



MEMÓRIA FERROVIÁRIA: USO DE HISTÓRIA ORAL COMO FONTE DE PESQUISA

Eixo 5 – Memórias do Trabalho, Patrimônio Cultural e Desenvolvimento Rural

Palavras-chave: Memória Ferroviária, História Oral, Patrimônio Industrial, Arquitetura e Urbanismo.

Alexsandra de Los Santos

*Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da
Universidade Federal de Pelotas (UFPel).
alexsandradarosa1@hotmail.com*

Antonio Soukef Junior

*Professor Visitante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU)
da Universidade Federal de Pelotas (UFPel).
asoukef@gmail.com*

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho é parte da pesquisa de mestrado em andamento da autora, a qual integra o Projeto “Cidades de médio porte do extremo do sul do Brasil e em zona de fronteira: qualificação e proposição de espaços públicos sensíveis às relações intergeracionais, inclusivas e sustentáveis” do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Além disso, esta pesquisa conta com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) por meio de uma bolsa de pós-graduação, na qual a autora deste trabalho é titular.

Esta pesquisa tem como objeto de estudo a Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé localizada na região sul do Rio Grande do Sul, incorporada à extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) em 1957. O objetivo principal é compreender as transformações no território, retificações da linha ao longo do tempo e as mudanças nos pátios ferroviários com a inserção de novas tecnologias. Este estudo justifica-se tendo em vista que a inserção da linha férrea ocasionou transformações urbanas e sociais, as quais repercutem nas cidades até os dias de hoje, em seus remanescentes.

Os procedimentos metodológicos desta pesquisa foram estruturados em cinco etapas: I. Pesquisa Histórica, uma vez que é de grande valia o acesso às fontes primárias, como os documentos, cartas, mapas e fotografias. Estes documentos podem ser encontrados em acervos e bibliotecas, físicos ou digitais; II. Levantamento teórico com o intuito de buscar trabalhos acadêmicos que pesquisam sobre a temática; III. Levantamento das Políticas Públicas do Patrimônio Ferroviário para conhecer e compreender as potencialidades e fragilidades da proteção dos bens remanescentes; IV. Visitas de campo para o levantamento dos bens móveis e imóveis; e V. Entrevistas com ex-funcionários para compreender o cotidiano dos trabalhadores e a organização dos pátios ferroviários da Estrada de Ferro estudada, dessa forma, é imprescindível



à pesquisa que sejam realizadas entrevistas com ex-funcionários da Linha. Para o tratamento delas, serão utilizados os procedimentos próprios do campo da História Oral (HO).

Neste trabalho irei apresentar uma análise piloto de uma entrevista com um ex-funcionário para que possa servir de suporte para elaboração das demais entrevistas ao longo do estudo. O uso da metodologia HO justifica-se tendo em vista sua importância para compreender o cotidiano dos trabalhadores, bem como a organização dos pátios ferroviários, localizados nas cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé.

DESENVOLVIMENTO

1. OBJETO DE ESTUDO

A experiência ferroviária brasileira teve como base ideológica a busca pelo progresso, pela industrialização e pela urbanização. Essa corrente ganhou os espíritos mais progressistas por volta de 1835 quando surgiram as primeiras leis que determinavam a concessão para a construção de linhas entre Rio de Janeiro e São Paulo (ISAIA, 1983). Na mesma linha de pensamento do restante da Europa, o desenvolvimento das linhas se deram em locais próximos a grandes produções, “(...) sendo construída em áreas onde se cultivava a borracha, o algodão, o açúcar e, especialmente, o café, principal produto exportado entre a década de 1850 e a Primeira República.” (SOUKEF JUNIOR, 2017, p. 1). Nesse sentido, a ferrovia no Brasil surge como a alternativa mais rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café (RANSOLIN, 1999). Entretanto,

As construções de estradas de ferro no país enfrentavam dificuldades para obtenção de recursos e conflitos de interesse, por exemplo, sobre as regiões que deveriam receber as estradas de ferro. O Brasil, que inaugura a primeira estrada de ferro em uma distância de 14,5 quilômetros, tem uma expansão significativa a partir de 1870 até as duas primeiras décadas dos anos de 1900 (PROHMANN, 2022, p. 96).

Os projetos para linhas férreas no Brasil começaram difundir-se na década de 1850 quando foram inauguradas as primeiras ferrovias no país, fazendo com que houvesse um aumento exponencial de projetos de estradas de ferro em discussão nas Assembleias Provinciais. No Rio Grande do Sul, os primeiros projetos começaram a ser discutidos por volta de 1866, entretanto, como província limítrofe, a região sul necessitava de um tratamento diferente. Dessa forma, o estado teve um projeto de viação, contrariando as experiências do restante do país, nas quais, as estradas de ferro não possuíam nenhum plano regional e ficavam à mercê das elites locais (RANSOLIN, 1999). A zona de fronteira teve um papel primordial nos projetos de malha ferroviária para o estado, uma vez que as disputas pelo território vinham desde o período colonial e outras mais recentes, como o conflito da Cisplatina, a luta com os caudilhos platinos e a Guerra do Paraguai (RANSOLIN, 1999). Dessa forma, há a necessidade de construir Estradas de Ferro com o intuito de proteger o estado limítrofe contra a agressão estrangeira e o contrabando. Conforme o autor,

O trem poderia combater o tradicional contrabando, lesivo aos interesses do país. As linhas férreas facilitariam e atraíram os imigrantes, essenciais para o povoamento da zona fronteira, pois o latifúndio pecuarista existente não exigia muitos braços. Enfim, apresentava um conceito mais abrangente de segurança na fronteira, que não era meramente de proteção militar do território, e sim de povoamento e desenvolvimento da



região, além da preocupação com os elementos produtivos do país, ameaçados pelo contrabando (RANSOLIN, 1999, p.16).

Foi em 1872 que José Ewbank da Câmara elaborou um projeto para a construção de uma malha ferroviária denominada “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comercial e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul” e que se tornou a base ferroviária do futuro estado, o qual propunha a criação de linhas-tronco nos sentidos norte-sul e leste-oeste (FINGER, 2013). A experiência pioneira no estado “(...) foi bem mais modesta e sossegada, embora tenha sido notória a alteração econômica e social que ela começou a processar” (ISAIA, 1983, p. 4). A primeira linha a ser construída no sul seguiu a experiência do restante do país, tendo o capital britânico como primeiro financiador. De acordo com Dias (1986), a viação férrea não surgiu ocasionalmente, mas foi o resultado de um projeto solidamente fundamentado e que se transformou em realidade nas últimas décadas do século XIX.

O projeto de Ewbank da Câmara foi incorporado, com alguns ajustes, ao Plano Geral de Viação, desenvolvido em 1890, e deu origem a praticamente toda malha ferroviária gaúcha, com exceção da *The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway* entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, primeira ferrovia da região sul.

A linha Rio Grande - Pelotas - Bagé denominada Tronco-Sul (Figura 1), objeto de estudo deste trabalho, foi inaugurada em 1884 após sua aprovação em Decreto Imperial. Sua construção foi planejada para ser realizada em duas etapas, sendo a primeira “(...) indo de Rio Grande a Bagé e passando por Pelotas, Pedras Altas e Candiota, onde ramais partiriam rumo às minas de carvão; a segunda, ligaria Bagé a Alegrete, passando por Dom Pedrito e Rosário.” (DIAS, 1986, p. 126).

Figura 1. Mapa do Rio Grande do Sul com a demarcação da Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé. Fonte: Mapa elaborado pela autora, 2024¹

¹Elaborado com base no mapa do Instituto Gaúcho de Reforma Agrária da Secretaria da Agricultura do Rio Grande do Sul de 1966.



Destaca-se a importância econômica do trecho entre Rio Grande, Pelotas e Bagé, um dos mais prósperos da região, por conta do tripé gado-charque-porto. A cidade de Rio Grande, ganha importância nas décadas seguintes da reconquista portuguesa, em 1764, com a exportação da produção proveniente das charqueadas pelotenses, tornando-se assim “um importante centro econômico da capitania.” (TORRES, 2008, p. 11). O município de Bagé, também fundado para defesa da fronteira, originou-se de um acampamento militar e, tendo em vista sua localização em relação ao restante da região, por muitos anos manteve-se isolada. Este cenário mudou com a implantação do transporte ferroviário e a instalação de charqueadas e, mais tarde, de frigoríficos. (GUTIERREZ; NEUTZLING, 2011).

Pelotas, por sua vez, vivia em seu apogeu urbano quando da construção da estrada de ferro. Por meio das condições advindas das charqueadas, a cidade tornou-se o polo cultural, com seus teatros, biblioteca e eventos literários e artísticos, portanto, já vinha usufruindo desta condição há algumas décadas, caracterizando-se como “moderna” e colocando-se como um ponto obrigatório e fundamental na linha (SCHMITZ, 2013). Além disso,

Um caminho de ferro, ao cruzar cidades, povoados ou qualquer aglomeração populacional, traz a possibilidade do mais fácil escoamento de produtos, incentivo à indústria, geração de empregos, locomoção e comunicação mais rápidas e constantes. (SCHMITZ, 2013, p. 54).

A concessão para construção da linha teve duas tentativas, ambas frustradas. Todavia, em 1880, a fusão da *Compagnie Imperiale de Chemins de Fer* do Rio Grande do Sul, com a empresa britânica *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company*, que possuía os direitos de construção da linha Porto Alegre a Uruguaiana, permitiu não apenas a execução deste trecho, como a promessa de prolongamento até a linha Porto Alegre-Uruguaiana, a espinha dorsal da rede ferroviária do Rio Grande do Sul. Em 1898, por meio do Decreto nº 2884 de 25 de Abril, diversas estradas de ferro foram arrendadas para a empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*. Em 1905 esta empresa já geria praticamente toda malha ferroviária gaúcha,



incluindo a Linha Rio Grande - Pelotas - Bagé. Entretanto, em 1911, a *Brazil Railway Company* assumiu a concessão, mas com sua falência em 1919 o controle acionário retornou para sua detentora anterior (DIAS, 1986).

A linha contava com três estações principais, localizadas nas cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, e estações intermediárias: Marítima, Junção, Quinta, Povo Novo, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Eral, Cerro Chato, Nascente, Pedras Altas, Jorge Sartori, Bilboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho e Santa Tereza (IPHAE, 2002). Ao longo do tempo, algumas modificações foram realizadas como a construção de ramais e de um desvio: I. Ramal Junção - Vila Siqueira, inaugurado em 1894; II. Ramal São Sebastião - Santana do Livramento, inaugurado parcialmente em 1923; III. Ramal Bazílio - Jaguarão, inaugurado em 1931; IV. Variante Pedras Altas, inaugurado em 1968. Esta última alteração, configura-se como um desvio entre as estações de Hulha Negra e Pedras Altas, fazendo com que as estações entre elas fossem desativadas e criando outras estações na nova estrada.

As estações principais eram, originalmente, idênticas, entretanto sofreram alterações: A Estação de Pelotas foi ampliada em 1929, adicionando depósitos de bagagens nas extremidades laterais, com terraços na cobertura; a Estação de Rio Grande teve seu telhado alterado, de acordo com imagem de 1885 (IPHAE, 2002); e a Estação de Bagé, segundo a prefeitura da cidade, foi destruída devido a um incêndio em 1926. Entretanto, segundo informações do Relatório da VFRGS, a Estação original foi demolida em 1929 para a construção de um novo prédio (IPHAE, 2002). Não há um consenso sobre o que realmente ocorreu com a antiga Estação Férrea de Bagé, questão esta que será aprofundada com o avanço da pesquisa.

2. História Oral

O surgimento da História Oral como registro tem sua origem no final da Segunda Guerra com o surgimento de estudos que ocupavam-se em investigar traumas pós-guerra. A popularização da História Oral se deu gradativamente, abordando outros temas, entretanto, possui uma forte tendência aos estudos relacionados aos agentes à margem da sociedade, como mulheres, negros/as, comunidade lgbt e queer, operários/as e comunidades minoritárias tradicionais (GILL; SILVA, 2016). De acordo com Meihy,

Atualmente, a história oral já se constituiu em parte integrante do debate sobre a função do conhecimento social e atua em uma linha que questiona a tradição da historiográfica centrada em documentos oficiais. Por isso, a história oral hoje é parte inerente dos debates sobre tendências da historiografia contemporânea ou da história do tempo presente. (MEIHY, 2005, p. 19).

Para utilização desta metodologia é necessário um rito o qual inicia-se pelo projeto de pesquisa, conhecimento das bibliografias e fontes documentais da temática de estudo e no encontro de pessoas dispostas a narrar alguma memória. As entrevistas, por sua vez, devem iniciar-se pelas pessoas com idade mais avançada devido a saúde. É importante que cada entrevistado possa nomear outro possível candidato a ser entrevistado. O roteiro deve ser amplo evitando respostas simples. Além disso, caso o narrador inicie uma história que fuja da temática da conversa ela não deve ser travada (GILL; SILVA, 2016). De acordo com Meihy:



A memória individual, apesar de se explicar no contexto social, é aferida por meio de entrevistas nas quais o colaborador tenha ampla liberdade para narrar. É preciso cuidado em relação às interferências presentes nas entrevistas, que podem existir ou não dependendo dos pressupostos estabelecidos no projeto. O mesmo deve ser estabelecido em relação aos estímulos, pois muitas vezes provocações podem motivar aspectos da lembrança que não emergiram com a naturalidade das recordações (MEIHY, 2005, p. 110).

Em um momento após a entrevista, ela deve ser transcrita. Entretanto,

Para dinamizar, no entanto, esta parte da metodologia tendo em vista que, para cada hora de áudio se leva cerca de oito horas de transcrição ou mais, muitos historiadores não trabalham mais nessa perspectiva. Alguns suportes informáticos permitem que palavras-chave sejam buscadas no áudio e assim somente são transcritos trechos utilizados para análise. (GILL; SILVA, 2016, p. 5).

Outro ponto sobre os procedimentos desta metodologia que tem se atualizado refere-se ao termo de cessão. Caso não seja feita a transcrição da entrevista e a mesma seja arquivada como áudio, é possível que a autorização seja feita por áudio também. Por fim, a análise da entrevista deve considerar os problemas de pesquisa. Ao realizar o agrupamento de narrativas é importante cruzar informações/versões, realizar análises comparativas e buscar evidências destes relatos e/ou conflitos de narrativas. Para tanto, é necessário que haja um agrupamento (GILL; SILVA, 2016).

Tendo em vista que por tratar-se de memória, e sendo esta uma construção, torna-se fundamental compreender, além dos fatores culturais, a capacidade biológica das pessoas e os acontecimentos vividos, sejam eles individuais ou coletivos. A velhice, debilidade e traumas afetam diretamente as narrativas que se baseiam na memória. Nesse sentido, “a transposição dessas circunstâncias para a vida coletiva é fundamental para se entender a organização dos mitos sociais que se erguem além da história.” (MEIHY, 2005, p. 63). Diante disso, o método não desconsidera a documentação histórica, a qual pode corroborar para reafirmar a narrativa.

Na temática do patrimônio ferroviário, a História Oral coloca-se como imprescindível e urgente, uma vez que muito da história da ferrovia, a que não cabe nos documentos oficiais, já foi perdida tendo em vista que as narrativas coletadas no tempo presente exploram apenas os últimos 50 anos. Para Prohmann,

É a coleta de testemunhos orais de ferroviários que fortalecem o reconhecimento e valorização das pessoas que se dedicaram ao sistema ferroviário e enriquece as possibilidades de pesquisa sobre o tema, a partir de testemunhos que nem sempre são relatados nas vastas fontes documentais que já existiam sobre o tema (PROHMANN, 2022, p. 83).

Diante disso, é imprescindível a inserção das narrativas na construção da História da Ferrovia no Brasil, uma vez que foram estes sujeitos, os operários, que construíram e trabalharam para o funcionamento deste meio de transporte por muitos anos e sendo eles os mais esquecidos na História econômica brasileira.

3. Análise Piloto

Partindo disso, para exemplificar a utilização deste procedimento metodológico e a formulação de documentos que servirão como fonte de pesquisa, será analisada uma entrevista



com um ex-ferroviário, realizada na cidade de Rio Grande no dia 10 de outubro de 2023, a qual encontra-se documentada em formato audiovisual e disponível online. Por meio dela, será possível refletir sobre a utilização desta fonte e sua contribuição para a pesquisa. Pretende-se ainda construir um modelo para futuras entrevistas com demais ex-funcionários, as quais serão realizadas conforme o cronograma da pesquisa.

O encontro foi realizado na data supracitada tendo como entrevistado o ex-ferroviário Sr. Zanella, e entrevistador o arqueólogo e pesquisador do tema do patrimônio ferroviário Cristiano Landgraf. A autora deste texto acompanhou a entrevista como convidada, todavia não interferiu. A conversa foi organizada em duas partes, sendo a primeira na plataforma da Estação Central de Rio Grande, com o narrador contando um pouco sobre o cotidiano do trabalho, como por exemplo o atendimento a acidentes, amizades construídas, etc; o segundo momento foi mais dinâmico, uma vez que foi realizado caminhando pelo pátio ferroviário e identificando os espaços (Figura 2). Cabe destacar que tanto o encontro quanto o roteiro não foram elaborados pelos autores deste texto, nem estão inseridos nesse projeto em questão. O objetivo deste estudo é a realização de uma análise piloto de uma entrevista já realizada e documentada.

Figura 2. Conjunto de fotos do segundo momento da entrevista com o ex-ferroviário Sr. Zanella e o arqueólogo Cristiano Landgraf² Fonte: Acervo da autora.



O rito durante todo percurso seguiu as indicações dos autores do campo da História Oral, uma vez que foram feitas perguntas gerais e de caráter amplo, e o entrevistado teve liberdade para contar o que considerava importante e o que lembrava. Ao longo do encontro, os estímulos foram sendo dosados, indagando ao Sr. Zanella.

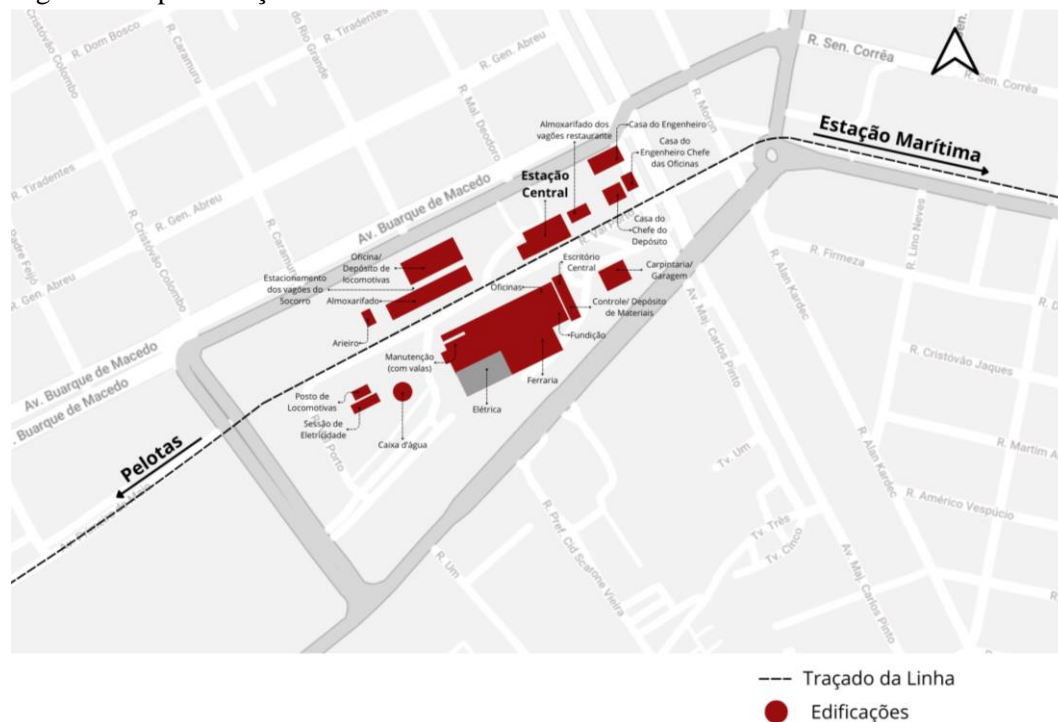
A narrativa coletada e as demais que serão realizadas ao longo da pesquisa serão utilizadas para compreender o cotidiano de trabalho, bem como as transformações nos pátios ferroviários com a inserção de novas tecnologias. Diante disso, o relato de ex-funcionários é de grande valia

²O uso das imagens foi autorizado por ambos.



para este estudo e a partir desta entrevista foi possível iniciar o mapeamento dos bens imóveis remanescentes no pátio ferroviário de Rio Grande. Nota-se que, por tratar-se de apenas uma entrevista, é inviável afirmar que todas as informações estejam corretas, tendo em vista a idade avançada e as falhas na memória. Entretanto, algumas informações já estão sendo confirmadas, como é o caso da Estação de Eletricidade, a qual já foram encontrados projetos arquitetônicos no Acervo do Museu do Trem de São Leopoldo que, após análises, confirmam a informação do entrevistado (Figura 3).

Figura 3. Representação Gráfica do Pátio Ferroviário de Rio Grande. Fonte: Os autores.



Partindo disso, destaca-se alguns pontos positivos nesta entrevista, os quais auxiliaram na fluidez da entrevista coletada. As perguntas amplas e gerais foram muito importantes para a liberdade da narrativa. Dessa forma, o contador pode contar a sua história e suas memórias naquele lugar de forma menos rígida, narrando sua experiência. Além de contar como era o cotidiano de trabalho, ele também relembrou como foi chegar ao trabalho ferroviário, ainda jovem, contribuindo para nossa compreensão sobre o contexto econômico e social da época.

Como supracitado, são necessários estímulos para o narrador, entretanto, isso deve ser feito de maneira adequada, sem que haja uma pressão. Este é outro ponto de destaque desta análise, uma vez que caminhar pelo pátio ferroviário serviu como um estímulo sem que fosse necessário que o entrevistador ficasse enfatizando a pergunta. Ao andar pelos lugares, pelas edificações e pelas ruínas, o ex-ferroviário ia recordando e contando sua experiência em cada um desses locais. Assim, foi possível que ele lembrasse as diversas funções que atuou dentro da ferrovia e narrasse as transformações no cotidiano. Com essa estratégia, ao passar pela caixa d'água, por exemplo, ele também pontuou como era o abastecimento e como chegava até o pátio ferroviário, apresentando um contexto da história da cidade que em outra ocasião, ele poderia não destacar. Além disso, foi possível compreender quais edificações tiveram sua função trocada ou foram construídas após alguns anos, com a inserção de novas tecnologias.

Outro ponto importante são os registros fotográficos. Ao final da entrevista, o entrevistado mostrou fotos antigas e contou outras histórias, como por exemplo quando foi filmado um filme



no pátio ferroviário, com a presença de atores renomados. Por não fazer mais parte da entrevista, essas informações não puderam ser colocadas nesta análise, entretanto, como este estudo servirá de subsídio para elaboração de outras entrevistas, enfatizo a importância de registros fotográficos como um estímulo à memória. Nesse sentido, em futuras narrativas, informações sobre o cotidiano do trabalho ou até mesmo outras memórias, podem surgir nas histórias contadas.

Cabe destacar que tendo em vista sua idade, todas as informações sobre o funcionamento do pátio ferroviário são dos últimos 50 ou 60 anos, período no qual o entrevistado trabalhou na ferrovia e, tendo em vista que a linha completa 140 anos neste ano, essas memórias constituem uma parcela pequena desta história. Diante disso, percebe-se a importância e urgência na coleta destes relatos.

CONCLUSÃO

Considerando a importância da Estrada de Ferro para a região, bem como sua intervenção no processo de formação deste território, torna-se essencial o estudo de sua formação e transformação para compreensão desta zona. Diante disso, a narrativa de ex-ferroviários é de grande valia para um entendimento mais amplo da história da ferrovia na região. Além disso, entende-se que o processo de preservação do patrimônio é precedido da identificação e compreensão dos bens móveis e imóveis remanescentes. Ademais, a urgência no registro dos testemunhos de ex-ferroviários para impedir o apagamento de uma parte importante da história da ferrovia gaúcha, justifica a importância destes estudos.

REFERÊNCIAS

DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional**. Editora Rios: São Paulo. 1986.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. [Brasília] 2013 Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – Unb – Brasília, 2013.

GILL, Lorena e SILVA, Eduarda. **Perspectivas para a História Oral**. In: Pedro Robertt; Carla Rech; Pedro Lisbero e Rochele Fachineto. (Org.). Metodologia em Ciências Sociais Hoje: Práticas, Abordagens e Experiências de Investigação. 1ed. Jundiaí, Santa Catarina: Paco Editorial, 2016, v. 2, p. 107-126. <https://wp.ufpel.edu.br/ndh/files/2021/05/Historia-Oral-e-suas-perspectivasmetodologicas-capitulo-de-livro.pdf>

GUTIERREZ, E. J. B.; NEUTZLING, S. **O patrimônio urbano da rainha da fronteira Bagé (RS)**. Memória em Rede. Pelotas. Vol. 2., N. 5, p. 71-86. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/Memoria/article/view/9525#:~:text=Foi%20destaque%20a%20paisagem%2C%20fortemente,da%20horizontalidade%20do%20perfil%20original>.

IPHAE. **Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874 - 1959**. Instituto Histórico e Artístico do Estado da Secretaria de Cultura do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Pallotti, 2002.



ISAIA, Antônio. **As estradas de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria.** In: Santa Maria – Livro Guia Geral, Santa Maria, 1983.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História Oral.** 5. ed. São Paulo: Loyola, 2005. 284 p.

PROHMANN, Mariana. **Ferrovias: resistências, lembranças e esperanças nas narrativas de ferroviários e ferroviárias aposentados(as) da RFFSA.** 2022. Tese (Doutorado em Tecnologia e Sociedade) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2022.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo.** São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 1999.

SCHMITZ, Maira Eveline **Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX).** Pelotas. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pelotas - UFPel - Pelotas, 2013. Acesso em 03 abr 2024.

SOUKEF JUNIOR, A. **A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação.** In: Revista Restauro. ed. N. 2. Disponível em: <https://revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferroviarios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao/?print=print>. Acesso em: 11 abr. 2024.

TORRES, Luiz Henrique. **“Cronologia Básica da História da cidade de Rio Grande (1737 - 1974).** Biblos. Rio Grande. Vol. 22, N. 2. p. 9-18. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/biblos/article/view/957/424>.