minha expectativa. O adiantamento dos alunos nada deixa a desejar. Nas diversas secções por mim percorridas, como fundição, modelagens, ajustadores, ferraria, artefatos de cobre (sic), marcenaria, carpintaria, tornearia, estofaria e nas secções de trabalhos manuais das meninas, observei a ordem limpeza e higiene, e o respeito que tem os alunos pelos seus superiores e a vontade imensa de aprenderem um ofício⁷⁹.

Diversos relatos como este são encontrados nos livros de assinatura de visitantes da Escola.

Com os constantes aumentos no número de alunos matriculados, a Cooperativa optou por comprar três terrenos situados ao lado da escola e que se estendiam até a Rua dos Andradas, construindo ali um novo prédio onde foram instalados os dormitórios para os internos, o novo refeitório e mais algumas salas de aula.

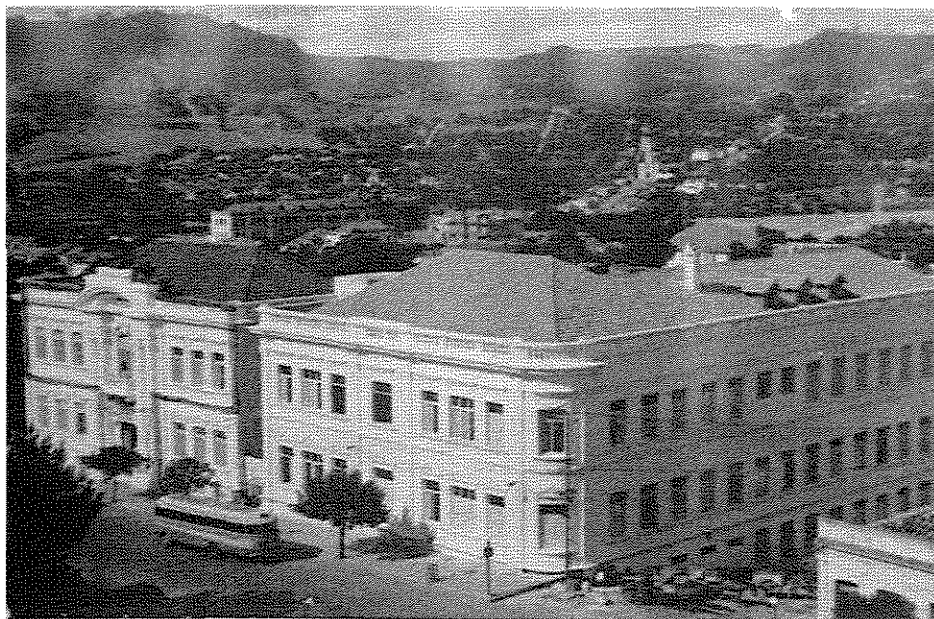


Foto 67 -No prédio maior, situado na esquina, foram instalados os novos dormitórios, salas de aula e o refeitório. Foto da década de quarenta: acervo da Cooperativa.

⁷⁹ CALLAGE, Fernando Oliveira. Através do Rio Grande do Sul. in MARCHIORI, José Newton Cardoso & NOAL FILHO, Valter Antonio. Santa Maria: relatos e impressões de viagens. Santa Maria, UFSM, 1997.



Foto 68 - Dormitório ficava no andar superior. Este prédio incendiou em outubro de 1954 e a população de Santa Maria acolheu os internos em suas residências. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa

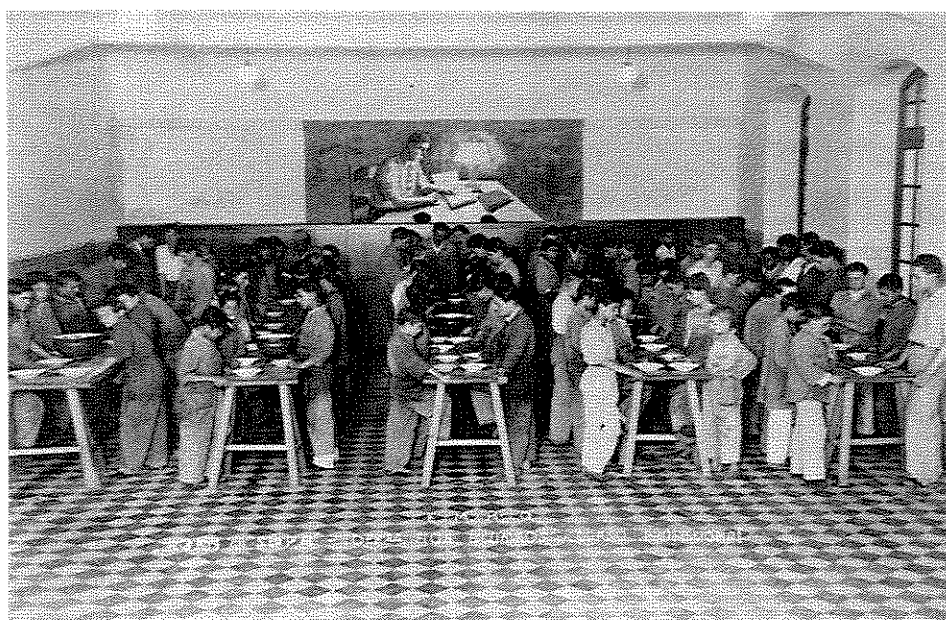


Foto 69 - O refeitório ficava no pavimento térreo. Na foto, os alunos aparecem tomando a sopa que era servida às 10 horas. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.



Foto 70 - Sala para as aulas de desenho. Os alunos da escola tinham que projetar e desenhar qualquer peça ou aparelho antes de iniciar a sua construção. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

A escola masculina possuía ainda uma ótima biblioteca. A princípio foram adquiridos vários livros e, depois, a Cooperativa desenvolveu uma campanha junto aos seus fornecedores solicitando doações de livros para complementar o acervo da biblioteca. Esta campanha deu certo porque muitos fornecedores estavam estabelecidos em grandes centros como Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro, onde tinham acesso a grandes livrarias. Posteriormente, ela recebeu a doação do acervo da biblioteca particular do Dr. Gustavo Vauthier, engenheiro belga que durante quase duas décadas foi o diretor da VFRGS, presenteada por sua viúva, dona Conceição Ribas Vauthier. Ela era irmã dos diretores comerciais da Cooperativa, Manoel e Augusto Ribas. A direção da escola resolveu homenagear este grande incentivador das escolas de artes e ofícios dando o seu nome para a biblioteca.

Os móveis da biblioteca foram feitos pelos alunos e professores da escola. Ela possuía uma mesa e uma cadeira no centro que chamavam a atenção pelos detalhes esculpidos à mão. Acompanhando o conjunto havia várias poltronas estofadas em couro. Os livros foram dispostos em diversas prateleiras de madeira. Sobre as prateleiras foram colocados diversos quadros.

A biblioteca era tão bem decorada, que, nos últimos anos de funcionamento da escola, esta sala foi ocupada pela direção, e a frequência dos alunos foi drasticamente reduzida.

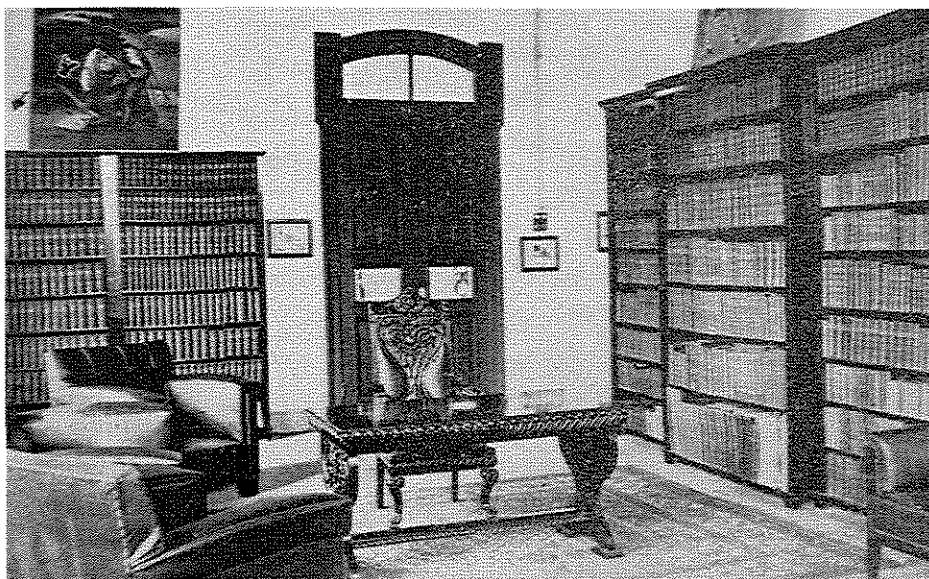


Foto 71 - Biblioteca Dr. Gustavo Vauthier. No seu acervo encontramos um grande número de livros de engenharia, mecânica e fundição. Os poucos livros que sobraram encontram-se nas oficinas do km3. Foto publicada no relatório de 1929.

Na mesma época em que foi lançada a campanha para a criação da biblioteca, em 1924, a Cooperativa resolveu importar da Alemanha um bem equipado laboratório de física e eletrecidade e outro de química.

Com a grande quantidade de máquinas e aparelhos utilizados para equipar as oficinas e os laboratórios, se fazia necessário adquirir os livros que facilitassem a utilização dos mesmos. Assim, foi reunido um acervo que privilegiava as áreas de engenharia, mecânica, fundição, química, eletrecidade, marcenaria, etc. A Escola Masculina de Artes e Ofícios passou a ser considerada como uma das mais bem equipadas do nosso país, proporcionando aos seus alunos um ensino de altíssimo nível.

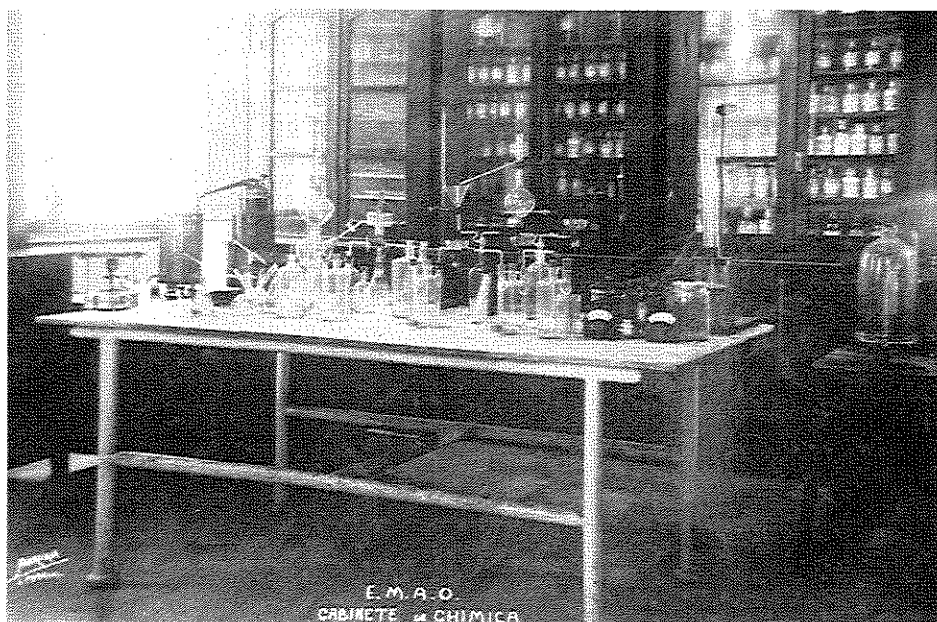


Foto 72 - Laboratório de química. A fotografia mostra a grande quantidade de aparelhos e materiais que eram utilizados nas aulas. Foto da década de trinta: acervo da Cooperativa.

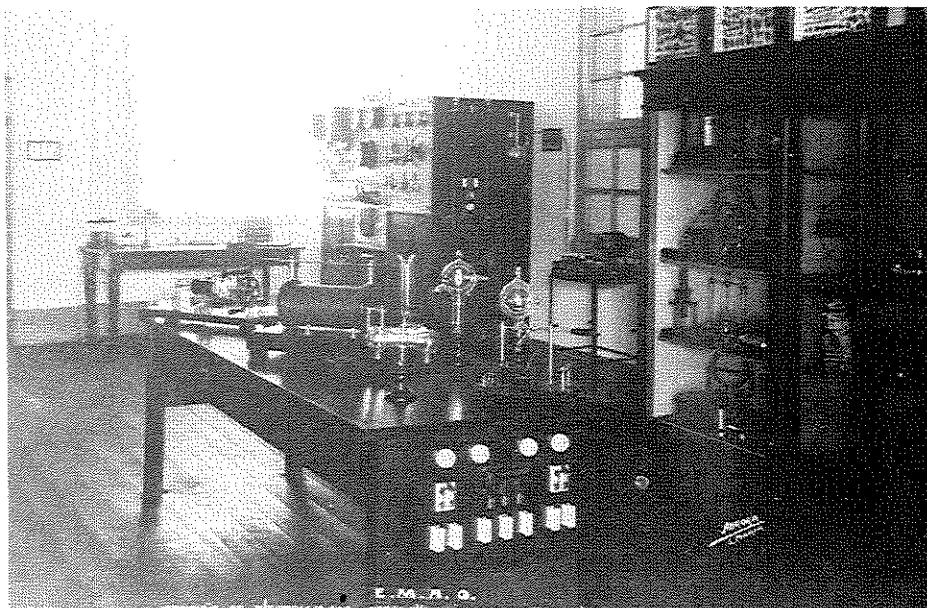


Foto 73 - Laboratório de física e eletricidade. Muitos aparelhos deste laboratório foram construídos pelos próprios professores e alunos da escola. Foto da década de vinte: acervo da Cooperativa.

Em 1938, foi montada uma tipografia que passou a imprimir material didático para as escolas e também os impressos utilizados pela própria Cooperativa. Mais tarde, a tipografia tomou para si o encargo de imprimir os relatórios anuais da Cooperativa, que até então eram impressos em Porto Alegre. Com isso, a tipografia foi aumentando a quantidade de trabalhos que passou a realizar e as suas instalações físicas tornam-se pequenas, fazendo com que ela recebesse um prédio próprio em 1946.⁸⁰



Foto 74 - Tipografia. Nestas oficinas eram impressos os formulários e relatórios da Cooperativa, assim como o material didático para as escolas. Foto da década de cinquenta: acervo do Museu do Trem de São Leopoldo.

⁸⁰RELATÓRIO 1946. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p.9

EXPOSIÇÕES E PREMIAÇÕES

As escolas mantidas pela Cooperativa representavam um investimento de capital muito alto. Tudo era custeado por ela, desde a compra do terreno, o projeto arquitetônico, a execução da obra, o mobiliário, o maquinário para as oficinas, a aquisição dos livros para formar a biblioteca, o pagamento dos salários dos professores e funcionários, etc.

Era necessário demonstrar aos associados que os grandes volumes de recursos aplicados nas escolas apresentavam um ótimo retorno através da educação e da qualificação dos seus filhos. O ensino era de alta qualidade e a melhor maneira encontrada para que todos tomassem conhecimento disso foi através da realização de grandes exposições dos trabalhos executados pelos alunos.

Eram organizadas festividades para comemorar o encerramento do ano letivo e o público convidado tinha a oportunidade de percorrer diversos “stands” para apreciar os trabalhos realizados pelos alunos.

Além de demonstrar a qualidade do ensino, essas exposições serviam também para divulgar os princípios do cooperativismo, ressaltando a importância da união dos ferroviários em torno de uma causa. Era nisso que residia a força dos cooperativados, pois isoladamente nunca conseguiriam reduzir os preços dos produtos que adquiriam, não teriam condições de criar um sistema de assistência médico-hospitalar e muito menos construir escolas onde seus filhos pudessem estudar gratuitamente.

A primeira exposição aconteceu durante a cerimônia de inauguração das oficinas da Escola Masculina de Artes e Ofícios, realizada no dia 20 de setembro de 1925, quando as alunas de pintura, corte e costura e bordado da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha tiveram a oportunidade de apresentar mais de quinhentos trabalhos realizados por elas.

A partir de 1926, os alunos da escola masculina também passaram a expor os seus trabalhos. Nestas ocasiões os associados da Cooperativa tinham a oportunidade de comprar os trabalhos expostos. Os que apresentavam maior aceitação eram os móveis e as confecções. Normalmente, todos os trabalhos eram vendidos, mas o que por ventura não o fosse, era encaminhado para os armazéns da Cooperativa localizados em diversas cidades do estado, onde eram vendidos por um preço pouco acima do preço de custo. Esta era uma das formas que as escolas tinham de recuperar o dinheiro empregado na aquisição de matéria prima.

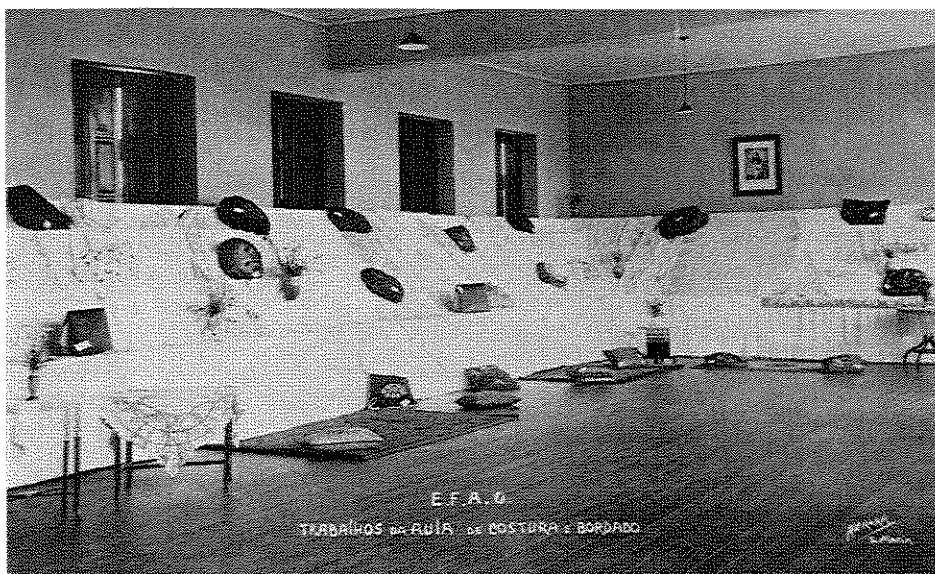


Foto 75 - Exposição de trabalhos executados pelas alunas de costura e bordado da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha. Foto da década de vinte: acervo Museu do Trem de São Leopoldo.

Em 1927, foi composta uma comissão para julgar trabalhos expostos, e o melhor trabalho foi premiado. Nesse ano, a exposição foi visitada pelo governador eleito, Getúlio Vargas, que teceu vários elogios aos trabalhos apresentados.

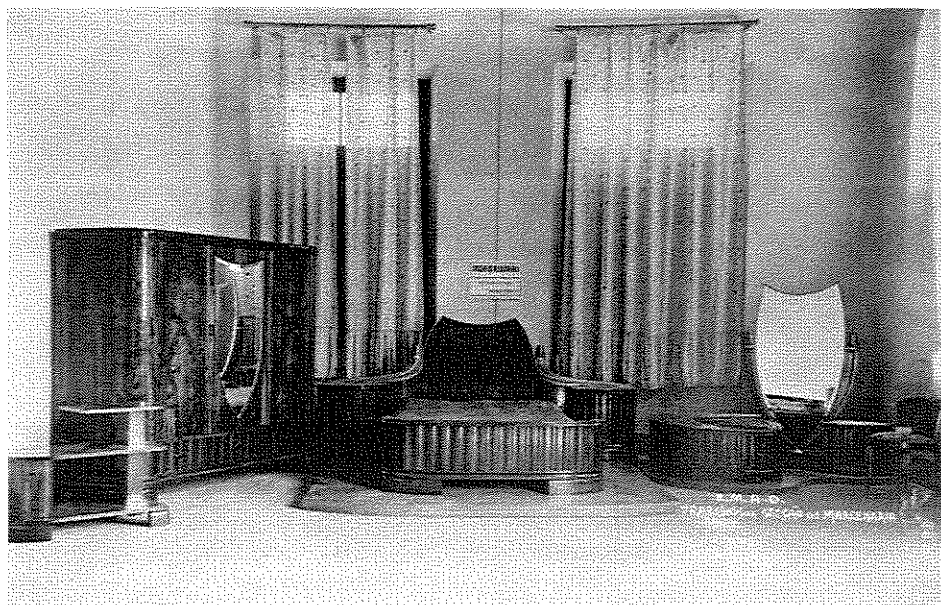


Foto 76 - Quarto de casal confeccionado pelos alunos da marcenaria em "estilo futurista". Foto publicada no relatório de 1932.

No ano seguinte, ele voltou a visitar a exposição e, nesta ocasião, passaram a ser premiados os melhores trabalhos de cada categoria. Foi instituída uma nova premiação para os alunos com o melhor desempenho nas escolas profissionalizantes. Eles passaram a receber uma medalha de ouro oferecida pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul.



Foto 77 - Sala de jantar com balcão e cristaleira. Como podemos perceber, os móveis fabricados pelos alunos não ficavam a dever para as melhores fábricas do país. Foto da década de trinta: acervo Museu do Trem de São Leopoldo.

Essas premiações eram muito concorridas porque os Irmãos Maristas adotaram um sistema de avaliação extremamente rígido. Para obter aprovação no final do ano letivo, os alunos deviam se submeter a uma banca formada por professores da escola e também por pessoas da comunidade que possuísem uma sólida formação cultural.

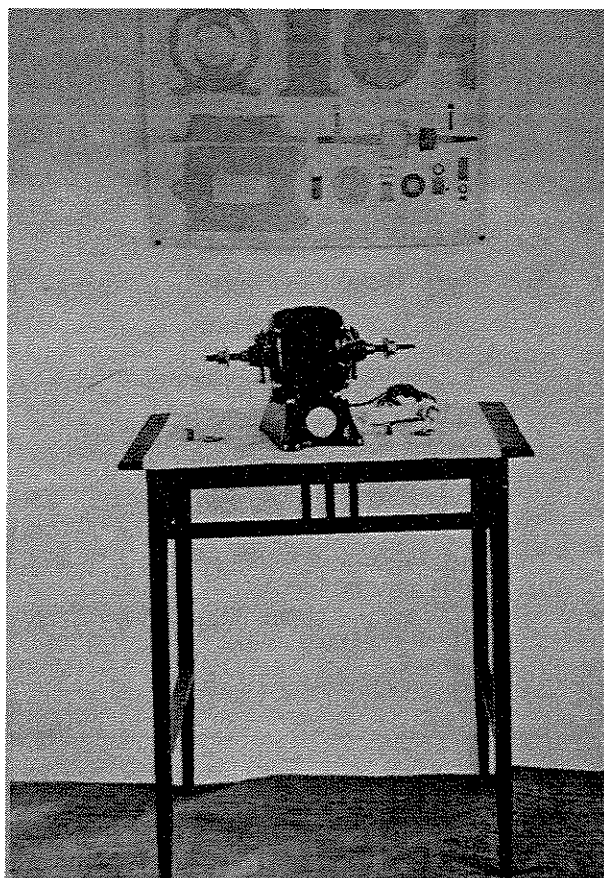


Foto 78 - Polidor de metais criado pelo aluno Armênio de Moraes para a exposição de 1929. Antes de executar o trabalho, o aluno era obrigado a elaborar o projeto e a desenhá-lo. Observe o desenho fixado na parede. Foto publicada no relatório de 1929.

Normalmente eram convidados os médicos que atendiam na “Caixa de Socorro”, engenheiros da Viação Férrea, professores de outras instituições e membros da diretoria da Cooperativa. Esse sistema de bancas funcionou de 1923 a 1932.

Essas avaliações terminaram por valorizar ainda mais as premiações dos melhores alunos. No primeiro ano, foram premiados os alunos Armênio Moraes e Ibrahima Teixeira. Mas o sucesso das exposições teve uma grande repercussão entre os associados residentes em todo o estado, que começaram a solicitar que as exposições também fossem organizadas em outras cidades. E foi o que ocorreu em 1929, quando a exposição dos trabalhos dos alunos, depois de ser mostrada nas dependências da Escola de Artes e Ofícios, foi enviada para Porto Alegre e exposta em algumas salas da Galeria Chaves. Na capital, a exposição foi inaugurada pelo governador Getúlio Vargas.⁸¹

No ano seguinte, entre os melhores trabalhos apresentados na exposição, estava uma pintura que foi premiada em sua categoria e seu autor, Iberê Camargo, mais tarde seria reconhecido internacionalmente como um dos maiores pintores brasileiros. Com certeza, a sua passagem pela Escola Masculina de Artes e Ofícios foi muito marcante para a sua vida profissional, pois, após concluir seus estudos nesta escola, não realizou nenhum curso superior.

Nesse mesmo ano, os alunos Armênio de Moraes e João Lippmann, que apresentaram o melhor desempenho, receberam medalhas de ouro e também duas bolsas de estudos, custeadas pela Cooperativa, para passar três anos no norte da França fazendo cursos de aperfeiçoamento na Escola de Artes e Ofícios de Lille.

Ambos se comprometeram de, ao retornar, assumirem como mestres do Artes e Ofícios por período no mínimo igual ao que passassem fora do país.⁸² Essa foi a única vez em que a escola e a Cooperativa deram bolsas de estudos no exterior para os seus melhores alunos. Nos anos seguintes, eles voltaram a receber somente as medalhas de ouro. Armênio de Moraes, mais tarde, ficou conhecido como um dos melhores professores de matemática de Santa Maria.

As exposições do Artes e Ofícios continuaram obtendo grande sucesso, a ponto de, no ano de 1932, serem apresentadas em Santa Maria, depois foram para a exposição-feira de Cruz Alta e, por último, em Porto Alegre. No ano seguinte, em 1933, os trabalhos dos alunos foram mostrados no estado e depois foram apresentados nas exposições-feiras dos estados do Paraná e São Paulo.

Nos anos seguintes, em função dos custos e de outros fatores, as exposições ficaram restritas a algumas cidades no estado.

⁸¹ RELATÓRIO 1929. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p18

⁸² RELATÓRIO 1929. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p18

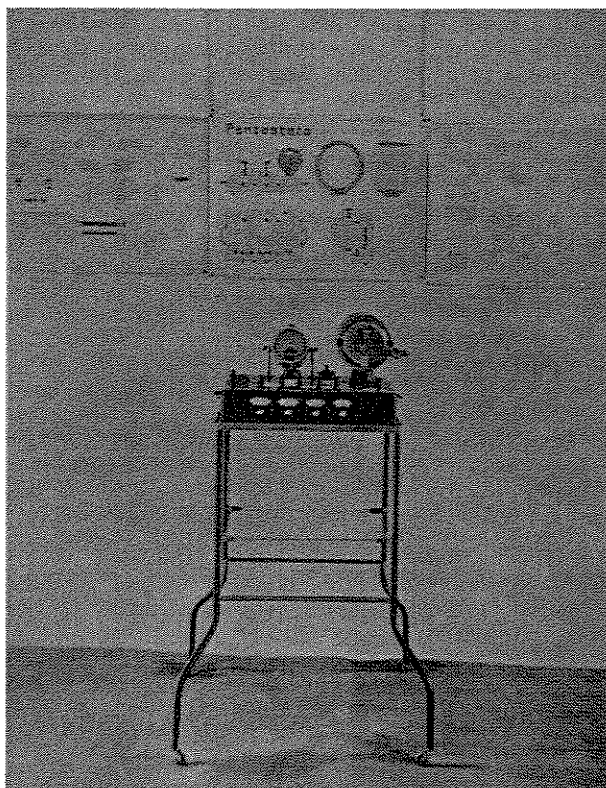


Foto 79 -Pantostato criado pelo aluno João Lippmann e exposto em 1929, juntamente com o projeto que o originou. Foto publicada no relatório de 1929.

Mas isto não provocou nenhum efeito no sistema de premiação, que continuou funcionando da mesma maneira. Alguns anos depois foi até mesmo ampliado quando os melhores alunos passaram a receber, além da medalha de ouro, uma caderneta de depósito com trezentos cruzeiros.⁸⁴

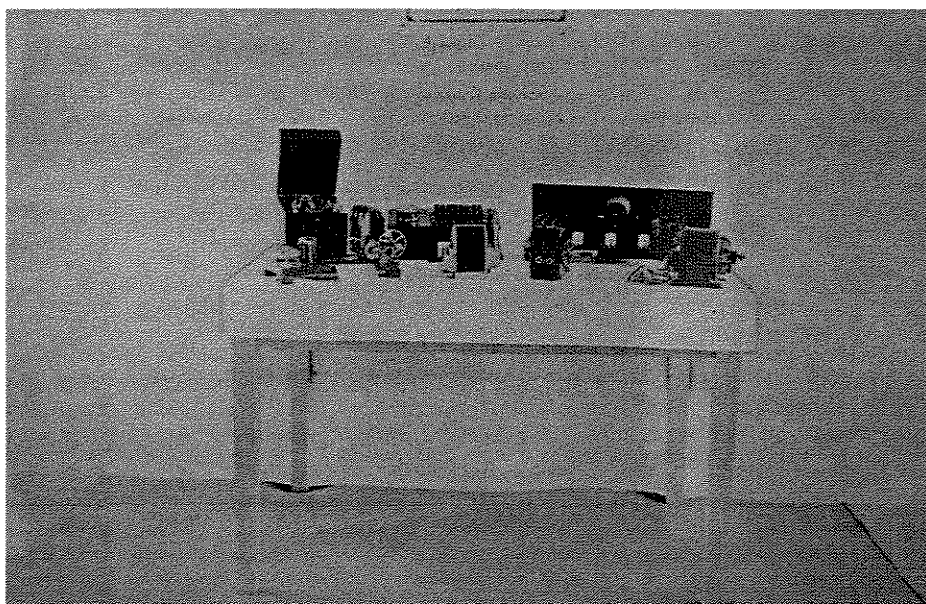


Foto 80 - Aparelhos montados por professores e alunos para o laboratório de física da escola masculina e que participaram da exposição de 1929. Foto publicada no relatório de 1929.

⁸³ RELATÓRIO 1929. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p18

⁸⁴ RELATÓRIO 1953. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p10

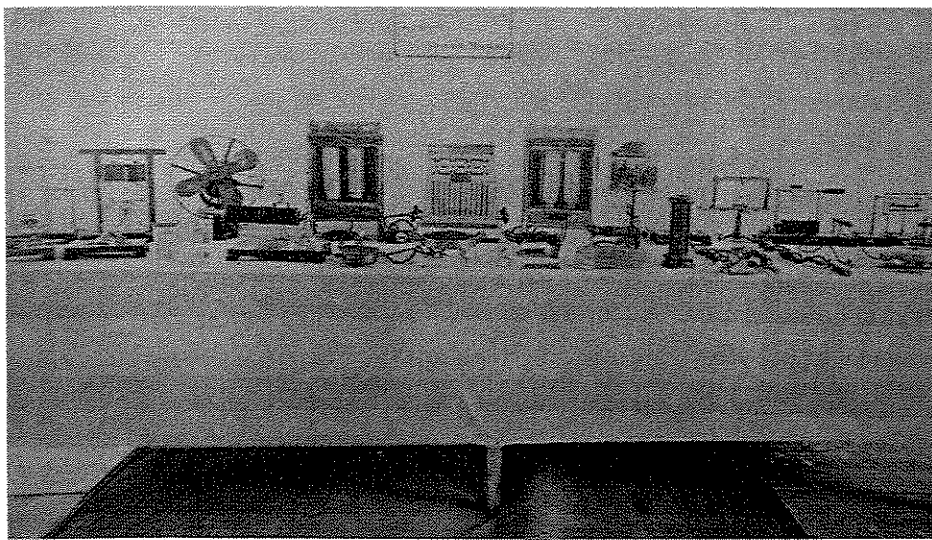


Foto 81 - Diversos aparelhos montados e criados especialmente para o laboratório de eletrecidade e física. A preocupação de aparelhar a Escola era uma constante. Foto publicada no relatório de 1929.



Foto 82- Trabalhos executados pelos alunos do curso de eletrecidade e expostos em 1933. Depois de equipar a escola, os alunos passaram a criar aparelhos para a VFRGS. Foto publicada no relatório de 1933.

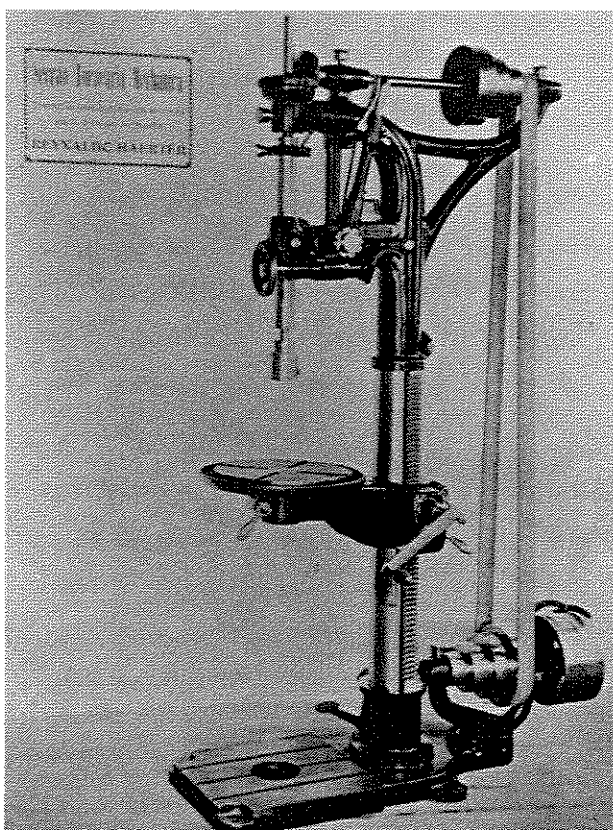


Foto 83 - Máquina de furar tipo industrial, fundida e montada pelos alunos para as oficinas da VFRGS no km3. O sistema de polias permitia operar com diferentes velocidades. Foto da década de trinta: acervo Cooperativa.

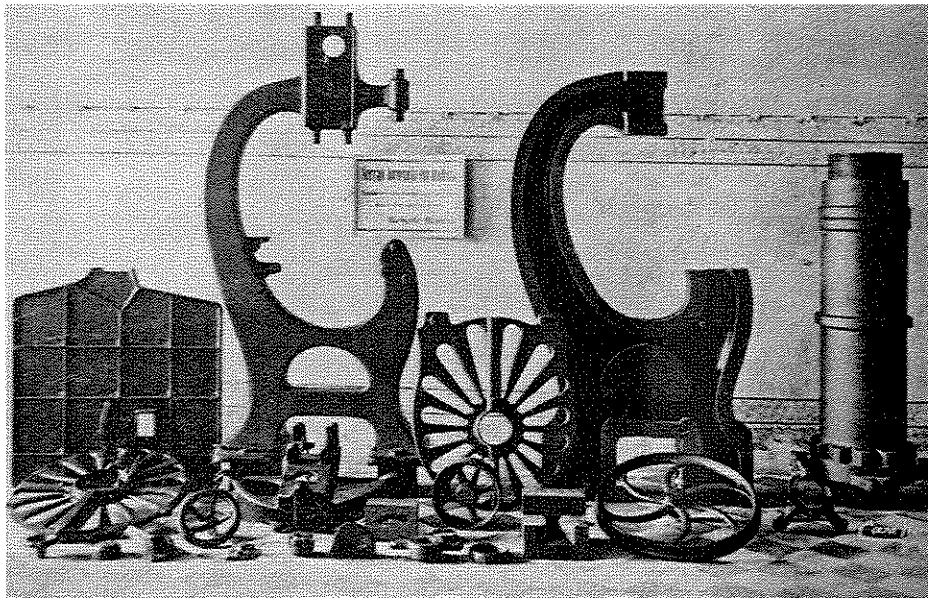


Foto 84 - Moldes feitos em madeira pelos alunos da oficina de escultura em madeira. Eles eram utilizados para a fabricação de formas em argila para a fundição das peças em metal. Foto da década de trinta: acervo Cooperativa.

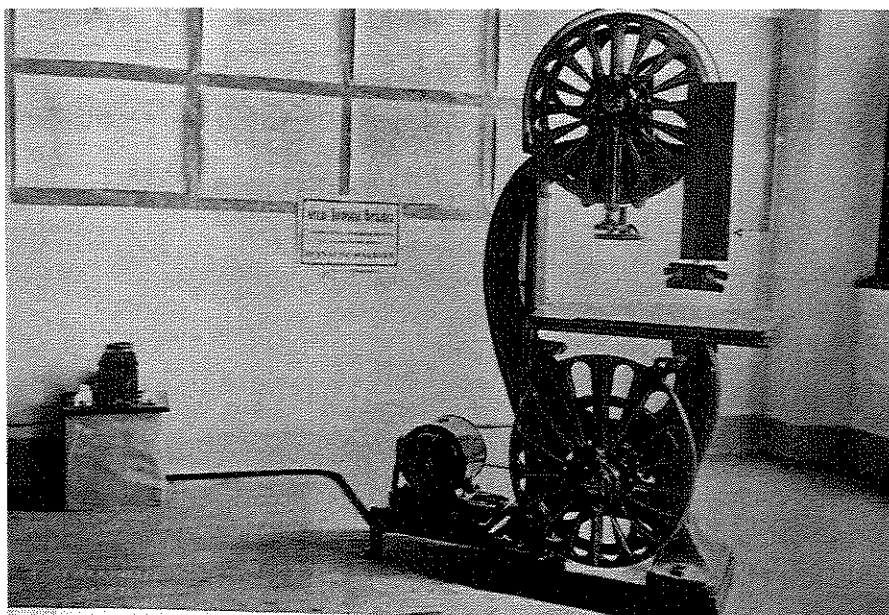


Foto 85 - Serra fita para madeira feita em conjunto pelos alunos das oficinas de escultura em madeira, moldagem, fundição, usinagem, ajuste e eletrecidade para a exposição de 1934. Foto de 1934: acervo Cooperativa.

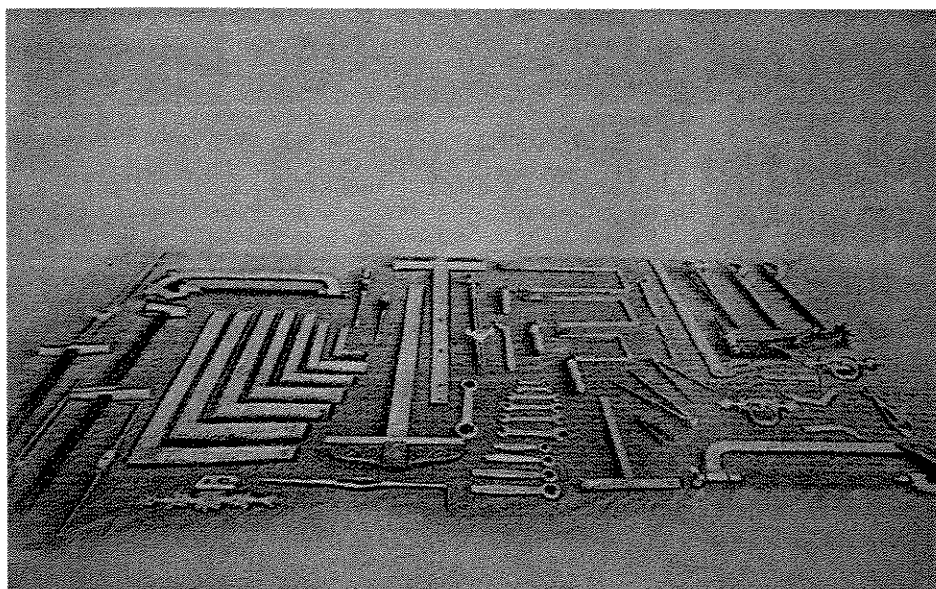


Foto 86 - Os alunos, ao entrarem na escola, passavam por todas as oficinas. A primeira delas era a de ajustagem, onde eles aprendiam a usar as ferramentas como limas e serras. Ali eles faziam um jogo de ferramentas igual ao da foto, que os acompanhava durante todo o curso e, ao se formar, podiam levar para utilizar na vida profissional. Desta forma, o cuidado com os equipamentos era muito maior. Foto da década de trinta: acervo Cooperativa.

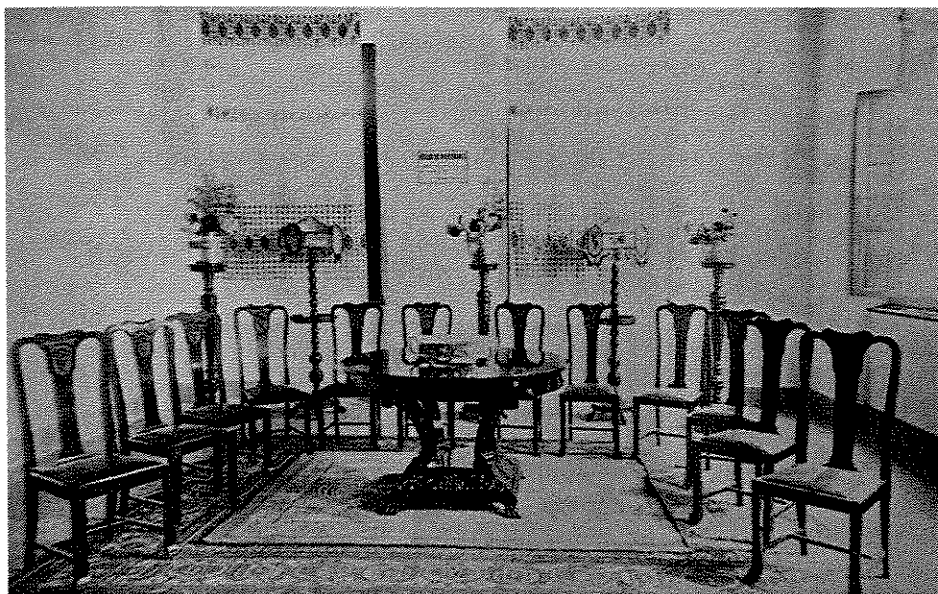


Foto 87 - Trabalhos realizados em conjunto pelos alunos da marcenaria, escultura em madeira, estofaria, tornearia em madeira, eletrecidade e, ao fundo, as cortinas e arranjos florais feitos pelas alunas de bordado e costura da escola feminina.* Foto publicada no relatório de 1928.

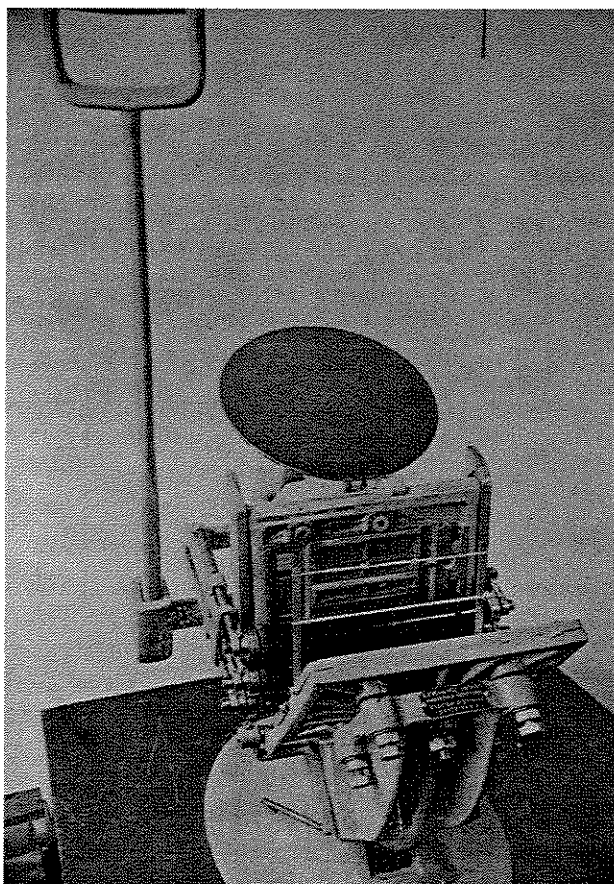


Foto 88 - Impressora manual construída pelos alunos de escultura em madeira, modelagem, fundição, usinagem e ajustagem para a tipografia. Foto publicada no relatório de 1946.

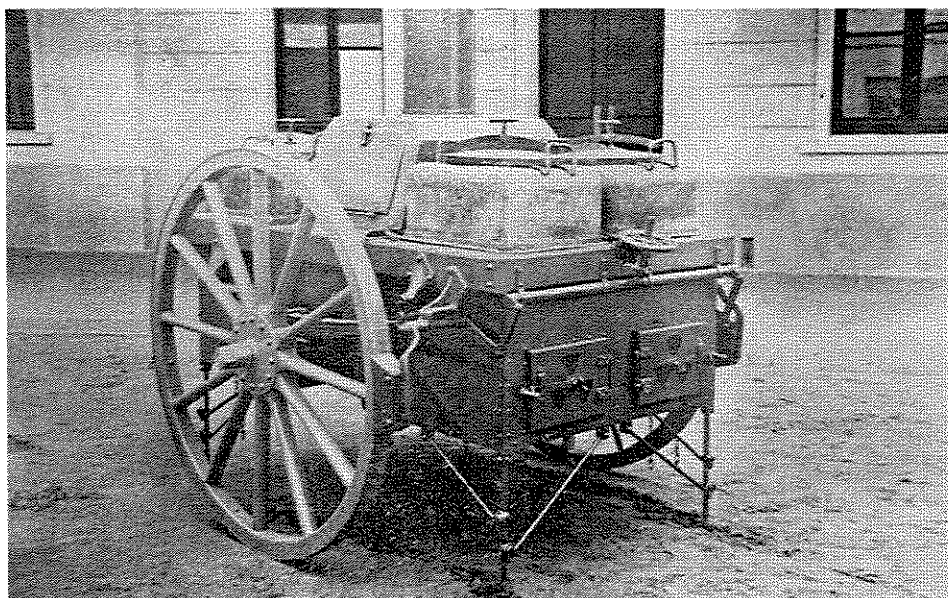


Foto 89 - Os alunos também realizavam trabalhos sob encomenda, como aconteceu com este 'carro de cozinha' construído para o 7º Regimento de infantaria, sediado em Santa Maria. Foto da década de vinte: acervo Cooperativa.

Em todos os empreendimentos da Cooperativa, as escolas de artes e ofícios de Santa Maria ofereceram sua colaboração, construindo móveis, aberturas, acessórios, equipamentos, etc. Foram encontrados exemplos de colaboração com outras instituições que não tinham nenhuma ligação com a Cooperativa ou mesmo com a ferrovia, como foi o caso do 7º Regimento de Infantaria do Exército Nacional, sediado em Santa Maria, que solicitou à Escola Masculina de Artes e Ofícios um fogão de campanha que fosse de fácil locomoção e que, ao mesmo tempo, pudesse transportar mantimentos e panelas.

Muitos destes fatos poderiam ter sido esquecidos se não tivessem ficado as fotografias como única fonte de registro. Com elas em mãos, passou-se às entrevistas que possibilitaram o resgate da história.

No dia 17 de março de 1943, foi publicado o decreto lei nº 11.911, reconhecendo a nova denominação da Escola Masculina de Artes e Ofícios, que passou a chamar-se "Escola Industrial Hugo Taylor". Por determinação do conselho de administração, e atendendo ao reconhecimento por parte do governo, essa escola emancipou-se da chefia deste departamento, passando a ter uma vida independente e autônoma. Foram extintos o curso preparatório e o técnico, sendo substituídos pelo curso oficial industrial com a duração de quatro anos. A partir desse momento, os filhos dos associados perderam a exclusividade sobre as vagas e tiveram que concorrer em igualdade de condições com os outros alunos.

As famílias ferroviárias tiveram que ir buscar também matrículas em outras escolas para os alunos que estavam cursando o primário, tendo em vista que o mesmo

foi extinto. As opções que sobraram foram as escolas públicas ou então escolas particulares que mantinham convênios com a Cooperativa.

ESCOLA FEMININA DE ARTES E OFÍCIOS "SANTA TEREZINHA"

A direção da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, logo nos primeiros anos de sua existência, providenciou a construção da Escola Masculina de Artes e Ofícios, seguindo o que rezava em seus estatutos. Neles constava que os lucros auferidos pela Cooperativa deveriam formar um Fundo de Beneficência e, destes recursos, cinquenta por cento deveria ser destinado para a construção e manutenção de escolas para os filhos dos associados.

Com a construção da escola masculina, as solicitações para a criação de uma escola feminina aumentaram muito. Era necessário criar uma escola para atender às filhas dos associados, pois a educação delas também era fundamental. As mulheres sentiam necessidade de uma educação mais aprimorada e argumentavam que elas é que passavam a maior parte do tempo com os filhos e, dessa forma, a responsabilidade sobre a educação deles era maior. Outro argumento utilizado era de que elas poderiam ficar viúvas e teriam que assumir o sustento da família; assim, deveriam estar preparadas.

A Escola Feminina de Artes e Ofícios "Santa Terezinha" foi criada em 1921. A princípio, estava previsto que ela seria instalada no pavimento superior do prédio que seria construído para a padaria. A construção deste prédio foi adiada e a direção da Viação Férrea emprestou uma residência da Vila Belga para a instalação provisória da escola.⁸⁵

As Irmãs Franciscanas foram convidadas a assumir o ensino e, já no ano seguinte, o número de alunas matriculadas subiu para sessenta, o que tornou as instalações pequenas. A Cooperativa construiu o prédio destinado para a padaria, que foi totalmente ocupado pela escola, sendo inauguradas as novas instalações no dia 1º de junho de 1923, já com cento e vinte uma alunas matriculadas⁸⁶.

⁸⁵RELATÓRIO 1921 Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p17

⁸⁶RELATÓRIO 1923 Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p22

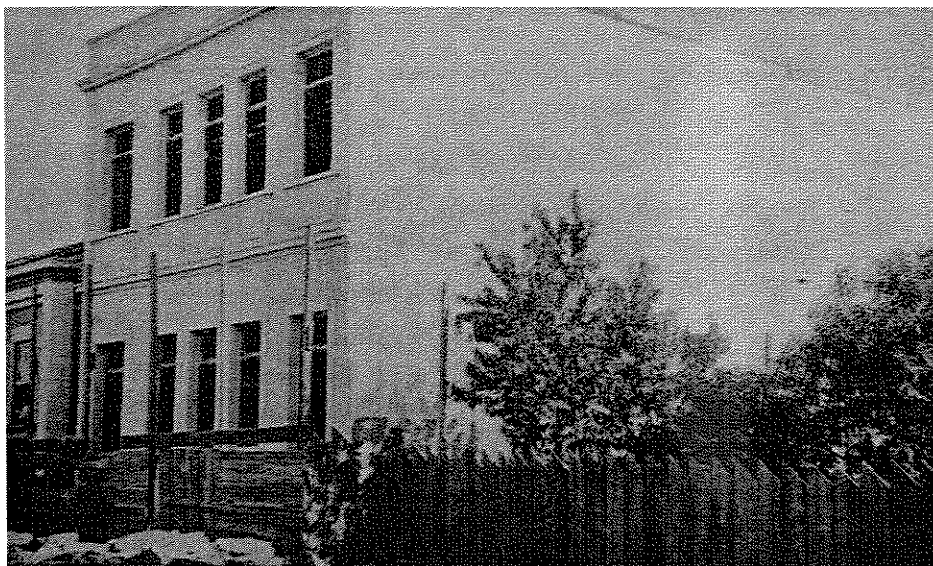


Foto 90 - O prédio em fase final de construção está localizado na Rua Ernesto Beck e se estende até a Rua Manoel Ribas. Originalmente estava destinado para a padaria, mas foi emprestado para a Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha no período de junho de 1923 a junho de 1924. Posteriormente, funcionou ali também a primeira 'fábrica de café' da Cooperativa. Atualmente abriga um templo da seita Sei-cho-noiê. Foto publicada no relatório de 1922.

O crescimento da escola feminina superou todas as expectativas. Isto fez com que a Cooperativa adquirisse um prédio especialmente para a instalação da escola, sendo inaugurado no dia 11 de junho de 1924. Ele estava situado junto à Praça Cristovão Colombo e logo em seguida a Cooperativa terminou comprando os terrenos que ficavam em torno dele e, assim, tornou-se proprietária de todo o quarteirão.

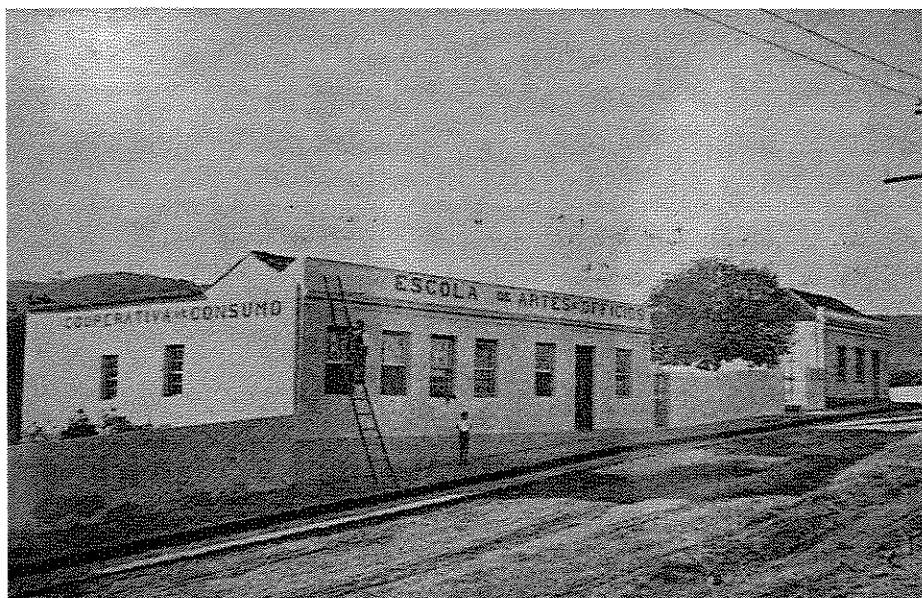


Foto 91 - Prédio situado junto à praça Cristovão Colombo adquirido especialmente para a instalação da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha. Com a criação do novo prédio, ele foi demolido porque ficava entre o jardim e a calçada. Foto publicada no relatório de 1923.

Com o constante crescimento no número de alunas, a escola precisava ampliar as suas instalações e os equipamentos utilizados nas aulas. As alunas recebiam aulas de corte e costura, bordado, música, culinária e economia doméstica. Para melhor atender às necessidades da escola, a Cooperativa passou a adquirir novos equipamentos. A princípio foram comprados dois pianos, dois violinos, dois bandolins e quatro máquinas de bordar. No ano seguinte, foram adquiridos mais dois pianos e seis violinos.



Foto 92 - Chalé onde eram ministradas as aulas de música. Ele ficava um pouco afastado do prédio onde eram ministradas as demais aulas. Foto publicada no relatório de 1924.



Foto 93 - Alunas de música posam para a fotografia com os instrumentos musicais. Foto publicada no relatório de 1923.

Além disso, foram criados os cursos de confecção de chapéus e de arranjos florais. As alunas passaram a criar flores artificiais e a montar arranjos, cestinhos, adornos, etc.

Com o constante crescimento no número de alunas matriculadas, em 1927, foi iniciada a construção de um novo prédio com amplas salas de aula, onde o cuidado com a orientação solar, iluminação e a ventilação foi muito grande.

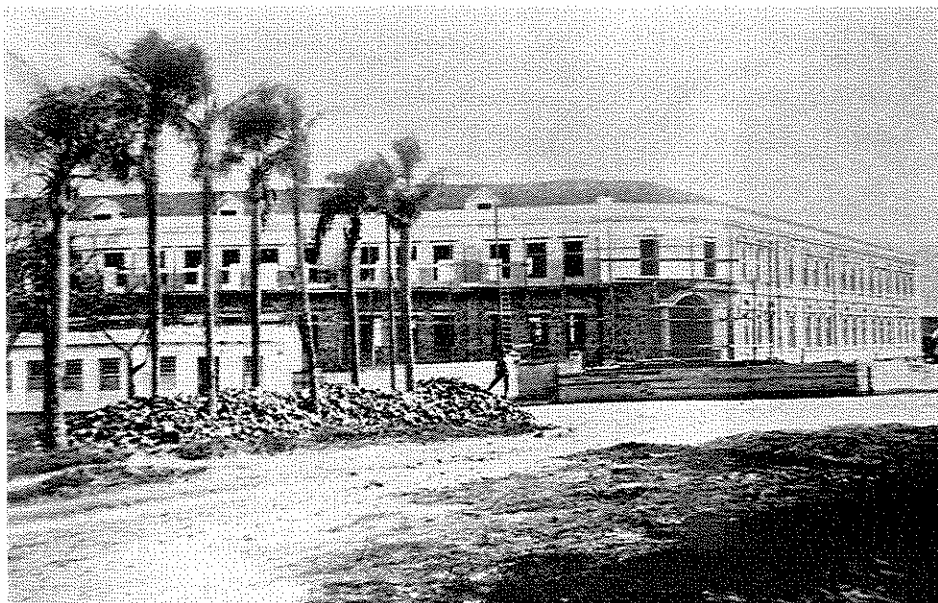


Foto 94 - O novo prédio da Escola Feminina de Artes e Ofícios em construção. À esquerda, atrás das palmeiras, podemos ver o pequeno prédio que havia sido adquirido especialmente para a instalação da escola. Comparando os dois, teremos uma noção do crescimento desta escola. Foto de 1928: acervo Cooperativa.



Foto 95 - Prédio da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha no final da década de trinta. Atualmente funciona ali o Colégio Estadual Manoel Ribas e o prédio está sendo restaurado. Foto da década de trinta: acervo Cooperativa.

O novo prédio recebeu também refeitório, lavanderia, padaria, capela e as instalações necessárias para o funcionamento de um amplo internato.

A construção se estendeu de 1927 até 1930, quando foi solenemente inaugurado no dia 14 de maio, pelo diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Fernando Pereira. Durante a cerimônia de inauguração, as autoridades presentes foram obsequiadas com um excelente almoço preparado nas dependências de escola e servido no refeitório.

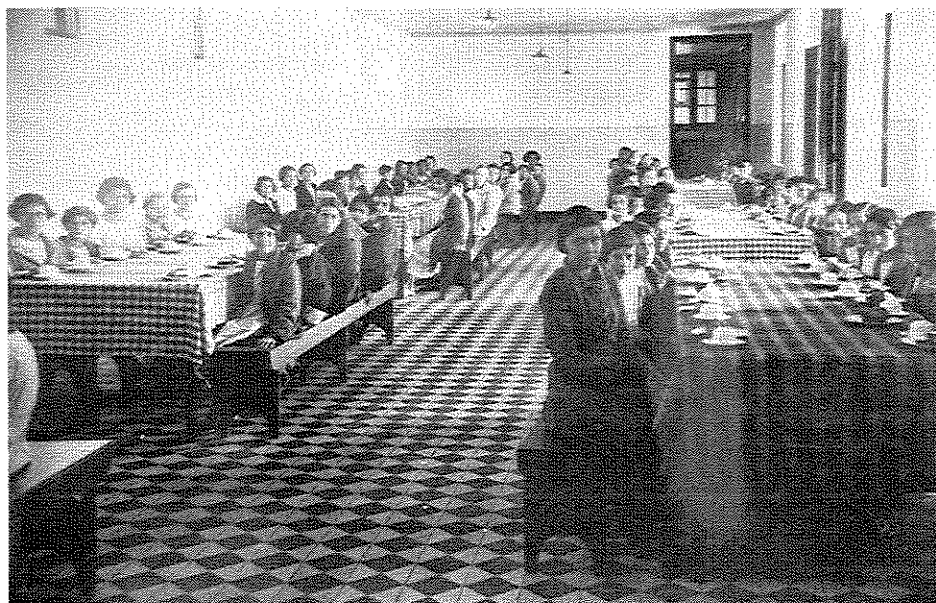


Foto 96 - Refeitório da escola onde foi servido o almoço durante a solenidade de inauguração da escola. Foto da década de trinta: acervo Cooperativa.



Foto 97 - Capela da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha. Os móveis, as esculturas, as luminárias foram feitos pelos alunos da escola masculina. Nesta Capela, só foi realizada uma cerimônia de casamento, que foi da ex-aluna e depois professora da escola Águeda Brazale, que se casou com João Leal. Alguns anos depois ela foi desmanchada. Foto publicada no relatório de 1929.



Foto 98 - Dormitório onde ficavam as alunas internas. A orientação religiosa das Irmãs Franciscanas fica marcante com a posição que a imagem sacra ocupa no centro do dormitório. Foto de 1929: acervo Cooperativa.

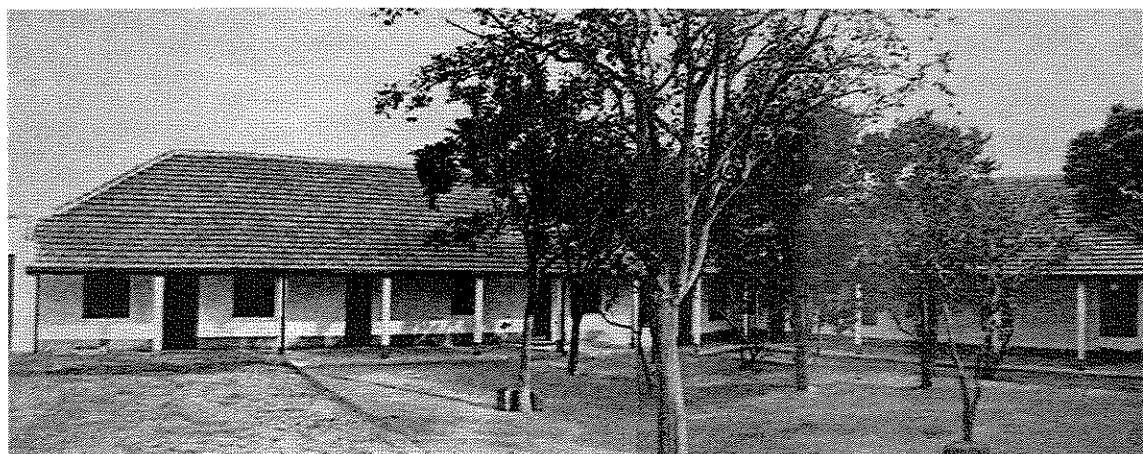


Foto 99 - Prédio onde estavam instaladas a cozinha, a lavanderia e a padaria. Ele ficava separado do prédio principal pelo pátio interno. Esta lavanderia chegou a prestar serviços para os restaurantes e carros-restaurantes da VFRGS quando estes estavam sob a administração da Cooperativa. Posteriormente, foram transformadas em salas de aula. Foto de 1929: acervo Cooperativa.

No ano de 1930, a escola recebeu 343 alunas das quais 50 internas. Eram oferecidos os cursos de música, onde as alunas podiam optar entre teoria e solfejo, piano e violino. No curso de economia doméstica, as opções eram copa e cozinha, pintura, corte e costura e bordado. Com a criação das escolas de alfabetização, a partir de 1931, a procura por vagas na escola Santa Terezinha aumentou ainda mais porque já estava sendo pleiteada a criação de um curso complementar. Ao concluir este curso, as alunas estariam habilitadas a dar aulas nas escolas de alfabetização mantidas pela Cooperativa, ou seja, tinham praticamente garantida a contratação como professora destas escolas.

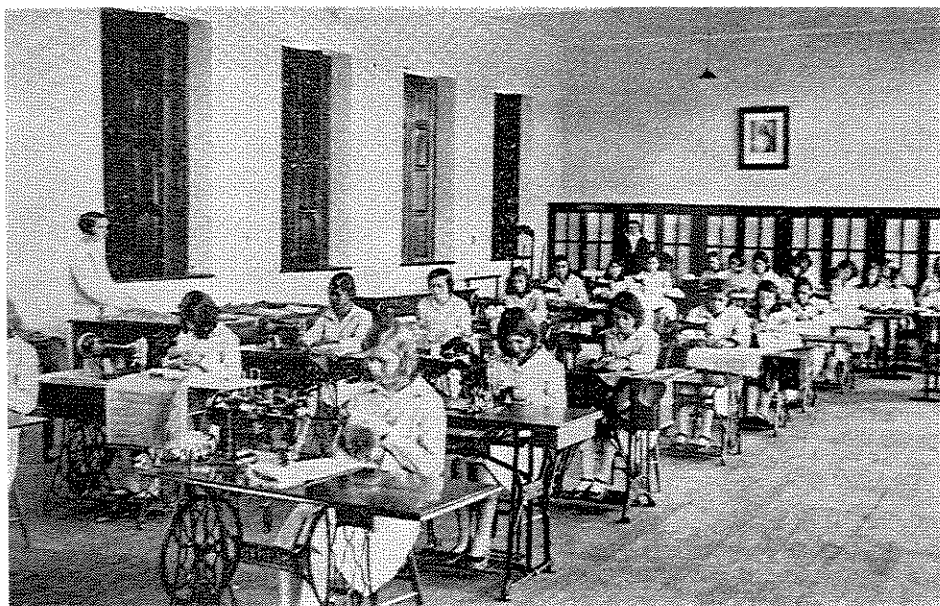


Foto 100 - No primeiro plano, as alunas do curso de corte e costura, cada uma com uma máquina de costura, um luxo para a época. No segundo plano, vemos as alunas do curso de bordado. Foto publicada no relatório de 1929.

Em 1933, o número de alunas matriculadas chegou a 735, das quais 80 eram internas. Estes constantes aumentos no número de alunas matriculadas a cada ano terminaram por provocar uma nova ampliação das instalações do prédio que há pouco tempo tinha terminado de ser construído.⁸⁸ Até esta data a Cooperativa sempre havia custeado a construção e manutenção de suas escolas. Pela primeira vez, ela recebeu então ajuda do governo estadual para realizar esta ampliação.

Existiam muitas semelhanças entre o ensino ministrado pelos irmãos maristas, na escola masculina e o ensino ministrado pela irmãs franciscanas, na escola feminina. Em ambos a disciplina era muito rígida; bastava o aluno ter mais de cinco faltas não justificadas durante um mês para ser automaticamente desligado da escola. As exigências para aprovação nos exames finais também eram muito grandes, pois tinham que ser argüidos por bancas de exame compostas pelas professoras da escola e por pessoas da comunidade com sólida formação cultural. Normalmente eram convidados os médicos da Caixa de Socorro, os engenheiros da ferrovia, os dirigentes da Cooperativa, funcionários da ferrovia, professores de outras escolas, etc. A primeira banca para a escola feminina foi formada em 1924 e contava com os seguintes membros: Augusto Ribas, Manoel Barreiro, Wolfran de Abreu e João Crossetti. Este sistema de bancas formadas por professores e pessoas da comunidade funcionou até o ano de 1933 quando foi composta a última banca. A partir do ano seguinte, as escolas da Cooperativa passaram a adotar o sistema de aprovação pelo sistema de média, o mesmo adotado pelas escolas estaduais.

O sistema de premiação também foi amplamente utilizado. A aluna com o melhor desempenho na escola durante o ano recebia o prêmio "Viação Férrea", que consistia em uma medalha de ouro. A premiação era realizada numa solenidade de encerramento realizada no final do ano letivo, quando várias autoridades eram convidadas e se fazia a entrega dos prêmios. As alunas do curso de música faziam recitais e logo após o público presente era convidado para visitar uma exposição onde os melhores trabalhos realizados pelas alunas do Santa Terezinha. Estas cerimônias e exposições normalmente eram realizadas em conjunto com os alunos da escola masculina.

Durante as exposições, o público tinha a oportunidade de adquirir estes trabalhos de pintura, bordados, confecções, doces, conservas, etc. O que não era vendido durante a realização das exposições, a Cooperativa se encarregava de vender nos seus armazéns.



Foto 101 - Confeções feitas pelas alunas da escola e expostas em 1933. O que não era vendido durante as exposições era encaminhado para a cooperativa que se encarregava de vender. Foto publicada no relatório de 1933.

As alunas, ao concluírem os cursos da Escola Feminina de Artes e Ofícios, o faziam com uma sólida formação cultural, mas faltava-lhes um título que as habilitasse ao magistério. Por isso, a escola Santa Terezinha pleiteou junto ao governo do estado a equiparação aos cursos complementares, de modo que as alunas diplomadas que manifestassem vocação poderiam ser aproveitadas no magistério.



Foto 102 - Chapéus, confecções, bordados e arranjos florais feitos pelas alunas e expostos em 1928.
Foto de 1928: acervo Cooperativa.

O curso complementar foi inaugurado no dia 15 de abril de 1934 e a primeira turma era composta por seis alunas que foram aprovadas no exame de admissão.



Foto 103 - Cerimônia de reconhecimento oficial do ensino complementar realizada no dia 15 de abril de 1934. Foto: acervo Cooperativa.

O curso teve curta duração, pois foi encerrado no dia 30 de novembro de 1939, quando se formou a quarta e última turma. O fechamento foi provocado por uma alteração curricular feita pelo estado, que aumentava de três para cinco anos a duração do curso. As direções da escola e da Cooperativa resolveram encerrar o curso por este ter se tornado anti-econômico. Seria necessário contratar vários professores para manter um curso freqüentado por poucas alunas.

⁸⁹RELATÓRIO de 1939 Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p 12

Em 1940 foi criado o curso de datilografia que visava preparar as alunas para as atividades do comércio. Em 1942 foram suprimidas as turmas do 1º, 2º, 6º e 7º anos do primário, ficando somente as turmas do 3º, 4º e 5º anos. No ano seguinte, em 1943, a Cooperativa e a Secretaria da Educação e Cultura do Estado celebraram um convênio onde a Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha passou a ser administrada pelo estado.⁹⁰ O prédio da escola foi cedido para o estado, que aproveitou suas instalações para transferir para ali o Grupo Escolar João Belém, a Escola Cilon Rosa e alguns anos depois o Ginásio Estadual Manoel Ribas.

Quando o governo assumiu a responsabilidade sobre a educação no estado, a direção da escola, em conjunto com a direção da Cooperativa, resolveram passar a responsabilidade e os custos para o governo. A Cooperativa passou a aplicar os recursos que antes eram destinados para a educação em outras áreas que estavam a merecer igual atenção.

Em sua curta duração, de 1921 até 1943, na escola Santa Terezinha foram efetuadas mais de onze mil matrículas, um número muito significativo, considerando que durante este período tudo foi custeada pela Cooperativa sem a participação do governo ou de qualquer outro órgão.

ESCOLAS DE ALFABETIZAÇÃO

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul era a única no Brasil que cobrava os fretes para transportar as mercadorias que eram remetidas para os ferroviários que residiam junto à linha, em locais isolados, normalmente distantes dos núcleos urbanos. Sem receber estas mercadorias, o “pessoal de linha”, ou tucos, como eram mais conhecidos, não teriam como sobreviver por muito tempo. Eles não podiam se dedicar à agricultura ou à criação de pequenos animais, pois não lhes sobrava tempo para essas tarefas, portanto era imprescindível o recebimento de produtos de primeira necessidade, de uso doméstico e medicamentos. A Cooperativa também era obrigada a pagar o frete sobre as mercadorias que adquiria.

Em 1930, Manuel Ribas, diretor comercial da Cooperativa, solicitou ao Ministro da Viação, José Américo, a isenção de taxas sobre estes transportes; para tanto, apresentou parecer favorável do Interventor Estadual, Flores da Cunha e de Fernando Pereira, Diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Estas opiniões foram decisivas para a resolução do Ministro.

⁹⁰RELATÓRIO de 1943 Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p13

No dia 17 de março de 1931, foi publicado o Aviso nº 68, no qual ficava acertada a gratuidade dos fretes de mercadorias expedidas pela Cooperativa para os associados e o abatimento de 50% nos fretes das mercadorias adquiridas pela Cooperativa, desde de que os valores continuassem sendo recolhidos. Mas ao invés de destinar para o pagamento da Viação Férrea, eles deveriam ser empregados na criação de escolas de alfabetização para os filhos dos ferroviários.⁹¹ Posteriormente, o abatimento dos fretes das compras realizadas pela Cooperativa aumentou para 75%. A verba proveniente deste acordo ficou conhecida como "Economia de Fretes".

A participação da Cooperativa foi muito grande na obtenção destes recursos, pois o frete que passou a ser isento ou a receber desconto era das mercadorias enviadas aos "tucos" e das mercadorias adquiridas pela Cooperativa para fornecer aos seus associados. Foi dela também que partiu a iniciativa de solicitar estas vantagens que já eram usufruídas pelos ferroviários de outros estados. Com isso, houve um grande impulso na criação das escolas de alfabetização.

No ano seguinte, em 1932, entraram em funcionamento quatorze escolas nas seguintes localidades: Bagé, Cacequi, Couto, Cruz Alta, Garibaldi, Gravataí, Montenegro, Passo Fundo, Piratini, Rio Grande, Santa Maria, Sant'Anna, Taquara e Uruguaiana, com um total de 384 alunos matriculados. Todas as escolas estavam instaladas em prédios próprios e em anexo foram construídas casas para os professores.

As escolas de alfabetização normalmente localizavam-se junto a pequenos grupos de casas onde residiam em média dez famílias de operários que trabalhavam na conservação das linhas férreas. Geralmente estes operários tinham famílias numerosas, o que justificava a existência de uma escola em um núcleo tão pequeno. A outra razão era a distância que se encontravam de qualquer vila ou cidade.

Os prédios das escolas eram de madeira, com janelas envidraçadas, possuíam uma ou duas salas de aula. O mobiliário era formado de classes para os alunos, uma mesa para a professora, um armário para o material didático e um quadro negro.⁹² Todo estes móveis eram construídos pelos alunos da Escola Masculina de Artes e Ofícios. Um bom terreno circundava as escolas, que eram cercadas para evitar a entrada dos animais que andavam soltos. Nos fundos ficavam os sanitários, que também eram em madeira, seguindo o modelo típico de campanha.

Todas as escolas estavam inscritas na Secretaria de Educação do Estado e obedeciam às suas diretrizes. O controle burocrático era exercido pelo Irmão Estanislau, que ficou mais conhecido como o "Padre das cabras", nomeado inspetor das escolas da Cooperativa, no dia 1º de setembro de 1932. Ele mantinha num escritório

⁹¹RELATÓRIO 1930. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p31

⁹² CENTENO, Edite Duarte. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho de 1996.

central em Santa Maria todos os documentos relativos às escolas. Ali estavam os documentos de admissão dos professores, as relações de matrículas dos alunos, as folhas de frequência, os relatórios, as estatísticas que a Secretaria de Educação solicitava a também as informações necessárias para serem apresentadas à direção da Viação Férrea e à direção da Cooperativa.

Ao todo, a Cooperativa, em conjunto com a Viação Férrea, criou noventa e seis escolas de alfabetização espalhadas pelos mais diversos pontos do estado. Estas escolas possuíam em média trinta alunos.⁹³

Além das citadas escolas, foram criados também quatro grupos escolares, localizados nos maiores centros ferroviários: Santa Maria, Cacequi, Ramiz Galvão e Olimpo, hoje Pedro Osório. Nestes grupos escolares, a média era de duzentos alunos e a orientação educacional foi entregue às irmãs franciscanas.

A fiscalização sobre estas escolas estava a cargo do Irmão Estanislau, que as visitava constantemente. Para isso ele utilizou a princípio os trens da Viação Férrea; posteriormente, nas oficinas de Santa Maria foi adaptado uma motocicleta sobre um trólei e, alguns anos depois, ele passou a utilizar um carro de linha especialmente para as suas viagens.⁹⁴ Ele aproveitava para levar sementes de verduras e leguminosas, mudas de árvores frutíferas, pequenos animais, como galinhas e cabras, para distribuir entre as escolas e as famílias de ferroviários. Dessa forma ele criou a campanha de combate à fome.

Além de criar estas escolas, a Cooperativa passou também a assinar convênios com escolas particulares onde pagava parte das mensalidades. Para tanto utilizava as verbas da "Economia de Fretes". Entre as escolas conveniadas estavam o Liceu de Rio Grande, onde custeava os estudos para cinquenta alunos; Ginásio Christo Redemptor de Cruz Alta, para trinta alunos, Escola de Jacuhy, para quarenta e dois alunos e o Núcleo Escolar de Cacequi, para cento e vinte alunos.⁹⁵

No mesmo ano de 1932, quando foram criadas as Escolas de Alfabetização para as crianças, foram criadas também vinte Escolas de Alfabetização para Adultos que tinham por objetivo atender principalmente aos associados. Elas foram implantadas nos seguintes núcleos: Bagé, Cacequi, Couto, Cruz Alta, Garibaldi, Gravataí, Jacuí, Pedreira do Jacuí, Montenegro, Pinheirinho, Piratini, Rio Grande, Pedreira de Santo Amaro, Livramento, Taquara, Uruguaiana, Pedreira de Viadutos. Em Santa Maria foram duas, uma no Km3 e outra no Depósito. A maioria das escolas utilizava as mesmas instalações; durante o dia funcionavam as escolas para as crianças e, à noite, para os adultos. Algumas delas foram instaladas nos locais de trabalho ou pró-

⁹³ LIMA, Antonio. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho de 1996.

⁹⁴ MENEZES, Telmo Douto de. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, novembro de 1994.

ximas a ele, como ocorreu nas pedreiras, nas oficinas do Km 3 ou no depósito em Santa Maria.

Com isso, pode-se perceber a preocupação que tanto a ferrovia como a Cooperativa tinham em proporcionar aos ferroviários condições para que aumentassem os seus conhecimentos, progredissem profissionalmente e, conseqüentemente, melhorassem seu padrão de vida.

Apenas dois anos depois de entrar em funcionamento, essas escolas já atendiam a 808 crianças e 468 adultos. No início, essas escolas só podiam receber filhos de associados ou filhos de ferroviários. Mais tarde, elas passaram a aceitar as crianças que moravam nas proximidades da escola desde que, comprovadamente, elas não tivessem acesso às escolas estaduais ou municipais, pela distância que ficavam ou mesmo pela inexistência destas.

Em 1934, o total de alunos matriculados nas diversas escolas que a Cooperativa havia criado e em estabelecimentos particulares com os quais mantinha convênios chegava a 4.095 alunos. Destes, 1.472 nas escolas masculina e feminina de artes e ofícios de Santa Maria, 704 em escolas particulares, 671 adultos em vinte e uma escolas de alfabetização e 1.248 crianças em dezessete escolas de alfabetização. Todos mantidos com os recursos advindos da "Economia de Fretes."⁹⁶

Nos convênios com as escolas particulares, a Cooperativa não arcava com todas as despesas. Ela pagava cinquenta por cento do valor da mensalidade e normalmente conseguia descontos que variavam de dez a vinte por cento, em função do grande número de alunos que mantinha nestas escolas. Aos pais restava um percentual que variava entre trinta e quarenta por cento, o que significava uma grande economia.

A partir de 1937, houve uma grande disseminação de escolas de alfabetização que passaram a ser conhecidas como "Escolas Turmeiras", pois, por todo o estado, desde os núcleos ferroviários mais densos, até as mais modestas turmas da via permanente, receberam as suas escolas. Elas eram instaladas em estações, desvios, pedreiras ou mesmo para pequenas turmas de conservação da via permanente. O requisito para a instalação de uma escola era a existência de um grupo com no mínimo quinze crianças em idade escolar.⁹⁷

A Cooperativa também utilizou as instalações de diversas destas escolas para promover cursos para as esposas e filhas dos associados, como ocorreu nas escolas de Diretor Pestana, Ivo Ribeiro, Ramiz Galvão, Otávio Lima e Volta do Felizardo, onde, a partir de 1940, foram oferecidos cursos de corte e costura.

⁹⁵RELATÓRIO 1931. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p.26

⁹⁶RELATÓRIO 1934.Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.p.43



Foto 104 - As Escolas de alfabetização utilizavam pequenos prédios de madeira como este, da Escola Getúlio Vargas. Na foto, um grupo de alunos acompanhados da professora que aparece no canto esquerdo. Foto da década de cinquenta: acervo Cooperativa.

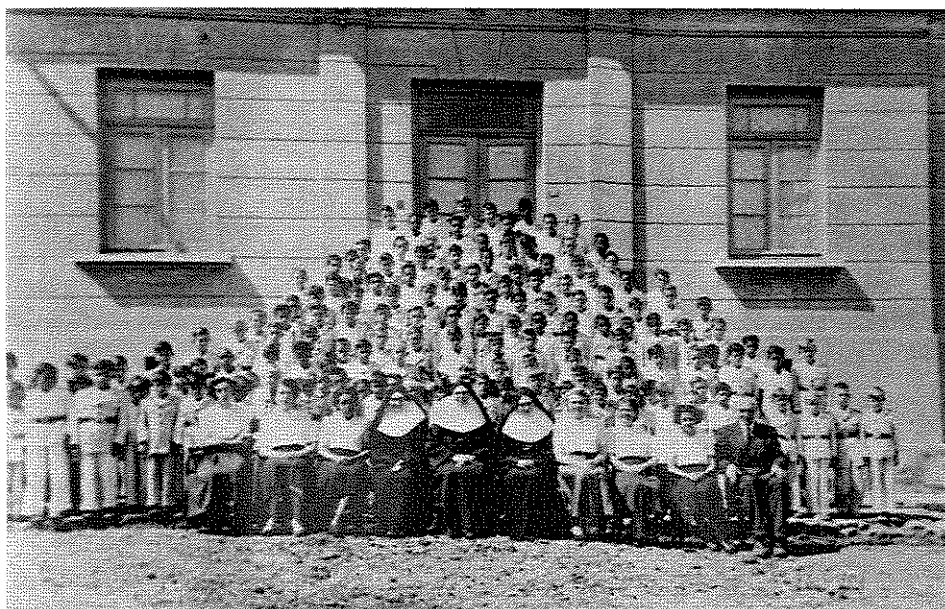


Foto 105 - Alunos, professoras e Irmãs Franciscanas em frente a Grupo Escolar Rui Barbosa, em Santa Maria. Foto da década de cinquenta: acervo Cooperativa.

No ano de 1941, o estado foi duramente castigado por fortes chuvas que provocaram grandes enchentes, diminuíram a produção e, conseqüentemente, o movimento de fretes na ferrovia. Vinte e nove escolas de alfabetização de adultos receberam instruções de fechar e só continuaram funcionando aquelas em que os professores se dispuseram a continuar dando aulas, mas gratuitamente. Com a recuperação da economia nos anos seguintes, pôde haver a proliferação destas escolas ao longo das linhas a ponto de, na década de cinquenta, atingir aproximadamente cento e

⁹⁷ CENTENO, Edite Duarte. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho de 1996.

vinde escolas que atendiam a mais de quatro mil alunos. Pelo grande número de escolas e alunos atendidos por este programa desenvolvido sob a coordenação da Cooperativa, pode-se avaliar a importância que representou para a implantação de escolas pelo interior do estado.

CONGRESSOS

Santa Maria está localizada no centro geográfico do estado e se tornou o mais importante entroncamento ferroviário do estado e um dos mais importantes do Brasil. Com certeza este foi um fator decisivo para a criação da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul nesta cidade e, posteriormente, foi escolhida também para a instalação das primeiras escolas mantidas pela Cooperativa, no início da década de vinte. Estas escolas possuíam amplos alojamentos que eram utilizados pelos alunos internos durante o período letivo, mas que durante as férias ficavam vazios.

A seleção dos professores das escolas de alfabetização levava em consideração o fato de os candidatos residirem nas proximidades das escolas, para facilitar a adaptação dos mesmos ao meio ambiente e também o alojamento. Ao selecionar uma professora que morasse nas proximidades, a Cooperativa não necessitava construir a residência destinada para os professores, que existia na maioria das escolas.

Nem sempre os selecionados eram os que sabiam aplicar as melhores técnicas pedagógicas ou os que possuíam o maior conhecimento. Portanto, era necessário suprir as carências destes professores e uniformizar o ensino nas diversas escolas tendo em vista que as transferências dos pais destes alunos eram freqüentes, em função das necessidades de trabalho. Os alunos não podiam ser prejudicadas por diferentes conteúdos e disciplinas.

Com o objetivo de uniformizar o ensino e também de realizar uma equilibrada distribuição de recursos e materiais, foram realizados nesta cidade diversos Congressos Pedagógicos das escolas ferroviárias. Para sua realização, a Cooperativa utilizou as instalações das suas escolas em Santa Maria, que possuíam amplos salões onde podiam ser realizadas as palestras e também havia as instalações dos internatos, que podiam abrigar os professores das escolas da Cooperativa, evitando assim despesas com alojamento.

Durante as férias, os professores eram convocados a participar dos congressos e, para tanto, recebiam passagens da Viação Férrea. Alojamento e alimentação

eram por conta da Cooperativa. Eles passavam uma semana em Santa Maria, discutindo os problemas que enfrentavam nas suas escolas e recebendo orientação sobre diversos outros temas.⁹⁸

A sugestão para a realização do I Congresso Pedagógico dos Professores das Escolas da Cooperativa partiu de Augusto Ribas, diretor comercial da Cooperativa, a quem estavam subordinadas todas as escolas. Ele foi realizado de 20 a 24 de fevereiro de 1933, nas dependências da Escola Feminina de Artes e Ofícios "Santa Terezinha".

Os temas discutidos foram os seguintes: os processos e métodos pedagógicos; uma econômica e equitativa distribuição do material escolar; a uniformização do ensino nas diversas escolas mantidas pela Cooperativa.

A comissão organizadora dos trabalhos foi composta pelo Irmão Thomás, diretor do artes e ofícios, Irmão Estanislau, inspetor escolar, Irmã Diethilde, diretora da escola "Santa Terezinha" e do padre Rick, inspetor escolar da Viação Férrea, que presidiu as seções.⁹⁹

Em 1933, quando foi realizado o primeiro congresso, a Cooperativa possuía quatorze escolas de alfabetização, vinte escolas para adultos e duas escolas de artes e ofícios. Com este grande número de escolas espalhadas pelo estado, algumas situadas em locais isolados, era necessário reunir estes professores para discutir propostas de ensino que contemplassem uma uniformização tanto nos métodos como nos conteúdos de ensino, assim como uma distribuição econômica e equitativa de material escolar.

Ao todo participaram do primeiro Congresso Pedagógico 56 professores, tendo como convidado o Irmão Tarcísio, do corpo docente da Escola Marista de Hamburgo Velho, atual cidade de Novo Hamburgo. O congresso mostrou ser o caminho mais curto e eficiente para o aperfeiçoamento didático e pedagógico dos professores. Os ótimos resultados obtidos com as discussões realizadas durante este congresso constituíram a base para a realização de outros nos anos seguintes.

No dia 26 de fevereiro de 1935 foi aberto III Congresso de Professores das Escolas da Cooperativa, que se realizou nas dependências da Escola Masculina de Artes e Ofícios e contou com a presença dos professores de todas as escolas e com os diretores da Cooperativa.

⁹⁸ CENTENO, Edite Duarte. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho de 1996.

⁹⁹RELATÓRIO 1933. Cooperativa dos Empregados da viação Férrea do Rio Grande do Sul. p61



Foto 106 - Grupo de professores das escolas da Cooperativa que participou do II Congresso pedagógico dos professores das escolas da Cooperativa realizado em 1934 nas dependências da Escola Feminina de Artes e Ofícios Santa Terezinha. Foto: acervo Cooperativa.

O programa abordou os seguintes temas: O educador; Formação do carácter; A inteligência, sua cultura; Leitura com os alunos do 1º ano; Cálculo com os alunos do 3º e 4º anos; Lição da bíblia; Lição de geografia usando o mapa mundi; Lição de gramática; Lição de canto; Lição de ginástica; Métodos modernos de pedagogia e Educação física entre outros temas.¹⁰⁰ Pela abrangência dos assuntos discutidos é possível perceber a preocupação em discutir um grande número de assuntos para nivelar ao máximo a qualidade do ensino que era ministrado nas escolas mantidas pela Cooperativa.

Os congressos continuaram acontecendo todo ano em Santa Maria e os temas abordados sempre foram os mais variados. Algum tempo depois as necessidades dos professores se ampliaram e, para supri-las, foi programada uma abordagem mais ampla, não ficando restrita apenas aos aspectos educacionais.

Entre os dias 10 e 18 de dezembro de 1939 realizou-se, nas dependências da Escola Feminina de Artes e Ofícios "Santa Terezinha", o VI Congresso Pedagógico de Professores de Escolas da Cooperativa, tendo como conferencistas o Dr. Alvares Leite e o Dr. Iivé Leite.

A sessão de abertura foi presidida pelo Sr. Domingos Ribas e os trabalhos do congresso foram dirigidos pelo Irmão Estanislau, pela M. Elenara diretora, da escola Santa Terezinha, e pelo P. Cláudio Mascarello, fiscal de ensino. Ao todo participaram 83 professores de escolas ferroviárias.

Em 1940, durante a realização do VII Congresso Pedagógico de Professores de Escolas da Cooperativa, além de temas como Novos processos, Métodos peda-

¹⁰⁰RELATÓRIO 1934 Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p42

gógicos e Uniformização do Ensino, os organizadores convidaram vários médicos para realizarem palestras sobre "Primeiros socorros" com: 1 - Cuidados a ministrar em casos de acidentes. 2 - Cuidados a ministrar aos pequeninos e alimentos adequados. 3 - Profilaxia e cuidados nas moléstias infecto-contagiosas. 4 - Verminose. 5 - Injeções e vacinas.

Além das palestras, foram ministradas aulas práticas no Posto de Higiene, onde os professores receberam instruções de como aplicar medicamentos e injeções.¹⁰¹ Estas escolas ficavam em locais distantes e os professores deviam receber noções gerais de primeiros socorros para atender às crianças em caso de acidente.



Foto 107 - XV Congresso pedagógico realizado em Santa Maria no período de 15 a 22 de janeiro de 1948. Na primeira fila o primeiro à esquerda é o Ir. Cláudio Mascarelo e o penúltimo à direita é o Ir. Estanislau José, dois dos maiores incentivadores das escolas e dos congressos. Foto: acervo Cooperativa.

No congresso de 1942 foi dada ênfase ao caráter administrativo, além do didático-pedagógico. No ano seguinte, "os resultados práticos foram os mais lisonjeiros e eficientes fazendo com que os professores voltassem para as suas escolas com novo ânimo, nova coragem, maior idealismo e boa bagagem de experiências para o cumprimento de sua árdua mas nobre missão".¹⁰³

A importância dos Congressos para os professores que trabalhavam em escolas mais afastadas fica patente quando os responsáveis pela seleção dos mesmos dizem o seguinte: "Si (sic) nem sempre podemos fazer uma perfeita seleção do corpo

¹⁰¹RELATÓRIO 1940. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p19

¹⁰²RELATÓRIO 1943. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p18

¹⁰³RELATÓRIO 1943. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p18

de professores, pela difícil adaptação do meio ambiente da localização das escolas, procura, no entanto, esta Cooperativa proporcionar ao professorado maior e melhor aperfeiçoamento didático, pedagógico e administrativo, com a realização anual congressos pedagógicos." ¹⁰⁴

Com isto a Cooperativa queria garantir a continuidade dos trabalhos e diminuir as possibilidades de "abandono" da escola por parte dos professores.

¹⁰⁴RELATÓRIO 1950. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. p17

CONCLUSÕES

A partir de um arquivo de fotografias é possível resgatar fatos históricos? Como?

Um arquivo fotográfico pode ser usado como fonte de informações para o resgate de fatos históricos. Após percorrer mais de cinco mil quilômetros nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, e passar dois anos pesquisando arquivos, bibliotecas, museus, acervos particulares, onde foi possível observar mais de seis mil fotografias e seiscentos negativos de vidro, com imagens da ferrovia no Rio Grande do Sul e principalmente com imagens da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, foram reproduzidas quinhentas fotografias e dez negativos deste total. O trabalho com este material, apoiou-se na experiência de Olga Rodrigues de Moraes Von Simson, Miriam Moreira Leite, Bóris Kossoy, no sentido de desenvolver um método de trabalho que contemplasse o melhor rendimento da imensa quantidade de informações que o conjunto de fotos proporcionava.

Com o desenvolvimento deste trabalho, pôde-se verificar a importância da fotografia como fonte de informações para o resgate histórico. Todavia, cumpre ressaltar que, somente com fotografias, torna-se impossível tal resgate. Ela deve necessariamente ser associada a outros dados de pesquisa, como bibliografia, jornais antigos, revistas antigas, publicações editadas pelos próprios ferroviários, relatórios, mapas, relatos orais, além de outras fontes, para que as informações possam ser visualizadas dentro de um contexto mais amplo, o que permitirá ao pesquisador explorar ao máximo os dados registrados nas imagens.

Deverão também ser integradas a séries fotográficas mais amplas que, organizadas cronologicamente e/ou por temas, permitirão estabelecer novas relações, que certamente trarão uma riqueza maior à interpretação das fotografias, além de um aprofundamento significativo no tema pesquisado.

Se a princípio havia-se pensado em utilizar toda e qualquer fotografia antiga da Cooperativa, com o andamento do trabalho constatou-se que só poderiam ser utilizadas aquelas que estivessem devidamente identificadas. Para sanar este problema, foi criado um arquivo fotográfico onde procurou-se identificar e reunir o maior número de informações referentes a cada foto. As imagens com o maior número de informações foram utilizadas na fase final deste trabalho, quando da realização das entrevistas para o resgate oral de informações a respeito da história da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

A multiplicidade de informações proporcionadas pelas fotografias possibilita estudos específicos nas mais variadas áreas do conhecimento humano. Neste caso, especificamente, foram utilizadas para o resgate da história da Cooperativa, onde se encontrou grande número de imagens, principalmente, sobre áreas como economia, saúde e educação.

Através do cruzamento de informações geradas pelas fotos, foi possível chegar a outras informações, como a importância do movimento associativo desenvolvido no estado a partir da fundação da Cooperativa; do grande número de empreendimentos realizados por ela; da diversidade de produtos oferecidos pelos seus armazéns; o grande número de aparelhos e equipamentos que existiam nas escolas mantidas pela Cooperativa; grande número de equipamentos e aparelhos que equipavam a Casa de Saúde; detalhes sobre os carros-restaurantes, restaurantes e seu funcionamento; a grande integração que havia entre a Cooperativa e as escolas de artes e ofícios, que ajudavam a reduzir custos e entravam na cadeia produtiva, entre outros, o que constrói uma saga de processos sócio-econômicos e culturais engendrados a partir de uma decisão: "construir a cooperativa".

Durante as entrevistas, as fotografias possibilitaram também uma base sólida para a formulação das perguntas aos entrevistados, ajudando a ilustrar os relatos dos entrevistados e a facilitar compreensão dos depoimentos. A elas se deve também a empatia criada entre o entrevistado e o entrevistador, tendo em vista o interesse comum, que era a história da Cooperativa. Elas tiveram papel importante enquanto elemento desencadeador da memória dos entrevistados e, organizadas, possibilitaram a condução das conversas dentro de um roteiro pré-estabelecido.

Pelo exposto, conclui-se que a fotografia é uma importantíssima fonte de pesquisa para o resgate de fatos históricos, desde que utilizada em conjunto com outras fontes. Isto tudo vem reforçar a importância de identificar, organizar e acondicionar os acervos fotográficos para que possam ser utilizados como fonte de pesquisa para as atuais e futuras gerações.

BIBLIOGRAFIA

- Album Comemorativo do 75º Aniversário da Colonização Italiana no Rio Grande do Sul. Porto Alegre. Revista do Globo, 1950.
- Anuário Estatístico do Rio Grande do Sul de 1911. Porto Alegre, s.ed. 1911
- ABREU, José Pacheco de. Guia Geral do Município de Santa Maria. Porto Alegre, Continente, 1953.
- ARBUS, D. An aberture monograph. Special edition for The Museum of Modern Art. New York, 1972.
- ASSIS, Olavo Amadeu de. O ferroviário nos trilhos da saudade. Belo Horizonte, Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1985.
- AUMONT, Jaques. A imagem. Campinas, Papirus, 1993.
- AZEVEDO, Astrogildo. Hospital de Caridade. In Revista comemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria. s.l., s.ed., 1914.
- BARTHES, Roland. A câmara clara. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980.
- BARTHES, Roland. A mensagem fotográfica. In Teoria da comunicação de massa. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1978.
- BAPTISTA, José Luiz. O surto ferroviário e seu desenvolvimento. (separata dos anais do III Congresso de História Nacional) Rio de Janeiro, Instituto Histórico, 1942.
- BATESON, Gregory & MEAD, Margaret. Balinese character: A photographic analysis. New York Academy of Sciences de la photographie. 1942.
- BAZIN, André. O cinema: ensaios. São Paulo, Brasiliense, 1991.
- BECEYRO, Raul. Ensayos sobre fotografia. México, Artes y Libros, 1978.
- BELÉM, João. História do município de Santa Maria 1797 - 1933. Porto Alegre, Selbach, 1933.
- BELTRÃO, Romeu. Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho. 1787 - 1930. Canoas, La Salle, 1979.
- BENJAMIN, Walter. "Pequena história da fotografia" in Obras escolhidas: magia e técnica, arte e política. Ensaio sobre literatura e história da cultura. São Paulo, Brasiliense, 1986.
- BERWANGER, Ana Regina & LEAL, João Eurípedes Franklin. Noções de paleografia e diplomática. Santa Maria, UFSM, 1991.
- BOSI, Alfredo. "Fenomenologia do olhar" in O olhar. São Paulo, Companhia das letras, 1988.
- BOURDIEU, Pierre. Un art moyen: Essay sur les usages sociaux de la photographie. Paris, Minuit, 1965.
- BRAUDEL, Fernand. Civilização Material e capitalismo. Rio de Janeiro, Cosmos, 1970.

- BURCH, Noel. Praxis del cine. Madrid, Fundamentos, 1970.
- CALDEIRA, Jorge. Mauá: o empresário do Império. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.
- CAMPOS, Maria Cristina de Souza. "A associação da fotografia aos relatos orais na reconstrução histórico-sociológica da memória familiar" in Cadernos do CERU. (Centro de Estudos Rurais e Urbanos) nº3, 2ª série, 1992.
- CAMPOS, Roberto de Oliveira. O Déficit ferroviário suas causas e suas conseqüências. Rio de Janeiro, Ministério dos Transporte, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1985.
- CANCLINI, N.G. "Fotografia e ideologia". In Feito na América Latina: Segundo Colóquio Latino-Americano de Fotografia. Rio de Janeiro, FUNARTE/Instituto Nacional da Fotografia, 1987.
- CANCLINI, N.G. A socialização da arte. São Paulo, Cultrix, 1984.
- CARDOSO, Edmundo. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho 1994.
- CECHIN, José. A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX. Campinas, UNICAMP, (tese de mestrado) 1978.
- CENTENO, Edite Duarte. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho 1996.
- Centro de Preservação da história da ferrovia no Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Metrópole, 1985.
- COELHO, Catão & BRINCKMANN, Candido. Almanach Municipal da Cidade de Santa Maria da Bocca do Monte Para o Anno de 1899. Santa Maria, s.ed., 1899.
- COLLIER Jr. , John. Photography and visual antropology. In Principles of visual anthropology. Paris, Mouton/Hague, 1975.
- COLLIER Jr. , John. Antropologia visual: A fotografia como método de pesquisa. São Paulo, EDUSP/EPU, 1973.
- COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LTDA. Resumo dos empreendimentos: Visão repositiva. Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial Hugo Taylor, 1955.
- COSTA, Rovilio. Antropologia visual da imigração italiana. Caxias do Sul, EST/Universidade de Caxias do Sul, 1976.
- DAUDT Fº, João. Memórias. Rio de Janeiro, Mauá, 1938.
- DAVID, Eduardo G. 127 anos de ferrovia. Juiz de Fora, Esdeva, 1985.
- DIAS, José Roberto de Souza. Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul. São Paulo, Rios, 1986.
- DIAS, José Roberto de Souza. Estradas de Ferro no Brasil e no Mundo. Rio de Janeiro, RFFSA, 1965.
- DIAS, José Roberto de Souza. Entrevista concedida ao autor em São Paulo, junho 1993.
- DOURADO, Haydée. O gesto, o canto, o riso: memória coletiva da história do Brasil. São Paulo, ECA/USP, (tese de doutorado) 1990.
- DUBOIS, Philippe. El acto fotográfico. Barcelona, Paidós, 1989.
- ENCICLOPÉDIA FOCAL DE FOTOGRAFIA. Barcelona, Omega, 1960.
- ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO. Política Nacional dos Transportes. Rio de Janeiro, s.ed., s.d.

- Estradas de ferro do Brasil e do mundo. Rio de Janeiro, Publicação comemorativa da I Assembléia Geral da ALAF. 1965.
- EVANS, W. Americans photographs. New York, The Museum of Modern Art, 1988.
- FABRIS, Annateresa. Fotografia: usos e funções no século XIX. São Paulo, EDUSP, 1991.
- FARIA, Marta. Entrevista concedida ao autor em São Leopoldo, junho 1993.
- FEBVRE, Lucien. Combates pela história. Lisboa, Presença, 1977. 2^ov
- FERREZ, Gilberto. A fotografia no Brasil: 1840 - 1900. Rio de Janeiro, FUNARTE/Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.
- FERRO, Marc. Falsificações da história. Lisboa, Europa América, s.d.
- FERRO, Marc. A manipulação da história no ensino e nos meios de comunicação. São Paulo, Ibrasa, 1983.
- FLORES, Moacyr. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Nova Dimensão, 1993.
- FLUSSER, Vilém. Filosofia da caixa preta. São Paulo, HUCITEC, 1985.
- FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RFFSA, 1964.
- FRANCASTEL, Pierre. A realidade figurativa. São Paulo, Perspectiva, 1982.
- FRANCASTEL, Pierre. Imagem, visão e imaginação. Lisboa, Edições 70, 1987.
- FREIRE, Gilberto. Casa grande e senzala. Rio de Janeiro, José Olympo, 1958. 2^ov.
- FREUND, Gisèle. Fotografia e sociedade. Lisboa, Veja, 1989.
- GAIDA, Carlos Guilherme. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, janeiro 1997.
- GEERTZ, C. A interpretação das culturas. São Paulo, Zahar, 1978.
- GERNSHEIM, Helmut e Alison. História gráfica de la fotografia. Barcelona, Omega, 1967.
- GINZBURG, C. Mitos, emblemas, sinais. São Paulo, Cia. Das Letras, 1989.
- ISAIA, Antonio. Os 80 anos do Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo. 1903 - 1983. Santa Maria, Pallotti, 1983.
- JACKNIS, Ira. Franz Boas and photography. In Studies in Visual communication. s. l., s. ed., 1984.
- JACKNIS, Ira. Franz Boas of anthropology. On the limitation of The Museun Method of Anthropology. In History of Anthropology. Vol.3
- KLUMB, Paulo. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho 1994.
- KOSSOY, Boris. A fotografia como fonte histórica: Introdução à pesquisa e interpretação das imagens do passado. São Paulo, Museu da Indústria, Comércio e Tecnologia, 1980.
- KOSSOY, Boris. Fotografia e história. São Paulo, Ática, 1989.
- KOSSOY, Boris. São Paulo 1900: Imagens de Guilherme Gaensly, análise e interpretação de Bóris Kossoy. São Paulo, Kosmos, 1988.
- KOSSOY, Bóris. Álbum de photographias do Estado de São Paulo 1892. São Paulo, Kosmos, 1984.

- LANGFORD, Michael. Fotografia Básica. Lisboa, Martins Fontes, 1979.
- LEGOFF, Jacques & NORA, Pierre. História: novos problemas. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1976.
- LEITE, Miriam Moreira. Retratos de família. São Paulo, EDUSP, 1993.
- LEITE, Miriam Moreira. Fotografia e história. Rio de Janeiro, Revista Ciência Hoje. Fevereiro de 1988.
- LEVITT, Theodore. Miopia em marketing. s.l. Harvard, 1963.
- LIMA, Antonio. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, junho de 1996.
- MACHADO, Arlindo. A ilusão especular: introdução a fotografia. São Paulo, Brasiliense, 1984.
- Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas. Rio de Janeiro, RFFSA, 1991.
- MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovia: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas, Pontes, 1990.
- MARCHIORI, José Newton & NOAL Fº, Valter Antonio. Santa Maria: Relatos e impressões de viagens. Santa Maria, UFSM, 1997.
- MAXIMO, Imão Urbano. Imão Estanislau José: Apóstolo dos ferroviários. Porto Alegre, Epecê, 1979.
- MENEZES, Telmo Douto. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho 1994.
- METZ, Cristian. Langage et cinéma. Paris, Albatros, 1977.
- METZ, Cristian. Essais sur la signification au cinéma. Paris, Klincksieck, 1968.
- MORAIS, Sérgio Santos. Reconstrução da rotunda de São João del Rei. Rio de Janeiro, RFFSA, 1987.
- NEIVA Jr., Eduardo. A imagem. São Paulo, Ática, 1986.
- NORA, Pierre. O retorno do fato. In História novos problemas. LEGOFF, Jacques & NORA, Pierre. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1974.
- NUNES, Telmo Sartori. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho 1994.
- OLIVEIRA Jr., Antonio Ribeiro de. Do reflexo a mediação: um estudo da expressão fotográfica e da obra de Augusto Malta. Campinas, UNICAMP, (tese de mestrado) 1994.
- OLIVEIRA, Beneval de. Planalto de frio e lama: os fanáticos do contestado, o meio, o homem, a guerra. Florianópolis, Fundação Catarinense de Cultura. 1986.
- PANOFISKY, Erwin. Significado nas artes visuais. São Paulo, Perspectiva, 1979.
- PEREGRINO, Nadja. A evolução da fotorreportagem. Rio de Janeiro, Dazibao/Agil, 1991.
- PEREIRA, José Baptista. O problema do transporte no Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Imprensa Oficial do Estado, 1948.
- PEREIRA, Otacilio. Erro de orientação das construções ferroviárias no Brasil. Porto Alegre, s.ed., 1936.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1992.
- PINTO, Virgilio Noya. Comunicação e cultura brasileira. São Paulo, Atica, 1983.

- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Variações sobre a técnica do gravador no registro da informação viva. São Paulo, T.A. Queiroz, 1991.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Ferrovia Paranaguá - Curitiba: 1885 - 2 de fevereiro - 1985. Uma viagem de 100 anos. Curitiba, RFFSA, 1985.
- REVISTA COMMEMORATIVA DO PRIMEIRO CENTENÁRIO DA CIDADE DE SANTA MARIA: 1814 - 1914. Porto Alegre, Livraria do Globo 1914.
- REVISTA DO CINQUENTENÁRIO DA COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL LTDA: 1913 - 1963. Santa Maria, Tipografia da Escola Industrial Hugo Taylor, 1963.
- RIBEIRO, Nelly. Os meios de comunicação em Santa Maria: Viação Férrea - Imprensa. Santa Maria, s.ed., 1979.
- SAMAIN, Etienne. "Mito e fotografia - As aventuras eróticas de Kamakua" in Caderno de textos. Antropologia Visual. Rio de Janeiro, Museu do Índio, 1987.
- SANTOS, Zózimo Lopes dos. Entrevista concedida ao autor em Santa Maria, julho 1994.
- SENNA, Ernesto. O Paraná em estrada de ferro. Rio de Janeiro, Tipografia do "Jornal do Comércio", 1900.
- SONTAG, Susan. Ensaio sobre fotografia. Lisboa, Dom Quixote, 1986.
- TACCA, Fernando de. Sapateiro: o retrato da casa. Campinas, UNICAMP (tese de mestrado) 1990.
- TOMÉ, Nilson. Trem de ferro: A ferrovia do contestado. Florianópolis, Lunardelli, 1983.
- TREVISAN, Edilberto. Entrevista concedida ao autor em Curitiba, julho 1994.
- VERTOV, Dziga. Artículos, proyectos y diarios de trabajo. Buenos Aires, Flor, 1974.
- VON SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes. Branco e negro no carnaval popular paulistano. São Paulo, USP, (tese de doutorado) 1988.
- VON SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes. "O uso da fotografia na pesquisa sociológica: Reflexões de pesquisa". In Do folclore a cultura popular. Org. REILY, Suzel A. Ana & DOULA, Sheila M. São Paulo, USP, 1990.
- VON SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes. "Depoimento oral e fotografia na reconstrução da memória histórico-sociológica: reflexões de pesquisa" in Boletim do Centro de Memória da UNICAMP, vol.3, nº5, jan/jun. 1991.
- Relatório de 1914. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1915. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1916. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1917. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1918. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1919. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1920. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1921. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1922. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1923. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1924. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
- Relatório de 1925. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

[illegible]

Relatório de 1967. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1968. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1969. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1970. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1971. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1972. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1973. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1974. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1975. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1976. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1977. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1978. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1979. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1980. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1981. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Relatório de 1982. Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.