

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA**  
**CURSO DE JORNALISMO**  
**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II**

**LUCAS VILLIGER FERNANDES GOMES**

**PROJETO EXPERIMENTAL LIVRO-REPORTAGEM**  
**“TRILHANDO MEMÓRIAS - A ERA DO TREM EM SÃO BORJA”**

**São Borja**

**2019**

**LUCAS VILLIGER FERNANDES GOMES**

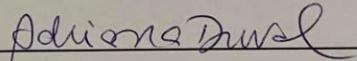
**LIVRO-REPORTAGEM**  
**“TRILHANDO MEMÓRIAS – A ERA DO TREM EM SÃO BORJA”**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Jornalismo da  
Universidade Federal do Pampa, como  
requisito parcial para a obtenção do Título  
de Bacharel em Jornalismo.

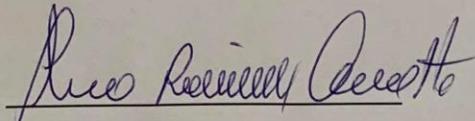
Área de concentração: Jornalismo

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e aprovado em: 06/12/2019

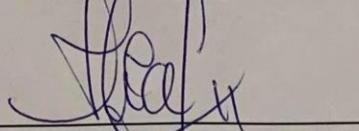
Banca Examinadora:



**Prof. Dr.ª Adriana Ruschel Duval**  
Orientadora/Unipampa



**Prof. Dr. Leandro Ramires Comassetto**  
Avaliador/Unipampa



**Maria Alice Dornelles Souza**  
Avaliadora Externa/Jornalista

## RESUMO

O presente relatório trata do projeto experimental realizado como Trabalho de Conclusão de Curso sobre a época em que estavam ativos os serviços ferroviários no município de São Borja/RS. Foi desenvolvido em forma de livro-reportagem impresso, através de entrevistas - pela técnica de História Oral - e de pesquisa histórico-exploratória respaldada em fontes bibliográfica e documentais. O objetivo foi resgatar a história da ferrovia, presente na cidade de 1913 até o final do século XX, para a produção e disseminação da memória desse meio de transporte que contribuiu para o desenvolvimento da economia local, transportou milhares de pessoas e empregou inúmeros trabalhadores. Os estudos empregados na produção foram os de investigação sobre a história do trem na humanidade, pesquisa de documentos e arquivos históricos nacionais, estaduais, regionais e locais, resgate de antigos periódicos e acervos pessoais, entrevista de ex-ferroviários, famílias de ex-ferroviários, pessoas que viajaram de trem e políticos envolvidos com o tema na atualidade. O livro foi estruturado segundo uma lógica narrativo-explicativa, expondo os principais marcos relacionados à história das ferrovias, contando desde o nascimento da primeira locomotiva, na Europa, até o fim das operações em São Borja, em texto jornalístico com toques do estilo literário. Conclui-se que os trens em circulação na cidade representaram mais que um meio de locomoção ligado ao desenvolvimento econômico e acessível a cidadãos do campo e da cidade: foram um espaço de salutar dinâmica social e cultural, que ficaram na memória e no desejo de um possível retorno.

**Palavras-Chave:** Ferrovia; Trem; Livro-reportagem; São Borja.

## ABSTRACT

This report talks about the experimental project carried out as Term Paper, about the time when rail services were active in the city of São Borja/RS. It was developed in the form of a printed report book, through interviews - through the Oral History Technique - and exploratory historical research supported by bibliographic and documentary sources. The objective was to rescue the history of the railway, present in the city from 1913 until the end of the XX century, for the production and dissemination of the memory of this means of transportation that contributed to the development of the local economy, transported thousands of people and employed a lot of workers. The studies used in the production were the investigation about the history of the train in humanity, search of national, state, regional and local historical files, rescuing old journals and personal collections, interviewing ex-railroaders, train riders, and politicians involved with the theme today. The book was structured according to a narrative-explanatory logic, exposing the main events related to the railways' history, from the birth of the first locomotive, in Europe, to the end of the operations in São Borja, in a journalistic text with literary style touches. It concludes that the circulating trains in the city represented more than a mean of locomotion connected to the economic development and accessible to rural and city citizens: they were a space of a beneficial social and cultural dynamic, that remained in the memory and desire of a possible return.

**Keywords:** Railroad; Train; Report Book; São Borja.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>2. REFERENCIAL TEORICO.....</b>	<b>7</b>
2.1 Ferrovias .....	8
2.2 Entrevista .....	9
2.3 Jornalismo .....	11
<b>3. METODOLOGIA .....</b>	<b>12</b>
<b>4. PRODUÇÃO DO LIVRO .....</b>	<b>14</b>
4.1 Investigação .....	14
4.2 Resgate .....	14
4.3 Entrevistas .....	16
4.4 Fases de produção .....	17
4.4.1 Mapeamento.....	17
4.4.2 Escrita.....	17
4.4.3 Montagem, ilustrações e imagens .....	18
<b>5. RESULTADOS .....</b>	<b>19</b>
5.1 Estrutura.....	19
5.2 Escolhas gráficas.....	20
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>21</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>22</b>

## 1. INTRODUÇÃO

A ideia para a realização do Trabalho de Conclusão de Curso surgiu, primeiramente, pela curiosidade sobre o prédio da estação férrea de São Borja não abrigar nenhuma memória da época em que os trens funcionavam na cidade, mas principalmente pela ausência dos trilhos em todo o perímetro urbano. Quem não é são-borjense - e até mesmo os nativos mais jovens-, não têm o conhecimento de que o município era abastecido por esse meio de transporte.

Tendo em vista esse cenário, na disciplina de Telejornalismo II foi produzimos uma vídeo-reportagem sobre o assunto, juntamente com o colega Daniel Campos. O produto final instigou a continuidade das pesquisas; acabou resultando em um trabalho superficial, se comparado à enorme quantidade de fontes e histórias que poderiam falar sobre esse período. O desejo de ir em frente, desbravando memórias e fatos, culminou com o levantamento de informações apresentadas na obra, que agora sintetizamos neste relatório.

A ferrovia chegou em São Borja no ano de 1913, através da empresa inglesa *The Brazil Great Southern Railway Company Limited* (BGS), inicialmente com o ramal Barra do Quaraí x São Borja. Em um segundo momento, na década de 1930, a cidade foi contemplada com a chegada do segundo ramal, Dilermando de Aguiar x São Borja, que fica no caminho para Santa Maria e Porto Alegre.

Com esse modal (tipo de meio de transporte) no município, a economia na cidade cresceu muito. A produção agrícola passou a ser escoada através da estrada de ferro, substituindo o transporte por tração animal. Com isso, passou a transportar maiores quantidades e de maneira mais rápida, assim fomentando, igualmente, o incremento no setor produtivo. A cidade ganharia destaque nacional na produção do linho.

Ao longo desse período, trens de passageiros e de carga passaram pelo solo da Fronteira Oeste Gaúcha. Também operados pela BGS, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), Ferrovia Sul Atlântico S/A e, por fim, a América Latina Logística (ALL). Hoje, a empresa que possui a concessão da linha desligada de São Borja é a Rumo Logística, que não demonstrou interesse em reativar os serviços, com a justificativa de que

o corredor é deficitário.

Muitas crianças e jovens no município não têm nenhum conhecimento a respeito da linha férrea que passava pela cidade, tornando essa parte da história praticamente invisível. Tendo em vista esse fato, reafirmamos nossa preocupação e nosso intuito de montar um produto que resumisse essa história, incluindo a questão imagética (contendo fotos da época e ilustrações representativas), e a questão da memória dos que vivenciaram esse período, além do resgate histórico do tema.

Assim, pois, nosso **objetivo** principal foi produzir memória sobre o período em que São Borja contou com serviços ferroviários. Para tanto, adotamos como **enfoque experimental** a prospeção de memórias de vida, via História Oral, que contribuíssem para o resgate e a reconstituição dessa história, a ser materializada na forma de narrativa jornalística em livro-reportagem.

A **justificativa** para as escolhas que tomamos, além do que foi acima abordado, está no fato de que entendemos que um registro desse tipo para a cidade seja muito significativo, pois além de servir para consulta da população que se interessar sobre o tema, conserva histórias pessoais que, do contrário, um dia se perderiam. A riqueza dos relatos, a partir da memória de ex-ferroviários, por exemplo, praticamente reconstitui aqueles áureos tempos, levando o leitor de volta aos vagões e à saudosa estação.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

Anteriormente à escrita do livro, recorreremos à um referencial teórico com a intenção de termos embasamento para estruturamos o projeto. Essa decisão permitiu que ampliássemos conhecimentos sobre o tema e tivéssemos condições de redigir de forma segura e fluida sobre os assuntos. De qualquer maneira, tudo o que está posto, em cada capítulo, é respaldado por referências. Como escolha autoral, preferimos não nominá-las no corpo do texto, e sim explicitá-las nas Referências da obra, onde colocamos a correspondência do conteúdo de cada capítulo e as fontes utilizadas para a confecção deles.

Em termos de leituras para o preparo do projeto experimental, nos baseamos em três pilares teóricos: pesquisas sobre as ferrovias/trens; sobre entrevista/técnicas; e sobre livro-reportagem. A seguir vamos, resumidamente, explicar a respeito desses tópicos.

## 2.1 Ferrovias

Como apresentado no livro, fizemos uma busca bastante ampla sobre o tema ferrovias/trens. Aqui destacamos, em especial, o aspecto ligado ao que descobrimos da ferrovia em São Borja. Ela foi precursora do desenvolvimento econômico da cidade, além de importante meio de transporte. Nossos entrevistados, de forma unânime, relataram o caráter democrático representado pelo transporte ferroviário, que levava do peão ao estancieiro. O prédio da estação férrea era um organismo vivo, sempre vibrante, e hoje resta como um templo de memórias à espera de quem acorde as lembranças que ali ficaram.

A estação férrea da cidade de São Borja possui grande potencial como equipamento público e de cultura, pela qual pode-se iniciar um processo de ressignificação do lugar para a comunidade local e reconectá-la ao restante da cidade. Sua reabilitação e sua preservação podem contribuir para a salvaguarda da memória da cidade. (MACIEL *et al*, 2018, p. 49).

Para compreendermos melhor o que se passava durante a construção da ferrovia, principalmente quando falamos dos prédios das estações, fomos mais a fundo. Pesquisas foram realizadas no livro “Patrimônios Ferroviários do Rio Grande do Sul – Inventário das estações 1874-1959”, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE). Também buscamos as matrizes arquitetônicas para as construções da época. Ao longo do estado temos a presença, principalmente, das arquiteturas belga, germânica e inglesa, que trazem um charme a mais para as cidades. Certamente, na década de 1930, quando a estação da VFRGS foi construída no município, por muito tempo deve ter sido um elemento de destaque para São Borja.

Por fim, percebemos a influência da arquitetura ferroviária belga em diversos edifícios.<sup>763</sup> Observando as estações belgas de Gastuche (Figura 216), Quevaucamps (Figura 217) e Rixensart (Figura 218), constatamos a mesma forma de composição, com corpo central em dois pavimentos e alas laterais térreas, encontrada em várias estações no Rio Grande do Sul. Já o modelo empregado na estação de Wavre (Figura 219), com corpo principal em vários volumes e telhados recortados, parece ter influenciado as estações de Santana do Livramento (1910, Figura 173 e Figura 173), Alegrete (1912, Figura 163), e mesmo outras construídas mais tarde, já sob administração da VFRGS, como as

de Jaguarão (1932, Figura 191), Canoas (1934, Figura 183), Jaguari (1935, Figura 180), São Thiago (1936, Figura 181) e São Borja (1936, Figura 182). (FINGER, 2013, p. 269).

Os mais variados detalhes daquela época foram investigados para a produção do livro, e alguns aspectos ficaram de fora do material, pois não se tinha total certeza para fazermos o registro. Tomamos todo o cuidado para não reproduzirmos informações incorretas ou incongruentes, procurando exercer um jornalismo de qualidade e responsabilidade com os fatos.

Para chegarmos a um tipo de certeza, é necessário um corpo de critérios ou valores que façam a intermediação entre os muitos lados da mesma questão. Afinal, se a questão em jogo é apenas uma, precisamos de um único critério. Se há várias versões de um fato, todas precisam estar falando do mesmo fato, mesmo que em diferentes versões, ou isso implicaria que seriam vários fatos e não versos do mesmo. (DEROSA, 2019, p. 104 e 105).

Assim, a checagem das informações foi muito cuidadosa. Verificamos datas, grafias, e as dúvidas sanamos consultando e reconsultando fontes.

## **2.2 Entrevista**

Nosso trabalho, na forma de livro-reportagem, está relacionado, portanto, à produção de uma grande reportagem, ou de uma reportagem em profundidade. Ou seja, estamos lidando com um produto jornalístico cuja produção requer um processo de coleta de dados composto pelas instâncias de: observação, pesquisa e entrevista.

A entrevista foi um dos momentos mais gratificantes e desafiadores deste projeto. Os entrevistados tiveram papel crucial para a reconstituição dos tempos em que São Borja vivia a época dos trens.

Aprendemos na faculdade que o processo de aproximação das fontes de informação está relacionado com a forma escolhida para abordagem da pauta, devendo ser utilizado um método específico para a escolha dos personagens. É preciso buscarmos fontes que terão algo para informar e acrescentar, de maneira verídica e vivenciada, sobre o assunto que está sendo apurado. As fontes são normalmente classificadas através do nível de confiança dirigido ao repórter. Porém, o livro-reportagem necessita de um maior número de fontes - comparado a uma notícia ou reportagem diária - para a obtenção de informações e dados para a construção do tema.

Dessa forma, entendendo a relevância dos depoimentos, através da História Oral conseguimos captar as informações necessárias para compor o cenário da época.

História oral é um conjunto de procedimentos que se inicia com a elaboração de um projeto e que continua com o estabelecimento de um grupo de pessoas a serem entrevistadas. O projeto prevê: planejamento da condução das gravações com definição de locais, tempo de duração e demais fatores ambientais; transcrição e estabelecimento de textos; conferência do produto escrito; arquivamento e sempre que possível, a publicação dos resultados. (MEIHY e HOLANDA, 2010, p. 15).

Todos os relatos seguiam uma lógica; os que se distanciavam do que a maioria havia falado, descartávamos, considerando a fragilidade da memória que, por vezes, pode ser atingida, ainda mais devido à idade avançada.

É preciso evitar a veiculação de versões que se anulam, sem maior verificação. Deve-se apurar cada contradição entre as fontes até que a incongruência de versões seja descartada e reste só um relato em que se possa confiar. Dar sentido aos fatos é buscar a tal “unidade”, testar cada contradição até não sobrar incongruências, descartando informações não confirmadas por mais de duas fontes, como ensina a tradição tornada famosa pelo Washington Post. (PEREIRA JUNIOR, 2016, p. 52).

As entrevistas, de caráter aberto, permitiram a livre expressão das fontes. No início da abordagem, instigamos cada uma a respeito do que lembravam sobre aqueles tempos, de modo a fazê-las retornar ao passado. Depois, fomos promovendo ganchos a partir de suas respostas, e buscando mais informações sobre as profissões, as viagens, os locais e peculiaridades ligadas à ferrovia. As sessões com os entrevistados foram extensas, com duração entre 40 minutos e duas horas. De nossa parte, não houve pressa para entender o contexto histórico como um todo, comparando as narrativas da fonte com a de outros personagens e captando a fundo os sentimentos pessoais de cada passageiro ou ex-trabalhador.

A técnica fundamental da entrevista que empreendemos foi baseada nos aprendizados durante o período de três anos em que integramos o projeto de pesquisa “Jornalismo Humanizador em Crônicas do Cotidiano”, sob orientação dos professores Adriana Duval e Miro Bacin. Nesse percurso, desenvolvemos técnicas voltadas ao tratamento humanizado dos

personagens, do momento da abordagem ao do texto, incluindo na narrativa sentimentos e vivências de maneira literária e envolvida com o leitor.

Dessa forma, a humanização das entrevistas acabou por tornar-se uma parte importante da elaboração do livro-reportagem. Isso porque o tema trata de aspectos históricos que marcaram significativamente fases da vida de diversas pessoas, não apenas dos entrevistados. Ao revelarmos histórias particulares, sob o viés da abordagem humanizadora, com toques do estilo literário, isso contribui para envolver o leitor e despertar nele a emoção através da evocação do passado.

No trabalho de apuração, o repórter relaciona-se com os entrevistados no processo comunicativo, atribuindo-lhes significados e sentidos, valorizando os personagens e entendendo-os como pessoas, e não apenas fontes. Assim, no momento de transpor para a escrita, vai além da abordagem do tema e do contexto histórico contado, revelando ao público também quem é o personagem, onde ele está, por que ele está ali ou estava lá.

O fazer jornalístico como processo de significação e ressignificação exige observação/percepção, reflexão e expressão de mundo. Por isso, os jornalistas devem ir além do “dar a notícia” para compreender os fenômenos sociais e compartilhar esta compreensão. Assim, o fazer jornalístico supõe a busca da essência das ações humanas contidas nos fenômenos sociais. O jornalismo humanizado, portanto, não se propõe apenas a produzir textos diferenciados, com linguagem que usufrui dos recursos da literatura, que valoriza personagens. Mais que isso, busca a essência das ações humanas – é um olhar, uma perspectiva, um ponto de partida diferenciado.” (ALVES; SEBRIAN, 2008, p.2)

No trabalho de realização das entrevistas, buscamos também detalhes sobre os fatos e a época vivenciados pelos personagens. Fomos requisitando dos entrevistados o máximo de descrições precisas a respeito dos ambientes e episódios, além de esclarecimentos sobre seu contexto de vida naquela ocasião, seus sentimentos e pensamentos, e tudo o que poderiam lembrar e associar ao que estavam contando.

### **2.3 Jornalismo**

O livro-reportagem é um produto jornalístico. Sua essência, como o nome diz, é a reportagem. Uma grande reportagem, detalhada e investigativa. Autores como Eliane Brum,

Augusto Nunes e Cristian Derosa foram usados como inspiração para escrevermos o livro. Além deles, as obras anteriores da Série Memória, orientadas pela Prof<sup>a</sup> Adriana Duval, também foram utilizadas como referência para a escrita e a produção, principalmente dos autores Gabrielli Leiria e Matheus Bernardes.

Como um trabalho de jornalismo, nosso processo de construção do livro considerou valores éticos e técnicos da profissão. Com grande responsabilidade, respeitamos cada palavra das fontes e das pesquisas realizadas. Não inventamos fatos nem tratamos informações com sensacionalismo.

O sensacionalismo da imprensa dita marrom foi o primeiro tipo de jornalismo comercial que existiu. Já no século XIX, os jornais norte-americanos fizeram muito dinheiro com seus títulos impactantes e histórias fantásticas, muitas delas totalmente inventadas. Foi o New York Times que buscou criar uma nova forma, mais responsável, de jornalismo, o que acabou levando à criação das bases éticas da atividade profissional do jornalista. (DEROSA, 2019, p. 74).

Como as histórias que abordamos no livro possuem grande carga emocional, tivemos o cuidado de selecionar apenas o mais relevante da fala das fontes. Preservamos ao máximo tudo o que ouvimos de irrelevante ou com potencial constrangedor, focando somente nas partes que nos interessavam para contemplar os tópicos do livro. Pouco se explorou da vida pessoal (fora do cenário ferroviário) dos personagens, embora todos eles relatem sobre sua vida e seus sentimentos relacionados ao trem.

Trabalhar uma escrita jornalística de um tema que inclui histórias de vida é quase como escrever um romance. Ainda mais tendo como cenário a estrutura dos vagões e as paisagens do campo, além dos vários personagens caricatos e distintos, que tanto conhecemos a partir das representações do cinema. Essa facilidade estilística promovida pelo próprio tipo de tema tornou mais fluida a redação com ares literários. Metáforas, frases com ritmo e poesia, evocações, tudo isso foi sendo colocado no texto de forma muito natural, e foi combinando com a temática e com os depoimentos extraídos das memórias dos entrevistados.

Esse tipo de experiência, no final do curso, é muito gratificante, ainda mais em se tratando de um livro, e não simplesmente de uma reportagem para periódico, ou para publicação online. Aproveitamos a oportunidade que este relatório permite para compartilharmos a satisfação desse

aprendizado, que permitiu sentir e vivenciar o caráter autoral de uma produção focada em muita pesquisa e de muita responsabilidade.

### **3. METODOLOGIA**

A metodologia aplicada para o desenvolvimento do projeto experimental foi qualitativa, de base histórico-exploratória e cunho bibliográfico e documental. O projeto foi empreendido através da execução da grande reportagem com captação de entrevistas pelo método de História Oral e materializado na forma de livro-reportagem impresso.

Por pesquisa qualitativa entendemos, com base em Gerhard e Silveira (2009), que se trata de um tipo que “[...] não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc.” (GERHARD E SILVEIRA, 2009 p. 31-32).

Já pesquisa exploratória é aquela que tem como objetivo “[...] proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses” (GERHARD E SILVEIRA, 2009, p. 35). A maioria desse tipo de pesquisas envolve levantamento bibliográfico e entrevistas com pessoas que vivenciaram problema pesquisado.

Por sua vez, pesquisa bibliográfica está relacionada à prospecção de referências teóricas publicadas por meios escritos, impressos ou eletrônicos (livros, artigos, sites etc). E a pesquisa documental tem a ver com o uso de fontes localizadas em acervos públicos ou privados. Suas fontes são mais diversificadas e dispersas - periódicos, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, relatórios de empresas, entre outros (GERHARD E SILVEIRA, 2009, p. 37).

Além da busca documental por imagens (fotografias, documentos), também encomendamos ilustrações de artistas em cujo estilo detectamos potencial para traduzir a atmosfera das cenas e da época narradas no livro. Foi uma escolha nossa, de modo a complementar a narrativa textual, quando não havia o recurso da imagem original. Uma forma de o leitor encontrar uma correspondência visual ao que estava sendo descrito em determinadas

partes do livro. Assim, além de deixar as páginas mais dinâmicas, contribuiu para tornar o livro mais interessante até mesmo para crianças e jovens que porventura tenham contato com ele.

Ainda no que se refere à metodologia aplicada para a confecção do livro, empreendemos a reportagem sobre a época da ferrovia em São Borja por intermédio de um intenso trabalho de investigação, resgate histórico e entrevistas, como iremos descrever.

## **4. PRODUÇÃO DO LIVRO**

### **4.1 Investigação**

A investigação é inerente ao trabalho de reportagem. Mas Lage (2008), que aprofunda a questão conceitual da reportagem, comenta que certas produções são fruto de um processo ainda mais profundo, em termos investigativos. São aquelas pautas tratadas com mais tempo, com mais fontes, com mais espaço e amplitude. Ou seja, no nosso caso, o livro que nos propusemos fazer.

O desafio maior, para nós, era transformar um assunto complexo como o da ferrovia de São Borja, de modo simplificado e em uma ordem entendível. Complexo, pois foi preciso juntar peças para reconstituir a história. Não havia um documento redigido com datas precisas quanto ao início e ao fim das operações, muito menos detalhes de seu funcionamento e episódios. A investigação se deu desde os pequenos elementos: o estilo da arquitetura do prédio; quem morava nas casas próximas; como eram os vagões que levavam os passageiros de São Borja; que fatos marcaram a história da ferrovia etc.

Essa busca foi árdua e envolveu muita responsabilidade para colocar na escrita os fatos corretos. Para além da entrevista, o âmbito da pesquisa, que é parte da coleta de dados, foi fundamental. O acesso aos dados oficiais e a questões históricas envolvendo o desenvolvimento

das ferrovias no Brasil teve crucial importância. Também o âmbito da observação foi exercido, inclusive em várias idas à estação férrea e até mesmo no terreno onde está o que resta dos trilhos, defronte à Brigada Militar. Esse contato com os resquícios do passado, com suas marcas, com os efeitos do tempo sobre os materiais, tudo isso igualmente se somou para se refletir no produto final.

## 4.2 Resgate histórico

Um dos momentos preparatórios para o aprofundamento do trabalho de reportagem foi adentrar no resgate histórico. Entendemos que, sem essa base, nem nós nem o leitor teria as melhores condições de compreender a dimensão do restante da história.

Esse trabalho envolveu dias e mais dias de pesquisa, sendo em periódicos, websites, livros, arquivos e documentos. Foi procurado em diferentes vertentes da história para embasar o livro, abrangendo a criação das primeiras locomotivas na Inglaterra; a construção da primeira ferrovia do Brasil, localizada no Rio de Janeiro; a primeira ferrovia do estado do Rio Grande do Sul, entre Porto Alegre e Novo Hamburgo e, por fim, a construção do ramal entre Barra do Quaraí e Itaqui, que mais tarde chegaria a São Borja.

No Estado do Rio Grande do Sul, a ferrovia teve papel preponderante na consolidação do território e do crescimento econômico de vários municípios, como o de São Borja, cuja estação férrea (Figura 1) conectou duas linhas de transporte. Desde 1913, com o prolongamento da linha Barra de Quaraí-Itaqui até São Borja, a estação tornou-se um centro de movimentação de mercadorias e pessoas, o que deu nova vida à cidade. (MACIEL *et al*, 2013, p. 48)

A partir da retrospectiva histórica é possível visualizar a importância que teve a ferrovia na cidade, curiosamente trazida pelos pais dos trens no mundo, os ingleses. Isso foi durante um período de alto crescimento das ferrovias no país, quando o Império proporcionava inúmeros incentivos fiscais para as concessões ferroviárias, tudo feito através da iniciativa privada.

A companhia inglesa The Great Western of Brazil Railway Company Limited foi fundada em Londres em 1872, inspirada na companhia Great Western Railway (1833), também inglesa, criada para a construção de linhas entre Londres, o oeste da Inglaterra e o País de Gales. A nova empresa tinha como objetivo investir em ferrovias no “Império do Brasil”, e particularmente nas regiões pernambucanas produtoras de açúcar e algodão, iniciando, à semelhança da homônima inglesa, uma “marcha em direção ao oeste” – nesse caso ao agreste pernambucano. Além

disso, a Great Western foi responsável não apenas pela construção, mas também pelo prolongamento e conexão de grande parte da malha férrea nordestina no início do século XX, retomando a proposta do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Rodrigo Augusto da Silva, em seu “Plano Geral de Viação” (1886). (FINGER, 2013, p. 287).

Esse conteúdo, que fazemos questão de reproduzir aqui, foi abordado com muitos detalhes, seguido de pesquisa sobre as empresas posteriores, VFRGS, RFSSA, Ferrovia Sul Atlântico S/A e ALL. Tudo com bases bem estruturadas e devidamente conferidas, até mesmo nos sites institucionais dessas empresas. Com isso, todo o resgate histórico foi feito de acordo com as narrativas e com as necessidades de cada informação escrita no livro, para o leitor entender, de fato, a história.

### **4.3 Entrevistas**

As entrevistas foram feitas com ex-ferroviários e/ou familiares e viajantes de trem, que são os personagens principais do livro. Além deles, entrevistamos historiadores e políticos ligados ao tema, para nos dar um embasamento sobre aspectos complementares ou perspectivas.

No capítulo I, que remonta a história do trem e da ferrovia na cidade, foram ouvidos historiadores, pesquisadores e pessoas que viveram essa época. Já no segundo capítulo, que trata dos ferroviários (trabalhadores e suas funções), ouvimos ex-ferroviários que trabalharam nessa linha e familiares de ex-ferroviários.

No terceiro capítulo tivemos relatos das pessoas que viajaram de trem, coletando a experiência de cada indivíduo em diferentes tipos de vagões, como também entrevistamos pessoas que tinham propriedade para falar dos trens de carga e de sua importância para o município. No capítulo IV tratamos do sentimento de todos os entrevistados referente ao fim dos serviços ferroviários na cidade.

No último capítulo relatamos informações oriundas de publicações da mídia, de fatos envolvendo políticos ligados a ações em prol das ferrovias no país e especialistas no assunto. Tratamos sobre um possível retorno da linha para São Borja. A RUMO Logística, atual detentora da concessão deste ramal, foi contactada, porém, não forneceu resposta.

Durante a confecção do projeto também fizemos duas expedições para entrevistas e visitas técnicas. A primeira foi até Porto Alegre, na Assembleia Legislativa, para entrevistar Hélio dos Santos, ex-ferroviário. A segunda foi para São Leopoldo, em visita técnica até a primeira estação ferroviária do estado.

Assim, conseguimos abranger vários segmentos, com um leque robusto de histórias e narrativas. Os personagens variaram em seus estilos, conferindo à obra visões diversificadas sobre a vivência dos tempos da ferrovia. Poderíamos ter entrevistado mais pessoas; porém, devido ao tempo e já ao extenso material produzido e transcrito, consideramos que tínhamos amostragem referente satisfatória para uma primeira obra, e paramos nos 20 personagens.

Todas as entrevistas foram gravadas em áudio, algumas em áudio e vídeo. A captação foi feita por um smartphone iPhone XR, através do gravador do aparelho em WAV, garantindo um resultado a contento. Somando tudo, tivemos mais de 20 horas de gravação.

#### **4.4 Fases da produção**

Separamos as etapas de produção em três partes: Mapeamento; Escrita; Montagem e ilustrações.

##### **4.4.1 Mapeamento**

Primeiramente foi decupado (transcrito) todo o material audiovisual e sonoro, uma tarefa árdua, mas necessária para a produção. Em seguida, foi feito um mapeamento em torno dos capítulos, observando os assuntos relevantes e organizando-os em grandes setores. Com isso foram formados cinco grandes capítulos, assim denominados:

## **Carvão, água e vapor; Operários do ferro; Sobre os trilhos dos pampas; O fim de uma era; e Próxima parada**

Após essa definição, foi feita a identificação dos conteúdos. Por indicação da professora orientadora, seguimos a técnica das cores: abrimos todas as entrevistas e fomos colorindo os trechos afins com determinadas cores. Com isso, levamos material das entrevistas para cada capítulo, juntando os trechos devidamente identificados (com o nome dos entrevistados). A partir daí, fomos redigindo e fazendo conexões entre o texto autoral (nosso) e os depoimentos dos entrevistados.

### **4.4.2 Escrita**

A parte da escrita foi trabalhosa e delicada, um processo que se estendeu por meses, com o auxílio e a revisão da professora orientadora. O texto foi modificado diversas vezes, visando garantir a boa leitura e a credibilidade jornalística.

Inicialmente foi abordado o aporte histórico, em um estilo para o qual utilizamos ferramentas do jornalismo literário. Mistura informações importantes com uma narrativa fixante. No segundo e no terceiro capítulos procuramos captar e revelar a alma dos personagens, deixando praticamente eles contarem a história, mantendo ainda o teor literário - observável nas figuras de linguagem, na aplicação de pausas (ritmo), nas escolhas de verbo dicendi, entre outras características.

No quarto capítulo assumimos um estilo humanizador e impactante. Remontamos fatos históricos e abordamos informações atuais, explorando o tópico com a densidade dos posicionamentos dos personagens a respeito do tema. No capítulo V também contamos com uma análise conjuntural, especialmente política e econômica da atualidade, em um texto mais jornalístico-informativo, calcado em notícias, reportagens e publicações das redes sociais.

### **4.4.3 Montagem, ilustrações e imagens**

Na montagem, durante a diagramação, o estilo vintage foi adotado como escolha de artes gráficas, com um tom do “velho Oeste americano”, devido ao apelido popular da cidade como

“Texas” e as viagens de trem do passado dos Estados Unidos rumo ao povoamento da costa Oeste. Para o projeto gráfico foi contratada uma editora para fazer as artes e o tratamento de cores, a Editora Virtua.

A diagramação foi pensada também no intuito de não cansar o leitor, sempre cuidando para não aparecer diversas páginas de texto bruto sem quebra ou respiro. Como a intenção foi levar o autor para dentro das histórias, procuramos deixar o material textual quase sempre acompanhado de uma ilustração ou fotografia.

A ideia da ilustração partiu da falta de material imagético que retratasse aquele período, principalmente as histórias do dia a dia das viagens de trem e do que se passava dentro dos trens. Assim, três desenhistas foram convidados para ilustrar o livro, através de uma grande parceria: Antônio Jakson Batista Miranda, Giullia Dutra Miranda e o Pe. Mário Benachio Auzani. O artista e historiador Carlos Fonttes também cedeu algumas de suas obras para serem utilizadas no livro.

As fotografias e pinturas históricas utilizadas foram coletadas de websites, livros e jornais. Já as fotografias atuais foram registradas em parceria com o professor da Unipampa Miro Bacin, que utilizou uma câmera Nikon D3200. As fotografias registradas por nós foram captadas através do smartphone iPhone XR.

## **5. RESULTADOS**

### **5.1 Estrutura**

Toda obra possui um prólogo ou introdução. Nosso livro-reportagem, no **prólogo**, buscou introduzir o assunto do livro e explicar, de maneira sucinta, o que o leitor poderia esperar a partir daquelas páginas.

Como já mencionamos, o livro desenvolveu cinco capítulos, cujos conteúdos agora descreveremos como ficaram:

Em **Carvão, água e vapor** abordamos o resgate histórico com um teor mais técnico, ou seja, com poucos personagens e a ênfase nas informações oriundas das pesquisas realizadas.

Buscamos retratar o cenário, desde a criação da primeira locomotiva, na Europa, até a vinda do trem para o Brasil e para São Borja. A intenção foi prepararmos o leitor à compreensão histórica, para que pudesse acompanhar as narrativas dos personagens, na sequência do livro.

Já em **Operários do ferro** foi contada a história dos principais funcionários da ferrovia, explicando a respeito de suas funções e suas trajetórias. Procuramos o máximo de ex-funcionários que trabalharam em São Borja e região, que reconstituíram essa história de maneira pessoal e descritiva, explicando suas rotinas, desafios e impressões sobre suas funções.

O capítulo **Sobre os trilhos dos pampas** abordou a história dos viajantes, dos tipos de trens, do dia-a-dia na estação férrea e da vida da cidade ao redor dos trilhos. Incluiu a descrição sobre as viagens a bordo da primeira e da segunda classe, revelando momentos e situações vividas pelos entrevistados ao longo dos trajetos que conservam na memória.

No capítulo **O fim de uma era** são referidos os últimos momentos da ferrovia na cidade, a última viagem de trem e a extinção desse meio de transporte no município. A narrativa igualmente considerou os sentimentos dos personagens ao falarem sobre uma época que não existe mais no território urbano são-borjense.

O encerramento do livro foi feito através do capítulo **Próxima parada**, que mostrou os planos e as expectativas para o futuro desse modal no país, no estado e na cidade. Uma esperança que palpita no coração de alguns personagens de poderem ouvir novamente um apito de trem em sua querência. Planos governamentais e investimentos nesse âmbito também foram abordados, de modo factual e interpretativo, devidamente respaldado por entrevista realizada e por pesquisa junto aos meios de comunicação e redes sociais.

E, por fim, no epílogo, ou conclusão, compartilhamos as considerações sobre tudo o que foi abordado. Também inserimos informações, a título de apresentação, ao final da obra, sobre a Série Memória e Sobre o Autor. Entendemos ser importante explicarmos ao leitor que o livro integra uma coleção de obras que, desde 2018, vem sendo feitas como Trabalho de Conclusão de Curso sob orientação da Prof<sup>a</sup> Adriana Duval. A professora já possui tradição na orientação de títulos que tratam do resgate de memória, e decidiu criar um selo para que melhor sejam

identificadas as produções por ela orientadas, relacionadas a assuntos que incluam prospecções sobre o passado são-borjense. Já em Sobre o Autor, consideramos ser válida a explicitação a respeito de quem somos, de onde viemos, dentre outros aspectos, mesmo que de forma resumida.

## **5.2 Escolhas gráficas**

Para a diagramação, a fonte escolhida para o texto foi Times New Roman, corpo 12. As legendas com corpo 11 e as fontes e créditos com corpo 10.

A abertura dos capítulos foi feita com a mesma ilustração da capa, porém com um detalhe: a aplicação da referência ao número do capítulo sobre a imagem (Ex.: “capítulo I”), dando a ideia de que o leitor estaria realizando uma verdadeira viagem de trem, indo de estação em estação (de capítulo em capítulo).

O padrão de cores escolhido foi tons de azul e preto. O azul caracteriza-se pela cor do céu, da capa, e o preto é a cor da fonte dos títulos dos capítulos.

Definimos a mancha de impressão no tamanho de 18mm x 18mm (vertical x horizontal), e o papel escolhido foi: para o miolo, papel couchê gramatura 80; e, para a capa, papel couchê plastificado, com gramatura 300. O livro foi finalizado em 160 páginas.

Com o produto devidamente montado, o material foi enviado para a gráfica, para sua impressão. A gráfica escolhida para isso foi o Ale Xerox, tendo cada exemplar ficado ao custo final de R\$ 60,00. A tiragem inicial foi de 10 exemplares, considerando o número de exemplares para a banca avaliadora e outros extras.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Concluimos que a era do trem em São Borja foi um tempo áureo e próspero, economicamente, socialmente e culturalmente. Um tempo que deixou saudades em trabalhadores e passageiros e que configurava um tratamento democrático ao transporte coletivo, propiciando o deslocamento de pessoas das mais variadas condições - do peão ao estancieiro. Com o encerramento dos serviços, não só a fisionomia da cidade foi alterada; houve um impacto em

todos esses setores citados e, sobretudo, uma retração no aspecto do acesso e da sociabilidade que o trem propiciava.

Nosso intuito, ao levarmos adiante a ideia do livro, foi a prospecção dessa história e seu registro para a posteridade. Ou seja, a produção de memória a respeito do período em que São Borja possuía a ferrovia em funcionamento. Nesse sentido, consideramos que nosso propósito foi cumprido, entregando à comunidade local um livro-reportagem que apresenta diferentes aspectos relacionados a esse tema. Da síntese histórica que contextualiza as ferrovias para o leitor ao detalhamento de episódios peculiares que ocorreram na vida de são-borjenses sobre os trilhos.

Um dos pontos importantes que ressaltamos do livro é o fato de ele concentrar documentos, relatos e histórias de uma maneira única, envolvendo personagens diversos, de origens e funções distintas. Nas páginas de nossa obra eles se encontraram pela primeira vez ou se reencontraram após décadas. Essa sensação de promover a costura de diálogos, através da narrativa jornalística, é algo gratificante e incrível. Com a linguagem permitida em um livro-reportagem, se torna ainda mais especial, pelo tom autoral que se pode conferir.

Em determinados momentos, redigir e reler o escrito foi como se sentir dentro do vagão, na companhia daquelas pessoas, experimentando o café, sentindo o vento entrar pelas janelas, folheando as revistas para passar o tempo. A experiência da entrevista em profundidade, da investigação voltada a uma grande reportagem, é algo enriquecedor para a formação jornalística. Dessa forma, se contribuímos à memória da cidade com o livro, a confecção do livro igualmente contribuiu a nós, no âmbito profissional e pessoal.

Outro ponto a destacar, oriundo do percurso trilhado para a realização deste projeto, foi constatar o quanto é importante olharmos e valorizarmos profissionais que nem sempre são lembrados ou reverenciados pela função que tiveram e que não mais existe. É o caso do trabalhador ferroviário, profissão extinta na cidade. Por quase um século, esses operários desbravaram inúmeros desafios, criando uma verdadeira cultura na cidade. Pesquisar, entrevistar e explanar sobre eles foi motivo de emoção e aprendizado.

Por fim, esperamos que nosso livro possa reavivar o tema dos trens e seu legado na cidade. Não temos a pretensão de apresentarmos uma obra completa e definitiva, pois isso seria impossível. Mas estamos cientes de que, ao que nos propusemos, alcançamos o rumo desejado. Percorremos quilômetros de histórias, fizemos amigos, sabemos muito mais que antes, amamos muito mais São Borja. A história da ferrovia na cidade estava - e ainda está, para a maioria - invisível, para não dizer morta. Que o livro **Trilhando Memórias** possa dar corpo e vida e dinamizar a memória da comunidade e a valorização de seus personagens e histórias.

## REFERÊNCIAS

### Para o relatório

ALVES, Fabiana Aline; SEBRIAN, Raphael Nunes Nicoletti. “Jornalismo Humanizado: O Ser Humano Como Ponto de Partida e de Chegada do Fazer Jornalístico”. Guarapoava: Intercom, 2008.

BERNARDES, Matheus. **Mário Barbará**: percursos de uma trajetória de sucesso. São Borja: Unipampa (TCC Jornalismo - Série Memória), 2018.

DEROSA, Cristian. **Fake news**: Quando os jornais fingem fazer jornalismo. Estudos Nacionais, 2019.

GERHARD, Tatiana; SILVEIRA, Denise (org.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

LAGE, Nilson. **A Reportagem**: teoria e técnica de entrevista e pesquisa jornalística. Rio de Janeiro: Record, 2002.

LEIRIA, Gabrielli. **Soteia**: uma casa, muitas histórias. São Borja: Unipampa (TCC Jornalismo - Série Memória), 2018.

LIMA, Edvaldo Pereira. **O que é livro-reportagem**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MEIHY, J. ; HOLANDA, F. **História oral**: como fazer, como pensar. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

PEREIRA JUNIOR, Luiz Costa. **Exercícios de jornalismo**: 50 atividades didáticas. Petrópolis, RJ: Vozes, 2016.

### **Para o Capítulo I**

FRANCES, May. **Cartas de uma jovem inglesa na fronteira de Uruguaiana (1887-1888)** / May Frances; tradução, introdução e notas de Fernando Cacciatore de Garcia. Porto Alegre: Sulina, 2010.

BRASIL. Decreto nº 6.771, de 15 de dezembro de 1877. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/580305/publicacao/15778964>. Acesso em: 21/05/2019.

BRASIL. Decreto nº 7.122, de 17 de setembro de 1908. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/411641/publicacao/15778023>. Acesso em: 21/05/2019.

BRASIL. Decreto nº 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/593257/publicacao/15688317>. Acesso em: 21/05/2019.

“Primeira ferrovia do Brasil está esquecida e abandonada”. Jornal Nacional – G1, Rio de Janeiro, 10 de maio de 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/05/primeira-ferrovia-do-brasil-esta-esquecida-e-abandonada.html>. Acesso em 15/05/2019.

PAULA, Dilma Andrade de. “Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina”. Niterói, 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Disponível em: [http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/Paula\\_Leopoldina.pdf](http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/Paula_Leopoldina.pdf). Acesso em: 02/06/2019.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

MACIEL, Erick M. *et al.* “Estação Férrea de São Borja: a importância da preservação para a memória da cidade”. 13/12/2018. Disponível em:

<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/192820/ESTA%C3%87%C3%83O%20F%C3%89RREA%20DE%20S%C3%83O%20BORJA%20A%20IMPORT%C3%82NCIA%20DA%20PRESERVA%C3%87%C3%83O%20PARA%20A%20MEM%C3%93RIA%20DA%20CIDADE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 03/06/2019.

“Estações Ferroviárias do Estado do Rio Grande do Sul. Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_sborja/rs\\_sborja.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_sborja/rs_sborja.htm)>. Acesso em: 03/06/2019.

“The Brazil Great Southern Railway Co. Ltd. (1888-1924). Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_sborja/itaqui.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_sborja/itaqui.htm). Acesso em: 03/06/2019.

“The Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Ry. (1874-1905). Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_linhaspoa/sleopoldo.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/sleopoldo.htm). Acesso em: 03/06/2019.

“O pioneirismo do Barão de Mauá traz modernidade ao país sobre trilhos”. Globo Repórter – G1, Rio de Janeiro: 06/04/2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/globo-reporter/noticia/2012/04/o-pioneirismo-do-barao-de-maua-traz-modernidade-ao-pais-sobre-trilhos.html>. Acesso em: 10/06/2019.

“Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874 – 1959” / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria de Cultura do Rio Grande do Sul: pesquisadoras Alice Cardozo e Frinéia Zamin. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

“The Brazil Great Southern Railway Co. Ltd. (1888-1924), São Borja. Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_sborja/sborja.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_sborja/sborja.htm). Acesso em: 03/06/2019.

“Old Merthyr Tydfil. Penydarren locomotive & Richard Trevithick”. Disponível em: <<http://www.alangeorge.co.uk/PenydarrenLocomotive.htm>>. Acesso em: 04/06/2019.

“História das ferrovias no Brasil”. Globo Repórter. Exibido em 06/04/2012. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=j-5uOoJ9QV&t=2135s>. Acesso em: 20/04/2019.

“Museu Ferroviário de Guia de Pacobaíba: Locomotiva Baronesa: Magé, RJ”. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445551&view=detalhes>. Acesso em: 12/06/2019.

“Stephenson’s Rocket. American-Rails”. Disponível em: <https://www.american-rails.com/stephensons.html>. Acesso em: 04/06/2019.

JARDIM, Willis. “São Borja Missioneira em Prosa e Verso”. Trabalho para a disciplina de Redação e Expressão Oral III do curso de Publicidade e Propaganda. São Borja: Universidade Federal do Pampa, 2007.

FINGER, Anna Eliza. “Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013”. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Brasília, 2013.

#### *Entrevistas*

CRUZ, Marciolina da. Entrevista ao autor em 08/05/2019.

FONTTES, Carlos. Entrevista ao autor em 22/09/2019.

SANTOS, Hélio Soares dos. Entrevista ao autor em 25/07/2019.

WEBER, Augusto. Entrevista ao autor em 02/07/2018.

#### **Para o Capítulo II**

Histórico. Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. Disponível em: <https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em: 15/07/2019.

#### *Entrevistas*

BRUM, João Paulo. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

CRUZ, Marciolina da. Entrevista ao autor em 08/05/2019.

HEINZE, Sandra. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

JARDIM, Gladis. Entrevista ao autor em 19/06/2019.

JARDIM, Maria de Lourdes. Entrevista ao autor em 25/05/2019.

JARDIM, Willis. Entrevista ao autor em 03/07/2019.

NOBRE, Nena. Entrevista ao autor em 08/05/2019.

PEREIRA, Daniel. Entrevista ao autor em 09/09/2019.

PINTO, Jair. Entrevista ao autor em 23/08/2019.

SANTOS, Hélio Soares dos. Entrevista ao autor em 25/07/2019.

SCALCO, Maria Izabel. Entrevista ao autor em 02/09/2019.

QUADROS, Alexandre de. Entrevista ao autor em 10/05/2019.

QUADROS, Maria de Lourdes. Entrevista ao autor em 10/05/2019.

### **Para o Capítulo III**

FRANCES, May. **Cartas de uma jovem inglesa na fronteira de Uruguaiana (1887-1888)** / May Frances; tradução, introdução e notas de Fernando Cacciatore de Garcia. Porto Alegre: Sulina, 2010.

SEMPÉ, Moacir Matheus. “Estação Capitão Horta”. São Borja: Folha de São Borja, 18/08/1982. Coluna São Borja de Ontem e Hoje (artigo).

*Entrevistas*

BRUM, João Paulo. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

DIAS, Alberi. Entrevista ao autor no dia 03/07/2018.

HEINZE, Luis Carlos. Entrevista ao autor em 12/05/2019.

HEINZE, Sandra. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

JARDIM, Gladis. Entrevista ao autor em 19/06/2019.

JARDIM, Maria de Lourdes. Entrevista ao autor em 25/05/2019.

JARDIM, Willis. Entrevista ao autor em 03/07/2019.

NOBRE, Nena. Entrevista ao autor em 08/05/2019.

PASSAMANI, Terezinha. Entrevista ao autor em 02/09/2019.

PINTO, Jair. Entrevista ao autor em 23/08/2019.

QUADROS, Alexandre de. Entrevista ao autor em 10/05/2019.

ROZA, Candinha. Entrevista ao autor em 04/07/2018.

SANTOS, Hélio Soares dos. Entrevista ao autor em 25/07/2019.

TATSCH, Cesar. Entrevista ao autor em 03/07/2018.

WEBER, Augusto. Entrevista ao autor em 02/07/2018.

#### **Para o Capítulo IV**

“Estações Ferroviárias do Estado do Rio Grande do Sul. Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_sborja/rs\\_sborja.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_sborja/rs_sborja.htm). Acesso em: 03/06/2019.

CARVALHO, Leandro. "Governo Juscelino Kubitschek (JK)"; *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiab/juscelino-kubitschek.htm>. Acesso em 15/08/2019.

“Confira as principais privatizações no Brasil desde os anos 90”. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro: 22/08/2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/confira-as-principais-privatizacoes-no-brasil-desde-os-anos-90-21732658>. Acesso em: 03/06/2019.

SILVA, Joana Gomes da Costa e. “O Modelo de privatização do governo Fernando Henrique Cardoso”. Monografia (graduação em Economia) - , Rio de Janeiro: Departamento de Economia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2005.

ALL Operações Ferroviárias - América Latina Logística. Curitiba, 2013. Disponível em: [https://relatoweb.com.br/all/quem\\_somos.php](https://relatoweb.com.br/all/quem_somos.php). Acesso em: 04/06/2019.

“Aplicações Móveis em Ferrovias: Malha Ferroviária”. *Teleco*. Disponível em: [https://www.teleco.com.br/tutoriais/tutorialferrovias/pagina\\_2.asp](https://www.teleco.com.br/tutoriais/tutorialferrovias/pagina_2.asp). Acesso em 04/06/2019.

“Passeio de trem arrecada quatro toneladas de alimentos”. *São Borja: Folha de São Borja*, 11/01/1994 (notícia).

### *Entrevistas*

BENEVENUTO, Clóvis. Entrevista ao autor em 03/07/2019.

BRUM, João Paulo. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

DIAS, Alberi. Entrevista ao autor no dia 03/07/2018.

FRONZA, Fábio. Entrevista ao autor em 25/09/2019.

HEINZE, Luis Carlos. Entrevista ao autor em 12/05/2019.

HEINZE, Sandra. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

JARDIM, Gladis. Entrevista ao autor em 19/06/2019.

JARDIM, Maria de Lourdes. Entrevista ao autor em 25/05/2019.

JARDIM, Willis. Entrevista ao autor em 03/07/2019.

NOBRE, Nena. Entrevista ao autor em 08/05/2019.

PASSAMANI, Terezinha. Entrevista ao autor em 02/09/2019.

PEREIRA, Daniel. Entrevista ao autor em 09/09/2019.

PINTO, Jair. Entrevista ao autor em 23/08/2019.

QUADROS, Alexandre de. Entrevista ao autor em 10/05/2019.

ROZA, Candinha. Entrevista ao autor em 04/07/2018.

SANTOS, Hélio Soares dos. Entrevista ao autor em 25/07/2019.

SCALCO, Maria Izabel. Entrevista ao autor em 02/09/2019.

SOUZA, Luciano. Entrevista ao autor em 21/10/2019.

TATSCH, Cesar. Entrevista ao autor em 03/07/2018.

WEBER, Augusto. Entrevista ao autor em 02/07/2018.

### **Para o Capítulo V**

“Governo quer dobrar transporte de carga por ferrovias, diz ministro”. Revista Exame. São Paulo: 08/08/2019. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/governo-quer-dobrar-transporte-de-carga-por-ferrovias-diz-ministro/>. Acesso em: 15/08/2019.

“PPI vai priorizar a desestatização de aeroportos e ferrovias em 2019”. Programa de Parcerias e Investimentos (PIP). Brasília: 31/01/2019. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/ppi-vai-priorizar-privatizacao-de-aeroportos-e-ferrovias-em-2019>. Acesso em: 15/08/2019.

“Ministro da Infraestrutura anuncia concessão de três ferrovias até 2020”. Agência Brasil. Brasília: 20/01/2019. Disponível em: <https://www.google.com.br/amp/agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-01/ministro-da-infraestrutura-anuncia-concessao-de-3-ferrovias-ate-2020%3famp>. Acesso em: 15/08/2019.

“RS receberá recursos da União para investimentos em infraestrutura, afirma Heinze”. Senado Federal. Brasília: 21/10/2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/10/21/rs-recebera-recursos-da-uniao-para-investimentos-em-infraestrutura-afirma-heinze>. Acesso em: 03/11/2019.

Histórico. Rumo Logística. Curitiba, 2019. Disponível em: [http://pt.rumolog.com/conteudo\\_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27056](http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27056). Acesso em: 16/10/2019.

SANTANA, Vitor; TÚLIO, Silvio. “Bolsonaro participa de assinatura do termo de concessão da Ferrovia Norte-Sul em Goiás”. TV Anhanguera - G1. Anápolis e Goiânia: 31/07/2019. Disponível em: <https://www.google.com.br/amp/s/g1.globo.com/google/amp/go/goias/noticia/2019/07/31/bolsonaro-participa-de-assinatura-do-termo-de-concessao-da-ferrovia-norte-sul-em-goias.ghtml>. Acesso em: 16/08/2019.

Entrevista com o Ministro Tarcísio de Freitas. Programa Conversa com Bial de 21/10/2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Hj0m6uUuWUU>. Acesso em 02/11/2019.

### *Entrevistas*

BRUM, João Paulo. Entrevista ao autor em 07/05/2019.

DIAS, Alberi. Entrevista ao autor no dia 03/07/2018.

HEINZE, Luis Carlos. Entrevista ao autor em 12/05/2019.

PINTO, Jair. Entrevista ao autor em 23/08/2019.

SANTOS, Hélio Soares dos. Entrevista ao autor em 25/07/2019.

