

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
PROGRAMA DE DOUTORADO EM HISTÓRIA**

ROSANGELA MARIA SILVA PETUBA

NA TRAMA DOS TRILHOS:

Cidade, Ferrovia e Trabalho

Ponta Grossa - PR

(1955 – 1997)

**FLORIANÓPOLIS
MARÇO - 2011**

ROSANGELA MARIA SILVA PETUBA

NA TRAMA DOS TRILHOS:

Cidade, Ferrovia e Trabalho

Ponta Grossa - PR

(1955 – 1997)

Tese apresentada para obtenção do título de Doutor no Programa de Pós-Graduação em História na Universidade Federal de Santa Catarina, Área de História Cultural.

Orientador: Prof. Dr. Adriano Luiz Duarte.

FLORIANÓPOLIS

2011

Na trama dos Trilhos: Cidade, Ferrovia e Trabalho. Ponta Grossa. PR(1955-1997)

ROSÂNGELA MARIA SILVA PETUBA

Esta Tese foi julgada e aprovada em sua forma final
para obtenção do título de

DOCTOR EM HISTÓRIA CULTURAL

Banca Examinadora


Prof. Dr. Adriano Luiz Duarte – Orientador e Presidente –
UFSC


Prof. Dr. Paulo Roberto de Almeida – UFU



Prof^a. Dr^a. Rosângela Wosiack Zulian – UEPG


Prof. Dr. Alexandre Busko Valim – UFSC


Prof^a. Dr^a. Renata Palandri Sigolo Sell – UFSC

Prof^a. Dr^a. Ana Lúcia Vulfe Nötzold – suplente – UFSC

Prof^a. Dr^a. Gisele Masson – suplente – UEPG


Prof^a. Dr^a. Eunice Sueli Nodari
Coordenadora do PPGH/UFSC

Florianópolis, 29 de março de 2011.

Para Side, companheiro, amigo, amor,
por ter aceito o desafio constante da convivência diária.
Para Sofia Petuba Nascimento que veio iluminar o meu caminho,
redimensionar minha Vida e “colocar cada coisa no seu devido
lugar”.

Para Christiano Matheus Walter, ferroviário aposentado,
trabalhador brasileiro para quem a ferrovia foi o projeto de uma
vida.

À memória de Déa Ribeiro Fenelon
que ensinou a mim e a muitos de minha geração que o ofício do
historiador se faz com paixão moral e intelectual, compromisso
político e decência.

AGRADECIMENTOS

Os caminhos da construção de uma tese são contraditórios. Ao mesmo tempo em que se trata de uma reflexão por vezes extremamente solitária, somos obrigados a uma abertura pessoal e intelectual muito maior e ousada e nesse exercício descobrimos o quanto somos limitados e dependemos de uma miríade de gestos, palavras e mesmo de silêncios de muitas pessoas nas mais diversificadas ocasiões. Em suma, não se faz uma tese sem a colaboração de muitas pessoas. A elas desejo agradecer.

Em primeiro lugar ao Professor Adriano Duarte. Não nos conhecíamos, nenhuma experiência de trabalho ou estudo anterior nos ligava. Mas desde o início confiamos que juntos podíamos realizar um bom trabalho. Se não conseguimos, eu o eximo de qualquer responsabilidade, pois sua orientação sempre foi presente, criteriosa e certa. Agradeço por isso, mas acima de tudo pela paciência e solidariedade com todas as idas e vindas da minha vida durante esses anos (falta de liberação, gravidez, licença maternidade....). Ao final de tudo, só desejo que essa parceria possa se consolidar em outros projetos, mas se isso não for possível carregue comigo a grande lição do convívio e do exemplo do que é de fato se solidarizar e responsabilizar pelas orientações que assumimos enquanto professores. Obrigado, Adriano!

A todos os trabalhadores ferroviários que generosamente aceitaram dialogar comigo e com outros pesquisadores e narrar suas trajetórias de vida possibilitando a realização desse trabalho.

Ao Professor Paulo Roberto de Almeida amigo e parceiro intelectual de longa data, presente desde o início dessa trajetória me incentivando a estudar, conhecer e me comprometer intelectual e politicamente com a cidade na qual eu passara a viver. Também agradeço a pela leitura generosa e pelas sugestões realizadas já na Banca de Qualificação deste trabalho.

Aos Professores João Klug, Rosângela Zulian e Renata Sigolo, pela disponibilidade e boa vontade em participar da Banca de Defesa e contribuir para os ajustes e reflexões finais da tese.

Aos colegas de trabalho e amigos do Departamento de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pelo apoio, pela paciência, pelos inúmeros arranjos pessoais e departamentais que possibilitaram a realização desta pesquisa. Em especial a:

Niltonci por ter se dado ao trabalho de realizar uma minuciosa bibliografia comentada sobre a produção historiográfica de Ponta Grossa. Nem queira saber o quanto isso ajudou essa historiadora forasteira!

Leandro por ter me despertado a atenção para o enorme potencial de pesquisa que representava a ferrovia e seus trabalhadores em Ponta Grossa, pela colaboração e leitura do Projeto de Pesquisa, ah! e pelo título do trabalho: “ Na Trama dos Trilhos”.

Cláudio Denipoti por em muitos momentos de insegurança ter me feito enxergar as coisas com um pouco mais de leveza e pelo Resumo em Inglês.

Para Myrian e Pingo pela amizade firme e carinhosa ofertada nesses anos. Vocês foram companheiras certas nas horas incertas. Obrigado! O que mais posso dizer?!

Além disso, quero agradecer a Gisele Horn pela leitura e correção do texto, pela disponibilidade e incentivo. A Teresa por ter me emprestado durante “cinco anos” as Revistas Correio dos Ferroviários (eu vou devolver!). A Rosicléia Silgre, Itamar M. Lemes, Eliana Holz, Ingrid Danieli e Lilian Cruvinel alunos e pesquisadores que enfrentaram comigo as primeiras leituras e pesquisas sobre a ferrovia em Ponta Grossa, trocando experiências, fontes e descobertas, a Luciana Pinto pela acurada pesquisa ao Jornal Diário dos Campos dos anos de 1975 a 1977 e a Ricardo Mello Araújo da Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária pela presteza e boa vontade com que disponibilizou informações indicando sites para esta pesquisa.

Aos funcionários da Casa da Memória, Museu dos Campos Gerais, ACIPG (Associação Comercial de Ponta Grossa), Acervo Euclides da Cunha e da Câmara Municipal de Ponta Grossa por terem me orientado e ajudado na pesquisa das fontes que compuseram este trabalho.

Aos funcionários da Secretaria do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC: Nazaré, Cristiane e Antonio Lopes, pela ajuda, pelas informações e pelo empenho em me ajudar com as questões burocráticas ao longo de todo o curso de Doutorado.

RESUMO

Esta tese problematiza as relações entre a cidade de Ponta Grossa e a Estrada de Ferro Rede de Viação Paraná Santa Catarina – RVPSC e seus trabalhadores a partir do diálogo com diversos sentidos construídos para a presença da ferrovia no espaço urbano pontagrossense no período que vai de 1955 a 1997. Enfatiza principalmente o desmantelamento da rede ferroviária, dialogando com as memórias que emergem sobre o processo no qual a RVPSC foi se transformando num problema para a cidade e sendo convertida “no outro” do desenvolvimento urbano pontagrossense. Discute as ações e os sentidos construídos pela RVPSC para enfrentar as mudanças no padrão de transporte no Brasil a partir de meados da década de 1950 e como foram elaboradas na realidade local essas novas configurações. Analisa o impacto dessas mudanças de atuação e concepção do sistema ferroviário no cotidiano e nas representações tecidas sobre a importância da ferrovia para a cidade de Ponta Grossa e seus projetos de desenvolvimento.

Palavras-chave: Cidade, Ferrovia, Trabalhadores.

ABSTRACT

This thesis is concerned with the relationship between the city of Ponta Grossa and the railroad "Rede de Viação Paraná Santa Catarina – RVPSC" and its workers, from the dialogue of constructed meanings for the presence of the railroad in urban space, from 1955 to 1997. It emphasizes mainly the dismantlement of the railroad structure, establishing a dialogue with the memories that emerged about the process of transformation of the RVPSC in an urban "problem", being converted into an anthropological "other" of urban development. It discusses actions and meanings built by the RVPSC to face changes in transportation patterns in Brazil from the mid 1950's on, and how such actions and meanings were molded according to local reality. It analyzes the impact of such action and conception changes in the railway system in daily life and representations of how important the railroad was to the city and its development projects.

Keywords: City, Railroad, Workers

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa da RVPSC. Fonte: Revista Ferroviária, 1965, p.157.....	13
Figura 2: Retirada dos Trilhos da Região Central de Ponta Grossa, 1990. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.	39
Figura 3: Vista do Pátio Central da RVPSC/RRFSA em Ponta Grossa na década de 1980. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.....	61
Figura 4: Trens atravessando ruas do Centro, década de 1980. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.....	62
Figura 5: Solenidade de Retirada dos trilhos da RVPSC da Região central de Ponta Grossa, 1990. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.....	66
Figura 6: Último passeio de trem, 1991. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.	68
Figura 7: Movimento de Pessoas na Estação Ferroviária. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.....	69
Figura 8: Equipe do Departamento Rodoferroviário da RVPSC. Fonte: Revista Correio dos Ferroviários 1965.....	72
Figura 9: Revista Correio dos Ferroviários, dez.1966, p.25... ..	106
Figura 10: Revista Correio dos Ferroviários, dez.1966, p.25... ..	106
Figura 11: Propaganda de Ponta Grossa: A futura São Paulo do Paraná, década de 1940. (LANGE, 1998, p.184).	111
Figura 12: Mapa dos Traçados Ferroviários no PR, 1998. (LANGE, 1998, p.184).....	116
Figura 13: Anuncio Imparcial: <i>O Progresso</i> , setembro de 1910.	147
Figura 14: Christiano Matheus Walter, ferroviário aposentado da RFFSA.	157
Figura 15: Hospital Ferroviário 26 de Outubro. Acervo Casa da Memória – Ponta Grossa.	187
Figura 16: As Estatais em Apuros. Fonte: diário dos Campos, Ponta Grossa, 28 de outubro de 1995.....	229
Figura 17: O carrasco e os funcionários públicos. Fonte: Diário dos Campos, 24 de outubro de 1995.	236

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO I
FERROVIA E URBANIZAÇÃO EM PONTA GROSSA: CAMINHOS DE UMA MUDANÇA DE SENSIBILIDADE	41
CAPÍTULO II.....
A RVPC EM REVISTA: FERROVIA E TRABALHO FERROVIÁRIO EM BUSCA DE NOVOS SENTIDOS	72
CAPÍTULO III.....
PONTA GROSSA: MEMÓRIA, HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE- ENCRUZILHADA	111
CAPÍTULO IV.....
MUITAS MEMÓRIAS, OUTRAS HISTÓRIAS: EXPERIÊNCIAS FERROVIÁRIAS NA CIDADE DE PONTA GROSSA	157
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	252
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	257
FONTES PESQUISADAS.....	266
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	271

INTRODUÇÃO

Todo livro de história digno desse nome deveria incluir um capítulo, ou caso se prefira [...] uma sequência de parágrafos que se intitularia algo como: "Como posso saber o que vou dizer?" Estou convencido de que, ao tomar conhecimento dessas confissões, mesmo os leitores que não são do ramo sentiriam um verdadeiro prazer intelectual. O espetáculo da investigação com seus sucessos e revezes, é raramente tedioso. É o 'tudo pronto' que espalha gelo e tédio.

Marc Bloch - Apologia da História.

Esta tese problematiza as relações entre a cidade de Ponta Grossa e a estrada de ferro Rede de Viação Paraná Santa Catarina – RVPSC e seus trabalhadores a partir do diálogo com diversos sentidos construídos para a presença da ferrovia no espaço urbano pontagrossense no período que vai de 1955 a 1997.

A ferrovia chegou a Ponta Grossa, no final do século XIX: em 1893, a Estrada de Ferro do Paraná conectando a cidade com a Capital do estado e ao litoral paranaense e em 1896 a Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande. A presença ferroviária reconfigurou a cidade em ponto obrigatório de passagem de pessoas e mercadorias que se deslocavam pelo Paraná e da região sul para o sudeste do Brasil. Atraiu trabalhadores imigrantes e de diversas regiões do país, propiciou a intensificação das atividades econômicas e a adoção de alguns hábitos presentes em outros centros urbanos daquele período e em consequência, fortaleceu importância da cidade no cenário regional.

Além disso, a cidade agregou expressiva estrutura da ferrovia em seu espaço urbano, como pátios para manobras e armazenamentos de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de cargas e passageiros, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas *profissionais*, hospitais, armazéns e vilas.

Na década de 1940 tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam funcionando aquém da sua capacidade, o Governo da União, através de Decreto, encampou-as transformando-as numa única Rede, na condição de autarquias,

era a RVPSC¹ (Rede Viação Paraná - Santa Catarina), que em 1962 passou a compor a Rede Ferroviária Federal criada em 1957.

¹ A Rede de Viação Paraná - Santa Catarina - RVPSC foi constituída pela fusão de quatro estradas de ferro autônomas: A Companhia São Paulo - Rio Grande, a Estrada de Ferro Paraná, a Estrada de Ferro do Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo - Paraná. Essas estradas foram paulatinamente desapropriadas pelo Governo Federal. Em 1902, foi desapropriada a Estrada de Ferro do Paraná, que ligava os Portos do Paraná à capital e entroncava-se com a Companhia de Estradas de Ferro São Paulo - Rio Grande, em Ponta Grossa. A companhia São Paulo - Rio Grande era o tronco que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul; ia de Itararé (SP) até Marcelino Ramos (RS). A desapropriação dessa estrada foi muito trabalhosa, estendendo-se negociações por vários anos, pois a maioria de acionistas era composta por cidadãos franceses. Em 1954 o Brasil constituiu, no Banco da França, um fundo para liquidar títulos que fossem apresentados. Em 1944, o Governo desapropriou a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná pertencente de início a súditos ingleses e depois a um grupo paulista.

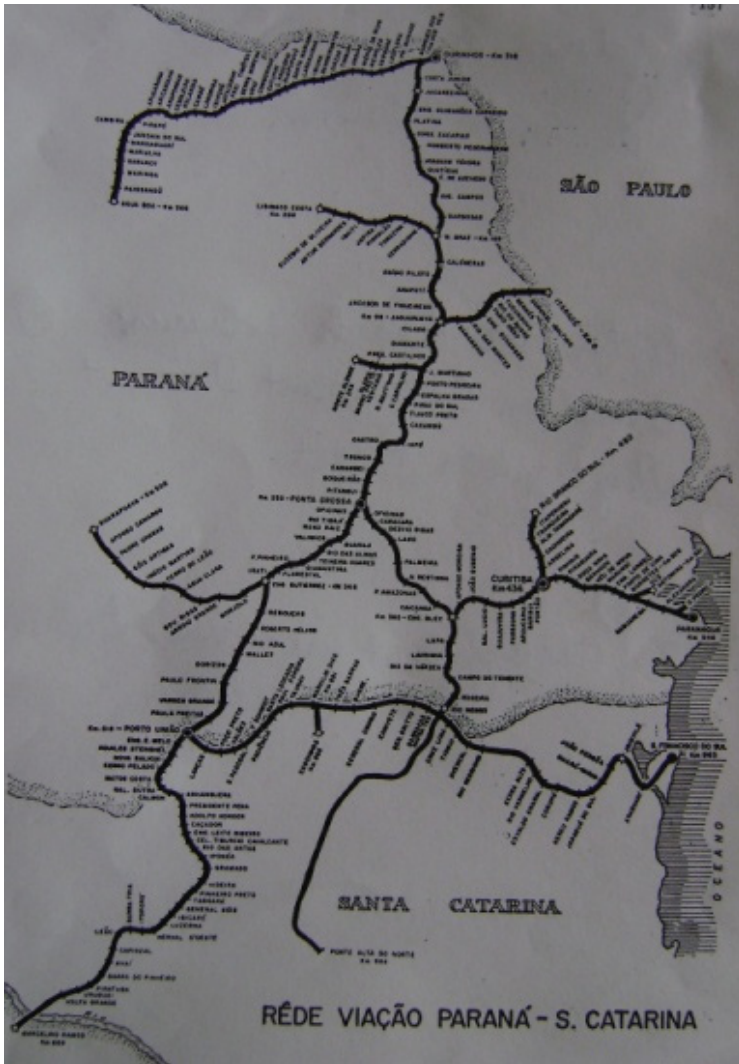


Figura 1: Mapa da RVPSC. Fonte: Revista Ferroviária, 1965, p.157.

Por conta de todos esses fatores a ferrovia sempre foi tratada como um fator decisivo na conformação urbana, econômica e política da cidade de Ponta Grossa. Tal assertiva consolidou-se numa memória que articulou e articula ao auge das atividades ferroviárias ao apogeu da própria cidade que teria

ocorrido principalmente até final da década de 1940. Além disso, o desenvolvimento da cidade proveniente de uma situação geográfica privilegiada era uma convicção presente em boa parte do discurso histórico elaborado e a instalação da ferrovia era inserida neste contexto.

Somado a essas questões evidenciava-se o fato de que ao longo das décadas ocorreram muitas mudanças na cidade e na própria Rede Ferroviária que vivera um processo amplo e complexo: estagnação, decadência, desmantelamento e finalmente a privatização em 1996 e me intrigava saber de que maneira esse percurso havia sido trilhado pelos trabalhadores ferroviários e pelos moradores da cidade.

Todas essas questões permeavam a história da cidade para onde me mudei no início de 2002. Esse discurso existente sobre o papel da ferrovia em Ponta Grossa amplamente trabalhado na historiografia local e regional como um dos fatos históricos mais relevantes para o desenvolvimento da cidade articulado á difusão da imagem da classe ferroviária como uma espécie de “elite” entre as demais categorias foi um aspecto bastante inquietante ao meu olhar de historiadora recém-chegada na cidade.

Assim com o passar do tempo me pus a questionar: O que restara da presença ferroviária em Ponta Grossa? O que sobrara da convivência centenária com os trilhos e os trens? O antigo prédio da *Cooperativa Mista 26 de Outubro* hoje instalação de um hipermercado? Ou o antigo Hospital Ferroviário (igualmente 26 de Outubro), com sua belíssima fachada azul e branca de casario cheio de janelas escondida pela “presença moderna” do shopping-center? Seria proposital? O que os olhos não vêem o coração não sente? O que não é visto não é lembrado? Adágios populares denunciando o trabalho da memória... Ou quem sabe a *Escola Profissionalizante Cel. Tibúrcio Cavalcanti* que já foi danceteria, choperia, pizzaria e atualmente abriga um restaurante? Se caminharmos rumo ao *Bairro Oficinas* (da Rede) passaremos em frente ao ginásio de futebol *Germano Krugger*, sede do time *Operário Ferroviário*, avançando nos deparamos com uma das passagens do trilhos que insistem em cortar uma avenida importante da cidade. Esses trilhos morrem dentro das antigas oficinas da Rede, que deram origem ao bairro do mesmo nome, em seu início reduto das famílias ferroviárias e cujas ruas ainda se chamam Maquinista João..., Guarda Freios José... *Bairro Oficinas*, sede do *Clube Homens do Trabalho* fundado pelos

ferroviários e que até a década de 1980 constituíam a maioria esmagadora dos acionistas e diretores.

Quem observa essa narrativa pode ficar impressionado com a força da presença ferroviária em Ponta Grossa, mas paradoxalmente não era isso o que via o meu olhar forasteiro. O que eu percebia eram ausências, esfacelamentos e invisibilidades. Todos esses indícios me reportavam não a força da ferrovia na cidade, à memória triunfalista de sua presença, mas ao silêncio constrangedor de uma memória histórica dominante que havia cristalizado o boom e o auge, mas se recusava a refletir sobre a decadência, o desmonte e principalmente sobre o destino dos trabalhadores da estrada de ferro na cidade.²

Instigada por esta percepção resolvi construir essa pesquisa abordando principalmente o desmantelamento da rede ferroviária, dialogando com as memórias que emergem não sobre o apogeu das atividades ferroviárias em Ponta Grossa, mas sobre o processo no qual a RVPSC foi se transformando num problema para a cidade e sendo convertida “no outro” do desenvolvimento urbano pontagrossense.

Nesse trajeto fui percebendo como as diferentes práticas sociais constituíam de maneira conflituosa esses projetos de desenvolvimento e modernidade urbana e como engendrados a eles, muitos discursos sobre o papel da ferrovia e dos seus trabalhadores foram sendo produzidos e transformados em marcos dessa memória.

Assim, foi movida por esse olhar forasteiro que me dispus a pesquisar Ponta Grossa, essa cidade outra que não era a minha. Mas o que vê olhar do forasteiro? Do que ele é privado? Do que se compõe? Privado talvez das histórias vividas, do conhecimento das redes de relação, dos causos comunitários, das lembranças

² Em 2003 essas inquietações me levaram organizar um grupo de pesquisa que se propusesse a refletir conjuntamente sobre essas questões. Assim este trabalho não aconteceu de forma isolada, ele fez parte de um esforço coletivo em dar visibilidade e dialogar com as diversas experiências e memórias sociais construídas pelos trabalhadores ferroviários e suas famílias no período que compreende desde a instalação à privatização da ferrovia em Ponta Grossa e em outras cidades da Região. Dentro desse projeto, desenvolvemos três trabalhos de Iniciação Científica/PIBIC/CNPq durante o período 2003-2005. O balanço desse projeto coletivo de pesquisa foi publicado em: PETUBA, Rosângela. Ser Trabalhador Ferroviário em Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). **FENIX – Revista de História e Estudos Culturais**, Vol. 02, Ano II, nº02, Abr/ Mai/Jun., 2005. <http://www.revistafenix.pro.br>.

dos prédios que se foram, das praças que mudaram, do que foi e já não é, daquela vivência da cidade, que só compreende quem ali viveu, cresceu, trabalhou, brincou e viu aos poucos ou abruptamente a “tal da modernidade” chegar. A cidade dos casos de meninice, das pescarias quando os pequenos rios não eram canalizados, dos circos quando a girafa e o elefante chegavam de trem e não de caminhão, da “vagonete” com rapaz bonito na estação, da procissão e da benção nos maquinistas, da alegria de quando o trem passava e os maquinistas, pais, tios, avós jogavam frutas para criançada...

E embora de certa forma qualquer historiador que no ofício se aventure seja também um forasteiro, pois somos sempre estrangeiros em relação ao passado é no diálogo com o presente que percorremos o difícil caminho de transformar esse olhar de estranhamento no problema do pesquisador que investiga.

Inspirou-me o trabalho de CALVO (2001) no qual a autora pondera sobre os caminhos por aonde vamos compondo nossas percepções sobre espaços, lugares, histórias e memórias nas quais nos vemos envolvidas por injunções da própria vida, trabalho, estudo, família. Como uma cidade, de um cenário desconhecido vai se convertendo no objeto das mais caras reflexões do nosso ofício? Como e com quais materiais vamos compondo as teias de percepção a partir das quais uma cidade que não conhecemos, emerge como um espaço, não harmonioso, mas pelo menos coerente em nossos trabalhos?

Todavia apesar da ressonância destes questionamentos, a temática da cidade e dos trabalhadores urbanos não era nova para mim. Na pesquisa desenvolvida no mestrado³ abordei a constituição do atual Bairro D. Almir, na cidade de Uberlândia/MG, fruto de dois processos de ocupação de trabalhadores sem teto, nos anos de 1990-1991.

A reflexão sobre a constituição do bairro serviu de eixo central num trabalho que problematizou o próprio fazer-se da cidade. Abordei por meio da experiência e da luta dos trabalhadores sem teto a maneira pela qual ela se constrói historicamente na multiplicidade e na diversidade de sujeitos,

³ Pelo Direito a Cidade: Experiência e Luta dos Ocupantes de Terra do Bairro Dom Almir – Uberlândia (1990 – 2000). Este trabalho foi desenvolvido sob a orientação do Profº Drº Paulo Roberto de Almeida no Programa de Mestrado em História da Universidade Federal de Uberlândia, tendo sido defendido em 2001.

interesses e lutas presentes em seu cotidiano. Como se constrói por fora das expectativas oficiais, adquirindo sentido a partir da reflexão e da compreensão das trajetórias de vida dos trabalhadores ocupantes de terra e de suas experiências acumuladas na busca e na luta por melhores condições de vida.

Eu trouxe para o trabalho de doutorado essas questões e convicções advindas dessa trajetória de pesquisa anterior principalmente no que tange à cidade como somatória das lutas e das disputas presentes em seu cotidiano. Isto porque compartilho como Fenelon (1999, p.06) a perspectiva de que:

São as relações sociais desenvolvidas na cidade que, em última análise, acabam por definir e delinear a paisagem urbana, a imagem da cidade. Ao buscar estas imagens estamos conscientes de que elas estarão sempre impregnadas de memórias e significações que se constroem, mas também se modificam pelas experiências e vivências sociais posteriores, exprimindo diferentes temporalidades.

Para a autora a mudança é a característica da cidade e estas mudanças têm personagens e uma trama de desejos individuais e projetos, sendo assim ela nunca deve surgir apenas como um conceito urbanístico ou político, mas como o lugar da diferença e da pluralidade, espaço de produção de conflituosas relações que historicamente podem exprimir-se em dominação, cooptação ou consenso, mas também em insubordinação e resistência. Neste sentido a valorização da memória dos sujeitos urbanos apresenta-se como oportunidade de trazer a tona outras histórias e outros olhares sobre o passado das cidades ao mesmo tempo em que politizamos nosso olhar sobre as contradições e as potencialidades do tempo presente.

Foi sob esse prisma “do fazer-se da cidade” como um processo múltiplo, contraditório, disputado pelos diversos sujeitos que a compõe que dialoguei com a cidade de Ponta Grossa e sua relação com a RVPSC

Ao dialogar com as trajetórias dos trabalhadores pobres em Uberlândia entre 1970 e 2000, recuperando a partir do trabalho com de narrativas orais, os encantos e desencantos com a cidade Almeida (2004) se propõe pensar a cidade como um “campo comum de experiências compartilhadas” e foi nessa perspectiva que busquei construir minhas reflexões sobre o tema, encarando a

cidade produzida social e historicamente na multiplicidade de sujeitos e experiências que a constituem e por isso mesmo um espaço em constante processo de disputa.

Parti do princípio de que as diversificadas trajetórias e projetos dos sujeitos urbanos coletivos ou individuais com os quais eu dialogava por intermédio dos registros pesquisados faziam emergir novas representações possíveis do espaço urbano, influenciando concretamente na maneira pela qual a cidade existe, cresce, faz-se e desfaz-se. Esse “movimentar-se” em direções opostas, conflitantes, descontínuas, nunca lineares representam a cidade em seu contínuo movimento constitutivo, numa lógica jamais completamente apreendida e decifrada.

Movida pela percepção de que as experiências desses sujeitos históricos e sociais se acumulam e se expressam em forma de valores, imagens, crenças e sentimentos acerca de si próprios, da cidade e de seu trabalho, busquei mais uma vez a noção de experiência de E. P. Thompson. Segundo sua crítica, a “experiência humana”, é um dos termos ausentes do contexto teórico marxista, entretanto:

Os homens e mulheres [...] retornam como sujeitos dentro deste termo - não como sujeitos autônomos, ‘indivíduos livres’, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida ‘tratam’ essa experiência em sua consciência e cultura das mais complexas maneiras (THOMPSON, 1981.p.184).

Assim, a volta à experiência poderá significar uma exploração mais aberta (do mundo e dos homens) que faz exigências de igual rigor teórico; mas dentro do diálogo entre a conceituação teórica e a confrontação empírica, o que é fundamental. Outro aspecto interessante a considerar (nessa abertura a exploração da experiência humana): as pessoas não experimentam sua própria experiência apenas como idéias, no âmbito do pensamento e de seus procedimentos. Elas também experimentam sua experiência como sentimento e lidam com esses sentimentos na cultura, como normas, obrigações familiares e de parentesco, como valores, nas artes ou nas convicções religiosas, etc. Portanto é na cultura que essas experiências se exprimem e são trabalhadas.

A proposição de Thompson – ao mostrar que a experiência não só é um conceito teórico de consideração obrigatória, mas um componente concreto indiscutível da própria cultura trouxe também a necessidade de melhor definir um campo conceitual sobre cultura que ajudasse a fundamentar o trabalho. Neste campo uma reflexão importante é a trazida por Raymond Williams (1977; 1992), que rejeitando considerar o âmbito da cultura como mero reflexo da base infra-estrutural, apresenta o desenvolvimento histórico da concepção de cultura, chegando à sua caracterização com todo um modo de vida, social, complexo, abrangente, interpenetrado por inúmeras outras concepções e práticas, portanto, pleno de contradições. Williams trabalhou o conceito de cultura de forma inter-relacionada a outros conceitos fundamentais – tais como – sociedade, economia, civilização, indústria, classes, arte -, considerando-os como movimentos históricos ainda não definidos, mas como problemas a serem investigados e compreendidos.

Essa abordagem cultural norteou em grande parte este trabalho e serviu de base para a investigação das experiências dos sujeitos históricos por ele analisados. Cultura apreendida como modo de vida, de luta de construção do social, como processo múltiplo de aprendizados e opções, a partir de experiências vividas.

Aliado a essas reflexões sobre cidade, experiência social e cultura, o debate sobre os processos de produção de memória também têm se constituído em fonte de inquietações. Nas leituras realizadas fui me apercebendo da profunda imbricação entre experiência social, cultura e memória. Tais noções surgem não como momentos estanques, mas como partes inerentes de um mesmo processo histórico, pois as experiências sociais trabalhadas em termos de cultura também se constituem em memórias. Creio ser isso o que quer alertar Khoury ao afirmar:

Considerando a história como um processo de disputas entre forças sociais, envolvendo valores e sentimentos, tanto quanto interesses [...] nossas atenções se voltam para os modos como os processos sociais criam significações e como essas interferem na própria história. [...] Essas significações e modos como também se constituem em memória são especialmente importantes na posição política que

assumimos. (KHOURY, 2004, p.117)

Ao longo do trabalho fui percebendo que a reflexão sobre a memória não era um debate necessário somente quando se tratava de justificar ou fundamentar o trabalho com as fontes orais. Ao me propor abordar os sentidos construídos para a presença ferroviária na cidade de Ponta Grossa tive que avançar forjando um olhar e um raciocínio que de fato entendesse a memória como um processo ativo de criação de sentidos e que, portanto permeava a produção de todas as fontes com as quais eu lidava.

Compreendi que o desafio era para além de perceber o quê as fontes contavam sobre a cidade ou a ferrovia, perscrutar como os sentidos do passado haviam sido construídos, postos em circulação, sido disputados e ganhado visibilidade nos vários registros estudados.

Assim segundo Khoury (2004, p.28): “O desafio [...] estaria no fato de encararmos a memória não só como um depositário de informações – um lugar onde se recorda a história – mas de a encararmos como um fato da história, história ‘como sinal de luta’, processo em andamento [...]”. Na compreensão dos processos sociais de construção de memórias está presente a tarefa de produzir um inventário das diferenças e perceber as tendências que tencionam a dinâmica social, bem como vislumbrar a relação intrínseca entre história e memória que interagem nas problemáticas sociais sobre as quais nos debruçamos.

Outro avanço, aparentemente pueril, mas para mim extremamente significativo na composição do meu olhar de historiadora foi entender que os sentidos do passado nunca são construídos sozinhos. Eles se forjam a partir dos projetos do tempo presente e trazem em seu bojo projeções de futuro, portanto o trabalho da memória não é apenas retrospectivo, mas também prospectivo.

Descobri isso ao lidar com as Revistas Correio dos Ferroviários (para a escrita do segundo capítulo) e perceber que a RVPSC, a partir da década de 1960, se debatia não apenas com as agruras daquele tempo presente quando a concorrência com as rodovias anunciava a “civilização dos pneumáticos”, mas buscava alternativas fazendo um movimento duplo de recuperar e revalorizar seu passado através da reafirmação da importância das estradas de ferro no desenvolvimento do país, e em seu caso

especificamente do Paraná e Santa Catarina e anunciava sua reestruturação para sobreviver e continuar contribuindo para “o avanço do Brasil potencia”. Também na reflexão proposta sobre construção da imagem de Ponta Grossa como uma cidade encruzilhada (terceiro capítulo) deparei-me com uma dinâmica similar.

Além de todas essas considerações anteriores que se agregavam em um campo de trabalho já relativamente conhecido para mim, o componente realmente novo nesta pesquisa era o diálogo com o tema das ferrovias. Devo confessar que ferrovia, ferroviários ou mesmo a temática dos transportes e seus impactos na vida urbana nunca haviam se configurado em problemas de pesquisa. Esse foi sem dúvida um dos maiores desafios na realização do doutorado porque nessas reflexões em particular eu me sentia “começando do zero” e muito embora o meu interesse desde início fosse desvendar a relação entre a cidade e a ferrovia, eu não me furtei a leituras mais específicas sobre o advento das ferrovias país afora.

Neste percurso fui percebendo que o tema das ferrovias, dos trabalhadores e das cidades ferroviárias, embora em bem menor número que outros, tem sido cada vez mais freqüentado pelos estudiosos.

Há uma produção bastante diversificada realizada por memorialistas tanto de aficionados pelo tema quanto ex-ferroviários (PELEGRINA, 2000). No caso da RVPSC poderia citar o livro **Trens** (BACH, 2008) que comporta uma gama de “causos” ferroviários dos mais diversos matizes, que desnudam ora com passagens pitorescas e bem humoradas ora como relatos trágicos, minúcias cotidianas das cidades ferroviárias, do trabalho e das vivências como ferroviários ou mesmo cidadãos que conviveram com os trens em diversas regiões do Paraná e Santa Catarina, além de informações sobre as escolas ferroviárias, as oficinas, os times de futebol, etc. Outro trabalho muito interessante é o livro de Borba (1941) “**7000 ferroviários em Greve**”, relatando o movimento grevista de 1934, a maior paralisação ferroviária já acontecida até aquele momento e que contou com a solidariedade imediata de outras categorias. No livro o autor narra parte das condições de vida que levaram à greve e também as forma de organização dos ferroviários na época, suas reivindicações e desfecho da Greve.

Especificamente sobre o ser ferroviário na cidade de Ponta

Grossa, há a biografia de Barros (2000) “**Tareco: uma história de vida**”, onde o autor narra sua trajetória pessoal e familiar, inclusive com passagens muito interessantes sobre o trabalho de garçom no restaurante da ferrovia, o posterior ingresso como ferroviário na Rede, sua participação na organização da União dos Ferroviários no Brasil, o casamento como um filho de ferroviário, a moradia no Bairro Oficinas entre muitas outras histórias. Cabe ressaltar que o autor também foi um dos entrevistados desta pesquisa.

Acredito que essas produções não podem ser desprezadas como trabalhos de valor menor, pois além de variada e minuciosa documentação reunida, elas enriquecem nossa percepção sobre o cotidiano da ferrovia e seus trabalhadores porque “configuram o cenário onde se apresenta a tessitura das relações sociais e da experiência humana”. (BACH, 2008, p.09).

Em outra frente, os trabalhos provenientes da defesa de teses e dissertações se preocupam em entender os rumos que envolveram a malha ferroviária no país. Neste quadro encontramos análises mais gerais e/ou comparativas sobre o histórico de diversas empresas ferroviárias.

É o caso do trabalho de Martins, 1995 ao traçar um painel entre o Estado e dezoito empresas ferroviárias (entre elas a RVPSC), no período que vai de 1934 a 1956, ano que antecede criação da RFFSA. Partindo da noção de ineficiência econômica e administrativa e utilizando uma farta documentação, a autora constata que a ineficiência das estradas de ferro estava mais ligada à aplicação de investimentos ferroviários de maneira inadequada, alega que a crescente intervenção do Estado no setor ferroviário não foi acompanhada de medidas de coordenação e centralização correspondentes, representadas pela ineficiência do planejamento. De 1934 a 1956 as ferrovias brasileiras teriam vivido sob o domínio da improvisação. E conclui que no momento no qual o Estado assume a coordenação administrativa, com a Rede Ferroviária Federal, já era tarde demais: *"As ferrovias já não eram tão necessárias para a geração de desenvolvimento econômico, um bom sistema viário, descentralizado baseado no sistema rodoviário passou a ser necessidade mais imediata"* (Martins, 1995, p. 373).

Também no viés de um estudo comparado onde se enfatizam análises econômicas podemos citar os trabalhos de Kroetz (1976, 1985) que tratam da história das ferrovias de Santa

Catarina (1910-1960) e do Paraná (1880-1940) respectivamente.

Em ambos é feita a análise das estradas de ferro incluindo um estudo das transformações econômico-sociais ocorridas em cada estado. Kroetz levanta algumas características que a organização ferroviária promoveu no desenvolvimento social, econômico e cultural, como a criação de centros de produção e de mercados internos e externos de consumo. Segundo o autor nesta transformação, a principal influência determinada pelas estradas de ferro foi a criação de núcleos de povoadores ao longo de seus trilhos.

No caso específico das **Estradas de Ferro no Paraná (1880-1940)**⁴, título de sua tese de doutoramento (USP/1985), Kroetz enfoca o esquema da construção das ferrovias articulando esse processo com a conjuntura econômica brasileira e paranaense que em interligações bastante complexas resultaram na expansão paulatina das ferrovias no Paraná. O pesquisador analisa as oito estradas de ferro, desde as legislações que autorizaram seu funcionamento, cada qual com um esquema independente e com a formação de capitais diferenciados. Trata de elementos formadores da economia paranaense no século XIX realizando uma apreciação da Província, desde a sua instalação. Segue analisando a necessidade de implementar vias de comunicação do Planalto para o Litoral, a fim de transportar a produção ervateira e madeireira para o Exterior. Ressalta, ainda, que o incremento dos vários núcleos coloniais deveu-se, em parte, à disponibilidade do transporte ferroviário. Estudou ainda povoamento e à imigração no Paraná, fomentado pela disponibilidade do transporte das estradas de ferro. Entre suas conclusões podemos destacar as seguintes: a) - Os estímulos oriundos do estabelecimento das ferrovias nas áreas paranaenses analisadas desenvolveram o espírito empresarial, aumentando o fluxo de pessoas e bens de produção; b) - No tocante à colonização, o papel desempenhado pelas ferrovias paranaenses foi o de reforçar os núcleos existentes, favorecendo-lhes o acesso aos centros de consumo, para a comercialização dos excedentes produzidos, c) - Como fator de influência, as ferrovias mudaram

⁴ Estrada de Ferro do Paraná, E. F. São Paulo - Rio Grande, Cia Ferroviária São Paulo - Paraná, E. F. Norte do Paraná, Ramal do Paranapanema, Ramal Nova Serrinha Restinga, E. F. Mate Laranjeira, E. F. Guarapuava, lembrando que as quatro primeiras formaram a **RVPSC** no início da década de 1940.

profundamente as feições de desenvolvimento social e econômico dos paranaenses, criando centros de produção e mercado e para concluir o autor afirma:

No conjunto, as estradas de ferro paranaenses apresentaram saldo positivo, com exceção de alguns anos, demonstrando que o serviço por elas prestado ao desenvolvimento sócio-econômico do Estado do Paraná foi gratificante sob a ótica de geração de riquezas e integração das regiões por elas abrangidas. (KROETZ, 1985, p.17).

Ainda que meu viés de análise seja outro, inclusive pelo teor dos problemas e das fontes com os quais escolhi trabalhar e apesar de acreditar que nenhuma análise histórica pode se encerrar no domínio do estritamente econômico, pois “a lógica econômica muitas vezes está permeada por questões pertinentes ao domínio do cultural e do simbólico, resultado das lutas entre classes e frações de classes sociais” (Paula, 2000, p.38); as pesquisas de Martins (1995) e principalmente de Kroetz (1985) foram muito importantes para esse trabalho. Elas ajudaram a conhecer melhor o processo de formação e o desempenho da RVPSC como empresa ferroviária. Os autores analisaram as estradas de ferro paranaenses num período anterior ao meu e priorizaram documentos oficiais e legislativos da empresa e do governo, relatórios financeiros e dados estatísticos tais como movimentação de cargas, passageiros entre outros. Embora eu não tenha usado esses dados de forma direta no texto, essas informações me ajudaram a compreender vários questionamentos, justificativas e ações tomadas pela RVPSC no decorrer do período que eu a estudei porque delinearam o universo de cobranças por eficiência com as quais a empresa teve de lidar durante toda sua existência principalmente quando a força das rodovias começou a se consolidar.

Além desses estudos que realizam uma análise comparativa entre as empresas ferroviárias, há também o estudo das trajetórias de ferrovias em particular como é o caso da Madeira Mamoré (HARDMAN, 2005); da Douradense (NUNES, 2005), da Noroeste do Brasil (AZEVEDO, 1958; QUEIROZ, 1997, 2004), da Leopoldina (PAULA, 2000) para citar apenas alguns exemplos. Esses trabalhos nem sempre vinculados

diretamente à temática central desta pesquisa, ampliaram o universo de análise. Eles ajudaram a desvendar os aspectos que vão desde as intenções e projetos concretizados ou não, as clivagens e as tramas políticas na implantação, as diversas nuances da relação estabelecida entre essas ferrovias e as regiões e cidades nas quais elas se instalaram, os desafios da manutenção e da organização dessas empresas com seus impasses internos e externos e por fim, em alguns casos, o processo de privatização e suas conseqüências.

Além disso, os estudos sobre as ferrovias no Brasil parecem caminhar por três grandes linhas que não necessariamente aparecem separadas nas pesquisas: a primeira versa sobre o impacto econômico e cultural da chegada das empresas ferroviárias nas cidades e regiões do país, boa parte desses trabalhos remonta a final do século XIX e início do XX, (GHIRADELLO, 2002; MANTOVANI, 2007; MELLO, 2003; MONASTIRSKY, 1995; NASCIMENTO, 2004; PELEGRINA, 1991; POSSAS, 2001.). A segunda constrói a reflexão sobre os trabalhadores ferroviários suas lutas e organização política por meio dos sindicatos, cooperativas, associações, etc. (ARAÚJO NETO, 2006; CÂNDIDO, 2002; HARRES, 1992; LEME, 1986; MONTEIRO, 2007; LIMA, 1998, SANTOS, 2008); trata sobre seus modos de vida e as memórias que emergem de suas trajetórias pessoais, profissionais e familiares (HOLZ, 2004; INÁCIO, 2003; PEREIRA, 2004.), sua formação nas escolas ferroviárias, o processo de disciplinarização do trabalho e a formas de resistência dos trabalhadores a ele, (SEGNINI, 1982; CALVO, 2001). Por último os trabalhos que abordam a ferrovia pela ótica do patrimônio histórico, estudando a contribuição do complexo ferroviário e seus trabalhadores em diferentes cidades e o destino desse patrimônio cultural e material principalmente após o processo de privatização que relegou ao abandono e ao esquecimento parte desse patrimônio ferroviário, (MONASTIRSKY, 2006; LOPES, 2006; LUZ, 2003; ROGALSKI, 2008). O contato com essas pesquisas foi fundamental para a composição da tese, pois elas abordam questões que em maior e ou menor grau configuram-se em problemáticas do trabalho. Entretanto, nesse universo relativamente extenso de leitura alguns trabalhos foram de importância crucial e sobre eles gostaria de me deter mais demoradamente.

Para pensar a relação cidade – ferrovia foi importante o trabalho de Nascimento (2004): **As curvas do Trem**: A presença da Estrada de Ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975), Cidade, Modernidade e Vida Urbana, pois basicamente o pesquisador identificou na cidade de Criciúma-SC elementos muito parecidos aos que eu problematizava na cidade de Ponta Grossa, principalmente a utilização da presença da ferrovia (E. F. Teresa Cristina) como atributo de modernidade urbana com todos os seus posteriores desdobramentos. Em artigo publicado a partir do mesmo trabalho o autor afirma:

Em sua relação com a ferrovia a cidade construiu uma identidade e uma imagem urbana, afirmando-se sobre a ferrovia num primeiro momento para depois negá-la, expulsá-la para longe do seu centro. A ferrovia foi como um espelho em que a cidade buscou se enxergar, com a diferença de que quando a imagem não agradou, o espelho foi quebrado. (NASCIMENTO, 2003, p.125)

Para Nascimento, os relatos aparentemente divergentes sobre Criciúma nos anos 1970 brotavam da mesma matriz discursiva, aquela que tinha como ideal uma cidade moderna. Seja ressaltando e divulgando o que já se tomava como imagem da modernidade no meio urbano e/ou criticando aquilo que era considerado obsoleto e ultrapassado, todos os discursos eram modernizantes. Eles apresentavam um desejo de modernidade que estava presente na cidade por parte da elite local e que se expressava no ideal de fazer de Criciúma uma cidade à imagem e semelhança das grandes cidades brasileiras.

Os elementos dessa modernidade que se desejava eram os altos edifícios, avenidas, limpeza das ruas, boa iluminação pública, melhoria da educação da população, livre circulação de pessoas e veículos pelas ruas, obras de embelezamento estético e social, enfim tudo aquilo que civilidade e urbanidade tal como as entendiam a elite local. Esse sentimento era favorecido pela imagem que fora elaborada em relação a Criciúma: a de cidade do progresso e que não parava de crescer. A ideologia do progresso impregnou todas as iniciativas que se faziam relacionada à Criciúma para afirmar-se como uma cidade moderna. Também os escritos sobre a cidade enfatizavam o seu crescimento no passado e no presente, o que lhe dá um futuro

garantido de maior progresso ainda.

Segundo o autor tamanhas expectativas geravam uma intensa pressão sobre a elite da cidade no início da década de 1970, pois olhavam para a cidade e viam que sua paisagem não coincidia com o que se dizia e se queria dela. Esse processo de modernização alimentava e era alimentado pelo desejo de modernidade enobrecendo tudo aquilo que era evidência do moderno e atacando o que se considerava as marcas que ainda permaneciam da na pequena localidade vista agora como provinciana e atrasada.

Além disso, era pressuposto no discurso sobre a cidade moderna o afastamento da área central de práticas que não se coadunavam com esses discursos e com as ações exercidas em consonância com ele: “Tudo aquilo que estivesse entre a realidade e seus sonhos deveria ser removido: trilhos, casas e pessoas.” (p.140).

A estrada de ferro havia sido um dos elementos importantes na formação da morfologia urbana da cidade, sem a qual não seria possível compreender seu espaço urbano, ela havia sido também o suporte material de uma intensa vida urbana que ganhava uma expressão mais forte na estação e suas imediações. Mas quando os equipamentos da Rede deixaram de ter a importância de outrora e passou a se constituir num entrave á urbanização, para atender aos interesses do capital e solucionar os problemas viários da cidade os trilhos foram retirados da sua paisagem e do cotidiano da população.

A maneira como Nascimento dialogou com essas problemáticas, as questões que levantou e principalmente o fato de ter optado pela utilização das fontes orais na composição de seu trabalho, foi muito significativo por que demonstrou a viabilidade do que eu me propunha fazer.

Além disso, a preocupação demonstrada pelo autor em refletir sobre diferentes projetos de modernidade urbana gestados na cidade e como engendrados a eles muitos discursos sobre o significado da ferrovia e dos seus trabalhadores foram produzidos, me alertou para a possibilidade de ao invés de me apegar a uma definição de modernidade á priori, tentar demarcar como essa modernidade aparecia com diferentes significados no processo histórico evidenciando momentos de assimilação, tensões e resistências.

Aliás, essa relação entre a ferrovia e o advento da

modernidade foi muito instigante para mim, pois ela sempre perpassava os documentos que eu pesquisava. Inicialmente intentava construir meu trabalho partindo do pressuposto que a ferrovia era a materialização da modernidade capitalista. Trilhando esse caminho me dispus a dialogar com vários autores que refletiram sobre o advento da modernidade (BERMAN, 2007; HABERMAS, 1992; HOBSBAWN, 1988; LE GOFF, 2003; REIS, 2006) e lentamente fui construindo uma percepção que tendia a articular a idéia da ferrovia no seu processo de aparecimento/desaparecimento com uma determinada visão de modernidade com a qual de certa forma eu concordava: “[...] sob as pressões econômicas do mundo moderno o processo de desenvolvimento precisa ele próprio caminhar no sentido de um perpétuo desenvolvimento. Onde quer que o processo ocorra, todas as pessoas, coisas, instituições e ambientes que foram inovadores e de vanguarda num determinado momento se tornarão a retaguarda e a obsolescência no momento seguinte” (BERMAN, 2007, p. 98).

Entretanto os questionamentos trazidos na Banca de Qualificação me alertaram para a necessidade de rever essa postura. Percebi que ao começar discutindo a ferrovia sob a égide da modernidade eu cairia fatalmente na armadilha do determinismo e da linearidade, ratificando uma visão de história como a marcha inexorável do progresso entendido como uma sucessão de inovações tecnológicas. Tal postura me aprisionaria numa estrutura onde todo o desmonte e o esfacelamento da ferrovia, dos modos de vida e trabalho erigidos em torno dela seriam inevitáveis, pois quando assumimos determinadas concepções de história com todas as conceituações e periodizações a elas subjacentes, estamos não só reforçando muitas memórias hegemônicas sobre o passado, mas principalmente legitimando o presente como a única possibilidade que estava dada nas disputas sociais de outrora.

Destaco outro trabalho cuja leitura foi fundamental, Paula (2000): **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974). Nesse estudo de fôlego impressionante sobre a extinção dos ramais dessa ferrovia a pesquisadora traçou um quadro minucioso dos jogos de interesses públicos e privados e das estratégias que permitiram o avanço do sistema rodoviário em detrimento do ferroviário. Os parágrafos a seguir acompanham parte do seu trabalho no estudo da redefinição do

padrão de transportes no Brasil.

Embora seu estudo esteja focado principalmente nos anos 1955 a 1974, a autora afirma que o progressivo avanço estatal sobre o planejamento de transportes começou a acontecer após os anos 30 do século XX. No Plano de Viação de 1931, primeiro projeto nacional de transportes aprovado oficialmente, se reconhecia que ferrovia e navegação marítima e fluvial eram os meios, por excelência, de transportes a baixo preço para grandes volumes de tráfego em grandes distâncias. No planejamento geral, a primazia ainda era para a ferrovia, mesmo com a campanha em prol das rodovias desde a década de 1920. Já na segunda metade da década de 1940, intensificou-se a construção rodoviária: “Construíam-se estradas paralelamente aos traçados ferroviários. Ao invés de se estimular a integração intermodal dos transportes, acirrava-se a competição principalmente entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem (p.04)”. Nesse momento, os déficits ferroviários iniciados a partir de 1929 eram considerados como decorrentes da crise econômica e não da concorrência dos transportes rodoviários. Contudo, havia os menos otimistas, que vislumbravam nessa concorrência ameaças à sobrevivência ferroviária.

Porém, apenas a consolidação desse novo padrão de transporte não seria suficiente para explicar os problemas crônicos enfrentados pelas ferrovias já há muito tempo. Esses problemas poderiam estar mais ligados à própria organização empresarial das ferrovias. Nesse sentido, houve um crescimento da extensão das linhas ferroviárias até a década de 1960 e, daí em diante, começou a retração, com crescimento negativo, reflexo da extinção de linhas férreas. Sem financiamentos e sem uma política voltada para a construção ferroviária, acentuou-se a deterioração do parque ferroviário e, paralelamente, fortaleceu-se a política de construções rodoviárias, amplamente divulgadas como de retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata. Parte dessas ações seria um desdobramento mais radicalizado das recomendações da CMBEU - *Comissão Mista Brasil Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico* -.⁵ Essa Comissão elaborou, entre os anos de 1951 e 1953, um diagnóstico

⁵ Criada em abril de 1951, formada por técnicos e funcionários públicos brasileiros dirigidos por Ary F. Torres e por técnicos norte-americanos contratados por uma Empresa particular e dirigidos por Merwin L. Bohan.

da economia brasileira, sendo o primeiro estudo sistemático recomendando a extinção dos ramais ferroviários. Tal diagnóstico seria a base principal do futuro Plano de Metas do governo JK. A política adotada conduzia, inexoravelmente, para o predomínio do transporte rodoviário e, embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 1950, só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor.

Para concluir, segundo a autora, o golpe de 1964, sob o ponto de vista estritamente econômico, não teria representado nenhuma mudança radical, sendo responsável pelo aprimoramento do modelo implantado desde 1955. Esse modelo atingiria seu apogeu na década de 1960 graças, em parte, aos investimentos estrangeiros nos setores produtivos.

A análise de Paula redimensionou a discussão da ferrovia e me possibilitou analisar de forma mais segura as modificações na percepção sobre a presença da RVPSC na cidade de Ponta Grossa como parte de um processo mais intrincado onde se mesclavam anseios de modernidade urbana traduzidas em práticas e projetos que disputavam a cidade cotidianamente, mas também na imbricação do estado do Paraná aos projetos nacionais em torno do transporte ferroviário e/ou rodoviário e a maneira como a Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC) respondeu a essa nova realidade.

Pois, ainda que não seja possível sustentar a análise simplista de que a decadência do sistema ferroviário se deu única e exclusivamente em função da opção acentuada pelas rodovias, não há dúvidas de que o aumento e o aperfeiçoamento das estradas de rodagem trouxeram importantes modificações na percepção acerca das ferrovias e de sua importância em todo o Brasil e obviamente a cidade de Ponta Grossa não ficou imune a essas mudanças.

Assim a leitura de Paula me despertou a necessidade de discutir como foram elaboradas na realidade local essas novas configurações no transporte ferroviário, analisando o impacto dessas mudanças de atuação e concepção do sistema ferroviário no cotidiano e nas representações tecidas sobre a importância da ferrovia para a cidade de Ponta Grossa e seus projetos de desenvolvimento. Ao mesmo tempo, aliada a leituras anteriores, principalmente Nascimento (2008) e as observações da Banca de Qualificação percebi que a ferrovia não como um sujeito

histórico em si, portador do atributo da modernidade, mas como expressão das mudanças do próprio capitalismo no seu projeto histórico, forjando um conjunto de relações que penetra espaços, disputa de modos de vida, impõe limites, exerce pressões, cria sentidos, ressalta determinadas alternativas e produz a invisibilidade de outras tantas.

Partindo dessas considerações gostaria de explicitar alguns aspectos referentes aos meus diálogos e procedimentos com as fontes que compuseram esta pesquisa.

Em primeiro lugar ressalto a opção de trabalhar com as fontes orais porque creio nas potencialidades destas enquanto possibilidades de trazer à tona as experiências vivenciadas por esses sujeitos, neste caso especificamente, os trabalhadores ferroviários e alguns de seus familiares, no processo estudado. Entretanto este trabalho requer sensibilidade, pois:

Se cada narrador organiza os materiais da história de forma única valendo-se dos instrumentos criados e compartilhados e se suas narrativas ocorrem num meio social dinâmico, devemos ser cautelosos para não situá-las fora do indivíduo. Isso supõe lidar de maneira cuidadosa com a subjetividade de cada pessoa que narra, não trabalhar subjetividade e objetividade como elementos estanques e dicotômicos, atentar para as dimensões imaginárias e simbólicas presente em cada narrativa como realidades históricas e atentar para os modos como as dimensões presentes, passadas e futuras se cruzam e se relacionam nos enredos, refletindo os trabalhos da fala, da memória e da consciência. (KHOURY, 2001, p.84).

Assim, as narrativas orais permitem buscar as aspirações, as opiniões e os aspectos sociais desses sujeitos acerca da sociedade na qual estavam inseridos, percebendo por meio de seus depoimentos como suas práticas sociais concretizaram-se, ou seja, como essas pessoas (re) elaboraram, organizaram e interpretaram em suas memórias as suas experiências de vida e as suas trajetórias.

Por isso, a utilidade das fontes orais para o historiador não repousa tanto em suas habilidades de preservar o passado ou

recuperá-lo tal como ele foi, e sim na possibilidade de entrever as muitas mudanças forjadas pela memória que revelam o esforço dos narradores em buscar sentido no passado e dar forma às suas vidas, colocando a entrevista e a narração em seu contexto histórico. (PORTELLI, 1997).

O acesso aos trabalhadores ferroviários e aos de seus familiares foi relativamente tranquilo, pois, ainda podemos encontrar na cidade famílias praticamente inteiras de ferroviários (tanto os próprios trabalhadores quanto esposas, filhos, netos e outros).

Além das entrevistas, gostaria de apontar a análise dos jornais *Diário dos Campos* e *Jornal da Manhã* e da *Revista Correio dos Ferroviários* como fontes de investigação nesta pesquisa.

Nos jornais da imprensa local, a perspectiva foi tomar conhecimento a partir do foi que foi registrado em Ponta Grossa sobre a Rede e seus trabalhadores (basicamente no período das décadas de 1950, 1960 e 1990), pois, estes registros refletem valores, preocupações e interesses de quem escreve e também para quem se dirigem os escritos. Ao externar o seu posicionamento frente ao acontecido, o jornalista não o faz deslocando-se de sua inserção na cidade, o que permite visualizar e refletir sobre a temática e o período em questão.

O diálogo com a problemática foi realizado a partir do levantamento, leitura e análise dos jornais existentes do Museu Campos Gerais de Ponta Grossa e na Casa da Memória (antiga Estação Ferroviária) - PR, onde estão disponíveis exemplares a partir de 1932, sistematizados e catalogados, sendo de fácil acesso. Nesse diálogo com as fontes lidei com o jornal como meio de comunicação de massa, portador de um discurso ligado às circunstâncias do contexto histórico, ou seja, o jornal como uma fonte produzida socialmente, reveladora de um projeto, uma concepção de sociedade em disputa.

Percebi o discurso jornalístico como produtor de memória e conseqüentemente como elemento de um viver contemporâneo, pois a imprensa articula projetos políticos e forma de opinião, assim sendo questionar a pretensa universalidade/neutralidade de seu discurso passa por decifrar um jogo de linguagem por meio do qual se produz memória.

Na Revista Correio dos Ferroviários (RCF) foi possível visualizar parte da dinâmica do universo dos trabalhadores dentro

da ferrovia, bem como observar a produção e a divulgação a partir da ótica da empresa ferroviária sobre um determinado modo de ser trabalhador ferroviário. A RCF dirigia-se não só aos trabalhadores como às suas famílias, tendo diversas matérias dirigidas às esposas e aos filhos, realização de concursos de Crônicas: **Meu Marido um Ferroviário** ou **Meu Pai um Ferroviário**. Outro caminho de análise foi dialogar com os artigos que expressavam a visão da Rede e de seus funcionários sobre a importância social e o papel do transporte ferroviário no Brasil, nesse sentido ela se constituiu num ponto de observação privilegiado para compreendermos os embates enfrentados e dos discursos produzidos em defesa da ferrovia ao longo do período estudado. Esta documentação se constituiu de 45 revistas que abarcam o período de 1940 até 1975. Todos os exemplares conseguidos me foram doados por ferroviários ou interessados no assunto.

Além dessas, outras séries de fontes que se incorporaram a esta pesquisa e que eu inicialmente não previa trabalhar foram as Atas da Câmara Municipal e os Boletins da Associação Comercial de Ponta (ACIPG), mas que foram de fundamental importância na composição da tese.

As Atas da Câmara foram pesquisadas no período que vai de mais ou menos de 1894 a 1902. Embora as referências à ferrovia não tenham sido muitas, a leitura da documentação permitiu compor um quadro da cidade na qual ela veio a se instalar. Nelas evidenciou-se uma vida urbana já considerável, mas na qual chegada da ferrovia deixaria suas marcas dinamizando-a e ajudando a compor boa parte das imagens e memórias sobre a cidade com as quais tivemos que lidar ao longo do trabalho.

Já a análise dos Boletins da ACIPG possibilitou aprender uma dinâmica completamente diferenciada e que diz respeito justamente ao período em que após décadas de convivência com os trilhos a ferrovia começa a se ausentar do espaço urbano pontagrossense. Nos Boletins da classe comercial de Ponta Grossa visualizei delineamentos do “novo” projeto de desenvolvimento urbano que de forma direta ou não, contrapunha-se aos sujeitos e as práticas tecidas no entorno da ferrovia principalmente nas regiões centrais da cidade.

Assim foi possível analisar não apenas as trajetórias dos atores envolvidos e as relações estabelecidas entre eles, mas

também tecer um quadro significativo sobre o processo de que vai da instalação ao desmonte do complexo ferroviário em Ponta Grossa, a partir do cruzamento das diversas informações presentes nas fontes referidas.

Mas infelizmente a trajetória de um pesquisador, num país cujas políticas de produção e conservação de acervos históricos ainda têm muito que avançar, também é feita de lacunas, ausências e porque não dizer decepções.

Hardman (2005, p.61) ao estudar o drama da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, declarou que na construção do projeto de pesquisa inquietaram-no, desde logo, a intensidade e rapidez com que a Madeira-Mamoré virou lenda, com que seus vagões e locomotivas passaram ao imaginário como fantasmas. “Porque as marias-fumaça tão rápidas quanto vieram também desapareceram da face da terra?” Esse sentimento de perplexidade, no qual são apanhados quase todos os estudiosos das ferrovias se fortaleceu em mim na medida em que eu percebia a minha impotência diante do desaparecimento de fontes consideradas fundamentais. O que mais me impressionou na pesquisa foi a facilidade e a rapidez com que a documentação sobre a ferrovia, ou pelo menos da SR5 (Quinta Superintendência Regional da RFFSA) que englobava Paraná e Santa Catarina, desapareceu ou permanece se deteriorando no antigo Galpão da RFFSA em Curitiba, sem que ninguém tenha acesso a eles. Agora já no final da tese recebi a notícia de que talvez a Universidade Federal do Paraná consiga a guarda dessa documentação, isso se depois de anos de abandono tiver sobrado alguma coisa! Uma parte minúscula dessa documentação foi retirada e organizada no Museu Ferroviário, existente no Shopping Estação que foi construído na antiga estação ferroviária de Curitiba. A maioria dessas fontes versa sobre dados da empresa, sem dúvida dariam um ótimo trabalho de história econômica, ou da chamada história das empresas a que Martins (1995) se refere em sua introdução. Mas não era isso o que eu procurava, os indícios sobre os modos de vida dos ferroviários eram tênues.

Em relação à ferrovia e os ferroviários na cidade de Ponta Grossa, durante a pesquisa, percorri muitos lugares à busca de documentação. Estive no Sindicato dos Ferroviários (SINDIFER), no Clube Homens do Trabalho, na Paróquia do Bairro Oficinas... Eu procurava vestígios dessa classe de trabalhadores tão importante para a cidade, mas toda a

documentação referente às suas lutas e organizações (como a Cooperativa Mista 26 de Outubro, a Escola Profissionalizante Coronel Tibúrcio Cavalcanti, O Hospital 26 de Outubro) parece ter se perdido ou tomado rumo ignorado. Arrisco-me a dizer que parte mais fecunda da memória ferroviária em Ponta Grossa está com os próprios ferroviários e seus familiares, mas não fomos capazes ainda de sistematizar essa trajetória num acervo documental expressivo.

Entretanto confesso que minha maior decepção foi a acolhida do Sindicato em relação a disponibilidade de abrir fontes para a pesquisa. Diversos emails e telefonemas foram dados sem que jamais eu obtivesse permissão para efetuar a pesquisa, a justificativa se prendia quase sempre “a ausência de documentação sobre os trabalhadores e suas lutas!!! fosse pela dificuldade de manter e organizar os registros cotidianos do sindicato ou pelas disputas internas nas quais lamentavelmente documentações desapareceram. Para os que se dedicam a história do trabalho isso é uma perda, pois como alerta Badaró (1998, p.14), que trabalhou basicamente com documentação sindical em sua tese de doutoramento, recuperar o máximo possível de evidências e de vestígios dos movimentos sindicais, é não somente um rico campo de pesquisa mas uma tarefa urgente se quisermos avançar na compreensão dos sucessos, ilusões e fracassos dos trabalhadores no Brasil.

Contudo pensar uma história alternativa àquelas que se baseiam somente nos registros oficiais públicos ou privados e nas visões das classes dominantes significa não só apreender o ponto de vista dos trabalhadores e excluídos, não reduzir a história ao institucional, mas também superar os pressupostos da linearidade, dos determinismos, trabalhando criticamente as fontes, quaisquer que sejam: escritas, orais, imagéticas, etc. Segundo Fenelon (1999, p.10):

Ao propor outra abordagem, buscamos refletir sobre o significado social das fontes, avaliando seus limites, indagando sobre as relações sociais, políticas e ideológicas inscritas no processo mesmo de sua produção e preservação (...) considerando que elas expressam sujeitos históricos, inseridos ativamente numa

complexa rede de relações e acontecimentos e num intrincado jogo de pressões e limites que é preciso problematizar.

Todas essas opções e desafios teóricos, metodológicos e políticos embasaram os caminhos de reflexão, investigação e escrita que ora se materializam no presente texto. A partir dessa trajetória aqui esboçada optei em compor da seguinte forma a organização da tese:

No primeiro capítulo “**Ferrovias e Urbanização em Ponta Grossa**”: caminhos de uma mudança de sensibilidade acompanhei a dinâmica de transformação das percepções existentes na cidade de Ponta Grossa a respeito da presença ferroviária em seu espaço urbano acompanhando como diversos sujeitos sociais foram vivenciando esse mesmo processo e articulando antigos e novos projetos e concepções sobre desenvolvimento e modernidade urbana. Apresentei a maneira como esses projetos foram gestados nas disputas cotidianas pela cidade; como ressignificaram olhares, sentimentos e práticas produzindo muitas memórias sobre o viver e o trabalhar em Ponta Grossa no período que vai de meados da década de 1950 até os anos de 1990, quando primeiro ocorreu a retirada dos trilhos da região central e posteriormente a privatização da Rede com a consequente desativação e desaparecimento de várias instituições ligadas à ferrovia.

Escolhi trilhar esse caminho observando principalmente aos registros dos jornais articulando-os sempre que possível aos boletins da Associação Comercial e Industrial de Ponta Grossa e às narrativas dos trabalhadores ferroviários que ingressaram na Rede entre as décadas de 1950 e 1960.

Todavia, outra face do mesmo processo de questionamento da existência e da importância da rede ferroviária estava em curso. Também a partir dos anos de 1950, o acirramento das mudanças na concepção de modelo de transporte no país e no estado repercutiria na RVPSC, trazendo alterações significativas na percepção sobre a presença e a importância da ferrovia enquanto referência social de desenvolvimento para as cidades integrantes do complexo ferroviário brasileiro. Parti do princípio que desnudar esse processo dentro da Rede Viação Paraná - Santa Catarina abriria caminhos para refletir um pouco melhor sobre seus impactos nos trajetos da cidade e dos trabalhadores que constituíam o foco de estudo dessa pesquisa.

Foi o que me propus fazer no segundo capítulo que intitulei: “**A RVPSC em Revista: Ferrovias e Trabalho Ferroviário em busca de novos sentidos**”, no qual busquei compreender como o acirramento das mudanças na concepção de modelo de transporte no país e no estado, a partir de meados da década de 1950, repercutiu na RVPSC. Para dar corpo a essas problematizações optei pelo diálogo com uma série de revistas cujos números foram publicados no período de 1955 a 1973. A revista *Correio dos Ferroviários* (RCF) era uma publicação interna da RVPSC. Em suas páginas vislumbrei consensos, dissensos e dilemas em torno dos rumos do transporte ferroviário na época. Percebi ainda como internamente a empresa ferroviária sentiu o impacto dessa reordenação articulando a produção de um novo significado para sua existência que garantisse sua sobrevivência material em termos de investimentos em infraestrutura e pessoal, mas também sua sobrevivência política e simbólica enquanto alternativa de transporte e patrimônio público.

Assim nestes dois primeiros capítulos focalizei o processo de decadência, desmantelamento ou de mudança de percepção sobre a importância da ferrovia, embora obviamente esse não seja um processo linear nem homogêneo. Todavia fiel à idéia, anteriormente esboçada na discussão sobre memória, de que os sentidos do passado nunca aparecem desconectados dos dilemas do tempo presente, atinei para o fato de que as memórias forjadas em torno do desmantelamento e da decadência pelos diferentes sujeitos sociais poderiam configurar-se no reverso das representações criadas em torno do auge. Ou seja, muito da maneira como o desmantelamento, o declínio e o esquecimento da ferrovia foram construídos e representado nos diversos registros está diretamente ligado às representações forjadas em torno do seu aparecimento e de tudo que ela significou naquele momento.

Por isso, no terceiro capítulo: “**Ponta Grossa: Memória, História e Historiografia na construção da cidade-encruzilhada**” constituiu-se no exercício de dialogar com as memórias construídas principalmente em torno da chegada e do auge da ferrovia em Ponta Grossa, pois partimos do princípio que a discussão sobre o desmonte da ferrovia (RVPSC/RFFSA) e do impacto desse processo na cidade não podia ser dimensionado se não avaliássemos o modo como a representação do auge e do

boom ferroviário foi construída e tornou-se parte da história da cidade. Nessa perspectiva escolhemos investigar os documentos de época procurando perceber como a chegada e a presença da estrada de ferro na cidade foi registrada pelos vários agentes sociais envolvidos, na tentativa de captar suas inúmeras significações.

Simultaneamente estabelecemos um diálogo com a historiografia local indagando quais os sentidos construídos para a ferrovia na história de Ponta Grossa, esmiuçando a intrincada dinâmica de criação, questionamento e cristalização de conceitos.

Finalmente ciente de que os trabalhadores ferroviários pontagrossenses também guardavam suas próprias visões sobre o viver na cidade e o trabalhar na ferrovia, durante o período estudado e de que em suas trajetórias de vida reside a parte que considero mais fecunda e expressiva da história ferroviária na cidade construí o quarto e último capítulo dessa tese: “**Muitas Memórias, Outras Histórias:** Experiências Ferroviárias na Cidade de Ponta Grossa”. Dialogar com a experiência desses trabalhadores e de suas famílias problematizou a maneira pela qual o ser ferroviário constituiu-se em um modo de vida, uma prática social onde visões, projetos e significados do viver, do morar e do trabalhar na cidade e na ferrovia se articularam.

Essas experiências foram percebidas como outra possibilidade de diálogo com o tempo vivido e como alternativa para construção de outras histórias da ferrovia e de sua relação com a cidade. Neste capítulo também abordei de forma mais enfática a privatização da RFFSA, processo que considero vergonhoso não só pelos meandros nos quais foi gestado e concretizado, mas principalmente pelo consequente descaso com o patrimônio público representado pela rede ferroviária brasileira nos seus aspectos humanos, materiais e simbólicos.

CAPÍTULO I

FERROVIA E URBANIZAÇÃO EM PONTA GROSSA: CAMINHOS DE UMA MUDANÇA DE SENSIBILIDADE.



Figura 2: Retirada dos Trilhos da Região Central de Ponta Grossa, 1990. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.

“Já ouvimos em nossos dias, aos brados, e dito por elementos de direção, tais como prefeitos, que as ferrovias são um mal sem solução para suas cidades e devem ser removidas para pontos distantes.”
(Revista Correio dos Ferroviários, Julho de 1970.)

Captar a dinâmica de transformação das percepções existentes na cidade de Ponta Grossa a respeito da presença ferroviária em seu espaço urbano é acompanhar como diversos sujeitos sociais foram vivenciando esse mesmo processo e articulando antigos e novos projetos e concepções sobre desenvolvimento e modernidade. É ainda problematizar a maneira como esses projetos foram gestados nas disputas cotidianas pela cidade; como resignificaram olhares, sentimentos e práticas, produzindo muitas memórias sobre o viver e o trabalhar em Ponta Grossa no período que vai de meados da década de 1950 até os anos de 1990, quando primeiro ocorreu a retirada dos trilhos da região central e, posteriormente, a privatização da Rede, com a consequente desativação e o desaparecimento de várias instituições ligadas à ferrovia.

Escolhemos trilhar esse caminho dialogando principalmente, aos registros dos jornais, articulando-os, sempre que possível, aos boletins da Associação Comercial e Industrial de Ponta Grossa e às narrativas dos trabalhadores ferroviários que ingressaram na Rede entre as décadas de 1950 e 1960.

Os jornais se constituíram, ao longo da pesquisa, num campo fértil de diálogo e problematização das relações entre a cidade de Ponta Grossa e a Rede Viação Paraná Santa Catarina, pois permitiram visualizar e discutir o que foi registrado nesses veículos sobre a Rede e seus trabalhadores. Além disso, são portadores de um discurso produzido socialmente, revelam projetos, concepções conflitantes de sociedade e conseqüentemente podem ser percebidos como elementos instituintes de um viver contemporâneo.

Partimos do princípio de que a imprensa articula projetos políticos e forma opiniões. Assim sendo, questionar a pretensa universalidade/neutralidade de seu discurso passa por decifrar um jogo de linguagem por meio do qual se produz memória e se evidenciam conflitos.

Segundo Cruz (2000), a imprensa é uma experiência cultural e também uma prática de classe, ela constrói espaços públicos e participa efetivamente das disputas sociais, sendo possível tecer a identificação de seus materiais numa crescente articulação com as experiências sociais que constituem a cidade. Em seu trabalho sobre periodismo e vida urbana em São Paulo (1890-1915), a autora afirma:

Jornais e revistas projetavam sobre a cidade as demandas de diferentes grupos sociais e davam visibilidade a um processo acelerado de ocupação e invenção de espaços públicos (...) a imprensa constituindo-se como um dos espaços de gestão e manifestações de novas significações e projetos sociais, apresenta-se como suporte documental fundamental (CRUZ, 2000, p.19).

Compartilhamos com a autora a opinião de que a imprensa apresenta-se como importante aporte documental, porque tece uma rede de significações e projetos sociais. Percebemos que, ao interrogar esses materiais, é possível desnudar as articulações tecidas entre eles e os planos e disputas para e pela cidade e, a partir desse posicionamento, dar visibilidade não só a esses inúmeros projetos como também defrontá-los com diversas concepções sobre o viver urbano.

Assim, imprensa diária é aqui entendida como prática, movimento de constituição/instituição de modos de viver e pensar a cidade e a ferrovia, não como espaços distintos, mas integrados numa vivência cotidiana de diversos protagonistas e cujos significados permeiam as fontes com as quais lidamos.

Porém, antes de dialogar com os registros jornalísticos, gostaríamos de nos reportar a uma pesquisa realizada sobre o viver na cidade Ponta Grossa entre 1920 e 1945, na qual os pesquisadores afirmam que naquele momento, “[...] Ponta Grossa se firma como pólo regional no Paraná exercendo profunda influência na região” (SILVA et al., 1994, p.01), mantendo sua condição de cidade mais importante do interior paranaense.

O fato de ser um centro ferroviário do Estado contribuía decisivamente para que a cidade continuasse a constituir o maior “pólo de progresso” do Paraná após Curitiba.⁶

Baseados no Censo de 1940, os autores afirmam que houve, naquela época, “um fabuloso desenvolvimento urbano da

⁶ De acordo com o censo de 1940, a população total era de 38.417 habitantes, sendo que 29.587 residiam na cidade e nos subúrbios e 8.830 habitavam na zona rural.

cidade” se comparado com o Censo de 1920. A cidade teria passado de 2.422 construções para um total de 8.331 ⁷.

Segundo o estudo, as ferrovias que passavam por Ponta Grossa continuavam tendo vital importância para que esse panorama se mantivesse, uma vez que conectavam a cidade diretamente às principais cidades do centro-sul do país.

Não obstante, a cidade que emerge dos registros jornalísticos a partir do ano de 1955 propicia o reconhecimento de uma realidade já bastante diversa daquela apontada nos trabalhos que enfocam essas décadas anteriores. Tanto em relação à presença da ferrovia quanto a outros aspectos próprios do processo de urbanização, a paisagem surge bastante modificada. Ao acompanhar essas reportagens, temos a percepção de que a cidade foi alterando sua sensibilidade em relação à existência e à importância da ferrovia em seu espaço.

Passamos então a perceber um movimento no qual os discursos presentes nos jornais rearticulam os significados daquilo que é compatível, importante e coerente com a realidade urbana pontagrossense no que tange à estética, à higiene, à mobilidade de ruas, avenidas e praças, à dinâmica do comércio, às ações dos políticos, à infra-estrutura (água, eletrificação, pavimentação), à prestação de serviços de saúde, segurança, educação, lazer e à presença de determinados atores sociais na cidade e suas práticas.

Essas novas necessidades e expectativas (ou antigas em novas roupagens) vão sendo qualificadas como o progresso e a modernidade urbana desejadas pela cidade. Assim, a produção de uma memória na qual a estrada de ferro surge como representante emblemática da chegada modernidade capitalista de fins do século XIX e início do XX será discutida posteriormente através do diálogo empreendido com alguns registros de época e com a própria historiografia produzida sobre o período; por ora podemos dizer que, a partir de meados da década de 1950, essa alteração de significados sobre o que era moderno, novo, bom e

⁷ Destas construções em torno de 76, 41 % eram de madeira, fato compreensível, segundo os pesquisadores, para uma cidade que tinha na madeira um de seus principais sustentáculos econômicos além da tradição cultural de grupos imigrantes que privilegiavam o uso da madeira como elemento arquitetônico. Sobre essa tradição da arquitetura de madeira na cidade de Ponta Grossa ver: (FERREIRA, 2008).

compatível para a cidade atingiu as percepções sobre a presença material e simbólica da ferrovia em Ponta Grossa.

Desse modo, é possível perceber a gradativa constituição de um discurso no qual, de alguma forma, práticas do cotidiano da Rede começam a se chocar com o projeto vigente de urbanização e com as novas exigências por ele colocadas. Nesse contexto, em muitos momentos a RVPSC foi apresentada como um problema, um estorvo, e não como uma aliada para os projetos que estavam em cena. Os problemas, os limites e as preocupações advindas de sua existência foram discutidos nas páginas dos periódicos.

Esse processo nem sempre é explícito, pelo contrário, é na maior parte das vezes, muito sutil, mas pode ser decifrado no teor das matérias e das manchetes dos jornais da época.

Em 1955, o prefeito de Ponta Grossa, José Hoffmann, dono do *Jornal Diário dos Campos*, administrava uma cidade que se debatia com problemas prementes de urbanização, diversas matérias sobre a falta de abastecimento de água e a necessidade de racionamento foram veiculadas.

Os bairros são os mais atingidos e a necessidade de racionamento se impõe. Nesse momento, a Rede Ferroviária foi condenada em diversas reportagens pelo gasto abusivo de água, exigindo medidas drásticas:

O nosso município não podia na atual contingente calamidade pública continuar fornecendo água em quantidade excessiva a referida ferrovia. A população sofre as maiores agruras e enquanto isso via-se que na Estrada de Ferro a água era consumida em abundancia para alimentar os tenders das locomotivas e até mesmo o gado que por aqui transita em trens especiais. (MOMENTOSA..., 1955, p.1).

A ferrovia também foi apresentada em contraponto com o estatuto de civilidade e de progresso alcançados por Ponta Grossa. Motivos não parecem faltar. Em artigo publicado no ano de 1956, o alvo do escândalo foi o desembarcadouro do gado transportado pela Estrada.

O fato dos animais atravessarem algumas ruas da cidade entre a estação e o referido desembarcadouro levaram o colunista a dizer que tais práticas transformavam as ruas e avenidas da urbe civilizada em “campos de vaquejada”:

Tal efeito de coisas além de ferir de maneira sensível os fôros de civilidade da nossa comunidade, apresenta o incômodo constante de perigo para os pedestres e qualquer transeunte que por ali passa, na ocasião da solta desse gado, pois não raro se vê os condutores dos referidos animais logo que os soltam saírem a toda brida ora pelo leito da Estrada de Ferro ora rua abaixo até a Ermelino Leão para cercar um boi bravo ou um vaca ligeira [...] como é sabido, já se disse e provou que Ponta Grossa é uma das cidades mais belas, mais asseadas e mais cultas do sul do país. Ora se somos pioneiros em civismo, em cultura, em beleza, em doçura de clima e em progresso e quejandas, devemos por um imperativo de consciência cívica, propugnar por todos os meios pelo estado de sanidade do nosso povo e pela estética dos logradouros e vias públicas. Não destoemos, pois, o panorama da nossa urbe, nem seu índice de civilização com a manutenção de animais soltos nas ruas, transformando suas belíssimas avenidas em campos de vaquejada. (CHIQUEIROS..., 1956, p.8).

É interessante perceber como as atividades cotidianas exigidas para o funcionamento da Rede Ferroviária são apresentadas neste artigo em evidente descompasso com a imagem de cidade bela, culta, limpa e civilizada. A expressão “campos de vaquejada” retoma, inclusive de forma preconceituosa, as práticas do interior do país, principalmente nas regiões norte e nordeste e as vincula ao atraso incompatível com “uma das cidades mais belas, mais asseadas e mais cultas do sul do país”.

Ou seja, outrora indicadora de modernidade e desenvolvimento a ferrovia era agora apresentada como um perigo para a sanidade do povo e para a estética urbana. Mas se olharmos um pouco melhor para as múltiplas tessituras do social, podemos observar que os sentidos de moderno, novo, desenvolvido são constantemente disputados pelos sujeitos.

Ao narrar suas lembranças da cidade na década de 1950, quando ainda não era ferroviário e trabalhava como vendedor numa loja de tintas, o Sr Christiano Matheus Walter, agente de trens aposentado da Rede, embora compartilhe da visão de que Ponta Grossa era muito limpa, bonita e rica em opções culturais, tece em sua memória outro sentido para o impacto das atividades da Rede no dia a dia da cidade:

E como que era a cidade nessa época, já era uma cidade ferroviária grande, o senhor lembra como era o movimento?

Era uma cidade bem grande, tinha bastante bairros, era uma cidade muito bonita, por sinal muito limpa, tinha o Ponta Azul , ali no Ponto Azul tinha um restaurante bem na praça muito bonito, tinha o Cine Império que era um dos cinemas da cidade, tinha o Cine Ópera.

E era animada a cidade, tinha muita festa?

Era a cidade era bastante animada, tinha bandas de música se não me engano a Lira dos Campos [...].

O senhor acha que a ferrovia, o fato de ter ferrovia em PG tinha alguma coisa a ver com essa movimentação da cidade, o fato da cidade ser bonita, ser limpa?

Tinha [...]. Então a cidade era muito movimentada, muito bonita, inclusive não me lembro muito bem, mas parece que ela era a segunda cidade do Estado do Paraná, depois vinha Londrina, Maringá. Então era muito divertido, ali na frente da estação, por exemplo, tinha a praça né?

Era ali na praça que tinha bastante carroças com animais, naquela época existia muito pouco carro então as carroças fazia os táxi como diz o ditado.

Até de pessoas, mercadorias [...] chegava mercadorias de trem e as carroças vinham carregar para outros lugares.

E o senhor lembra o que mais se carregava pelo trem, o que mais as carroças transportavam?

Ali era trigo, era arroz, era de tudo, era móveis, era televisor, tudo essas coisas na época já existia, né?

E vinha muita gente de fora para a cidade, tinha transito de muita gente de fora na cidade?

Tinha, tinha, nós tinha um trem de passageiro que era o Internacional, ele saía de Porto Alegre e ia a São Paulo e vice versa e depois esse trem terminou ai tinha o P5 e o P6, o P5 era o ímpar vindo de Porto Alegre pra cá e o P6 indo pra lá.

E todos esses trens paravam em Ponta Grossa?

Todos esses trens paravam em Ponta Grossa e andavam lotado toda vida, tanto quando chegava, chegava um trem, chegava lotado e quando partia, partia lotado.

E o senhor via esse movimento todo trabalhando nessa loja de tinta?

É nessa loja de tinta. (WALTER, 2009).

Em evidente contraste com os artigos até aqui trabalhados, observamos que a cidade que surge da fala do senhor Christiano deve muito de sua beleza, de sua higiene e de sua importância à dinamização propiciada pelas atividades da ferrovia:

Então era muito divertido, ali na frente da estação, por exemplo, tinha a praça né? Era ali na praça que tinha bastante carroças com animais, naquela época existia muito pouco carro então as carroças fazia os táxi como diz o ditado [...] de pessoas, mercadorias [...] chegava mercadorias de trem e as carroças vinham carregar para outros lugares. Ali era trigo, era arroz, era de tudo, era móveis, era televisor, tudo essas coisas na época já existia, né? (Idem).

Acreditamos, entretanto, que o incômodo com as práticas ferroviárias no espaço urbano denota um momento de constituição e/ou rearticulação em torno dos sentidos de modernidade e progresso urbano que estavam sendo (re) criados e postos em circulação.

O cronista Levi Fernandes, ao abordar a demolição do histórico Cine Renascença, nos permite apreender a maneira como “o progresso” de Ponta Grossa era apresentado:

Quando desponta a Princesa dos Campos para o alvorecer de uma nova fase de progresso e os primeiros arranha-céus buscam o alto, sentinelas irascíveis da evolução arquitetônica- a olhar petulantes sobre os telhados das construções que ainda guardam traços coloniais [...] e em consequência desse progresso impessoal e inexorável, não obstante trazendo o calor das coisas novas, impõe o sacrifício a tudo aquilo que significa algo para nós [...] assim é que obedecendo a consequências irreversíveis o velho e tradicional Cine Theatro Renascença retira-se discretamente da fisionomia cidadina. Agora ele sente que é um contraste, sente-se um tanto anacrônico no que se refere ao conforto e bem estar em virtude da evolução demográfica [...] vê orgulho, embora triste, que é preciso partir. (FERNANDES, 1964, p.2, grifo nosso)

Como vimos, esse processo era apresentado como premido por consequências irreversíveis, era impessoal e inexorável, só podia ser compreendido sob a égide da inevitabilidade.

O progresso é apresentado quase como um ente metafísico, um processo sem sujeitos. Tal abordagem não é inocente, pelo contrário, ao tratar o social e suas mudanças sob o prisma do inexorável, se produz uma memória que ratifica o presente como a única possibilidade histórica que estava dada, silenciando perversamente outras alternativas forjadas pelos sujeitos nas disputas sociais.

Essa é uma operação política e ajuda a compreender como ao longo do movimento histórico do capitalismo, se produz constantemente a novidade e, ao produzi-la, tudo que a ela se opõe, de prédios a modos de vida, são tachados de obsoletos, anacrônicos e condenados à morte e ao desaparecimento via silenciamento, desqualificação ou mesmo destruição física.

Pensamos que não foi diferente com a cidade de Ponta Grossa, nem com a ferrovia e com o que ela representava. O discurso que forjou a imagem dos trens e dos trilhos como o outro

do progresso urbano ponta-grossense foi construído lentamente nas décadas que antecederam o desmonte e a privatização.

No diálogo com as fontes, observamos a constituição desse discurso. Em primeiro lugar, a cidade é constantemente apresentada através dos índices de desenvolvimento econômico:

[...] paralelamente ao progresso econômico desfruta de um apreciável adiantamento cultural e social com uma taxa de analfabetismo inferior a 23% contra 51% no conjunto estadual. O município dispõe de 80 unidades de ensino, sendo 02 faculdades, 05 hospitais, 15 bibliotecas, 11 periódicos (02 diários), 08 livrarias, 03 cinemas e 02 rádios difusoras. O número de hotéis sobe a 20. O tráfego diário é estimado em 38 trens, 1400 automóveis e caminhões e 05 aviões. (PONTA GROSSA MUNICÍPIO..., 1955, p.3).

Concomitantemente, os efeitos e as consequências desse progresso que, como já vimos, é apresentado como irreversível e inexorável, vão exigindo “mudanças racionais” na organização da cidade:

Indiscutivelmente Ponta Grossa caminha aceleradamente no caminho do progresso. O desenvolvimento industrial, a ampliação do comércio, a intensificação das atividades na área da agricultura e da pecuária impulsionam recursos econômicos, geram novos empregos, atraem gente de todos os quadrantes do país num processo que dinamiza a cidade. E com isso a Princesa dos Campos começa a ficar congestionada no fluxo do seu trânsito de veículos. O número de carros, aliados a topografia e ao traçado antigo de nossas ruas vem gerando problemas que se agravam cada dia que passa [...] então é hora de começar a executar e planificar um programa de urbanização racional capaz de eliminar os obstáculos existentes e já prevenir outros que se aproximam com o crescimento continuado da população e do número de veículos [...] é preciso

humanizar a cidade. (VIEIRA FILHO, 1975, p.2, grifo nosso)

Em primeiro lugar, a reportagem elenca o que ela considera o caminho acelerado para o progresso: desenvolvimento industrial, ampliação do comércio, impulsão dos recursos econômicos, etc. Em seguida, o aumento de veículos é apresentado como consequência desse desenvolvimento que exige uma urbanização mais racional, capaz de desobstruir os entraves colocados a esse processo. O interessante é notar que em nenhum momento se questiona o modelo desse desenvolvimento, embora, ao exigir que se humanize a cidade, haja certa anuência ao fato de que ele a desumaniza, mas os problemas e as dificuldades existentes são causados pelos traçados antigos das ruas, pela topografia, entre outros.

O progresso urbano, apesar de desumanizador, se impõe; e os empecilhos ao seu andamento devem ser removidos racionalmente. Esse raciocínio nos interessa sobremaneira, porque, como veremos adiante, é justamente em nome dessa racionalização do espaço urbano ponta-grossense, principalmente no que tange ao sistema viário, que a retirada dos trilhos da ferrovia da região central será realizada.

Não obstante, a tentativa de planificação e execução de um programa de urbanização racional esbarrava numa realidade multifacetada e por vezes extremamente arredia aos discursos de racionalidade e suas práticas pretensamente ordenadoras do social.

Essa discrepância aparece na análise das fontes, pois ao mesmo tempo em que se projetava uma cidade foro de civilidade e urbe progressista, os próprios jornais denunciavam constantemente, em suas matérias, as grandes contradições e dificuldades enfrentadas no cotidiano cidadão.

Ponta Grossa é uma cidade que não conta com abastecimento de água suficiente. É uma cidade que apresenta ruas de mau aspecto. As praças públicas, as salas de visita da cidade são índices desabonadores do nosso progresso. As ruas dos bairros se apresentam em péssimas condições. Há aqui problemas da maior importância – que dizem respeito ao urbanismo e ao saneamento para serem resolvidos. (É DEVER..., 1955, p.1).

Deficiência no abastecimento de água, praças descuidadas e ruas mal preservadas. Esse era o cenário no qual vivia boa parte da população ponta-grossense. A cidade não oferecia boas condições de vida, faltava saneamento, água, espaços para lazer e, com certeza, muitas outras coisas, “principalmente nos bairros”.

Mas, paradoxalmente, a tentativa de educar a população de Ponta Grossa para o convívio numa cidade moderna e urbanizada foi um desafio constante do qual os jornais se fizeram porta-vozes, quer no sentido de denunciar os abusos daquela população considerada pelos articulistas como “inculta e inconsciente” de seus deveres urbanos, quer no sentido de propagandear as ações em curso para atingir os fins de educar o povo sobre como viver na cidade.

Para desempenhar esse papel de “educador do povo” ponta-grossense para as práticas do “convívio urbano civilizado”, um agente extremamente interessado e ativo foi a Associação Comercial de Ponta Grossa – ACIPG.

Temos que participar do movimento anônimo através do trabalho individual e de nossa conduta de cada instante para a melhoria do índice de compreensão e desenvolvimento da nossa gente. Enquanto não evoluir a mentalidade do nosso povo, enquanto não tiverem a plena percepção do que ocorre a seu redor, todos os esforços terão sido baldados. (I REUNIÃO PLENÁRIA..., 1957, p.39)

Os empresários, industriais e comerciantes filiados à ACIPG se autodenominavam como classes produtoras e consideravam que sua missão não se restringia à defesa de um único interesse de classe, mas “[...] transcendendo à suas finalidades imediatas, conscientes de seus objetivos deve caber o papel de arregimentação, de orientação e fiscalização familiarizada que está com os problemas de administração” cujo verdadeiro trabalho de doutrinação e politização estaria concorrendo para que: “[...] se quebrem as arestas do progresso da coletividade brasileira” (IDEALISMO..., 1957.).

Pelo que pudemos observar aquele era um momento peculiar para a ACIPG, pois envolvida nas discussões e articulações nacionais, através da participação em Plenárias das

Classes Produtoras⁸ nas quais se agregavam representantes de todo o país, a diretoria da Entidade iria aderir, com a consonância de boa parte dos seus associados, a uma postura mais ativa nas lutas nacionais e locais.

O Sr. Ovídio Gaspareto, presidente da Associação na época, após sua participação na II Reunião Plenária das Classes Produtoras realizada na cidade do Rio de Janeiro, comentou a importância do documento resultante desse encontro: “Indiscutivelmente aquele documento constituiu-se numa transformação radical do pensamento das classes de produção a respeito dos diversos problemas nacionais [...]. Tudo que ocorre no país deve interessar aos homens que dirigem a produção [...]”. (A ACIPG..., 1962.). A adesão à Carta do Rio de Janeiro traduziu-se, inclusive, na mudança dos Estatutos da ACIPG, pois segundo o presidente, os “princesinos”⁹ estavam plenamente integrados no pensamento da classe no Brasil e dispostos a contribuir para a realização dos princípios expostos na carta¹⁰.

Em Ponta Grossa, nesse período, foram cada vez mais frequentes no noticiário, as manchetes sobre a falta de infraestrutura (abastecimento de água, esgoto, energia elétrica¹¹), combate à mendicância, à prostituição, à migração indiscriminada e à falta de educação e respeito às regras de urbanidade por parte da população, que ora aparece claramente identificada com

⁸ Uma visão mais aprofundada e esclarecedora sobre a articulação dos empresários em nível nacional durante parte desse período pode ser obtida em: (TREVISAN, 1986).

⁹ Uma referência aos moradores de Ponta Grossa que na época era chama por alguns setores sociais como a Princesa dos Campos (Gerais).

¹⁰ Essa contribuição não se limitou aos debates nacionais; pelos Boletins é possível observar que a ACIPG participou efetivamente da tradução desses princípios e posturas para a realidade paranaense ao sugerir a realização da I Reunião Plenária das Associações Comerciais do Paraná, que resultaria na criação da Federação das Associações Comerciais do Estado do Paraná visando dar voz de comando e ordenação das diversas entidades de classe do Estado.

¹¹ Um dos problemas com os quais a cidade se consumia sendo notícia corrente quase todos os dias, era o problema da energia elétrica. Esse problema de infraestrutura foi apontado constantemente como uma frustração aos anseios econômicos e políticos da cidade “com energia elétrica em abundância nossa cidade se transformará num dos principais centros industriais do sul do país”. (MOMENTOSA, 1955, p.1). O problema, pelo que parece, atravessou décadas e se constituiu em um dos grandes entraves para que Ponta Grossa pudesse desenvolver-se industrialmente; a carência de energia elétrica e a escassez do fornecimento de água foram temas recorrentes durante toda a década de 1950 e chegaram aos anos 60, com igual vigor. No *Album de Ponta Grossa*, do ano de 1963, ao fazer um balanço sobre as potencialidades da cidade, o item indústria é taxativo “(...) a falta de energia elétrica suficiente impediu a concretização desse objetivo” (OLIVEIRA, 1963, p.45).

determinados atores sociais urbanos, ora aparece como um termo genérico: “os ponta-grossenses”.

Tais problemas exigiriam uma “ampla conjugação de esforços” por parte dos grupos sociais apontados como os responsáveis pelo desenvolvimento da cidade: “Com base num amplo esquema de unificação de esforços será empreendida uma nova tentativa de dar soluções definitivas aos problemas de água e esgoto, telefone e energia elétrica em Ponta Grossa” (SOLUÇÃO..., 1964, p.8).

Acompanhando ora os boletins da Associação, ora os jornais, observamos que a ACIPG teve um papel constante e ativo entre esses denominados agentes “responsáveis pelo desenvolvimento da cidade”, inclusive, de acordo com a reportagem anterior, um grupo formado pelo prefeito, vereadores e representantes da ACIPG foram a Curitiba tratar das dificuldades enfrentadas em Ponta Grossa.

De tal modo, ao cruzarmos o teor dos *Boletins Informativos da ACIPG* com as matérias dos periódicos, podemos analisar a sua movimentação e o papel que ela se atribuía na concretização de uma cidade moderna e, dentre as muitas possibilidades de problematização dessa documentação, acompanhar como ao se afirmar enquanto co-promotora dos interesses de progresso da coletividade, a ACIPG também colocou nas contendas do cenário social os seus significados de progresso e buscou concretizá-los em suas ações em Ponta Grossa.

Essas ações, embora não estejam sistematizadas em um plano escrito e formal, não se davam de forma isolada ou aleatória, pois conforme haviam divulgado em seus documentos, os comerciantes e industriais princesinos se julgavam aptos a interferir na condução dos rumos da cidade, porque tinham familiaridade com a arregimentação, fiscalização e orientação de problemas que envolvessem a administração.

Assim, julgavam legítimo tratar a cidade e suas demandas como tratariam suas próprias empresas, o que obviamente implicou na defesa de um modelo muito peculiar de cidade desnudado, entre outras coisas, na seleção de sujeitos e nas práticas sociais que deveriam estar ou não presentes no cenário urbano e na consequente qualificação a eles imputada: lícito ou ilícito, formal ou informal, central ou marginal.

Durante toda a década de 1960, várias reportagens denunciaram o problema do lixo, dos aterros sanitários e da indisciplina do pontagrossense em relação a essa questão:

Deflagração de campanha por uma cidade limpa visou farmácias, bares, feiras-livres e requereu a extinção de depósitos de lixos existentes na afluência da Rua General Carneiro com a Benjamin Constant conhecido com buraco quente (...) para educar o povo para manter a cidade limpa, instalando latas especiais onde serão lançados pontas de cigarro, papéis, cascas de frutas e outros detritos que atualmente são atirados sem a menor cerimônia nas ruas. (SAÚDE..., 1964, p.8, grifo do autor)

O empenho sanitarista alardeado pelos jornais em matérias frequentes demonstra, entre outras coisas, as dificuldades enfrentadas para que a cidade real coincidissem com aquela idealizada e projetada nos anseios desenvolvimentistas.

Numa entrevista concedida ao Jornal de Manhã, em 1969, o responsável pelo *Departamento de Serviços Urbanos de Ponta Grossa* trouxe indícios interessantes sobre a problemática, afirmando que os caminhões coletores de lixo só entravam nas ruas pavimentadas e que de tal fato decorria a existência de grande número de terrenos baldios usados como depósitos de lixo, bem como da “sujeira da cidade”.

Nos bairros, de modo geral, os moradores colocavam o lixo em covas, não causando preocupação. Entretanto, no centro, a situação era outra, pois os proprietários de restaurantes e bares juntavam as vísceras de galinha e outras coisas semelhantes despejando-as nos terrenos baldios que encontravam. Segundo o entrevistado:

O povo princesino não entende direito o que vem a ser a coleta normal de lixo (...) a maior razão de Ponta Grossa ser uma cidade suja, está fundada na própria indisciplina que é natural no pontagrossense. Pipoqueiros, bananeiros, proprietários de lojas e casas de comércio são os principais responsáveis pela sujeira de determinadas vias públicas. (LIXO..., 1969, p.10, grifo nosso).

A ACIPG endossaria essa visão e agiria no sentido de dar a sua contribuição, pedindo a colaboração de seus associados (possivelmente os lojistas) para não jogarem detritos, papéis e caixas de papelão nas ruas, cooperando com a *Operação Cidade Limpa* realizada pela administração municipal. Advertiria ainda: “[...] também enfeiam a cidade os terrenos baldios não murados, nem cercados e com matagal servindo de verdadeiros depósitos de lixo [...]” (OPERAÇÃO..., 1967, p.1), pois tais atitudes frustravam o empenho da municipalidade em tornar Ponta Grossa uma cidade limpa. E enfatizando seu papel pedagógico alertaria:

Só uma campanha de esclarecimento poderá resolver o problema. O povo através de suas instituições alertar-se-á que a municipalidade deseja manter a cidade limpa e está cuidando de seu embelezamento para o maior orgulho de todos os pontagrossenses e para elevá-la à Princesa do Paraná. (Idem)

Esse combate às práticas anti-higiênicas de boa parte da população presentes no cenário urbano ocupou uma considerável dose de energia. Numa reportagem alertando enfaticamente o povo para precaver-se com os locais onde fazia ponto de cafezinho, onde fazia suas refeições, onde bebia e também onde dormia, temos um exemplo dessas tentativas:

Grave ameaça paira sobre a população de Ponta Grossa, pela falta de higiene que reina na maioria dos estabelecimentos comerciais, principalmente restaurantes, bares, churrascaria, lanchonetes e hotéis. Copos, chécaras [sic], pratos e talheres sujos ou quebrados, balcões imundos empregados sem asseio, são as mais visíveis deficiências notadas nos referidos locais, não se falando das cozinhas (...) os funcionários sem uniforme, roupas sujas, barbas por fazer, as garçonetes com cabelos em desalinho iniciam a apresentação do ambiente. (HIGIENE..., 1969, p.1)

Ainda que esses exemplos não possam ser generalizados, pois nem todos possuem as mesmas práticas ou frequentam os mesmos lugares, os esforços de normatizar condutas e moldar valores do bom convívio urbano na parte da população resistente

a eles, são evidentes e indicam a existência de sujeitos cujas práticas não coadunam com o projeto de modernidade urbana em andamento.

Esses agentes e suas práticas não passaram despercebidos à ACIPG. Em seus boletins, ela informa aos associados suas ações no sentido de coibi-las. Além do apelo à Prefeitura Municipal para a retirada das chamadas “casas de tolerância” (casas de prostituição) do bairro Nova Rússia, a Diretoria também envidou esforços no sentido de inibir outras atividades consideradas inadmissíveis, quer para os interesses da cidade, quer para os seus próprios. Entre os alvos, o “jogo do bicho”:

Justamente alarmados com o enorme volume financeiro que vem sendo desviado do comércio e outras atividades reprodutivas nesta cidade, através do chamado ‘jogo do bicho’ vimos solicitar a V. Ex^a as devidas providências a fim de que a repressão ao mesmo seja encarada pelas autoridades policiais de Ponta Grossa com a devida seriedade (JOGO..., 1967, p.1).

Em outra ocasião, a mira da Associação seria dirigida ao comércio ambulante, cuja presença nos logradouros da cidade afrontava os associados, pois os comerciantes “legalmente” instituídos se sentiam prejudicados e pediam medidas saneadoras para o caso.

Todas essas aparentemente pequenas e pontuais atitudes demonstram claramente que a cidade moderna e civilizada, para a ACIPG, era aquela que não ferisse ou desconsiderasse os interesses de sua classe. Demonstram, ainda, que essa entidade tinha clareza dos seus objetivos e princípios de classe ou, pelo menos, essa era a visão que tentava construir e que ficou registrada em seus documentos: “É preciso nos tornar, afinal, conscientes do que somos, da força que dispomos e que representamos nesse momento histórico”. (I REUNIÃO..., 1957).

Suas atitudes, na maior parte das vezes, em consonância com as do Poder Público Municipal e com as notícias difundidas nos jornais, explicitam que havia de fato um projeto de cidade sendo gestado e concretizado cotidianamente por esses sujeitos sociais.

A esse plano e ao conjunto de ações e concepções a ele subjacentes se qualificava “uma cidade moderna”. E foi a essa

cidade moderna que lentamente a ferrovia foi sendo apresentada como antípoda.

Ao longo da pesquisa, várias reportagens existentes nos jornais criaram a perspectiva de trilhar esse caminho. Elas evidenciam como a ferrovia foi exposta nos jornais, tanto em matérias específicas sobre a Rede e os seus funcionários, como em questões referentes às experiências que se forjaram na confluência da ferrovia com a cidade.

Essas últimas são matérias que exprimem referências, reclamações, alusões em relação à existência da estrada de ferro, e se constituem em indícios interessantes para observar como ela foi incorporada, retratada e interligada a problemas decorrentes do processo de urbanização do qual estamos tratando.

Os sujeitos que aparecem nessas reportagens não são necessariamente ferroviários, mas pessoas ligadas ao cotidiano da Rede e que se conectavam com ela a partir das vivências no ambiente urbano. Desse modo é possível ainda decifrar como essas vivências foram entrelaçadas com a presença da ferrovia e como situações cotidianas, ligadas direta ou indiretamente à Rede Ferroviária e seus equipamentos no espaço urbano pontagrossense foram sendo elaboradas e ganharam visibilidade nos jornais.

Assim, ao ponderar sobre essas reportagens, podemos apreender sinais das experiências, leituras da cidade, projeções sobre o ideal urbano apresentado, bem como vislumbrar a maneira como essa população aparece, se apropria do cotidiano urbano, ocupa espaços, inventa projetos e se relaciona com outros segmentos sociais.

Em seu trabalho, Balcão (1999) se propõe a investigar algumas das dimensões históricas dos modos de vida da população paulistana, que ganham visibilidade em virtude das seções de queixas e reclamações da imprensa paulista. Para o autor, a seção de notícias da cidade é um espaço de debate dos problemas urbanos. São momentos nos quais inúmeras representações sobre a cidade, o viver de seus habitantes, espaços e práticas que nela se constroem aparecem nas leituras das reclamações, uma cidade que surge viva e diversa nas práticas e representações que a constituem.

Tal leitura foi inspiradora porque em nossa pesquisa nos deparamos constantemente com inúmeras matérias que remetiam a situações consideradas, por parte da população, como

marginais, escandalosas e inapropriadas para a cidade. Então nos atentamos especialmente àquelas que tinham como foco as imediações da ferrovia, pois em seu entorno foi sendo construído um espaço tipicamente ferroviário, vinculado de forma direta ou não às suas funções na cidade.

Daí emergiu uma série de reclamações e pedidos de providência em relação a situações vivenciadas próximas das estações¹², de que depreendemos, se alimentavam da existência daquelas:

Inúmeras famílias têm endereçado reclamações a esta redação, citando a existência de hotéis suspeitos nas imediações da Estação Ferroviária, onde se registram encontros clandestinos de casais constituindo-se em atos atentatórios ao pudor [...] As famílias residentes próximas a Gare Ferroviária já elaboraram uma relação dos hotéis e casas de cômodos destinados exclusivamente aos encontros clandestinos, visando uma ação no sentido de eliminar aquela boca do lixo para tranqüilidade geral. (INFERNINHOS..., 1969, p.1, grifo nosso)

Os hotéis, suspeitos ou não, obviamente existiam devido ao grande fluxo de passageiros que transitavam e se hospedavam na cidade em função da ferrovia. O fato de o jornal se referir aos “inferninhos da Rua da Estação” ou à própria região próxima à gare ferroviária como “boca do lixo”, demonstra a existência de práticas sociais e modos de vida taxados como inadequados e que se forjavam na teia de relações sociais propiciadas pela existência do sistema ferroviário na cidade, pois “[...] é importante não perder de vista que esse espaço se construiu ao poucos, à medida

¹² Em 02 de março de 1894, foi oficialmente inaugurada a Estrada de Ferro Curitiba - Ponta Grossa e a **Estação Paraná**, primeira estação de passageiros a existir em Ponta Grossa, situada a Rua Benjamin Constant. Por volta de 1896 devido ao grande fluxo de mercadorias foi construído o **Armazém de Cargas da Estrada de Ferro do Paraná**. A segunda e maior estação ferroviária de Ponta Grossa, **Estação Ferroviária Central de Ponta Grossa**, posteriormente denominada **Estação Roxo Rodrigues**, foi inaugurada em 17 de dezembro de 1900 e pertencia à Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Em 1910, atendendo à determinação da Estrada São Paulo- Rio Grande, foi construído outro Terminal de Cargas maior que o primeiro e este até a década de 1970, quando foi transferido para o Bairro de Uvaranas.

que se relacionava com uma realidade social mais ampla”. (NASCIMENTO, 2004, p.98).

Nessa linha, outras questões muito interessantes podem ser trabalhadas, entre elas a representação construída nos jornais de que a presença de mendigos, indigentes, desempregados e outros “indesejados” em Ponta Grossa, explicava-se pela facilidade advinda do fato de a cidade ser um entroncamento ferroviário:

Verdadeiras importações e exportações vinham acontecendo quando as autoridades dos centros menores forneciam passes ferroviários para que os indigentes se deslocassem para outras cidades maiores. (AUMENTO..., 1964, p.8)

O aumento da mendicância, da prostituição e da violência foi e é tema muito presente quando se trata do crescimento urbano brasileiro. O discurso de que os trabalhadores informais, desempregados, mendicantes e marginalizados são sempre de outro lugar que não da cidade onde eles se encontram, também tem se constituído numa faceta interessante dos discursos justificadores da exclusão social nas cidades e mascaradas à discussão central: a de que os modelos de urbanização e modernização adotados se sustentam na exclusão e na marginalização de milhares de trabalhadores, venham eles de onde vierem.

No caso de Ponta Grossa, aceitar o fato de que esses trabalhadores eram ponta-grossenses ou que aqui estavam já há algum tempo, poderia divulgar o inconveniente de que a cidade crescia e se modernizava, mas não para todos. Era um preço alto a pagar por aquela representada como a “capital cívica do Paraná”.

Entretanto, esses sujeitos sociais que de alguma maneira também se constituíram “nos outros” do processo de urbanização adotado, insistem em aparecer nas páginas dos periódicos. Na construção de justificativas para o problema, a facilidade de locomoção representada pela presença da Rede Ferroviária representou um recurso estratégico:

Mendigos vindos de vários pontos do Estado e de outras unidades da Federação, principalmente São Paulo e Nordeste foram recolhidos ontem (...) a cidade de repente se viu invadida por mendigos de

todos os cantos, tomando um aspecto completamente diverso do normal. Os hospitais de Curitiba, Itararé e outros do norte do Paraná, liberam seus internados, na maioria, indigentes, os quais tomam normalmente o rumo de Ponta Grossa principal entroncamento rodo-ferroviário do Estado. (MENDICÂNCIA..., 1969, p.08).

Como vimos nesse discurso, não só a estação, mas também suas imediações, principalmente a Rua Benjamin Constant (rua na qual se situavam as duas estações ferroviárias), apareciam como lugares propícios à concentração de vagabundos, prostitutas e mendigos que incomodavam e punham em risco a segurança das famílias residentes nas proximidades e dos próprios passageiros:

Dezenas de mendigos dormem diariamente na mais negra promiscuidade, no pseudo-albergue existente na Rua Benjamim Constant. Homens e mulheres se abrigam no barracão (de uma só peça) durante a noite e, durante o dia devassam a vizinhança esmolando e muitos até perturbando. O pardieiro além do inconveniente que causa para centenas de moradores das imediações apresenta aspecto miserável envergonhando a capital cívica principalmente pela sua localização central. Sujeira, mau cheiro, insetos se espalham pela redondeza ameaçando até com doenças transmissíveis. (MENDIGOS..., 1969, p.01).

É importante lembrar que a Rua Benjamin Constant já havia sido apontada em outros momentos como lugar propício a problemas. Ela também havia sido referenciada como o “buraco quente” por causa do lixo e como “campos de vaquejada” na década de 1950. Embora a rua fosse um problema, a ação saneadora alcançou inclusive o interior das estações de trens:

Os bancos que existiam na plataforma da estação ferroviária foram retirados dali em razão do grande movimento de mercadorias e também porque durante a noite serviam de leito para muitos ébrios e marginais da pior espécie. Com a mudança

desses bancos podemos afirmar que diminuiu a frequência desses marginais na Estação. (BANCOS..., 1964, p.08).

Nascimento (2004), ao estudar a cidade ferroviária de Criciúma, no sul de Santa Catarina, deparou-se com uma visão semelhante em relação aos espaços próximos às estações ferroviárias que posteriormente foram demolidas. Suas reflexões sobre esse processo nos ajudam a compreender o caso de Ponta Grossa, embora aqui, os prédios das estações ferroviárias tenham sido preservados¹³:

O interesse em remodelar completamente a área da estação era em vista de que essa área havia se tornado um problema para a elite dirigente, que estava buscando modificar as práticas urbanas e a imagem da cidade. [...] um mosaico de pessoas e práticas que era preciso excluir do centro [...] Essa necessidade de ordenar e disciplinar os modos de vida marginais ao tipo de cidade que se propunha implicou a destruição e remodelação da área em que essas práticas sociais se expressavam. (NASCIMENTO, 2004, p.156)

Nessa perspectiva, a retirada dos trilhos, a desativação das estações de passageiros e cargas e a ocupação das áreas da rede ferroviária na região central da cidade na década de 1990, são mais um capítulo na consecução desse projeto de modernidade

¹³ Em 1990 as duas Estações Ferroviárias e o Terminal de Cargas foram tombados a nível estadual. A **Estação Ponta Grossa** foi restaurada no governo municipal de Péricles H. Mello e hoje abriga a **Casa da Memória** com acervos documentais variados sobre Ponta Grossa e a região dos Campos Gerais e tem se constituído num importante local de preservação e pesquisa para trabalhos sobre a história da cidade e Região. O **Terminal de Cargas** foi restaurado em 1994, na gestão Paulo Cunha Nascimento e no período de 1996 a 2007 abrigou a **Estação Arte** onde eram realizadas diversas atividades culturais referentes a produção de artes plásticas e visuais, mas a partir do ano de 2007 na gestão de Pedro Wosgrau Filho, o mesmo prefeito responsável pela retirada dos trilhos da região central da cidade, o local foi transformado num **Mercado da Família**, fato que causou conflitos por haver alerta por parte de especialistas que a estrutura não comportaria mais tal atividade. A **Estação Central** foi restaurada em 2004 no governo Péricles H. Mello e atualmente funciona como **Biblioteca Pública Municipal**, mas infelizmente o prédio tem apresentado diversos problemas de infiltração nas paredes, goteiras, rachaduras e presença de cupins nas janelas dos dois pavimentos, o que compromete a sua preservação. Para saber mais sobre o histórico e as atuais condições dos prédios que compõem parte do patrimônio ferroviário da cidade de Ponta Grossa ver entre outros: (MONASTIRSKY, 1997 e 2006; LOPES 2006; LUZ, 2003;)

urbana, embora a ele se adicionem as modificações presentes no sistema ferroviário brasileiro, as quais atingiram as cidades cuja dinâmica estava muito marcada pela presença dos trens em seu dia a dia.

Fazendo um histórico da estrutura urbana de Ponta Grossa, Monastirsky (1997) relata que, de maneira semelhante a muitas cidades que fizeram ou fazem parte da malha ferroviária brasileira, uma parcela expressiva da ocupação habitacional de Ponta Grossa aconteceu às margens das linhas férreas e nas proximidades dos equipamentos da ferrovia.

Uma das áreas principais da estrutura da Rede, o Pátio Central - local de circulação e manobras dos trens, com as estações de passageiros e depósitos de cargas - passou a incorporar o miolo central da cidade, mas a expansão urbana nesta região passou a pressionar o Pátio Central, principalmente em relação à circulação de pessoas e veículos.



Figura 3: Vista do Pátio Central da RVPSC/RRFSA em Ponta Grossa na década de 1980. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.

Além de muitas ruas e avenidas serem interrompidas nesta área, outras tinham seu tráfego dificultado pela movimentação dos comboios que manobravam no pátio da ferrovia.

**Figura 4: Trens atravessando ruas do Centro, década de 1980.
Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.**



Então, parte dos habitantes passou a ver as instalações da Rede Ferroviária Federal ocupando o centro da cidade, como um inconveniente, um obstáculo que impedia o melhor fluxo viário e, principalmente, um desperdício de aproveitamento de uma área central, plana e de grandes proporções.

Nesse contexto, entre 1986 e 1990, a Prefeitura realizou negociações com a RFFSA para a compra da área do Pátio Central e a construção de um desvio que fizesse com que o tráfego ferroviário, tal como na sua implantação em 1894 passasse novamente pela periferia da cidade.

Entretanto, também aqui podemos recuar no tempo observando como esse quadro de descontentamento de setores da população ponta-grossense já se delineava bem antes da década de 1980.

No que diz respeito às áreas ocupadas pela Rede no espaço urbano de Ponta Grossa, os jornais também indicam que esses locais, desde meados dos anos de 1950 constituíram-se em espaços a serem disputados, visando garantir a expansão da cidade. Em artigo de 1956, o prefeito Hoffman anunciava o

desejo de reverter para o Município o terreno ocupado pelas oficinas da RVPSC¹⁴. (A CIDADE EM..., 1956, p.12).

Nessa mesma linha de raciocínio, em 1969, por ocasião da elaboração do novo plano viário ponta-grossense, há referências a possíveis formas de ocupação da área do pátio central, considerada pelos engenheiros que haviam estruturado o plano como fundamental para o crescimento da cidade e que deveria ser “reaproveitada na construção de prédios em linhas modernas”:

[...] finalmente a terceira área diz respeito ao local onde hoje estão situadas as instalações da Rede Ferroviária na parte central da cidade. Ali, seria o ideal para se construir a Universidade de Ponta Grossa, podendo mesmo abrigar ainda um centro de administração em linhas modernas, sedes da Prefeitura, Câmara, repartições estaduais, federais, municipais e autarquias. (REVOLUÇÃO..., 1969, p. 01).

Em 1964, o jornal *O Diário dos Campos* noticiou a possibilidade das estações ferroviárias serem transferidas do centro para o bairro Uvaranas, criando grandes expectativas em torno do crescimento e melhoria da região central com tal mudança:

Essa mudança seria positiva tanto para a RVPSC quanto para a cidade que hoje sofre os efeitos nocivos da instalação do serviço na área central da cidade (...) por outro lado mais do que a própria Rede, Ponta Grossa seria beneficiada pela mudança. Como a cidade tem seu centro dividido pela linha férrea, certas áreas como a Vila 26 de Outubro e parte do bairro Olarias encontram-se impossibilitados de uma evolução rápida face aos óbices que a estação e a própria linha cria; assim a retirada pura e simples da estação e suas linhas, constituiriam um caminho exato para suplantar-se o problema, abrindo-lhe novas possibilidades de crescimento e o seu

¹⁴ O terreno media aproximadamente 5.000 m².

embelezamento do ponto de vista turístico.
(ESTAÇÃO..., 1964, s/n, grifo nosso)

A linha da reportagem não poderia ser mais clara. A rejeição à presença da ferrovia no centro é contundente. Ela produzia “efeitos nocivos” para a cidade diante dos quais a única solução é a retirada “pura e simples” das estações e dos trilhos que impossibilitavam seu crescimento.

A contraposição entre a presença da ferrovia e o desenvolvimento da cidade é notória e embora as justificativas tenham o sistema viário como mote, o articulista ao referir-se o “embelezamento do ponto de vista turístico” insinua que a ferrovia, seu pátio, suas estações, trilhos e trens enfeivavam a cidade, não sendo mais compatíveis com os padrões estéticos desse novo modelo de cidade moderna e desenvolvida.

Essa não é uma constatação sem importância, pois na base do descaso com a preservação física e simbólica de boa parte dos prédios das estações, escolas, oficinas, bairros e inclusive com os próprios trabalhadores ferroviários, suas experiências e memórias está a convicção de que a Rede e tudo que ela evoca tornou-se ultrapassado, inútil e feio, por isso o desprezo com o patrimônio cultural por ela representado, não só em Ponta Grossa, mas infelizmente em boa parte dos Campos Gerais, como não têm cansado de demonstrar vários estudos realizados, citados em notas anteriores.

Por isso concordo com Nascimento (2004) quando este afirma que:

Mais do que problemas concretos de trânsito e poluição o que mobilizou as pessoas a defenderem a retirada dos trilhos do centro da cidade foi o forjamento de um imaginário social em torno do moderno e do novo, representados na ultrapassagem desejada do ferroviário pelo rodoviário, da estrada de ferro pela avenida, dos trens pelos automóveis. A retirada dos trilhos do centro da cidade teve, assim, um valor simbólico importante: o da afirmação de [...] uma cidade grande e moderna (NASCIMENTO, 2004, p.153).

Esse forjamento de um imaginário social em torno do moderno e do novo representados na ultrapassagem da ferrovia pela rodovia foi percebido inclusive pelos quadros de Direção da

RVPSC que, em 1970, publicaram em sua revista *Correio dos Ferroviários* a seguinte reportagem:

Já ouvimos em nossos dias, aos brados, e dito por elementos de direção, tais como prefeitos, que as ferrovias são um mal sem solução para suas cidades e devem ser removidas para pontos distantes. Lamentamos dizer, mas é a geração rodoviária, pois, em caso contrário viria acompanhada de bom senso e buscaria para a ferrovia uma solução no sentido de que ficasse mais perto de sua cidade, dando rendas aos seus municípios e conforto aos seus habitantes. (VISÃO..., 1970, p.23).

Tal imaginário fica muito evidente quando observamos a maneira como em 1990, após a conclusão das negociações entre a RFFSA e a Prefeitura Municipal para a compra da Região do Pátio Central da Rede, foi noticiada euforicamente pelos jornais a retirada dos trilhos da região central de Ponta Grossa.

Embora o discurso proferido reconhecesse a importância do sistema ferroviário para a cidade, tudo isso foi apresentado como um passado que era necessário ser removido para a cidade se adaptar às necessidades “impostas” pelo progresso dos anos 1990:

A ferrovia ocupou um lugar na história do desenvolvimento da cidade de Ponta Grossa, que pelo seu significado econômico, quer por sua expressão social. Houve um tempo em que a Princesa dos Campos poderia ser considerada a ‘Capital da Rede’, por abrigar o maior núcleo de ferroviários do Paraná (Fernando Vasconcelos). As palavras do autor sintetizam a importância do serviço férreo para nossa gente. Serviço este que pelo passar dos anos teve de adaptar à realidade imposta pelas necessidades de progresso dos anos 90. (ÚLTIMA..., 1990, p.01, grifo nosso)

Aqui, ferrovia (passado) e as grandes avenidas para os carros (futuro) fazem parte de um único processo, uma “história revivida” como se intitulava a matéria, ou seja, a marcha

inexorável rumo ao progresso que a cidade finalmente retomaria com a retirada dos trilhos de sua região central, que mais se afiguram como cicatrizes a retalhar sua malha urbana. Por isso, o evento revestiu-se de caráter festivo, inaugural, contando com a presença de autoridades, discursos, bandas de música, aplausos e a simbólica última viagem do trem pelo centro:



Figura 5: Solenidade de Retirada dos trilhos da RVPSC da Região central de Ponta Grossa, 1990. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.

Na Estação João Pessoa, o prefeito Pedro Wosgrau Filho [...] recebeu o superintendente da RFSSA e o apoio maciço da comunidade. Lá poderia ser vistos rostos eufóricos, que assim como os das pessoas que acenavam dos prédios, entendiam que estava sendo plantada no momento da desconexão dos trilhos que outrora lhe cortavam o coração, a semente do desenvolvimento que há de germinar não apenas para facilitar o trânsito, mas também para oferecer melhores condições de vida aos habitantes locais, com a implantação de vários projetos da municipalidade. (Idem, grifo nosso.)

Vemos que o jornalista, ao referir-se a “rostos eufóricos” e “apoio maciço da população”, busca criar a imagem de um consenso em torno da retirada dos trilhos da região central, como a melhor e mesmo a única saída para o desenvolvimento de Ponta Grossa naquele momento. Assim com a retirada dos trilhos produz-se uma ocasião tão mítica quanto a que se criou com a sua chegada, pois tal como no passado, com a sua vinda para a cidade, o momento de sua remoção é divulgada como a semente e um novo tempo, com mais desenvolvimento e progresso, que há de germinar e florescer em benesses para os cidadãos.

Obviamente, defrontamo-nos com um processo de produção e disputa de memórias em torno de significados desses eventos sociais, pois não se trata unicamente da “retirada pura e simples” dos trilhos e da remoção e/ou desativação das estações, há toda uma trama de sentidos em torno disso. Como já vimos, havia modos de vida, trabalho, lazer, em suma, uma miríade de sujeitos e práticas sociais que se articulavam em torno da existência da Rede no centro da cidade e cuja desativação implicou em uma mudança radical, quiçá no seu desaparecimento, pois:

[...] A retirada dos trilhos significou também uma obra de higienização social do centro, desarraigando toda uma população que tinha os sentidos de sua vida umbilicalmente ligados aos trilhos e à área central da cidade. (NASCIMENTO, 2004, p.157)

Por outro lado, havia divergentes interesses econômicos e políticos envolvidos e, como demonstrou Monastirsky (1997), uma área plana e central com aproximadamente 135.000 metros quadrados, que era pátio central da Rede, tornou-se um espaço para ser reaproveitado. Interesses divergentes iniciaram uma disputa política que envolveu vários segmentos da população de Ponta Grossa. Entre eles estava o dos empresários apoiados pela Prefeitura Municipal na figura do prefeito Pedro Wosgrau Filho, em construir no local um *shopping center* e, entre os que contestavam, havia a expectativa de aproveitamento do espaço em questão para organização de equipamentos de uso público e gratuito.¹⁵

¹⁵ O resultado final dessa disputa foi híbrido. Não se construiu o shopping Center, “preservando-se” as duas estações de passageiros e a estação de cargas, mas na área

Assim sendo, podemos questionar o apoio maciço da população, enfatizado pela reportagem do jornal e talvez, se observarmos um pouco melhor, nos deparemos com rostos não tão eufóricos porque, pelo menos para os trabalhadores ferroviários entrevistados e suas famílias – o maior núcleo de ferroviários do Paraná, como enfatizou a mesma reportagem - a retirada dos trilhos do centro foi sentida como uma perda: “Eles pensaram em tirar os trilhos de dentro da cidade para não atrapalhar a cidade, mas eu acho que a cidade perdeu com isso, perdeu e acho que perdeu bastante”. (WALTER, 2009).



Figura 6: Último passeio de trem, 1991. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.

Tal processo foi vivenciado não como a semente de um novo tempo, mas como o fim de uma época boa para a cidade e

foi instalado também um terminal de passageiros, um shopping de comércio popular, conhecido na cidade como “Paraguazinho”. No decorrer do processo de disputa pelo espaço, três projetos de reaproveitamento da área foram apresentados, e o que foi implantado, o Parque Ambiental Manoel Ribas, infelizmente não valorizou a presença centenária das estações que ficaram deslocadas em um parque ambiental sem árvores e sem equipamentos sociais relevantes. Posteriormente, no ano de 2005, foi inaugurado o Shopping Center Palladium, não na região do pátio central, mas defronte a ele, encobrendo totalmente o prédio do Hospital Ferroviário da Cooperativa Mista 26 de Outubro, o que também feriu e desconsiderou o patrimônio ferroviário da cidade. Para acompanhar esse processo, bem como tomar conhecimento dos três projetos apresentados para a região do Pátio Central, ver: (MONASTIRSKY, 1997).

seus habitantes, em que havia movimento econômico, cultural e uma dinâmica urbana que muitos se lembram, não sob o signo do ultrapassado e ruim, mas como um período de encontros e de convivências diversificadas, de trocas de experiências e de alegria:



Figura 7: Movimento de Pessoas na Estação Ferroviária. Fonte: Acervo Museu dos Campos Gerais/UEPG.

Uma coisa que a gente assim lembra bem, é que na época, por exemplo, você sempre tava encontrando pessoas que viajavam com você e que não eram daqui da cidade, vinham de fora fazer as compras aqui na cidade. Então você sempre tava encontrando com esse tipo de pessoa, hoje não, hoje dificilmente você encontra uma pessoa porque o que mora lá em Jaguariaíva, fica por lá mesmo, compra por lá tudo então mudou tudo né? [...] È, antigamente pintava um trem de passageiro, nossa era aquela alegria, quando você tava chegando com o trem tava cheio de gente na plataforma, tanto os que iam embarcar como os que não ia, né? Era um acontecimento porque vinha gente

de toda parte, e aqui em Ponta Grossa era um lugar de baldeação, porque quando vinha um trem de Itararé que ia pro Rio Grande ele trazia passageiro até Curitiba daí aqui em Ponta Grossa era feito a baldeação porque daí tinha um trem que saía de Ponta Grossa e ia para Curitiba. Ponta Grossa era um dos grande entroncamento do Paraná tanto de trem como de rodovia. (Idem, grifo nosso)

Ao refletirmos sobre os significados dessa fala e dessa imagem, ambas evidenciando os espaços da ferrovia como um rico ambiente de convivência na cidade, somos instigados a questionar profundamente os sentidos dessa modernidade urbana tão perseguida por expressivos setores da sociedade, ontem e hoje.

A cidade de Ponta Grossa era palco de intensas e diversificadas convivências, havia as estações, os hotéis, os visitantes de outras cidades que vinham fazer compras, passear nos trens que iam e vinham, trazendo pessoas, mercadorias, pondo em circulação não apenas os elementos materiais, mas possibilitando a tessitura de uma intrincada rede de relações humanas que enriqueciam o ambiente da cidade tanto no nível coletivo quanto no individual. Isso não quer dizer que estas possibilidades estejam ausentes atualmente, pois os sujeitos sociais são exímios forjadores de novas possibilidades de vida, mas devemos nos advertir para as estratégias existentes no social e que possibilitaram que valores e experiências tão vitais e expressivas fossem desconsideradas e/ou apresentadas como empecilhos para a construção de uma cidade melhor para todos os seus habitantes.

Todos esses problemas e contradições gerados no interior do projeto de urbanização adotado em Ponta Grossa, a partir de meados da década de 1950, constituíram-se numa pista importante para compreendermos a maneira como a existência da ferrovia começou a ser representada como um obstáculo para o crescimento e o desenvolvimento da cidade e como a população ponta-grossense foi vivenciando essas mudanças no ambiente urbano.

Todavia, outra face do mesmo processo de questionamento da existência e da importância da rede ferroviária estava em curso. Também a partir dos anos de 1950, o acirramento das

mudanças na concepção de modelo de transporte no país e no estado repercutiria na RVPSC, trazendo alterações significativas na percepção sobre a presença e a importância da ferrovia enquanto referência social de desenvolvimento para as cidades integrantes do complexo ferroviário brasileiro. Problematizar esse processo dentro da Rede Viação Paraná - Santa Catarina possibilita abrir caminhos para refletir um pouco melhor sobre seus impactos nos trajetos da cidade e dos trabalhadores que constituem o foco de estudo dessa pesquisa. Trataremos disso no capítulo seguinte.

CAPÍTULO II

A RVPSC EM REVISTA: FERROVIA E TRABALHO FERROVIÁRIO EM BUSCA DE NOVOS SENTIDOS



Figura 8: Equipe do Departamento Rodoferroviário da RVPSC. Fonte: Revista Correio dos Ferroviários 1965.

“Não vemos mais, em nossos dias, aquela admiração de nossas crianças por um herói do passado que era o maquinista, conhecido por nomes e apelidos por onde passava e tudo porque os seus pais usam ônibus para se deslocar”

(Revista Correio dos Ferroviários, 1970.)

No começo aconteceu o seguinte, os caminhões, eles fizeram todo aquele comentário todo, mas no começo os caminhões vinham trazer o transporte pro trem, tirar dos matos pros trem, mas só que é aquele negócio, foi invertendo, devagarzinho foi invertendo [...]

(Christiano Matheus Walter, ferroviário aposentado.)

A imagem que inicia esse capítulo dimensiona o processo que buscamos problematizar. Nela observamos os ferroviários alinhados não à frente de um trem como em muitas outras fotografias. Nesta publicada na Revista Correio dos Ferroviários em 1965, o destaque é para um caminhão no qual podemos ver claramente as siglas da RFFSA e da RVPSC. Seria a ausência do trem como meio de transporte de destaque dentro a própria ferrovia uma mera coincidência? Ou a fotografia anuncia/denuncia os dilemas de uma época?

Assim, o presente capítulo busca compreender como o acirramento das mudanças na concepção de modelo de transporte no país e no estado, a partir de meados da década de 1950, repercutiu na RVPSC.

Entendemos que essa análise enriquece a nossa compreensão de como se deu a readequação da cidade de Ponta Grossa, cuja dinâmica estava muito ligada à movimentação ferroviária em seu espaço urbano e principalmente como essas mudanças impactaram nas condições de vida e trabalho dos ferroviários e suas famílias.

Guardadas as devidas proporções, o Paraná seguiu uma tendência nacional na segunda metade do século XX e canalizou, prioritariamente, os investimentos em transportes para o setor rodoviário. Nas rodovias, foram projetadas as esperanças de consolidação de um novo momento para o Estado, onde este se apresentaria mais coeso, integrado e fortalecido frente às demandas da modernidade e do desenvolvimento nacional. (IPARDES, 2006; MAGALHÃES, 1995; MAGALHÃES, M. B., 2001; VARGAS e SCATOLIN, 2007).

Essas projeções não se davam no vazio, encontravam sustentação numa extensa rede de interesses e de práticas levadas a cabo por diferentes sujeitos sociais, fossem eles integrantes do governo, das classes empresariais, dos trabalhadores e de muitos outros. Sem dúvida, essa vasta articulação em torno do sistema rodoviário repercutiu no cotidiano das estradas de ferro do país.

Internamente, a RVPSC sentiu o impacto dessa reordenação, o que exigiu que ela articulasse a produção de um novo significado para sua existência, que garantisse sua sobrevivência material em termos de investimentos em infraestrutura e pessoal, mas também sua sobrevivência política e

simbólica enquanto alternativa de transporte e patrimônio público.

Uma leitura das fontes da época, seja pela demasia de notícias sobre as rodovias, ou pelo teor das referências ao transporte ferroviário, mais especificamente à RVPSC, ajudou na composição de um quadro de indagações sobre os dilemas e desafios pelos quais ferrovia e ferroviários passaram a partir dos anos 1950.

Como a empresa ferroviária foi revista e reconstruída na percepção dos ferroviários à medida que as mudanças se apresentavam? Por outro lado, como a própria Rede, ao modificar-se, trabalhou essas mudanças de sua forma organizacional no imaginário dos ferroviários, ensejando novas condutas? Como podemos apreender práticas e posturas (discursivas ou não) dos sujeitos no complexo movimento de legitimação e/ou contestação dos rumos, necessidades e mecanismos da mudança empreendida dentro da Rede Ferroviária? Quais os diversos projetos de sociedade, de serviço público e de Estado se defrontaram nesse processo?

Para dar corpo a essas problematizações, optamos pelo diálogo com uma série de revistas cujos números foram publicados no período de 1955 a 1973. A revista *Correio dos Ferroviários* (RCF) era uma publicação interna da RVPSC, editada desde 1933 e distribuída para todas as ferrovias do país e para a administração da RFFSA, alcançando, nesse período, uma tiragem variável entre 11,5 a 13 mil exemplares.

A RCF era considerada, pela administração da Rede, como um veículo por excelência, para divulgação dos projetos implantados pela RVPSC:

Pode o Paraná orgulhar-se de possuir a mais completa, substancial e adequada revista destinada a todas as preferências do setor das ferrovias. Não há outra equiparável ao “Correio dos Ferroviários”, que a administração da RVPSC faz imprimir todos os meses, numa tiragem de 13.000 exemplares, com regularidade digna de nota. (EDITORIAL..., 1966, p.1)

Embora fosse uma publicação ligada à direção da Rede, sendo estruturada no sentido de atuar como porta-voz da administração, tanto internamente, junto aos funcionários, quanto

externamente, divulgando a imagem da RVPSC para as demais ferrovias brasileiras e para RFFSA, em suas páginas podemos acompanhar os consensos, dissensos e dilemas em torno dos rumos do transporte ferroviário no país. Além disso, a RCF se autointitulava instrumento informativo, cultural, recreativo, técnico e educacional junto aos trabalhadores.

De fato, na leitura de seus exemplares ao longo desses anos, apreendemos uma série de estratégias no sentido de “educar” os trabalhadores em consonância com os “interesses maiores” da Rede. Mas seu público alvo nem sempre foram os funcionários da Rede ou os ferroviários em geral; inserida num contexto de mudança no padrão de transportes no Brasil, a RCF também endereçou suas informações, opiniões e reivindicações para o Governo, principalmente para os ministros de transportes e para a sociedade em geral, buscando articular e divulgar, em seu conteúdo, projetos nem sempre convergentes para o transporte ferroviário no Brasil.¹⁶

Tais informações são importantes, na medida em que essa fonte nos permite problematizar como a RVPSC viu a si mesma no processo que estamos estudando e qual a possível dimensão alcançada na divulgação dessa autoimagem.

Como já foi dito, os embates que transparecem nas páginas da RCF, não dizem respeito apenas ao presente vivenciado na

¹⁶ Através da organização do conteúdo da RCF, apreende-se parte de seus objetivos, às vezes inconfessos, bem como as estratégias das quais se valeu para efetivamente repercutir suas mensagens, pois o sumário que se apresenta ao leitor resulta de intensa atividade de bastidores. Em suas páginas, foram veiculadas as informações internas da RVPSC, tais como: testes seletivos, ascensão de nível, aposentadorias, cursos de capacitação, intercâmbios com outras redes ferroviárias brasileiras, etc. Além disso, a gama variada de seções indica a abrangência pretendida pela Revista: O que vai pelo Mundo e Ferrovias Pitorescas (dedicavam-se as notícias sobre as ferrovias internacionais, enfatizando sua importância social e econômica bem como os investimentos em tecnologia); Notas Ferroviárias (informações pontuais sobre a carreira ferroviária como um todo e notícias específicas sobre as demais redes ferroviárias brasileiras); Seja Ilustrado (dedicada a curiosidades e conhecimentos gerais), Segurança do Trabalho e Higiene (versavam sobre as condições de trabalho dentro da RVPSC), as seções Nossa Gente e Vida de Um Ferroviário dedicavam-se a dar visibilidade à vida cotidiana, familiar (casamentos, batizados, formaturas, aniversários, aposentadorias) e à trajetória profissional de alguns ferroviários, prestando, na maioria das vezes, homenagens póstumas e, por fim, a seção Humor Ferroviário representava por meio de charges situações “engraçadas” da vida nos trens e trilhos. Essas seções, com algumas pequenas variações, foram mais ou menos permanentes ao longo dos anos aos quais nos atentamos e a elas se somaram uma série de artigos, entrevistas, crônicas e notícias sobre o mundo ferroviário.

época, eles oferecem igualmente interpretações sobre o passado da ferrovia ao reafirmarem sua contribuição para o desenvolvimento nacional, embora ressaltando que este passado era desconhecido pelas gerações do presente e que estavam assumindo a direção do país:

Muito se fala sobre as ferrovias em nosso meio, mas além desses limites, esta forma de transporte hoje é, dia a dia, mais desconhecida e menos reconhecida. Uma geração inteira já desconhece a estrada de ferro e seu valor no progresso das grandes nações. Esta geração está assumindo, lentamente, a direção do nosso país, com uma mentalidade puramente rodoviária [...]. (FERROVIA..., 1972, p.5)

O que é interessante perceber, é que não se tratava apenas de um discurso de reconhecimento e/ou revalorização do passado. O diálogo era com o tempo presente, premido por condições adversas que comprometiam não apenas aquele momento e suas demandas, mas obscureciam as projeções para o futuro da Rede, ameaçado com uma depreciação frente aos novos tempos, à nova ordem e etc.:

A nova geração vive [...] sob outro signo. Para muitos jovens a ferrovia é apenas reminiscência desses velhos tempos dos seus pais. Desse passado retrógrado, quadrado e ultrapassado de acordo com os padrões da nova ordem. (A IDADE..., 1966, p.45, grifo nosso)

Obviamente, num contexto de governo ditatorial, a Revista não poderia explicitar e, muito menos, denunciar abertamente as responsabilidades governamentais nas dificuldades da Rede, pelo contrário, ainda que seja possível captar nos textos publicados desencontros e contradições entre o escrito e o vivido, podemos afirmar que a RCF assumiu, na maior parte das vezes, o discurso ufanista do Regime Militar, difundindo a ideia de que as estradas de ferro estavam em plena recuperação e que seriam partícipes da grandeza e da redenção nacional operadas pela “Revolução Democrática de 1964”.

Nesse quadro, a criação do *GEIPOT - Grupo Executivo*

*para Integração Política de Transportes*¹⁷, em outubro de 1965, foi divulgada como um aceno de esperança para as ferrovias e a confirmação das intenções governamentais em recuperá-las:

A principal preocupação do GEIPOT é elaborar uma política nacional de transportes, do ponto de vista da engenharia econômica, e preparar a equipe de técnicos nacionais, de graduação superior, selecionados pela sua experiência, para, absorvendo o “Know-how” estrangeiro, dar continuidade ao esforço racional de integração dos transportes, num plano de longo prazo, que se estende pelo período de 1967 a 1976. (GEIPOT..., 1970, p.2).

Segundo a matéria, até aquele momento, cada modalidade de transportes vinha se desenvolvendo no país sem integração com as demais e com o governo. O GEIPOT, apoiado no argumento da segurança nacional, nos estudos de engenharia econômica e alheio às inevitáveis injunções políticas e financeiras, estava promovendo estudos globais que visavam sanar essa desconexão para estabelecer prioridades em cada modalidade.

Com a criação do GEIPOT, o governo brasileiro solicitou a colaboração do *Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento* (BIRD) no sentido da abertura de uma linha de crédito para o equacionamento do problema de transportes. Em maio de 1965, o Banco Mundial fez uma “doação” de US\$ 1,5 milhão, entrando o governo brasileiro com Cr\$ 11 bilhões, para a formação de um acordo de assistência técnica internacional.

Foram contratadas quatro firmas estrangeiras para consultoria, entre elas a norte-americana Coverdale & Colpitts¹⁸,

¹⁷ O GEIPOT foi criado em 11 de outubro de 1965, pelo Decreto nº 57.003/65 e era formado pelo Ministro da Fazenda, do Planejamento, da Viação e Obras Públicas e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas. Em sua primeira fase, o GEIPOT fez um levantamento global dos principais transportes do país, assessorado por 68 técnicos estrangeiros e 84 nacionais. O estudo visava o sistema ferroviário nacional e ferrovias do Estado de São Paulo, os portos de Santos, Rio de Janeiro, Recife, a navegação de cabotagem e a elaboração de planos diretores e de viabilidade para rodovias nos Estados de Minas, Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina.

¹⁸ Também foi contratada a Netherlands Engineering Consultives, firma holandesa para o estudo do Porto de Santos, Rio de Janeiro, Recife e da navegação de cabotagem; a Ingeroute, firma francesa, encarregada dos estudos das rodovias no

para a coordenação das demais e encarregada também do setor ferroviário. Todos os trabalhos seriam supervisionados por dois representantes do *BIRD* e por dois representantes do governo brasileiro. De acordo com a reportagem, o Tenente Coronel Brasília Marques dos Santos Sobrinho, então superintendente da RVPSC acreditava que:

O trabalho que o GEIPOT vem realizando junto às ferrovias, com vistas a um planejamento global e integrado, constitui no ato mais positivo do governo federal nesse setor de transportes e o único que acena como esperança para a renovação do sistema ferroviário nacional, mediante modernização e conjugação com o sistema rodoviário e marítimo. (Idem, p.2).

Todavia, se acompanharmos através da leitura da RCF o constante esforço de adequação da RVPSC à presença e à concorrência cada vez maior das rodovias, não fica difícil perceber que essa renovação do sistema ferroviário brasileiro e sua conjugação com o sistema rodoviário e marítimo seguiram caminhos tortuosos, nem sempre condizentes com a esperança depositada nos projetos governamentais.

Nessa busca de “renovação”, dois posicionamentos se delinearam e ganharam as páginas da Revista. O primeiro, de certa forma, endossou os rumos da política rodoviária em curso, apontando como caminho para a RVPSC a adoção de um modelo empresarial racional e técnico, capaz de concorrer e de sobreviver a concorrência com as rodovias. O segundo denunciou a adoção desse modelo como caminho de fragilização, a médio e longo prazo, do transporte ferroviário e reafirmou veementemente a importância e a superioridade do transporte ferroviário mesmo face à explosão rodoviária:

Queiram ou não os adeptos da civilização sobre pneumáticos a única solução para o transporte em massa está na adoção dos métodos ferroviários. No renascimento do planejamento do transporte em termos de massa, quase desaparecido nos últimos anos, em face da explosão rodoviária é preciso, que os dignos brasileiros, que

periodicamente passam pelos cargos administrativos metam na cabeça que é um crime contra a segurança nacional sua adoção, [do transporte rodoviário] num país em que o petróleo é uma incógnita. (A IDADE..., 1966, p.45, grifo nosso)

Mas a pressão que essa “nova ordem” da “civilização sobre pneumáticos” exerceu na RVPSC ficou evidente nas páginas da Revista. A RCF explicitou por diversas vezes em seus exemplares o impacto que a presença cada vez mais marcante das rodovias trouxe para a Rede: “Não é mais possível permanecer com a política anteriormente adotada pela ferrovia e ficar aguardando nas agências, estações ou pátios ferroviários, que a mercadoria venha lhe ser trazida [...]”.(RODOTREM..., 1967, p.4).

Aliada a uma política de intensiva construção e pavimentação de rodovias, a rede ferroviária debatia-se ainda com o sucateamento e a falta de investimentos que acabavam se traduzindo numa imagem de atraso e incapacidade de atender às demandas do transporte na região:

Com o correr do tempo e o progresso da região servida pela PSC, [Paraná - Santa Catarina] fez com que fossem construídas dezenas e dezenas de novas rodovias, muito bem localizadas com relação aos fluxos de transportes necessários, ligando os centros de produção com os de consumo. [...] E não só o atraso, mas também as faltas de atualização de nossas ferrovias fizeram com que grande número de indústrias e produtores estivesse sujeito a transporte pesado e a longa distância, por se localizarem, progressivamente, afastados das linhas ferroviárias, pensassem tão somente no transporte rodoviário. (Idem..., 1967, p.4)

Contraditoriamente, mesmo sem condições expressivas de expansão e agilização de seus serviços, o imperativo era que as ferrovias competissem com as estradas de rodagem mesmo que elas fossem apenas macadamizadas¹⁹ ou carroçáveis, o que

¹⁹ Alusão ao macadame: sistema de calçamento de ruas e estradas onde se utiliza pedra britada comprimida.

demonstra a força com que a rodovias se impunham como meio de transporte, pelo menos o de cargas. Referência

A ferrovia, por conseguinte, só cumprirá a sua finalidade se tiver uma conjugação mais perfeita, dinâmica e agressiva, do ponto de vista comercial, para que se possam cumprir essas novas necessidades do progresso [...] É o prolongamento das linhas ferroviárias através de uma filigrana imensa de rodovias asfaltadas, macadamizadas ou carroçáveis, para ir buscar, onde quer que seja necessário, a mercadoria a ser transportada [...] Vemos, assim que a conjugação rodoferroviária e a presença da ferrovia nas rodovias da região servida é um imperativo comercial da estrada de ferro como empresa de transporte. (Idem, p.4).

Ao longo desses anos, foram traçadas pela Rede várias estratégias de sobrevivência, nas quais se percebe o reforço gradativo de um modelo comercial pautado em critérios de racionalidade e economia, no sentido de tentar conter o avanço das rodovias em setores outrora monopolizados pelas ferrovias:

Agressividade no bom sentido na ação comercial, em busca de novos usuários e tratamento cortês ao cliente tradicional [...] Aprimoramento da mão de obra através de científica política de pessoal, identificada com as reais necessidades da Empresa [...] nossa ferrovia está perfeitamente cônica da necessidade de adotar critérios econômicos nos investimentos e no dia a dia. Acredita que com a adoção de métodos empresariais, com verdadeiro sentido comercial, devolverá às Estradas de Ferro seu lugar na vanguarda do mercado de transporte. (EDITORIAL, 1972, p.1).

Parte dessas estratégias ficou clara em 1965, com a criação do Departamento Rodoferroviário e com o lançamento do serviço chamado RODOTREM, considerado uma iniciativa pioneira da

RVPSC²⁰.

Esse serviço consistia na intensificação do uso coordenado de caminhões e de composições ferroviárias, favorecido por modernos processos de transbordo mecanizado.

Embora a RVPSC já possuísse um serviço rodoviário que coletava e entregava as mercadorias dos usuários porta a porta por meio de caminhões e camionetas, esse serviço era considerado como um remanescente antiquado do sistema de agir tradicional das ferrovias, quando estas ainda operavam no sistema de monopólio.

Essa realidade havia se modificado sensivelmente e o Rodotrem seria capaz de combinar as inúmeras vantagens da ferrovia com a Rodovia do Café recém inaugurada. Por outro lado, embora a diretoria não assumisse claramente o desejo de concorrer com o transporte rodoviário:

Não é verdade que a ferrovia deseja concorrer, retirar transportes das companhias rodoviárias. Não. O objetivo máximo será alcançado quando estrada de ferro e as companhias [...] se reunirem para realizar, coordenadamente um transporte conveniente para ambas as empresas, atendendo, igualmente, os imperativos da economia nacional. (RODOTREM..., 1967, p.5)

Em outros momentos, a própria Rede admitiria seus receios: “A rodovia Curitiba-Paranaguá era motivo de preocupação que não veio a se confirmar, conservando a Rede o mesmo movimento anterior”. (PRIMEIRO..., 1968, p.02).

Todavia, o serviço do Rodotrem, uma das alternativas encontradas para responder à quebra do monopólio da estrada de ferro, principalmente no transporte de cargas, não era consenso entre os próprios ferroviários: “São frequentes as incompreensões internas e externas, que muitas vezes supõe estarmos fazendo uma coisa diferente do que defender o interesse da nossa empresa, da nossa estrada de ferro”. (Idem, p.5)

Creemos que essas incompreensões internas e externas estivessem no bojo de uma discussão mais profunda, concernente

²⁰ O pioneirismo da ação pode ser questionado. Queiroz aponta que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil criou essa modalidade de serviço já na década de 1940. Ver em: (QUEIROZ, 2004, p.311-313).

aos papéis diferenciados entre rodovias e ferrovias e que questionava a imposição ao transporte ferroviário dos mesmos critérios de eficiência e lucratividade imputados às rodovias.

Para alguns, infligir à RVPSC a mesma dinâmica comercial das estradas de rodagem era adotar uma agenda que dificilmente poderia ser cumprida nas condições que então se apresentavam:

Uma estrada de ferro não é mais do que uma empresa comercial que se dedica à venda de transporte. Tal empresa tanto quanto possível, deveria dar lucro, não fossem os aspectos sociais de que se reveste o transporte ferroviário. Tem-se muito simploriamente comparado este sistema com o rodoviário e, repetidamente, apontado o velho e eterno déficit das ferrovias. Há, porém diferenças fundamentais entre os dois sistemas de transportes, que os torna heterogêneos e impossíveis de comparar. A principal delas é constituída pelas despesas de conservação, pois que, enquanto a ferrovia custeia a conservação de sua via permanente, a rodovia é conservada pelos poderes públicos. Levem-se em conta essas despesas, os serviços de utilidade pública e outros que, enfadonho seria enumerar, e poderemos, então sim, estabelecer um paralelo entre os dois sistemas. (PRONUNCIAMENTO..., 1968, p.24).

No fundo, o grande debate colocado era o da função social da rede ferroviária. Mas para que esse debate fosse realizado, era preciso, primeiro, definir os objetivos da ferrovia:

A falta de definição de objetivos, em longo prazo, é também um problema crucial para as ferrovias brasileiras, em geral, e para a Rede Ferroviária Federal, em particular. Qualquer empresa moderna, como condição de sobrevivência, tem que estabelecer os seus próprios objetivos, saber o que quer e, afinal, para que existe. (FERROVIA..., 1972, p.2)

Era necessário decidir se ela seria tratada como uma empresa de transportes, sendo avaliada somente pelo critério da racionalidade técnica e econômica, ou seja, em termos de déficit ou lucro, ou se ao fazer parte de um projeto estratégico do Estado Brasileiro, sua função social seria colocada em primeiro plano:

Em regime de livre concorrência com a rodovia, seu principal competidor, a ferrovia tem que saber claramente quais são seus principais objetivos que, afinal de contas, dependem de uma política de transporte que ao governo federal cabe definir. Não é, por exemplo, procurando vencer a concorrência do ônibus e do caminhão, no campo de sua ação peculiar, que as ferrovias deveriam procurar a sua recuperação. (Idem, p.2)

Ainda que a revista *Correio dos Ferroviários* estivesse incorporada na estrutura da RVPSC, expressando o ponto de vista da diretoria da Rede, tal dilema ficou latente em suas páginas, indicando a disputa de projetos diferenciados em torno do papel das estradas de ferro no país, pois encontramos, em suas páginas, artigos que divergem frontalmente em relação ao caminho para a “recuperação das ferrovias”. Muitas das medidas defendidas já naquela época apontavam para as desastrosas políticas neoliberais que preconizaram estado mínimo via redução drástica do funcionalismo e dos investimentos públicos nas empresas estatais:

E: finalmente, há que se ter coragem o bastante para, enfrentado as possíveis tempestades políticas, a grita dos interesses e privilégios contrariados, as rotinas ultrapassadas, suprimir os serviços anti-econômicos, como os trens de passageiros em muitos trechos; fechar as estações cujo custo de operação seja superior à receita de tráfego que proporciona; “baixar” os veículos e equipamentos obsoletos e reduzir drasticamente as despesas de administração. (Idem , p.5)

Assim, enquanto uns enfatizavam o caráter de utilidade pública, a assistência à população das pequenas e médias cidades, onde a implantação das rodovias não se justificava do ponto de

vista econômico, outros setores, como os do autor acima, pregavam a radicalização de um modelo empresarial que via a ferrovia pura e unicamente com uma empresa realizando uma operação industrial de transportes, em que deveriam imperar os critérios economicistas e a razão tecnocrática como eixos norteadores e parâmetros de avaliação de viabilidade e desempenho.

Nessa visão, o transporte de passageiros e de pequenas cargas em curtas distâncias e a presença dos trilhos e das estações em cidades e em trechos onde não havia compensação econômica para a Rede deveria ser suprimido.

Mas a priorização do transporte de cargas em longa distância em detrimento do transporte de passageiros, considerado menos rentável, não ficou imune às críticas:

As rodovias multiplicam-se e crescem em qualidade, fruto deste modo de pensar. Começa, aí, o nosso pior mal, ou seja, para a mentalidade ferroviária atual, só interessam as grandes cargas e só elas recebem cuidados especiais que atingem e beneficiam de maneira direta um reduzido número de pessoas e, portanto, um pequeno grupo de conhecedores do valor das estradas de ferro. As pequenas cargas, que atingem diretamente um grande número de pessoas, não recebem tratamento especial e fogem para as rodovias, causando prejuízo à nação e às ferrovias. (VISÃO..., 1970, p.23).

Essa priorização foi apontada como um dos motivos que estavam levando ao afastamento e ao esquecimento da ferrovia por parte da população e ao fortalecimento de uma “mentalidade rodoviária” no país:

As novas gerações geralmente nunca viajaram por trem e se o fazem é em péssimas condições, levando isto como uma lembrança negativa e, conseqüentemente, quando assumirem a direção do nosso país tudo farão para eliminar um tão péssimo meio de transportes. Enquanto as empresas de ônibus procuram dar o máximo de conforto aos seus passageiros,

conseguindo grandes lucros, as ferrovias os taxam por seus prejuízos e pouco fazem pelo seu conforto, abandonando uma forma gratuita de propaganda e sobrevivência [...]

É interessante perceber como essa mesma leitura foi realizada pelo Sr. Christiano. Ao ser questionado sobre a concorrência com as rodovias, ele avalia que o pior não foram os caminhões, mas o surgimento dos ônibus no transporte de passageiros:

Me diga uma coisa, esse período quando o senhor entra, o Brasil já tá vivendo aquele período depois do JK, de muito caminhão, de muita rodovia, aquela coisa né, 50 anos em 5, vamos fazer rodovias. Vocês ferroviários como é que vocês percebiam isso, já dava pra perceber que ia ter uma mudança do trem pra rodovia, pro caminhão? Como vocês percebiam isso?

Já, já dava pra perceber, bom, no começo aconteceu o seguinte, os caminhões, eles fizeram todo aquele comentário todo, mas no começo os caminhões vinham trazer o transporte pro trem, tirar dos matos pros trem, mas só que é aquele negócio, foi invertendo, devagarzinho foi invertendo, mas os caminhões não atrapalharam nós, o que passou a atrapalhar a ferrovia foi os ônibus...

Os ônibus...

Os ônibus começaram a assumir, aquelas empresas, aquela coisa toda e começaram a criar (hesitação) não problema, mas a disputar os passageiros do trem, disputar com a ferrovia.

Essa consonância entre o artigo publicado pela RCF, em 1970 e a entrevista concedida pelo Sr. Christiano, em 2009, demonstra, entre outras, coisas a consistência e a ressonância entre os ferroviários dos temas debatidos na Revista. O artigo trabalhado anteriormente enfatizava que a priorização do transporte de cargas em detrimento do de passageiros não era um modo de pensar condizente com uma empresa de âmbito nacional que dependia do povo para sua existência, criticava a ideia de que

o transporte de passageiros dava prejuízo e alertava para o fato de que tal convicção poderia representar em médio e longo prazo a extinção das estradas de ferro devido à perda do apoio social das massas. Tal percepção é reforçada mais uma vez pelo depoimento do ex-ferroviário que atuou boa parte de sua carreira na Rede, em trens de passageiros:

O senhor acha que o fato da ferrovia ir perdendo os trens de passageiros, ajudou na privatização?

Com certeza.

Por quê?

Facilitou porque como se diz, o povo já foi se magoando porque acabou o trem de passageiro, então o próprio povo já sentiu, porque a maioria do povo que morava onde tinha a ferrovia eles viajavam de trem, depois já tiveram que passar a viajar nos ônibus.

E o senhor via se eles reclamavam?

Reclamavam bastante. Então deu pra sentir que foi uma coisa assim meio forçada, a tirada dos trens, que não foi assim de livre e espontânea vontade que a Rede, né?

Por outro lado, a preocupação com o posicionamento das novas gerações em relação às ferrovias concretizou-se em campanhas realizadas pela RFFSA, desde 1960, junto ao público estudantil. Nelas o Departamento de Relações Públicas realizava palestras com materiais escritos e slides, buscando demonstrar o esforço na recuperação das ferrovias:

O público estudantil [...] sempre foi considerado de importância para qualquer programa de relações públicas. É material humano que apresenta as melhores condições de receptividade a novas idéias, porquanto não está entrincheirado em convicções, tabus ou intransigências para resistir a campanhas educacionais que visem modificar seus comportamentos (A IMAGEM..., 1971).

Esse posicionamento fazia eco a posturas defendidas em artigos divulgados na RCF: “[...] Um governante não se mantém na liderança de um país sem apoio popular, um general não é bem sucedido sem simpatia e a ajuda de seus subordinados e as

ferrovias se extinguirão sem o apoio maciço de nossa juventude” (VISÃO..., 1970, p.23), pois ao buscar o apoio estratégico da juventude em relação à valorização das estradas de ferro, fica evidente que o meio ferroviário tinha a clareza de estar em curso um processo que, cedo ou tarde, levaria à desvalorização e ao esquecimento das ferrovias como meio de transporte estratégico para o país.

Mesmo assim, a leitura das revistas demonstrou que os anos de 1960 e 1970 foram para a RVPSC - e acreditamos que para as ferrovias brasileiras de um modo geral - marcados por um duplo movimento de esperança e apreensão. Essa oscilação de ânimos evidencia-se na alternância de matérias que, ora tratavam de investimentos, de renovação das ferrovias, de integração entre os modais de transportes, ora faziam referências a restrições orçamentárias, cortes de pessoal, desativação de ramais, redução ou reestruturação do quadro funcional.

No entanto, a percepção dessa oscilação prende-se mais a uma problematização dessa historiadora, pois, essas contradições eram trabalhadas pela Revista de modo a comporem um cenário de coerência. Os desencontros entre discurso e prática governamental em relação ao transporte ferroviário brasileiro, na maior parte das vezes, apareceram nas páginas da RCF, sob a batuta de um discurso ufanista bem próprio do Regime Militar.

O tratamento dado, por exemplo, às constantes dificuldades financeiras vivenciadas pela Rede durante o período, evidencia um pouco melhor essa lógica:

O General Costa e Silva, na Revista Visão de 7 de outubro de 1966, fez uma declaração de que pretende reformular a equação rodovia-ferrovia para evitar a prevalência da rodovia sobre a ferrovia. Temos pelo menos alguns indícios que nos levam a crer que será feita melhor distribuição dos recursos nacionais com relação às estradas. Talvez nós tenhamos mais recursos, possamos completar mais rapidamente as obras que se arrastam [...] Assim talvez se possa obter um novo impulso no transporte ferroviário. Nós temos esperança, nós vivemos de esperança. (PALAVRAS..., 1967, p.32)

Essa matéria apresentava "palavras de improviso" proferidas pelo superintendente da RVPSC, em reunião dos chefes de departamento e serviços. As restrições orçamentárias eram tratadas no cotidiano das reuniões de direção, mas havia um esforço em não discutir abertamente os problemas que tais restrições impunham à estrutura da Rede, bem como se silenciava sobre as implicações políticas de tal opção do Estado Brasileiro naquele momento:

O engenheiro Máximo Ivo Rodrigues se referiu às restrições orçamentárias que teremos. Estas restrições podem, entretanto ser olhadas sob um bom aspecto. Quando se trabalha com restrição, a gente tem mais estímulo para se aperfeiçoar [...] quando se tem tudo a vontade, tudo fácil, esbanja-se naturalmente. [...] Acho que não está fazendo mal essa restrição orçamentária que estamos sofrendo. O que eu acredito é que o nosso entusiasmo, o nosso espírito de dedicação, a nossa capacidade de produzir mais do que nós temos feitos até hoje, é verdadeiramente o fator de progresso. (Idem, p.30).

Como já afirmamos, as matérias noticiadas na RCF podem ser lidas na perspectiva de um processo de produção de sentidos marcados por intensas disputas de significados sobre o presente, com seus dilemas e suas potencialidades, mas também de reavaliação do passado e, principalmente, de construção de um projeto de futuro para a ferrovia.

Nesse sentido, buscamos dar atenção para o papel atribuído aos ferroviários e suas famílias, nesse contexto de produção de novos significados para a empresa ferroviária e seus trabalhadores. O diálogo com uma série de crônicas redigidas por esposas de ferroviários nos trouxe a possibilidade de adentrar nesse rol de expectativas.

Em setembro de 1965, a RCF lançou um concurso de crônicas intitulado *Meu Marido um Ferroviário*, dirigido a todas as esposas de ferroviários, exceto aqueles que ocupassem cargos de confiança: "Será considerado, principalmente o valor humano do conteúdo, reservando-se à Comissão do Concurso o direito de adaptar, vetar, modificar os tópicos que não se encontrem em

condições de publicação.” (ESCREVA..., 1965, capa).

Coincidentemente ou não, esse concurso foi lançado logo após o Golpe Militar de 1964. Nesse contexto, a valorização de um determinado perfil de trabalhador - o que não é novo na história - ganhava contornos significativos se pensarmos que as ferrovias eram consideradas áreas estratégicas dentro da concepção de segurança nacional dos Governos Militares.

O pronunciamento do Tenente Coronel Brasília Marques dos Santos Sobrinho, superintendente da RVPSC, feito por ocasião da comemoração ao 2º aniversário do Golpe, esclarece um pouco melhor estas imbricações:

O Brasil ultrapassou vitoriosamente a jornada mais difícil da sua luta começada em 31 de março de 1964, pela ordem, pelo respeito, pela dignidade, pela honestidade, pelo bem estar e pela tranquilidade da família brasileira. Está retomando o caminho cristão e democrático e prossegue na obra da reconstrução nacional em todos os setores. Democracia e Vigilância, eis a grande definição externada pelo Chefe da Nação [...] Os ferroviários coesos e decididamente empenhados, com grande esforço e entusiasmo no cumprimento da missão que lhes cabe no importante setor de transportes, estão dando a sua integral colaboração à gigantesca obra da Revolução Democrática, favorecidos pelo clima de ordem e de trabalho que reina hoje no Brasil (31 DE MARÇO..., 1966, p.24, grifo nosso)

Em sua fala, o superintendente glorifica o esforço dos trabalhadores da ferrovia em prol da “grande obra revolucionária iniciada no dia 31 de março de 1964”. Em nome da ordem, respeito, dignidade, honestidade e tranquilidade da família brasileira, os ferroviários são chamados a continuarem coesos e ordeiros, cumprindo sua missão no transporte e colaborando integralmente para o clima de ordem e trabalho.

O discurso enuncia o significado do papel reservado aos trabalhadores ferroviários naquele contexto. Para a sobrevivência da ferrovia, era necessário abrir mão das dissensões, dos questionamentos e oferecer empenho e entusiasmo na execução

de sua missão na área dos transportes.

As possíveis explicações para o esforço em enfatizar a existência um trabalhador cuja obediência e resignação fossem virtudes profissionais e cívicas, e em denominar como patriotismo e heroísmo o enfrentamento de situações adversas da vida, do trabalho, da moradia, etc., como veremos ao problematizarmos o conteúdo das crônicas, aparecem na sequência pois, segundo o superintendente:

Ainda recentemente o ilustre presidente da Rede Ferroviária Federal, Coronel Hélio Bento de Oliveira Mello [...] em defesa do conceito dos ferroviários brasileiros revelou resultados admiráveis que atestam o progresso verificado na recuperação das ferrovias. Afirmou que dificilmente outra atividade vinculada a esfera governamental poderá apresentar resultados mais expressivos, no que tange a redução de despesas e ao incremento de receitas [...] Informou que tem ocorrido um redução considerável desde abril de 1964 da percentagem dos recursos financeiros entregues pela União à RFFSA, em relação a despesa total da União, devendo o percentual atingir em 1966, a menos da metade do ocorrido em 1963. A relação despesa receita passou de 3,4 em 1963 para 2,3 em 1965, estando prevista para 1,8 em 1966, isto é, metade aproximadamente, do ano de 1963. (31 DE MARÇO..., 1966, p.24, grifo nosso).

Para o governo, o progresso admirável verificado na recuperação das ferrovias era diretamente proporcional a sua capacidade de sobreviver com uma contenção de despesas em face da restrição constante dos recursos financeiros repassados pela União, que menos de dois anos após o golpe, já haviam sido reduzidos pela metade. Nessa direção, as crônicas publicadas no concurso permitiram problematizar o perfil do ferroviário ensejado pela empresa, oferecendo indícios interessantes das estratégias de conformação do trabalhador às mudanças no cotidiano da Rede.

Mas o diálogo com essas crônicas apresenta uma facilidade ilusória, pois sua leitura ressalta imagens idealizadas

do trabalhador como um super-herói dos trilhos e como um soldado da nação:

Um ferroviário, esforçando-se para o bem dos seus e de si próprio, não deixa também de favorecer a grande Nação. O ferroviário desconhece a enfermidade, a dor, e até mesmo a morte, dedicando-se inteiramente aos seus afazeres e responsabilidades, que, no íntimo, julga sagrada [...] Um ferroviário deverá transpor, de peito aberto, os maiores obstáculos familiares ou de trabalho, permanecendo sempre firme no seu posto, como soldado que parte para a luta. (MULLER; 1966, p.58-59)

E o conteúdo dos textos publicados valoriza, como trabalhador exemplar, aquele submisso e acostumado a obedecer, como sinal de moral e de disciplina. Mantemos nossas reticências na análise dessas crônicas como uma confirmação de que essa visão idealizada, propagada pela diretoria da RVPSC correspondia à realidade sendo, inclusive, compartilhada pelas esposas. Isso porque trabalhamos com a possibilidade de que, num momento no qual estavam em disputa diferentes projetos sobre a ferrovia, com certeza também deveria haver disputas sobre o que era ser ou não um bom ferroviário.

Além disso, o próprio lançamento desse concurso, saturado de expressiva carga emocional representada pelo relato das companheiras, pode ser uma evidência de que as tentativas de conformação e divulgação da imagem de um trabalhador exemplar era inversamente proporcional à disposição de boa parte dos ferroviários em aceitá-la.

A ênfase em determinadas características ou situações pode representar mais um esforço de conformação e de legitimação de determinadas aspirações do que propriamente aspectos da realidade e, é no reforço do normativo e do ideal, que podemos apreender as contradições, as resistências e as fissuras presentes no social.

Nessa linha de raciocínio, observamos que outra afirmação implícita nas crônicas é a de que fazer parte da “grande família ferroviária” significava aprender a obedecer:

Considero meu marido um soldado ferroviário, onde o batalhão o aguarda. Sim, um soldado pronto a obedecer a

ordens, aceitando tudo em qualquer momento; tendo com tema a disciplina; por distintivo a moral; por farda a obediência, reconhecendo sempre em seus superiores, pela maneira gentil e educada de tratá-los, um membro da família. Digo assim porque somos uma família ferroviária. (JAVOSKI; 1966, p.44-45)

Além do mais, o cultivo à passividade em relação às ações e às decisões dos dirigentes que visavam sempre o bem comum da família ferroviária aparece nas entrelinhas:

[...] Temos confiança na bondade dos dirigentes da Rede de Viação Paraná Santa Catarina, e se algo nos acontecer, sei que teremos a ajuda desses grandes homens que lutam pelo bem estar dos que levam avante seus empreendimentos, pois a equipe é grande, muitos são os homens que trabalham e todos juntos, unidos, formam uma família, formam um monumento, que tem como base os bons exemplos. (BERNARDO, 1967, p.43, grifo nosso)

É interessante perceber como a ideia de família ferroviária substitui ou equipara-se à de classe. Ao operar esse deslocamento, tratando o coletivo dos ferroviários sob a designação de família, a ênfase recai na harmonia e na homogeneidade de interesses e práticas: “uma equipe grande onde todos trabalham juntos tendo como base os bons exemplos”; exemplos esses que, a essa altura, já não temos dúvidas de quais sejam.

Para mim, foi uma das maiores alegrias da vida, saber que passamos a pertencer a esta classe tão nobre e trabalhadora. Classe esta que não poucas vezes, em ocasiões difíceis tem demonstrado seu patriotismo, sua virilidade, seu espírito de colaboração Ela pode também ser chamada de Grande Família Ferroviária, pois nela, todos se irmanam com os mesmos ideais, os mesmos anseios e a mesma vontade de trabalhar e progredir que é a característica inconfundível do ferroviário. Passaram-se anos de lutas e trabalhos árduos, de

revezes incontáveis, de decisões altivas e renúncias gloriosas. A tudo isso a classe ferroviária se sobrepôs com galhardia e altivez. Agora esta mesma classe não é mais um simples classe, porém, um corpo com vida, com alma, com sangue quente e vigoroso a correr nas veias de seus milhares de funcionários, sangue esse que vibra à simples alusão da palavra ‘ferroviários’ (ADRIANO, 1966, p.40-41, grifo nosso).

Como teremos oportunidade de observar no quarto capítulo, tal como a categoria de trabalho, a de família ferroviária tem centralidade nas narrativas construídas pelos trabalhadores da estrada de ferro. Mas esse sentimento era orquestrado por uma lógica bem diferente da desejada pela Direção. Ele era forjado em modos de vida, cultura e organização cujos significados podiam ser apropriados de maneiras distintas pelos trabalhadores e por suas famílias, ou seja, no cotidiano da ferrovia, pertencer à grande família ferroviária, apesar dos reveses incontáveis, trabalhos árduos e renúncias gloriosas, podia assumir conotações diferentes daquelas pretensamente enunciadas pelas crônicas.

Outra linha de argumentação implícita é aquela na qual as vantagens e benefícios da carreira aparecem como concessões da Empresa, e não como fruto da organização dos trabalhadores:

O ferroviário é um homem que não pode reclamar da sua condição de vida, desde que saiba aproveitar as oportunidades que lhe oferece a Entidade para qual trabalha. Meu marido é um ferroviário [...] temos nossa casinha própria, nossos filhos freqüentam a escola, vivemos felizes e despreocupados. (BERNANRDO, 1967, p.43)

Assim, observamos que, em contraposição à percepção expressa pelos trabalhadores ao se referirem a uma série de vantagens adquiridas nas práticas associativas e nas disputas políticas da classe ao longo dos anos, a administração da RVPSC, através do concurso da RCF, buscava apropriar-se delas, tentando utilizá-las paradoxalmente como um motivo de resignação e passividade entre os ferroviários.

Uma das crônicas mais significativas nesse sentido é, curiosamente, a única na qual o nome da esposa não aparece. A autora, que utiliza o codinome *Esposa Feliz*, começa seu relato dizendo sentir raiva do fato de o marido ser um ferroviário, pois se assim não fosse, ela não estaria sozinha à noite, visto que ele havia sido chamado para um serviço extra e iria ficar fora toda a madrugada. Todavia, no final da crônica, a *Esposa Feliz* termina rezando e agradecendo a Deus por seu esposo ser um ferroviário.

Essa reviravolta de ponto de vista se justifica por uma série de vantagens por ela descritas, que compensam, e muito, o fato do trabalho extra e da constante ausência do marido. Entre elas, as férias: “Conhecemos lugares bonitos; nossos filhos adoraram andar de trem para lá e para cá, e tudo isso sem gastar nada, pois ele é um ferroviário.” A facilidade de atendimento nas melhores “casas de saúde do Paraná”, e sem gastar um centavo, e continua:

Do ordenado dele, até que não posso me queixar. É razoável [...] sempre sai em dia. Também se não sair não tem importância, porque temos a Cooperativa dos Ferroviários, a qual fornece de tudo: desde a carne de todos os dias, até a tábua de lavar roupas. Além do armazém, que é completamente sortido em mantimentos (inclusive pó de café, sempre fresquinho e cheiroso), ainda tem: louças, ferramentas, fazendas, calçados, e roupas feitas, tanto para homem como para senhoras e crianças. E acima de tudo temos o que é mais importante, a farmácia. Esta nos atende nos momentos mais necessários. (ESPOSA Feliz, p.38)

Não obstante, na leitura das crônicas podemos avançar para além dos laivos de ufanismo e glorificação da condição ferroviária, porque elas também se constituem numa fonte interessante para a observação das condições adversas da vida e do trabalho na Rede e desnudam as dificuldades da carreira e da vida dos trabalhadores, expondo um cotidiano repleto de conflitos e de dificuldades de toda a ordem, possibilitando, inclusive, a contraposição de afirmações presentes nas próprias crônicas, por exemplo, a questão do salário do qual a *Esposa Feliz* não podia se queixar:

O salário aumentou, porém tudo permanecia no mesmo ritmo, pois, assim, muitos anos se passaram sem que pudéssemos pensar em diversão alguma por mais razoável que fosse o seu preço. A nossa situação financeira, ao invés de melhorar, parecia que piorava, porque o alto custo de vida, aliado à inflação, desequilibrava completamente o orçamento das nossas despesas. Continuávamos como os demais ferroviários, amigos do meu marido, devendo um pouco a todos os credores. (JULKOSKI, 1966, p.46-47).

Em relação à questão salarial e a insuficiência dos vencimentos para custear as despesas familiares dos ferroviários, observamos ser comum nos relatos das esposas e, em alguns casos, dos filhos, a menção ao fato de que ferroviário no início de carreira “se conformava” em trabalhar em determinadas funções na Rede: “Para garantir-nos o pão nosso de cada dia, conformou-se em trabalhar de turmeiro, na época sem a mínima segurança”, (JULKOSKI, 1966, p.47), ou se “sujeitava” a exercer outras ocupações além do período normal de trabalho: “As despesas aumentavam dia a dia, mas o senhor ciente da missão a cumprir, não mediu esforços para nos suprir o pão de cada dia, sujeitando-se a outras ocupações além do seu período normal de trabalho” (ROSÁRIO, 1973 p.27).

Vale lembrar que esse fato foi reforçado nos depoimentos dos ferroviários, que dizem ter sido vendedores ambulantes, garçons e chapas (carregadores e descarregadores de cargas) durante o período em que trabalharam na Rede.

O Sr. Airton Dionísio, apesar de afirmar categoricamente que o ferroviário sempre foi bem de vida e que o salário era bom, traz em suas lembranças, as dificuldades de uma jornada dupla de trabalho, da necessidade de realizar “bicos” para garantir os mantimentos e a construção da casa própria:

Olha quando eu trabalhava na Rede eu trabalhava de garçom pra fora, porque eu trabalhava no escritório e meu horário era das 07 as 16, e tinha uma hora de almoço. Depois das 16 eu ia pra casa, tomava banho, ia deitar e dormir até as 06:00 horas, aí eu ia pro Verde (clube) trabalhá

de garçom, sabe? Porque eu era casadinho de novo e queria construir uma casa, eu pagava aluguel na época. Então eu ia fazer bico, amanhecia trabalhando no carnaval, eu trabalhava os 04 dias de carnaval [...] . Ia em casa e saía 06 horas da manhã, às vezes nem deitava, só tomava um banho, e ia trabalhar outra vez na Rede. Ia deitar só depois da 16 horas que eu ia pra casa, prá ajuda no mantimento, prá poder construir a casa. (REIS, 2004).

Ainda que nos textos publicados pelo concurso o intento fosse apresentar essas dificuldades como atos de heroísmo, o que realmente chama a atenção nos depoimentos das esposas são as privações e as precariedades vivenciadas pelos ferroviários e por suas famílias, principalmente em início de carreira e nas estações do interior:

[...] morávamos na própria Estação Ferroviária, constituindo nossa ‘casa’ em apenas três peças e essas três peças foram construídas não para moradia de uma família, mas sim para servirem de escritório e salas de espera da estação. Na sala grande onde os passageiros adquiriam suas passagens e esperavam a chegada dos trens foi onde nós nos praticamente nos aninhamos durante mais ou menos dois anos. (LOPES, 1966, p.40-41)

Para além da precariedade de moradia, da ausência de lazer e dos vencimentos exíguos, outra faceta interessante das narrativas das esposas nas crônicas diz respeito às condições periclitantes e insalubres do trabalho ferroviário:

Nestes primeiros anos como ferroviário, o seu trabalho foi árduo, difícil: enfrentado o perigo, o mau tempo, levantava-se a uma hora, duas, quatro horas da madrugada para poder viajar [...] Muitas vezes, em plena madrugada de inverno ou de chuvas copiosas, lá estava ele sobre os vagões, apertando os freios, verificando se esta tudo em ordem (BAHLS, 1966, p.40-41)

No inverno [...] meu marido telegrafista tinha que trabalhar de dia e a noite atendia a diversos trens que passavam [...] Exausto, pelos dias que se sucediam na mesma rotina, meu marido enfrentava os dias gelados e à noite para não tomar o vento gélido, após ter dormido algumas horas pulava, sim, pulava um guichet que existia na sala onde nos aninhávamos e dava para a saleta onde se encontravam os aparelhos de telegrafia; era assim tôdas a noites, pulava diversas vezes aquele “guichet” no cumprimento de seu duplo dever; Deus meu quanto sacrifícios. (LOPES, 1965, p.40-41)

Vemos que a Revista tentava elaborar em suas páginas, um quadro completo da sua visão do trabalhador necessário ao avanço das ferrovias, dentro da perspectiva da direção e que tais visões eram muito mais convincentes na medida em que apareciam como homenagens singelas feitas pelas esposas e companheiras.

Ao lançar o concurso, a RCF, aparentemente, colocava-se apenas como um meio facilitador da divulgação dessas homenagens, mas devemos nos lembrar que a Revista se resguardava o direito de “adaptar, vetar e modificar” os itens que não se encontrassem em condições de publicação. Ou seja, ela tinha o poder de selecionar os depoimentos e, obviamente, isso foi feito no sentido de garantir que as crônicas publicadas legitimassem um discurso que se fortalecia na RVPSC.

Também ao optar por um concurso sugestivamente intitulado *Meu Marido Um Ferroviário*, a RCF estendia igualmente sua idealização às mulheres dos ferroviários e, portanto, à família do trabalhador. Foram comuns, nos números publicados ao longo do período pesquisado, matérias dirigidas especificamente às esposas e às filhas dos ferroviários.

Os assuntos tratados quase sempre se referiam à economia doméstica, à educação dos filhos e também ao modelo de mulher e esposa exemplar:

Nós esposas ficamos em nossa casa, mas também pertencemos à organização e muito contribuimos para com o serviço. [...] De que maneira? Respondemos:

Quando pela manhã meu marido se levanta, sua roupa já está à espera dele no banheiro [...] e também já está à mesa seu desjejum preferido [...] E meu marido ferroviário segue, chegando sempre em seu trabalho quinze minutos antes da hora. Eu como dona de um lar, cuido dos serviços cotidianos e procuro sempre preparar os melhores pratos da preferência de meu marido. Pois quando ele volta exausto, encontra-me sempre com um meigo sorriso nos lábios, e já com a mesa posta. (KOCHMAN, 1966, p.38.)

A influência da mulher na organização se dava através do “cuidar bem” do lar e do marido ferroviário. O objetivo era forjar uma imagem na qual, para todos os efeitos, esposos dedicados e operários exemplares se tornassem sinônimos, o que naturalmente reforçava a imagem da classe ferroviária como uma família bem estruturada e harmoniosa, em que cada um cumpria com zelo o seu papel e onde questionamentos e rebeldias à ‘autoridade paternal’ não tivessem espaço:

Além do serviço doméstico que é nossa obrigação de esposa, temos que cuidar do bem humor do nosso esposo, para que trabalhe com necessária desenvoltura. Ele sente-se feliz, esquecendo qualquer contratempo que porventura haja ocorrido no serviço. [...] Meu marido é no lar esposo dedicado e no serviço é operário exemplar. (Idem)

Mas se nos lembrarmos do quadro de repressão a que não só a classe ferroviária, mas os trabalhadores como um todo foram submetidos justamente no período abarcado pela publicação das revistas, seremos obrigados a ler essas crônicas com um pouco mais de desconfiança.

Na verdade, jamais será possível confirmar em que medida essas esposas e filhos compartilhavam desses modelos de vida e postura aos quais suas crônicas pareciam reverenciar e se adequar. Podemos, inclusive, alentar a possibilidade de essas posturas de aceitação e até de enaltecimento fazerem parte de uma estratégia velada, ou mesmo, inconsciente de resistência e/ou sobrevivência em face a uma conjuntura claramente adversa a questionamentos, e de que a participação dessas esposas nesse

concurso não necessariamente indicasse uma convivência com os objetivos da Rede. Elas podiam, de fato, se prestar a uma homenagem sincera aos esposos, uma vez que, de acordo com as próprias crônicas, ser ferroviário na RVPSC não era uma tarefa fácil, embora trouxesse suas compensações.

Por último, levando-se em conta o contexto da redação dessas crônicas, a sua publicação na Revista poderia inclusive se configurar numa tentativa de proteção aos seus maridos, num ambiente de trabalho no qual a vigilância era a tônica do momento.

Mas não eram apenas as crônicas que delineavam as pressões veladas ou explícitas que perpassavam o cotidiano ferroviário nesse período. As demais matérias da RCF aprofundavam as reflexões que viemos traçando até aqui. Através delas, vislumbramos uma realidade de cortes orçamentários na qual os funcionários da Rede foram chamados a produzir e a se esforçar mais.

Assim, para lidar com as dificuldades e limitações existentes, os trabalhadores ferroviários tornaram-se os responsáveis não só pela manutenção da estrada de ferro, como também por fazê-la crescer e progredir em face de circunstâncias claramente adversas:

[...] Temos que aperfeiçoar nosso serviço, criando esse orgulho profissional que produz as obras perfeitas. O provérbio ‘errar é humano’ deve ser substituído pelo conceito do ‘erro zero’. (PALAVRAS..., 1967, p.32, grifo nosso).

O conceito do erro zero pode ter se traduzido em posturas administrativas que, na prática, levavam ao aumento da pressão, da exploração e da sobrecarga de trabalho para os ferroviários de todos os setores da RVPSC.

Contudo, não seria sob esse prisma que essas atitudes seriam vistas. Elas seriam louvadas como um ato de heroísmo, de espírito de progresso e de entusiasmo pelo desenvolvimento do país, e também como elemento representativo da capacidade da direção em colocar a RVPSC em consonância com os objetivos maiores traçados para as ferrovias brasileiras pelos “governos da Revolução”:

Ao assinalar do novo aniversário da Empresa (30 de setembro), tem a Direção

da RFFSA, a satisfação de fazer chegar a todos quantos nela trabalham as expressões de seu maior reconhecimento pelo esforço e pela compreensão manifestados no curso destes anos de intensa atividade. A passagem da data ocorre em momento promissor, uma vez que já começam a colher os resultados positivos da política de saneamento econômico da Empresa, pondo-a assim em condições mais adequadas a participar de forma eficiente no desenvolvimento do país. É de justiça reconhecer que, nesse trabalho de recuperação, decisiva foi a participação dos ferroviários, no aumento de sua produtividade, não obstante as contingências que lhe impuseram enfrentar as maiores dificuldades da atual conjuntura mesmo ao preço de sacrifícios. [...] A sua Diretoria, nesta oportunidade, reafirma a esperança de poder ver o seu pessoal, em futuro próximo, aliviado das dificuldades que ora se lhe antepõem, mas que vem enfrentando com, com amor a empresa e acendrado patriotismo. (MENSAGEM..., 1966, p.50).

O aumento da produtividade via saneamento econômico da Rede e ao preço dos sacrifícios dos trabalhadores ferroviários desnudou-se numa equação cujo resultado parece claro: "Apesar do número de funcionários haver diminuído – 5167, em junho de 1967 e 4669, em junho de 1968 - o Departamento dos Transportes conseguiu uma redução de 4115 dias de extraordinários (horas extras), em relação ao ano passado sem, contudo haver alteração do serviço" (O DEPARTAMENTO..., 1968, p.39-40), ou seja, num quadro de aumento da produção, onde há redução do número de funcionários e das horas extras sem que exista diminuição ou alteração do serviço executado, depreende-se uma clara sobrecarga de trabalho.

No contexto de restrições orçamentárias, o aumento da exploração da mão de obra dos ferroviários apareceu como uma saída para "otimizar a produção da empresa de transportes ferroviários". Obviamente, os números acima foram divulgados como um mérito administrativo e não como um problema para a

direção da Rede.

Aliás, o aumento da produtividade foi uma preocupação constante nesses anos e várias matérias da RCF demonstram algumas das medidas adotadas pela RVPSC na busca desse desempenho satisfatório.

A exposição do balanço das atividades do *Setor de Transportes da RVPSC* no ano de 1968, por exemplo, começa abordando as orientações seguidas, deixando claro que a operação ferroviária é uma operação industrial. Posto isso, para o alcance de resultados positivos, é necessário um aumento de produtividade:

Procuramos por outro lado, diminuir o custo operacional, eliminando despesas supérfluas com pessoal, inclusive fechando estações cujo movimento financeiro aconselhava essa medida [...] determinamos, aos Distritos, o fechamento de estações, algumas em definitivo, outras no período noturno e ainda outras conjugando o seu fechamento aos domingos, feriados e dias santificados, e mesmo em determinados dias da semana, possibilitando assim a folga a servidores, para não se beneficiarem nesses casos de apontamento sem dobro²¹. Essa medida além de proporcionar economia de custeio a PSC, com redução acentuada nos extraordinários, vem também, de outra forma, acelerar ou aumentar a velocidade comercial dos trens, pelo seguimento em trecho maior, com o fechamento das estações ferroviárias intermediárias possíveis. (O DEPARTAMENTO..., 1968, p.39.).

Além dessas medidas, o *Setor de Transporte* também anunciava a suspensão dos agentes de trens e do respectivo vagão bagageiro em trens de cargas diretos, a supressão dos guarda-chaves das estações de pouco movimento, a supressão de cargos de chefia, a unificação dos almoxarifados de materiais, a utilização “maior e mais flexível” dos servidores lotados nesses

21A matéria afirma ainda que, entre um caso e outro, foram fechadas no período o total de 122 estações da RVPSC.

setores e, para concluir, o expositor informa que, com as medidas tomadas, em abril de 1968, comparativamente a abril de 1967, ocorrera uma redução de 7.069 dias de extraordinários, apesar da redução do quadro de pessoal.

Entretanto, a outra ponta da “otimização” aparece, no próprio relatório, quando são analisados os dados sobre acidentes na RVPSC. Constata-se que, em 1968, durante os quatro primeiros meses, apesar da rígida rede de fiscalização e orientação montada, o número de acidentes cujas causas foram atribuídas a problemas funcionais, ou seja, a erros dos ferroviários em serviço, haviam aumentado significativamente e eram punidas com rigor:

As sindicâncias, ao chegarem as nossas mãos, são minuciosamente examinadas e discutidas e, quando ao final, comprova-se qualquer responsabilidade funcional, são os responsáveis [...] severamente punidos. Aplicamos tanto punições disciplinares quanto pecuniárias. Quando pecuniária, é descontado, dos vencimentos do responsável, o valor total ou parcial dos prejuízos causados à Estrada. (IDEM, p.41)

Como vemos, a Diretoria se negava a relacionar o aumento do número de acidentes como uma das consequências do “valeroso sacrifício pessoal” dos ferroviários e da festejada redução de horas extras apesar da diminuição do quadro funcional, tão exortado em momentos festivos e de bom desempenho. Pelo contrário, ao evidente acúmulo de trabalho, sobrepôs-se uma extensa rede de normatização e fiscalização, baseada em forte aparato burocrático que visava tratar o problema dos acidentes como uma questão meramente técnica, esvaziando-a de quaisquer outras considerações:

Todos os casos, indistintamente, são apurados e constam em processos individuais, no Serviço de Protocolo e Arquivo. As providências atinentes a este Departamento, com vistas à diminuição de acidentes, sempre foram tomadas por cartas, ordens de serviço, avisos, etc. Periodicamente todas as instruções são reiteradas, inclusive, acrescentando-se itens cabíveis e exigidos pelo decorrer dos

acontecimentos. Assim quando se verifica um aumento qualquer, fora do normal, em determinado tipo de acidente e tipo de causa, imediatamente reitera-se a instrução aplicável no caso ou expede-se novas instruções, a fim de sanar as irregularidades. (O DEPARTAMENTO..., 1968, p.42).

No bojo dessas reflexões sobre a urdidura tecida entre refinamento burocrático, discurso técnico e disciplinarização dos ferroviários, analisemos um texto elaborado pelo Departamento de Relações Públicas da RFFSA e reproduzido na íntegra, “a título de cortesia” pela RCF em 1966.

Sob o tema das Relações Públicas, encontramos um arsenal de representações sobre a Ferrovia, suas funções perante a sociedade e principalmente sobre a conduta dos trabalhadores ferroviários naquele contexto.

O documento objetivava demonstrar para todos os ferroviários, desde o graxeiro até o superintendente, a importância da imagem da Ferrovia criada perante a opinião pública, pois, mais do que qualquer outro ramo de negócio, a empresa ferroviária necessitava fazer amigos que se traduzissem em usuários ou em pessoas que compreendessem a expressão econômica e social das atividades das estradas de ferro: “Boa vontade - gerando bons amigos - há de ser, portanto, uma atitude mental permanente dos ferroviários”.

O texto elaborado pelo corpo técnico do Departamento de Relações Públicas visava disseminar de “forma simples e despretensiosa” os conceitos e princípios da ciência das relações públicas para todos dos servidores da Rede “sem distinção de escalões”:

É ponto pacífico entre leigos e estudiosos das relações públicas que, ao lado de um bom serviço ferroviário, são os empregados das estradas seus melhores agentes junto ao grande público, no sentido de formação de um conceito favorável da empresa. Por um processo de associação generalizadora aquele que se serve da ferrovia confunde-a com seus representantes. O que estes realizam é tributado à estrada, como se fora ela um

ente capaz de praticar boas ou más ações. Dai decorre que a formação da opinião pública sobre a ferrovia é função em grande parte, daquilo que “os ferroviários fazem e a maneira pela qual o fazem” [...] desdobram-se, então, as responsabilidades do homem da ferrovia, e o que para o empregado comum é mera exigência de cortesia, imperativo da convivência social, para o ferroviário é requisito de sua profissão. (VOCÊ E..., 1966, p.26)

Por outro lado, o documento como um todo é uma peça interessante na análise do pensamento tecnocrático que tomou conta da sociedade brasileira nesse período e refletiu-se na organização interna das ferrovias. Dele emanam concepções significativas da relação saber-poder, conhecimento especializado versus conhecimento prático, bem como se evidencia a elaboração de um discurso competente (CHAUÍ, 1993)²² face às mudanças estruturais no projeto de transporte brasileiro.

Nesse sentido, a leitura do documento demonstra que, ao mesmo tempo em que se aponta todo e qualquer ferroviário como elemento de relações pública da Rede, também se informa que o Setor de Comunicação, uma das faces do serviço de Relações Públicas “é campo de especialistas, para o qual é necessário um treinamento profissionalizado”.

O campo no qual o ferroviário comum teria responsabilidades seria traçado, em seguida, nos itens: Máquinas e Gente; Você e a as relações públicas da sua estrada; Você e os usuários; Apresentação e qualidade; Você e seus superiores; Você e seus colegas; Você e seus subordinados; Você e a imprensa; Você e o público em geral; Assiduidade, pontualidade e produtividade; Autoridade e “cara feia”; Iniciativa e intromissão; Paciência e desinteresse; Honestidade e intransigência;

²² O discurso competente enquanto discurso do conhecimento é a fala do especialista, proferida de um determinado ponto da hierarquia organizacional, um discurso que não se inspira em ideias e em valores, mas na suposta realidade dos fatos e na suposta eficácia dos meios de ação. “O discurso competente é o discurso instituído, é aquele no qual a linguagem sofre uma restrição [...] não é qualquer um que pode dizer a qualquer outro qualquer coisa em qualquer lugar e em qualquer circunstância”. Ele confunde-se com a linguagem institucionalmente permitida ou autorizada, na qual os interlocutores já foram previamente identificados e autorizados a falar e a ouvir, em locais e em circunstâncias também previamente determinadas e reconhecidas, com conteúdos e formas autorizadas pelos cânones de sua competência.

Personalidade e pedantismo.

A Estrada de Ferro é descrita como uma organização muito complexa, principalmente por lidar com um público variado do qual dependia a sua sobrevivência, e uma vez que as ferrovias não detinham mais o monopólio desses serviços (referência clara à concorrência com os serviços rodoviários), era necessário causar uma boa impressão já no primeiro contato, pois “a primeira impressão é a que fica”. Para isso, as orientações aos trabalhadores eram claras:

Para Você fazer com que a sua Estrada dê uma boa impressão, aqui está algumas sugestões:

Mantenha-se limpo, com os cabelos penteados, barba feita, sapatos engraxados. Se você é modesto e pobre, não use isso como desculpa para desleixo e falta de limpeza;

Quando estiver sentado, levante-se para atender a pessoa que pede uma informação, principalmente se for uma senhora [...]. (Idem, p.31)

O texto continua apontando o caminho das boas relações públicas, tão necessárias à Empresa: atender as pessoas com delicadeza e solicitude, sempre se dispor a resolver problemas ou os encaminhar para quem possa; ser educado e atencioso ao telefone, etc., ou seja, vai tecendo uma gama de atitudes exemplares a um bom ferroviário dentro da Rede. Entretanto, isso não era ainda o suficiente.

Nos trechos seguintes, temos mais uma vez o indício da concorrência velada e da pressão constante em ser mais eficaz e não perder terreno para o transporte rodoviário: pois “a limpeza, a ordem, a atitude do funcionário e sua noção de responsabilidade são apenas o invólucro com que os serviços devem ser apresentados”. Por isso no documento também apareciam imagens bastante significativas que buscavam exemplificar o que poderia acontecer caso cada um não desempenhasse com primor o papel relações públicas da empresa ferroviária. É o caso da imagem abaixo onde os passageiros abandonam “às moscas” o trem e optam por fazer o mesmo trajeto de ônibus.



Figura 9: Revista Correio dos Ferroviários, dez.1966, p.25

Além disso, nota-se uma pressão constante pela qualidade do serviço ferroviário “pois se um quitandeiro vende tomates podres, o freguês irá comprá-los em outro lugar [...]. No caso de sua Estrada, se o serviço não for bom, o usuário viajará de ônibus e despachará a carga por caminhão”. O fantasma da concorrência com o transporte rodoviário que retirava paulatinamente tanto os passageiros quanto as cargas fica bastante evidenciado na figura seguinte:



Figura 10: Revista Correio dos Ferroviários, dez.1966, p.25.

O que não era e nem poderia ser problematizado no documento era o fato de que a perda de qualidade, agilidade, eficiência do transporte ferroviário, se é que ela de fato existia, não poderia ser imputada a uma mera questão de relações públicas, de propaganda ou marketing. O que estava em curso era uma redução drástica de investimentos nas empresas ferroviárias, contudo era mais fácil responsabilizar os trabalhadores da Rede pelos seus sucessos e revezes do que discutir as conseqüências do projeto de transporte que então se consolidava no país

Outra faceta muito interessante a ser observada no documento é a naturalização da hierarquia, da autoridade, da obediência e do saber técnico especializado dentro da Rede:

Todas as tarefas são importantes [...] Enquanto uns realizam tarefas individuais, dentro de campos limitados, outros dirigem, coordenam, pensam em soluções. **Todos precisam cumprir essas tarefas.** Em qualquer associação **há uma escala natural de autoridade e atribuições.** (Idem, p.31, grifo do autor)

Não apenas pelas frases, mas pelo impacto do negrito, a ênfase à obediência é evidente. Podemos apreender as múltiplas pressões e coerções que permeavam o trabalho na Rede, bem como através desse discurso que naturalizava o fato de que uns realizavam tarefas mais limitadas e outros coordenavam, dirigiam e pensavam em soluções, vislumbramos também alguns dos caminhos por onde o processo de desqualificação das reivindicações, das resistências e dos questionamentos aos rumos da RVPSC/RFSSA podem ter transitado.

Nesse sentido, o trecho abaixo merece ser observado como maior cuidado:

Na família o pai manda mais e tem atribuições maiores, a seguir vem a mãe, depois o filho mais velho a daí por diante, até ao caçula cujas responsabilidades são muito modestas. Se esta escala for subvertida, muitos problemas surgirão. O pai é quem ganha para sustentar a família e educar os filhos [...] O caçula é dirigido pelo instinto, e se depender de sua vontade, não estuda, não toma banho, não vai ao dentista e não come. Na família a

autoridade do pai não pode ser discutida, sob pena de subverter-se a ordem. Nas organizações maiores o perigo é maior. A subversão leva ao caos e à destruição, principalmente para os que estão mais baixo na escala hierárquica (Idem, p.32).

Embora “todos sejam importantes”, alguns se comparam ao filho caçula, de responsabilidades modestas e vontade débil, e outros aos pais de família, cuja autoridade não pode ser contestada com atitudes de subversão, sob pena de desordem e de destruição.

Para Chauí (1993), a condição essencial para o prestígio e para a eficácia do discurso da competência é a afirmação tácita da incompetência dos homens enquanto sujeitos sociais e políticos. É imprescindível que não existam sujeitos, apenas homens reduzidos à condição de objetos sociais que se relacionam com a vida, com seu corpo, com a natureza e com os demais seres humanos através de muitos modelos científicos onde a dimensão propriamente humana da experiência desapareceu. Esse discurso competente exige a interiorização de suas regras, pois aquele que não as interiorizar corre o risco de ver a si mesmo como incompetente.

Todavia, é arriscado dialogar com as fontes tendo essa abordagem como única perspectiva, pois ainda que ela possibilite uma leitura mais apurada sobre as intenções, concepções e condições de produção da documentação, ela não permite problematizar a receptividade a esse “discurso competente”. No extremo, pode acabar ratificando como única força motriz do processo histórico, o trabalho da ideologia que ela ajuda a desmascarar.

A ideia da racionalidade e da burocratização não pode significar a negação da experiência humana, da possibilidade de intervenção e de mudança de rumo. Se transportada automaticamente para a análise da documentação produzida pela e para a RVPSC/ RFFSA, veremos as estradas de ferro surgirem como um grande mecanismo no qual o papel de cada trabalhador seria apenas lubrificar a engrenagem, peças passivas subsumidas numa estrutura que funciona por si mesma.

Ao invés disso, observemos que “saber obedecer com resignação” está nas recomendações finais do documento, elucidando parte de um processo onde as tentativas de

disciplinarização do ferroviário foram recorrentes: “Cumpra sempre seu dever, por mais modesto que seja o seu trabalho [...] Procure não chegar atrasado ou sair antes da hora. Não falte ao trabalho sem motivo justo [...] Em ocasiões de emergência, não recuse sua colaboração aos colegas, à Estrada e ao Público”. (Idem, p.32)

As comparações com a organização familiar possibilitam compreender o trabalho lento, gradual e constante na tentativa de conformação do cotidiano da Rede a um cenário em que os conflitos e as divergências fossem minimizados e a autoridade fosse vista como uma questão naturalizada mediante o discurso técnico, a fala do especialista, o discurso competente.

A ênfase no caos da desagregação, na contestação da autoridade paternal, representada pelo perigo da subversão ao estabelecido e racionalmente determinado, oferece indícios de que o esforço de conformação nem sempre teve a ressonância desejada, afinal, toda família tem seus filhos rebeldes.

Assim, as publicações da RCF no período estudado permitiram traçar um quadro dos principais dilemas vivenciados pela RVPSC e notar, como na busca por respostas e saídas para esses mesmos dilemas, uma gama de sentidos para a ferrovia e o trabalhador ferroviário foi produzida e posta em circulação no cotidiano da Rede, provocando reações ora de aceitação e entusiasmo, ora de resistências e questionamentos.

Além dessas inúmeras e significativas dissensões internas que a problematização dos conteúdos publicados na *RCF* permitem apreender, ressalta-se, nesse longo e tortuoso caminho que acompanhamos, a luta do setor ferroviário contra um trabalho de produção do esquecimento das ferrovias: “[...] que se viabilizou na medida em que sob a voz de uma memória única foi instituída a política antiferroviária e pró-transporte automotivo e rodoviário no país” (PAULA, 2000, p.44).

Segundo Paula (2000), esse esquecimento das ferrovias só poderá ser enfrentado na medida em que se reivindicar o direito a outras histórias e outras memórias. Todavia, para que tal empreendimento se efetive, é necessário, em primeiro lugar, analisar como foram construídas as imagens do **auge** e da **decadência**, seja nos documentos oficiais, na imprensa especializada, na grande imprensa e na historiografia para, então, termos condições de avaliar a montagem dos argumentos de depreciação em relação à ferrovia e tecer outras avaliações.

Concordamos com essa assertiva, por o até aqui problematizamos as formas como a decadência da ferrovia foi percebida e vivenciada tanto na cidade de Ponta Grossa, quanto na própria RVPSC.

Entretanto, a representação dessa decadência, as memórias forjadas em torno dela pelos diferentes sujeitos sociais são, em nossa opinião, o reverso das representações criadas em torno do auge. Ou seja, muito da maneira como o desmantelamento, o declínio e o esquecimento da ferrovia foram construídos e representados nos diversos registros, está diretamente ligado às representações criadas em torno do seu aparecimento e de tudo que ela significou naquele momento.

Por isso o capítulo seguinte se constitui no exercício de dialogar com as memórias construídas principalmente, em torno da chegada e do auge da ferrovia em Ponta Grossa, pois partimos do princípio de que a discussão sobre o desmonte da ferrovia (RVPSC/RFFSA) e do impacto desse processo na cidade não pode ser realmente avaliado se não nos atentarmos para o modo como a representação do auge e do “boom” ferroviário foi construída e tornou-se parte da história da cidade.

CAPÍTULO III
PONTA GROSSA: MEMÓRIA, HISTÓRIA E
HISTORIOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE-
ENCRUZILHADA.

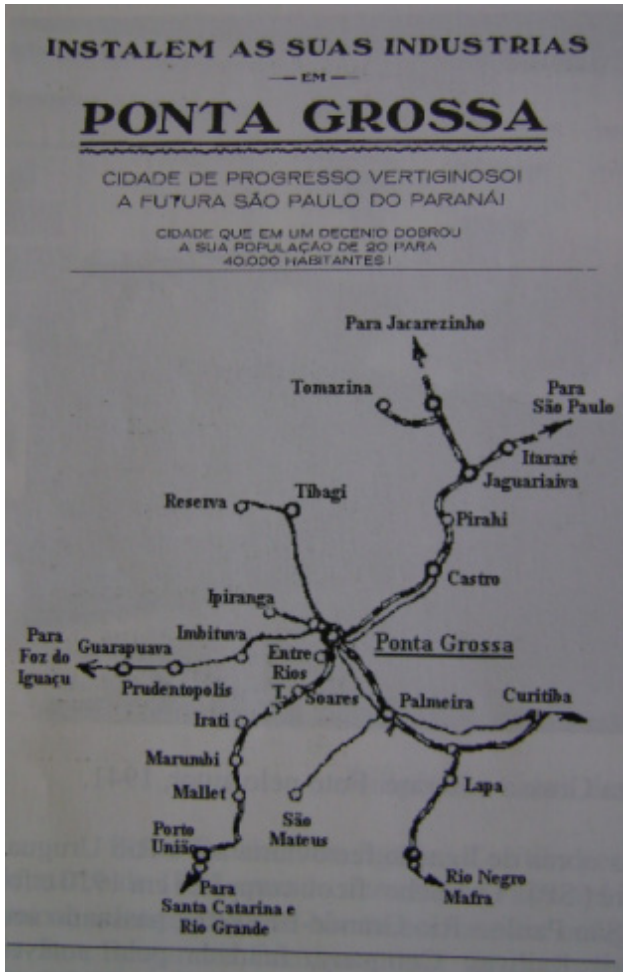


Figura 11: Propaganda de Ponta Grossa: A futura São Paulo do Paraná, década de 1940. (LANGE, 1998, p.184).

“Decisivo mesmo para a vida da cidade encruzilhada foi a inauguração da estrada de ferro [...] Esta situação de entroncamento ferroviário fez com que Ponta Grossa entrasse no século XX com o pé direito [...] O progresso veio.” (WANKE, 1964, p.76).

Acompanhamos nos capítulos anteriores, os trajetos pelos quais tanto a cidade de Ponta Grossa quanto a RVPSC, a partir de meados da década de 1950, viveram o intrincado e gradual processo que culminou na privatização da Rede Ferroviária Federal, no final dos anos de 1990, e como, engendrados a ele se forjaram ora o desaparecimento material, ora o esquecimento e a desvalorização dos principais pontos de referência (inclusive os trabalhadores e suas memórias) da Rede Ferroviária Federal no cenário urbano ponta-grossense.

Entretanto, devemos nos advertir que no avesso do esquecimento está o que se lembra e como se lembra. Esse é o complexo trabalho da memória que produz simultaneamente a clarificação e o obscurecimento, a visibilidade e a invisibilidade, a lembrança e o esquecimento de sujeitos, eventos, etc.

Historiadores que somos não estamos isentos a esse sutil labor da memória, muito pelo contrário, pensamos que, ao assumirmos determinadas periodizações, ao ratificarmos em nossos escritos a ideia de que existem momentos de auge, de “boom” e momentos de declínio e desmantelamento nos processos históricos com os quais lidamos em nossas investigações, estamos envolvidos no ofício de produzir esquecimentos e ressaltar lembranças e, implícito a isso, urdimos o questionamento ou a aceitação dos rumos adotados nesses mesmos processos, porque não esquecemos pura e simplesmente de coisas, eventos e pessoas; o que fazemos é dialogar com alternativas que estão/estavam colocadas no social e que vencedoras ou derrotadas não deixam de ter existido.

Embutido nisso está o fato, já de pleno reconhecimento, que o nosso verdadeiro diálogo é com o tempo presente. É do presente, com suas múltiplas injunções, que traçamos os percursos, construímos os olhares, dialogamos com nossos objetos e num movimento de produzir memórias construímos sentidos para o passado: “A memória é por definição um termo

que chama nossa atenção não para o passado, mas para a relação passado presente. E porque o passado tem esta existência no presente, que é tão importante politicamente” (GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p.286).

Nessa perspectiva, escolhemos investigar os documentos de época procurando perceber como a chegada e a presença da estrada de ferro na cidade foi representada nesses registros, expressão dos vários agentes sociais envolvidos, na tentativa de captar suas inúmeras significações, pois acreditamos que:

O sentido do passado se constrói dentro de um processo muito maior no qual a história acadêmica tem parte, esse processo pode ser chamado de “a produção social da memória”. Dentro dessa produção coletiva, todos participam embora de maneira desigual e nesse sentido, todo mundo é um historiador. (GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p.283).

Simultaneamente, estabelecemos um diálogo com a historiografia local, indagando quais os sentidos construídos para a ferrovia na história de Ponta Grossa, analisando a intrincada dinâmica de criação, questionamento e cristalização de conceitos, porque se partimos do pressuposto de que houve uma inflexão, uma readequação de práticas e discursos em relação à presença da Rede na cidade da década a partir de 1950, é porque localizamos e, de certa forma, compartilhamos a visão de que houve um “antes”. Esse “antes, entretanto, não existe à priori, por si só, trata-se de uma memória construída, posta em circulação, e não sem disputas, majoritariamente aceita como a história da ferrovia na cidade de Ponta Grossa.

Ao refletirmos sobre essas questões, nos deparamos com um elemento crucial na análise das memórias constituídas em torno da chegada da ferrovia em Ponta Grossa: a tese da localização geográfica privilegiada que teria permitido e facilitado sobremaneira a instalação dos trens e trilhos na cidade e mesmo na região, a afirmação de que Ponta Grossa é um encontro de caminhos, uma **cidade encruzilhada**:

O hotel onde fiquei acha-se na parte antiga da cidade, parte cuja área eu já conhecia de outros tempos e que não é nada sedutora. Ainda nos fala da alma meio dorminhoca e

pesadona do antigo vilarejo que foi isto. Como tínhamos combinado andarmos juntos, não quis afastar-me para muito longe. Assim o que vira até aqui servia apenas para mascarar o que valia a pena ser visto. Agora verifico: tem-se construído muito em Ponta Grossa. (VITOR, 1913, p.317-318)

Decisivo mesmo para a vida da cidade encruzilhada foi a inauguração da estrada de ferro, em plena revolução federalista [...], em 1889 inaugurou-se a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, com oficinas de manutenção em Ponta Grossa.. Esta situação de entroncamento ferroviário fez com que Ponta Grossa entrasse no século XX com o pé direito [...] O progresso veio. (WANKE, 1964, p.76)

A primeira citação faz parte de uma obra escrita em 1913, pelo intelectual paranaense Nestor Vítor, como resultado de suas observações e impressões em visitas realizadas a várias cidades do Paraná (entre elas Ponta Grossa), no início do século XX. A segunda citação, de autoria de Eno Wanke, cuja obra se integrou como fonte à historiografia local, também é significativa. Dos escritos deste autor emergem duas ideias poderosas sobre a história de Ponta Grossa: a da cidade-encruzilhada e a da chegada das ferrovias como fator decisivo para o seu desenvolvimento urbano.

Ambas constituem-se nas passagens mais citadas nos trabalhos, principalmente os realizados por historiadores, sobre a cidade de Ponta Grossa e seu processo de urbanização. Em quase todas as leituras realizadas, essas citações corroboram o ponto de partida plenamente aceito, de que a cidade, no início do século XX, vivia um processo evidente de crescimento e desenvolvimento urbano. À percepção desta cidade que abandonava “a alma dorminhoca e meio pesadona do antigo vilarejo” une-se a constatação de que esse despertar foi causado pelo barulho dos apitos dos trens.

É a partir dessas premissas que podemos vislumbrar a maneira como a relação cidade-ferrovia foi abordada pela

historiografia local, pois mais do que questionar se essas citações correspondem ou não ao processo vivenciado pela cidade nesse período, o que nos impressiona é a sua recorrência em quase todos os trabalhos de pesquisadores realizados dentro ou fora do âmbito da história.

Se partirmos do pressuposto de que a historiografia também produz memórias, versões autorizadas ou leituras majoritariamente aceitas de determinados processos históricos, então essas citações frequentes merecem discussão e talvez possamos iniciá-la não nos questionando sobre a história da ferrovia na cidade, mas sobre a maneira como a história dessa cidade foi/é contada e qual o papel da ferrovia dentro dela.

Por isso a indagação: Como se constrói a imagem de uma cidade como encruzilhada? A que projetos tal construção pode interessar?

Essa representação sobre Ponta Grossa nos incomodou desde o início da elaboração do projeto de pesquisa. Havia a percepção de que esta construção, longe de se amparar em uma feliz coincidência geográfica, encobria um processo histórico cheio de interesses e conflitos, onde se imbricavam a legitimação de alguns projetos de desenvolvimento urbano e silenciavam-se outros.

Não obstante, ao nos depararmos com os mapas dos traçados ferroviários e rodoviários da cidade, era evidente a condição de entroncamento, ainda nos dias atuais, como demonstra o mapa abaixo referente ao ano de 1998:

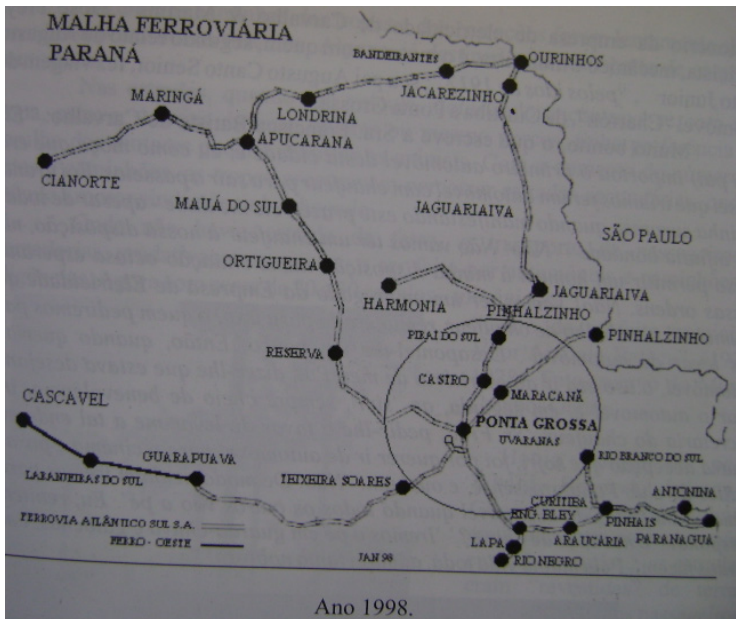


Figura 12: Mapa dos Traçados Ferroviários no PR, 1998. (LANGE, 1998, p.184)

Na busca de reflexões e instrumentais que nos permitissem dialogar com essa problemática, encontramos o texto de Calvo (2001). Em seu trabalho sobre a cidade de Uberlândia, na região do Triângulo Mineiro, ela também se confrontou com uma imagem fortemente arraigada de uma cidade-entroncamento. Na mesma localidade, a posição geográfica estratégica foi utilizada para ratificar um determinado modelo de desenvolvimento que atendia aos interesses de setores sociais específicos. A autora trabalhou com mapas, guias e cartões postais, além de materiais produzidos para as exposições e comemorações do aniversário da cidade, bem como entrevistou moradores e observou que, no mapa do Estado de Minas Gerais, a cidade aparece conectada ao Triângulo Mineiro pelas muitas rodovias que ligam essa região a outros estados e a Brasília.

Nessa configuração, Uberlândia está intimamente relacionada aos traçados das rodovias federais que articulam o seu território rumo a outros lugares. Ela está situada na beira desses caminhos, uma vez que seu plano interno é demarcado nos

contornos dessas estradas. Para Calvo, os entroncamentos das rodovias atuam como marcadores simbólicos, pois expressam o modo pelo qual a cidade se organiza no espaço.

O plano inscrito nesses registros tem como função fornecer orientação e propagandear seus espaços. Ao olhar a cidade pelos ângulos dos mapas e guias, é possível dizer que esses instrumentos estimulam a imaginação de quem está à procura de um lugar destino, pois os mapas carregam em si um conjunto de informações que, ao mesmo tempo, formam uma imagem sobre o território onde se situa a cidade angulada, tanto nos referentes daqueles que o produziram como daqueles que buscam nesses mapas orientar-se no espaço. (CALVO, 2001, p.36)

Essa percepção ajudou na problematização da imagem de Ponta Grossa como uma cidade-encruzilhada. Aventamos que, possivelmente, foi através da implantação de projetos viários, fossem eles rodovias ou ferrovias, que Ponta Grossa se articulou geograficamente na região e no Estado como um entroncamento.

Contudo, tal articulação se deu ao longo de um processo histórico cheio de disputas que, ao se materializarem na forma de obras e traçados de estradas, ratificaram a posição estratégica. Nesse sentido, a pretensa naturalização de uma cidade encruzilhada pode ter camuflado conflitos sociais mais profundos ao longo da história ponta-grossense.

A imagem da cidade-encruzilhada²³ vincula e/ou justifica o processo de crescimento e desenvolvimento urbano de Ponta Grossa a uma localização geográfica privilegiada e estratégica. Isso nos interessa de modo especial porque a chegada e permanência das duas estradas de ferro (Estrada de Ferro do Paraná e Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande) foi e continua sendo, muitas vezes, lida e compreendida a partir desta chave de interpretação, bastante presente na construção da memória da cidade.

Em 1964, Wanke escreveu um texto de 13 páginas intitulado *A Encruzilhada do Paraná*. A representação da cidade como a encruzilhada do Paraná foi incorporada de forma quase

²³ Este conceito também foi trabalhado por (DITZEL, 1998, p.39-60)

universal à história da cidade e influenciou vastamente a historiografia produzida sobre ela, sem que se chegasse, de fato, a questionar quais as raízes de tal representação.

A representação da encruzilhada, da “cidade encontro de caminhos”, tem sido ponto de partida, premissa naturalmente aceita na discussão sobre Ponta Grossa.

Pensamos, entretanto, que tal imagem é uma das mais poderosas ferramentas de produção de uma determinada memória sobre a cidade e mesmo sobre a região dos Campos Gerais. Ligada a projetos políticos de setores sociais, ela funcionou como uma alavanca que deveria legitimar e ratificar a “natural” e incontestável influência econômica e política da cidade na região e no estado do Paraná.

A naturalização de determinado fenômeno social esvazia o processo histórico de seus conflitos e incoerências, maquia sujeitos e interesses, impedindo que se possa ler a história de grupos, lugares ou eventos sobre a perspectiva daquilo que realmente é todo o “acontecer” social: um amplo e complexo processo de disputa.

Mas dialoguemos um pouco mais com o texto de Wanke:

Ponta Grossa é uma cidade nascida e criada a beira da estrada [...] Entroncamento rodoviário e ferroviário cumpre um destino de encruzilhada, de entreposto comercial, de foco de irradiação industrial e cultural [...] Desde o princípio do Brasil, o terreno dos Campos Gerais [...] foi propício a passagem de caravanas, das bandeiras, das tropas de carroções, dos trilhos da estrada de ferro, da fita negra de asfalto [...] E Ponta Grossa tornou-se a encruzilhada de todos esses caminhos (WANKE, 1964, p.77. grifo nosso)

Devemos observar que o “destino de encruzilhada” justifica o de entreposto comercial e foco de irradiação industrial e cultural, ou seja, “a encruzilhada de todos esses caminhos” só pode ser percebida na medida em que produz condições sociais, econômicas, políticas e culturais determinadas. A condição de cruzamento justifica, explica e/ou legitima toda uma série de características da cidade e de seu desenvolvimento histórico.

De fato, como já foi fartamente documentado por pesquisadores, a constituição inicial da cidade de Ponta Grossa,

situada no centro-sul do Estado do Paraná, na região denominada Campos Gerais, está vinculada à atividade do tropeirismo que, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, deu origem a inúmeras cidades em todo o sul e sudeste do país: Ponta Grossa, Vacaria, Lajes, Palmas, Lapa, Castro, Sorocaba, entre outras, (CHAVES, 2001; DITZEL e SAHR, 2001; PINTO e GONÇALVES, 1983; SILVA et al., 1994).

Com sua história inicialmente ligada a essa atividade tropeira, às fazendas e a um ritmo de vida rural, Ponta Grossa, de acordo esses mesmos estudos, converteu-se, gradativamente, num considerável centro urbano dos Campos Gerais e, com a chegada das ferrovias no final do século XIX, reconfigurou-se em ponto obrigatório de passagem de mercadorias e de pessoas que se deslocavam pelo Paraná, fazendo praticamente desaparecer o antigo modo de vida constituído em torno do tropeirismo:

Todo e qualquer viajante, comerciante ou aventureiro que se dirigisse por terra de São Paulo para o extremo sul do país, nos finais do século XVIII e nos inícios do século XIX, deveria atravessar as terras da Comarca de Castro, alcançando o Bairro de Ponta Grossa, que se constituía à época, num local obrigatório de passagem, ligada que estava ao Caminho de Viamão [...] É assim que surge Ponta Grossa [...] como um povoado em função do caminho das tropas, e seus habitantes dispersos pelas fazendas irão no decurso do século XIX se concentrando e convergindo para o ponto mais central de seu território que se por um lado se restringe espacialmente, por outro se amplia socialmente”²⁴ (PINTO; GONÇALVES, 1983, p. 17-18, grifo nosso)

Obviamente, não se trata de negar o que já foi objeto de tantas pesquisas amparadas em forte aporte documental. Nesse sentido, não podemos afirmar que o fato de Ponta Grossa estar

²⁴ Segundo as historiadoras, outros caminhos também convergiam para Ponta Grossa. Um deles vinha da região missioneira do Rio Grande do Sul ligada a Corrientes na Argentina, que cortava o interior paranaense, atingia os sertões de Palmas, Guarapuava e Imbituva no Paraná e em Ponta Grossa alcançava o Caminho de Viamão, outra rota era a que se iniciava em Paranaguá (PR) alcançava Curitiba e no Registro de Iguacu juntava-se ao caminho tradicional.

integrada ao Caminho de Viamão²⁵ não tenha influenciado seu desenvolvimento histórico e que todas as evidências colhidas e discutidas a esse respeito nada mais sejam do que meras ficções literárias.

Não se trata de uma discussão que vise negar ou confirmar a influência da localização geográfica no desenvolvimento da cidade, o que estamos discutindo é uma produção de memória, buscando compreender como essa localização geográfica foi apropriada em discursos que produziram representações e embasaram práticas específicas sobre a cidade ao longo de sua história.

Em outra ponta, é interessante também observar como a historiografia local refletiu e/ou reproduziu essa memória, uma vez que a premissa de que boa parte da história da cidade se liga a sua localização estratégica aparece de forma mais ou menos elaborada em diversas passagens de trabalhos sobre ela realizados.

Segundo Ditzel (2004), essa representação da cidade construída por Wanke se repete em muitos textos e acaba incorporada ao imaginário local. Entretanto, é a própria historiadora que escreve o trecho a seguir em um artigo de jornal, em Edição Comemorativa aos 178 anos da cidade, festejados em 2001:

A importância da cidade provém em grande parte de sua localização estratégica: entroncamento rodo-ferroviário do interior do Estado ligando as principais regiões econômicas e os centros políticos [...] Primeiro as Tropas, depois a ferrovia. Ponta_Grossa sempre foi local de passagem, uma cidade-encruzilhada. (DITZEL, 2001, p. 7A, grifo nosso)

Monastirsky, geógrafo e pesquisador da ferrovia na cidade e na região, também afirma na mesma linha:

A implantação de ferrovia contribuiu para que a sociedade ponta-grossense vivenciasse um rápido processo de modernização urbana. A atividade

²⁵ **O Caminho do Viamão**, também designado como Estrada Real, partia de Viamão (RS), atravessava os campos de Vacaria, Lages, Curitiba, Papanduva, Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, Castro, Pirai do Sul, Jaguariaiva, Itararé, alcançando Sorocaba, (SP).

comercial aliada à localização estratégica, que sempre foi o referencial econômico da cidade dinamizou-se com o transporte ferroviário. (MONASTIRSKY, 1997, p. 56).

Trechos como esses se repetem em vários trabalhos, entretanto, o mais interessante é notar que, muito embora essa representação da cidade tenha norteado e servido de pressuposto, exercendo forte influência na produção historiográfica sobre o desenvolvimento urbano de Ponta Grossa desde o seu início, quando era, ainda, “caminho das tropas”, essa expressão “cidade-encruzilhada” só começa a aparecer, assim formulada, a partir de 1964. Uma pista para as possíveis razões desse fato pode vir do próprio texto de Wanke.

Ao abordar a história de Ponta Grossa no decorrer do século XX, ele enfatiza a importância da chegada das ferrovias, da presença dos grandes engenhos de erva-mate, das indústrias de beneficiamento de couro e madeira, das olarias, “pois não havia tijolos que chegasse”, e da enorme quantidade de gente de fora “atraídas pela promessa de bons negócios”, da instalação da energia elétrica e da água encanada, quando “a cidade atingiu sua maioria” e a “encruzilhada do Paraná se iluminou definitivamente”. O autor conclui assim sua explanação: “A cidade se agigantou, tornou-se a segunda em população do Estado, e só recentemente, com o advento do Norte do Paraná, perdeu esta condição da qual tanto se orgulhava” (WANKE, 1964, p.77, grifo nosso).

É a menção ao advento do “Norte do Paraná” que nos ajuda a compreender por que a imagem da cidade encruzilhada surge justamente em 1964.

Ao analisar a década de 1950 e o papel de Ponta Grossa no cenário regional a partir desse momento, Chaves (2006) afirma que essa década foi fundamental para a formatação do Paraná, pois além de completar seu processo de ocupação, o estado assistiu à abertura de novas e importantes regiões, como o norte e o oeste e viu nascer centros de grande destaque, como Londrina e Maringá, que assumiram posições economicamente favoráveis, propiciadas principalmente pela produção de café e pela melhoria do setor rodoviário.

Nesse contexto, Ponta Grossa acabou sofrendo forte impacto, tanto na sua economia, quanto no seu prestígio político,

pois os novos centros que despontaram no estado passaram a rivalizar-se com a cidade:

Se por um lado, ao iniciar a década de 1950, Ponta Grossa apresentava indicadores socioeconômicos capazes de manter-la na condição de principal cidade do interior, por outro, os tempos eram de mudanças, e elas atingiram em cheio os Campos Gerais e sua cidade pólo [...] No decênio 1940/1950, Ponta grossa até então acostumada a reinar absoluta no interior do Paraná desde o início do século XX, passou a disputar espaço com outras cidades e isso influenciou diretamente os destinos da cidade. (CHAVES, 2006, p.85 grifo nosso).

Tal opinião também é partilhada por Cançado em sua tese de doutorado, defendida em 2008²⁶. Para a pesquisadora, houve deslocamento do eixo de importância para o norte do estado, instituindo na cidade de Ponta Grossa a ausência de símbolos capazes de ancorar e de objetivar as representações partilhadas coletivamente em relação às expectativas sobre ela, pois nesse período o tempo das ferrovias passou a significar o passado, e os anseios de progresso e desenvolvimento projetaram-se para novos símbolos, como a implantação de indústrias e rodovias. Assim sendo, a concepção de progresso, da qual a cidade sempre se alimentara, foi ressignificada²⁷.

Reconhecida como importante entreposto ferroviário e comercial no decorrer da década de 1930, devido às ferrovias e ao comércio de erva-mate e madeira, Ponta Grossa perdeu esse lugar por múltiplos fatores. Dentre estes é possível citar o agravamento da crise ervateira e

²⁶ O trabalho tem como objetivo estudar articulações entre o campo econômico e o político por meio da realização do concurso Rainha da Soja, realizado no decorrer da década de 1970 em Ponta Grossa, nos quais as jovens eleitas, pertencentes a famílias de reconhecido capital econômico e simbólico na cidade passavam a representar a indústria multinacional Sanbra, beneficiadora e exportadora de soja e a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa.

²⁷ Esse processo de ressignificação não ocorreu apenas em Ponta Grossa. Estudos apontam dinâmica mais ou menos semelhante em outras cidades brasileiras. O exemplo da cidade de Criciúma em Santa Catarina é bem interessante e foi trabalhado em: (NASCIMENTO, 2004).

madeireira, no sul e sudoeste paranaense e a consolidação do ciclo cafeeiro no norte do Estado [...] Nos anos de 1940 e 1950, com a colonização do Norte e a intensa produção cafeeira, o eixo de importância deslocou-se para o Norte do Estado [...]. (CANÇADO, 2008, P.81-82).

Essa perspectiva já havia sido abordada pelo geógrafo Monastirsky (2001), o qual afirma que, embora já contando com alguns elementos urbanos importantes, a instalação das estradas de ferro, no início do século XX, trouxe um grande impulso ao desenvolvimento urbano de Ponta Grossa.

A presença da ferrovia e da estrutura a ela pertencente dinamizou sobremaneira as relações econômicas e provocou mudanças no comportamento social e cultural dos pontagrossenses. Todavia, a instalação dos trilhos gerou expectativas muito além do que a ferrovia em si representava, favorecendo a criação do que o autor denomina de “mitificação da ferrovia”:

[...] Elaboraram-se discursos míticos nos quais formou-se a concepção de Ponta Grossa como cidade ideal, centro do Paraná predestinada a um progresso constante e ilimitado neste contexto a ferrovia mostrou-se como elemento palpável de aceleração da urbanização; condição indispensável para obter expressão econômica, social e política. (MONASTIRSKY, 2001, p.37)

O autor afirma também que, a partir dos anos 1950, ocorreu uma mudança significativa no papel desempenhado pela cidade de Ponta Grossa, devido a alterações na dinâmica de transportes no Brasil:

[...] Ponta Grossa viu diminuída sua função de entreposto comercial. Com as rodovias, outras cidades do estado passaram também a desempenhar a função de centro de convergência de vias de transportes, diluindo a exclusividade e importância que Ponta Grossa detinha por fazer parte da estrutura ferroviária [...] A cidade teve seu processo de desenvolvimento desacelerado, encontrando muitas dificuldades de

adaptar-se a nova ordem econômica que tomou conta do estado [...]. (Idem, p.48).

Numa leitura atenta de um artigo publicado no *Boletim da Associação Comercial de Ponta Grossa - ACIPG*, no ano de 1967, sugestivamente intitulado *A Hora de Plantar Chaminés*, essa proposição se fortalece. O texto esboça um estudo sobre a situação do desenvolvimento paranaense, particularmente após o advento do café no norte do Paraná e destaca o extraordinário crescimento da região a partir de 1954, mas salienta a incapacidade do executivo paranaense de promover a integração das “duas grandes economias do estado”, ou seja, entre o norte paranaense e o eixo Curitiba - Ponta Grossa.

Ainda de acordo com a matéria, o eixo Curitiba - Ponta Grossa havia se beneficiado da dinâmica da economia cafeeira, através da renda trazida para o mecanismo bancário, comercial e de administração pública, além de participar do fornecimento de produtos manufaturados e de alimentos para a imensa leva de migrantes que chegavam à região cafeeira.

Entretanto, o mesmo documento ressalta os limites da cafeeira, provocado pelas violentas flutuações, devido ao fenômeno das geadas no estado e à oscilação nos preços internacionais. Essa instabilidade indicava a possibilidade de um retrocesso no desenvolvimento econômico paranaense, uma vez que este se alicerçava fortemente no setor primário e tinha 30% da sua renda no café.

A saída para o fortalecimento seria a criação de uma estrutura econômica mais estável, e isso só poderia ser possível com a diversificação da produção agrícola e com a implantação de novos ramos industriais perfeitamente viáveis em outras regiões.

Nesse sentido, seria necessária a formação de polos de desenvolvimento industrial, com pequenas, médias e grandes indústrias destinadas a atuar como empresas de desenvolvimento estadual e nacional.

Assim sendo, após examinar exaustivamente os diversos fatores da infraestrutura do mercado consumidor, a disponibilidade de matéria-prima, de água e de energia elétrica, além de meios mais adequados de transporte e comunicação, a Comissão Interestadual da Bacia Paraná – Uruguai havia fixado a implantação de um “polo de desenvolvimento” no eixo Curitiba – Ponta Grossa, principalmente porque a economia do norte

paranaense se constituía numa unidade bastante autônoma, ligando-se mais à economia de São Paulo. A Comissão concluíra que a instalação de um polo de desenvolvimento na região cafeeira seria um “elemento marcante desta distinção” e criaria novos obstáculos para uma “efetiva integração econômica e política do Paraná”. Justamente a partir desse momento, começamos a entender os objetivos da argumentação e da análise de conjuntura tecidas até então pois, com o subtítulo *Situação Privilegiada*, o texto continua:

Contando com estradas rodoviárias e ferroviárias para todas as regiões do Estado e também para os demais centros importantes da economia nacional como São Paulo, Guanabara e sul do país, a cidade de Ponta Grossa teria forçosamente que ser colocada em situação prioritária em qualquer plano nacional de desenvolvimento econômico e industrial. A produção agropecuária do Município princesino permanece estacionária, devido a baixa produtividade de suas terras [...] A criação de uma sólida estrutura industrial na região central do Estado representará a garantia da integração econômica e social do Paraná expandindo o desenvolvimento para o espaço vazio existente entre as duas grandes regiões econômica representadas pela região de Curitiba e do Norte Paranaense (A HORA..., 1967, p.02,grifos nossos).

Sublinhamos alguns trechos nos parágrafos acima, porque eles tecem a rede de argumentação que nos permite visualizar as preocupações e interesses em jogo naquele momento. O fato de a Associação Comercial elaborar e divulgar um texto como esse para a classe que ela representava expõe a leitura realizada sobre a nova situação da cidade no contexto estadual.

O texto visava organizar e legitimar uma estratégia que permitisse à cidade sair do ostracismo no qual ela se encontrava. Há que se dizer que tal ostracismo era tanto econômico quanto simbólico, conforme apontaram Cançado (2008), Chaves (2006) e Monastirsky (2001).

Embora no início da argumentação Ponta Grossa seja colocada como componente do segundo eixo da economia estadual, logo na seqüência há referências à existência de vazios econômicos entre Curitiba e o norte paranaense. Nesse contexto, Ponta Grossa (leia-se a classe comercial e industrial representada pela ACIPG) anseia tornar-se polo de desenvolvimento industrial, de forma a ajudar a sanar o desequilíbrio e os desníveis existentes na economia do estado.

Para legitimar essa pretensão, a situação geográfica privilegiada e estratégica constituiu-se, mais uma vez, na justificativa capaz de alçar Ponta Grossa a uma posição “forçosamente prioritária” em qualquer projeto de desenvolvimento nacional e estadual, pois só ela seria capaz de integrar as duas regiões do estado e suprir os vazios existentes. Contudo, mesmo com essa situação incontestavelmente privilegiada, encontramos um município economicamente estacionário, carente na produção das riquezas tão importantes para o Paraná e capazes de colocar outras regiões em situação de destaque, mesmo que essas não se constituíssem em entroncamentos ferroviários e rodoviários.

Aliada a essas questões internas, a rearticulação do sistema de transportes no projeto do Estado Brasileiro forçou a cidade, que até então vivia da imagem de entroncamento ferroviário, a reforçar a ideia de que sua condição de entroncamento não se dava unicamente face à conexão com os trilhos das estradas de ferro, afinal toda a sua história poderia ser contada a partir de sua existência como “um encontro de caminhos”, o que justificaria a manutenção de sua condição de entreposto, apesar do advento do Norte do Paraná.

É possível, então, compreender a construção da imagem de Ponta Grossa como uma cidade-encruzilhada desde seus primórdios, como um dos muitos recursos materiais e simbólicos dos quais se lançou mão na tentativa de suprir o vazio econômico e político criado por essa inadequação do município aos novos tempos.

No fundo, essa imagem, construída justamente nesse momento, buscava traçar um elo de continuidade entre o passado, o presente e o futuro da cidade: o de entreposto comercial e foco de irradiação cultural e industrial no estado.

Ou seja, auge e decadência como faces opostas, porém complementares da mesma moeda, ambas são elementos

integrantes de uma mesma memória: o progresso inevitável de Ponta Grossa graças à sua situação geográfica privilegiada, por isso, foi preciso primeiro desfazer-se dos carroções e do tropeirismo para justificar a chegada do trem, e depois arrancar os trilhos da cidade como sinal dos novos tempos, os da rodovia.

Mas nos arriscamos a ir além, ao analisarmos a construção da imagem da cidade-encruzilhada, podemos afirmar as imagens de auge e decadência da ferrovia na cidade, tal qual nós as retemos hoje foram construídas basicamente no mesmo momento histórico, em resposta ao mesmo desafio: a necessidade de se recolocar como uma cidade importante, estratégica e moderna face às reordenações econômicas, políticas e culturais que se operavam no Paraná e no próprio país.

Afinal, uma localidade cujo grande referencial sempre havia sido uma condição ‘natural’ de entreposto comercial e cultural, devido a sua localização estratégica, não poderia, de forma alguma, ser excluída do novo mapa traçado dentro das diretrizes de desenvolvimento para o Brasil e para o Estado do Paraná, a partir dos anos de 1950.

A condição de “encontro de caminhos” seria retomada como uma forte justificativa para a manutenção ou para a rearticulação de uma posição de destaque político e econômico dentro do novo contexto estadual.

Todavia, seria possível afirmar que essa representação tão arraigada sobre uma cidade que existe, se faz, se autoexplica enquanto um encontro de caminhos seja uma criação original de Teodoro Wanke? Cremos que não. Seria mais prudente afirmar que se, por um lado, a formulação teórica surge enquanto tal, em 1964, e é posteriormente incorporada pela historiografia, assumindo, então, ares de conceito capaz de explicar e de dar plausibilidade a toda a história da cidade, por outro, essa imagem existe há mais tempo.

Numa obra sobre a fundação de Ponta Grossa, publicada em 1943, do autor Pedro Novaes, encontramos indícios mais antigos dessa percepção que alia o desenvolvimento urbano ponta-grossense a sua localização estratégica: “O movimento comercial do Bairro, a importância de sua colocação, centralizando várias estradas, a afluência de moradores, a presença de fazendeiros abastados e capazes, concretisaram [sic] as aspirações dos moradores e impunham a necessidade do Bairro

ser elevado à Freguezia [sic].” (NOVAES, 1943, p.26-27, grifo nosso).

Não é possível afirmar com exatidão qual foi, de fato, a primeira vez que a imagem de cidade-entroncamento/encruzilhada apareceu. Para um historiador, a despeito do que possam afirmar determinadas correntes pós-modernas que decretam a morte da história como discurso sobre o real, o caminho mais seguro, parece-nos, ainda é o das fontes. Por isso, na tentativa de apreender a maneira como essa imagem de cidade-encruzilhada toma foros de realidade e também como a ferrovia é representada e se incorpora nesse imaginário, retrocedemos um pouco, adentrando em alguns estudos capazes de ampliar o campo dessas problematizações.

Desse modo, para visualizar um pouco da dinâmica da cidade antes e imediatamente após a chegada das duas ferrovias, acompanhando uma parcela do impacto desse evento no cotidiano e na representação da localidade, recuamos às Atas da Câmara Municipal no período de 1888 a 1913, às páginas do jornal *O Progresso* nos anos de 1910, 1912, 1913 e 1915, e também às Posturas Municipais de 1862 e de 1915.

A pesquisa nas *Atas da Câmara Municipal* revelou que na última década do século XIX, correspondente justamente à instalação das duas estradas de ferro em Ponta Grossa, há poucas referências diretas sobre a presença da ferrovia na cidade. Mesmo assim, a análise da documentação permitiu compor um quadro do município no qual as estradas de ferro se instalaram, e isso também nos interessa.

Naquele contexto, a normatização do processo de urbanização é evidente; aparecem nas atas discussões frequentes sobre o Código de Posturas (1888), bem como seus constantes reajustes a uma cidade que visivelmente se complexificava.

Preocupações com iluminação, limpeza e manutenção do Matadouro, do Mercado, da Cadeia Municipal e das ruas da cidade são constantemente debatidas pelos ‘camaristas’: “[...] as ruas da cidade que muitas delas, acham-se sujas e até encontra-se aves mortas como galinhas, corvos, bem como gatos, etc, etc”. (PONTA GROSSA. ATA..., dez., 1894).

Também seria solicitada a criação de “direitos da municipalidade” sobre uma série de atividades comerciais: fábricas de vinagre, de erva-mate, de bebidas gaseificadas, serrarias movidas a vapor, comércios de secos e molhados,

padarias, hotéis, vendedores ambulantes de frutas, de doces, de sorvetes, de refrescos e de outros produtos não especificados, vendedores ambulantes de calçados, de roupas feitas, de chapéus, mascates de fazendas, armarinhos e perfumarias. A essas petições se juntariam as concessões da Câmara para a abertura de fábricas de velas, de sabão, de banha, de fósforos, de produtos cerâmicos, charqueadas, etc.

Entre 1898-1899, o camarista Teófilo Cunha propôs a taxaço municipal sobre uma srie de mercadorias:

Por cada quilo de queijo (ilegível) réis, por cada 15 kilos de crina 500rs, por cada couro de gado 200rs, por cargueiro de palmito 500rs, por cada 15 kilos de lã 500rs, por carneiro abatido no matadouro 500rs, por carneiro vendido no mercado, 500rs, por cargueiro de cal 100rs, por cargueiro de farinha de milho, por sexto [sic] de bananas que não sejam importadas pelo comerciante [...].(PONTA GROSSA. ATA..., fev., 1898).

A documentaçáo deixa entrever um pouco da cultura e do modo de vida dos ponta-grossenses, denotando hábitos e costumes, bem como uma dinâmica urbana em termos de prestaço de serviços e de atividade comercial e industrial já considerável.

A existência de taxaço sobre os trabalhadores ambulantes pode indicar que suas atividades representavam uma quantidade significativa, a ponto de assinalarem possibilidades de ganhos para os cofres municipais; por outro lado, a tentativa de cobrir essas atividades comerciais, fossem elas informais ou não, se aliaram a referências constantes sobre a necessidade dos cofres públicos de aumentarem sua arrecadaço face às demandas da cidade.

Nesse conjunto, as referências à ferrovia aparecem articulando-a a certa dinâmica urbana já existente. Pelos indícios da documentaçáo, não seria possível afirmar que a estrada de ferro funda essa urbanizaço; ela não a cria, a potencializa.

A presença da via férrea e de seu impacto vai tornando-se perceptível nos relatos sobre o cotidiano da cidade, nos afazeres de seus moradores, em suas formas de sobrevivência e de trabalho no comércio, nas pensões, nos hotéis, nos momentos de

lazer e nas entrelinhas dos discursos e leis que, por sua vez, visam normatizar essa vida urbana.

A Câmara Municipal de Ponta Grossa decreta:

Artigo 1º: As pessoas que não tiverem estabelecimentos commerciaes neste município e que trouxerem pela estrada de ferro ou por outro qualquer meio de condução (arros, café, assucar, aguardente, farinha de trigo, xarque, toucinho) para nesta venderem estão sujeitos ao imposto do art.28, 29 e 30 das Posturas Municipais²⁸[sic]

A Câmara Municipal abriu mão da indenisação e cedeu a Cia Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande os terrenos necessários ao traçado, estação e (ilegível). (PONTA GROSSA. ATA..., dez., 1894,p.148).

Em agosto de 1912, o então Prefeito Municipal Theodoro Batista Rosa, faz sua primeira comunicação aos camaristas e traça um quadro sobre a situação da cidade, alertando para o fato de que o orçamento não é suficiente para realizar os melhoramentos que exigem as cidades mais adiantadas, mas apenas os mais urgentes e declara:

Não há mais com negar o grande desenvolvimento de nossa cidade principalmente nos últimos tempos [...] A verba ‘Obras Públicas’ por maior que seja nunca é suficiente para fazer face aos respectivos serviços. Ponta Grossa é uma cidade vasta, com grande perímetro urbano e só o movimento de terra das suas ruas e praças, a construção de cordões, bacias e valletas fazem exgotar os recursos disponíveis no orçamento. Decorre dahi a necessidade urgente de calçamento, pelo menos da parte central da cidade [...] feito isso a cidade não terá o feio aspecto e a viação perturbada pela lama quando chove e pelo pó quando não chove. Outro serviço publico de maior importância é o

²⁸ Ata da Câmara Municipal de Ponta Grossa, 11 de agosto de 1894, p. 148.

saneamento definitivo da cidade pela construção de obras relativas a água e esgoto [...] Com relação a hygiene e limpeza pública deve ponderar que não temos organização de hygiene nem mesmo rudimentar, o que é inconcebível n'uma cidade de importância como a nossa que recebe diariamente visitantes de toda espécie, sendo o ponto donde partem e chegam contínuas levas de imigrantes, estando com esta em contato com grandes centros dos Estados vizinhos [...] A limpeza pública é também incompleta [...] È embaraçoso a situação creada com o desaparecimento do mercado. Foi demolido o existente com o fim de construir outro que se adaptasse ao desenvolvimento [...] mas como a construção do outro não logrou realizar-se estamos há tempo sem mercado, pois não podemos dar esse nome ao rancho onde atualmente funciona. (PONTA GROSSA. ATA..., dez., 1912, grifo nosso).

O prefeito ainda afirmou que estaria tomando atitudes em relação à escarlatina e ao ordenamento de ruas e praças de acordo com as Posturas Municipais, e disse também: “Ao terminar minha primeira comunicação declaro-vos que tudo ainda está por fazer”. Os trechos apontam claramente as contradições vividas pela cidade que conheceu “grande desenvolvimento nos últimos tempos”, mas se debate face às demandas e limitações trazidas por esse processo.

Por outro lado, as preocupações do prefeito deixavam claro que o município estava, de certa maneira, afinado com as grandes questões pertinentes à urbanização vivenciada pelas cidades brasileiras naquele período. Preocupações com o sanitário, a higienização e o embelezamento dos centros urbanos eram a tônica da ação e do discurso dos administradores e parte intrínseca do projeto “modernizador” da sociedade brasileira; e esses dilemas não passaram despercebidos em Ponta Grossa, então a segunda cidade do estado, conforme constou em

estatística industrial realizada à época (1918 e 1924) pela Secretaria de Finanças do Paraná²⁹.

Diversos trabalhos realizados sobre essas primeiras décadas do século XX apontaram o esforço empreendido pelas administrações municipais em adequar a cidade ao ideal de progresso e urbanização tão difundido na época. (CHAVES, 2006; MYSZCZUK et al., 1993 SILVA et al., 2001; PINTO e GONÇALVES, 1983).

Num plano mais geral, a historiografia já se debruçou com afinco sobre o tema, produzindo uma gama variadíssima de estudos sobre as diversas cidades brasileiras e sobre a maneira pela qual essa “virada de século” atingiu a sociedade, influenciando os projetos de urbanização adotados pelo país afora e transformando as cidades em objetos de racionalidade e de planejamento. Desde o final do século XIX e início do século XX, tivemos atuações do Poder Público no sentido de adaptar as localidades aos tempos modernos. (FENELON et al, 1999, 2000; KOWARICK, 1994; ROLNIK, 1997).

A tríade modernidade, ferrovia e urbanização, frequente nos trabalhos que problematizam algumas cidades brasileiras, também aparece na historiografia ponta-grossense.

A maioria dos escritos sobre Ponta Grossa localiza nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, a transformação urbana significativa pela qual passaria a cidade, apontando a multiplicidade de novos cenários e atores que emergiram neste ambiente “modernizado” pelas inovações trazidas, em grande parte, pela ferrovia. Pinto e Gonçalves (1983, p.52) afirmam: “A configuração urbanística é ampliada por um novo fator que acelerará sua estrutura sócio-econômica: a extensão da Estrada de Ferro do Paraná em 1894 e em 1896, o início da construção da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande”.

²⁹ De acordo com esse levantamento, já em **1918** a cidade era a segunda do Estado em termos de industrialização, sendo superada pela capital, Curitiba. Em **1924**, outra estatística realizada comprovou a presença expressiva de indústrias em Ponta Grossa desde o início da década de 1920. Conforme esse estudo, o Paraná contava com **1.632** estabelecimentos industriais; desses, **535** localizavam-se em Curitiba, **75** em Ponta Grossa, **32** em Paranaguá, e **22** em Guarapuava, estando os demais espalhados pelo interior do Estado. Entre **1910 e 1918** atuaria em Ponta Grossa o Centro Commercio e Industria Paranaense com objetivo de agregar os comerciantes e industriais locais. Em **1922** seria fundado o **Centro Commercio e Industria de Ponta Grossa**, atual **ACIPG** – Associação Comercial, Industrial e Rural de Ponta Grossa. Para maiores informações consultar: (CHAVES; BREMBATTI, 2008).

Essas décadas são apontadas como matrizes de boa parte da configuração social, econômica e política, que permitem compreender os rumos tomados pela cidade ao longo do século XX.

Em 1894, Ponta Grossa tornou-se terminal da Estrada de Ferro do Paraná, ligando-se diretamente à capital do estado e ao litoral paranaense. Em 1898, iniciaram-se as atividades da Estrada de Ferro São Paulo - Rio-Grande. Pela cidade, passavam todos os trens que cruzavam o Paraná e, por situar-se na parte intermediária do percurso entre São Paulo e Rio Grande do Sul, Ponta Grossa foi escolhida para a implantação da infraestrutura que atendia às demandas de funcionamento da Companhia: pátios para manobras e armazenamento de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de carga e de passageiros, depósitos de vagões e de locomotivas e cargas, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas profissionais, hospitais, armazéns e vilas.

Essa convergência de estradas de ferro que se estendiam do sul ao sudeste, ligando o Rio Grande do Sul a São Paulo e conectando o interior do Estado do Paraná ao litoral, precisamente no Porto de Paranaguá, somada à instalação desse significativo complexo ferroviário na cidade, iria tornar Ponta Grossa, já no início do século XX, um dos maiores entroncamentos ferroviários do sul do país e a segunda cidade do Paraná em importância econômica e em índice de urbanização.

A instalação do complexo serviu como polo de atração para os migrantes vindos de outras cidades paranaenses (Curitiba, Castro, Morretes) ou de outros estados, sobretudo São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Minas Gerais. Além disso, atraiu, para trabalhar na implantação dos trilhos, imigrantes estrangeiros já presentes na região (alemães, poloneses, sírios, portugueses e espanhóis). Muitos desses trabalhadores se estabeleceram ao longo dessas linhas e o crescimento dos núcleos de povoamento determinou a sua permanência definitiva no sul do Estado do Paraná, chamado “Paraná Tradicional”.

Essa movimentação propiciou a intensificação das atividades econômicas e a adoção de hábitos característicos dos centros urbanos daquele período. Nesse sentido, tem sido consenso na historiografia local, a importância da instalação da ferrovia e da constituição de uma classe de trabalhadores

ferroviários no desenvolvimento urbano de Ponta Grossa e região.

Cabe salientar aqui, que boa parte dos trabalhos realizados em diversas áreas de conhecimento debruçaram-se sobre a constituição da ferrovia, sobre o “boom” por ela provocado na cidade, sobre os significados e representações criadas em torno da Rede Ferroviária e das instituições direta ou indiretamente ligadas a ela.

A ideia de que a instalação da ferrovia trouxe progresso social, econômico e cultural para Ponta Grossa é uma constante, ainda que os trabalhos questionem, em certa medida, sua mitificação enquanto sinônimo de progresso. A relação intrínseca entre a ferrovia e a expansão urbana também aparece bastante evidenciada nas reflexões propostas sobre o assunto, na perspectiva de que a instalação do complexo ferroviário em Ponta Grossa tenha determinado a configuração da estrutura urbana da cidade, pois ao longo dos trilhos e ao redor dos equipamentos da Rede, ocorreu parte da ocupação habitacional da localidade (LOWEN, 1990).

Monastirsky afirma que, além da importância econômica que o cruzamento ferroviário trouxe à cidade, houve, paralelamente, uma dinamização do comportamento social e cultural do ponta-grossense: “Em função disso, o espaço do Pátio Central da Rede Ferroviária e proximidades passou a ter uma simbologia própria, não apenas relacionada com o desenvolvimento econômico, impulsionado pela ferrovia, mas também como um espaço onde a população de Ponta Grossa experimentou de uma forma intensa a vida em público” (MONASTIRSKY, 1997, p.55).

Para ele, Ponta Grossa assimilou parte do fluxo cultural, financeiro e político que os trilhos do transporte ferroviário canalizavam, bem como a presença dos trens foi utilizada na criação de uma euforia progressista sobre a cidade que, especialmente no período de 1900 a 1930, tomou conta da população. A cidade vivia em função da ferrovia e do que ela representava – crescimento, desenvolvimento e progresso.

O mito de Ponta Grossa como cidade-progresso surgiu com a ferrovia, incorporou-se ao inconsciente coletivo e promoveu um período de desenvolvimento e efervescência cultural. Em suas pesquisas, o geógrafo defende a tese de que a implantação da ferrovia contribuiu formidavelmente no processo

de transição de uma sociedade exclusivamente rural para uma sociedade em vias de urbanização:

A Rede Ferroviária Federal e todos os equipamentos que se relacionaram a ela tiveram papel importante no processo de urbanização de Ponta Grossa. Em toda primeira metade do século XX, a cidade viveu em função da ferrovia e do que ela representava - crescimento, desenvolvimento e progresso (MONASTIRSKY, 1997, p.63)

A percepção de que a presença da ferrovia era apontada como uma integração da cidade à euforia da modernidade capitalista também não passou despercebida aos estudiosos locais. Ao problematizar a implantação da energia elétrica em Ponta Grossa, Silva (2001, p.91) ressalta que a pequena distância entre a invenção da lâmpada elétrica, por Thomas Edison, em 1789, e as primeiras tentativas de implantar o serviço de iluminação em Ponta Grossa em 1902, revela o desejo cidadão de incorporar-se ao mercado capitalista internacional e justifica: “A Estrada de Ferro que a ligava a São Paulo e a Paranaguá trazia, além de passageiros e mercadorias, os novos fetiches do mundo capitalista, objetos que simbolizavam o que havia de mais moderno e dinâmico na sociedade Ocidental.”

O autor vai além e afirma que, já em 1902, abria-se a perspectiva de investimento no setor de energia elétrica na cidade, pois o acelerado crescimento proporcionado após a construção da Estrada de Ferro do Paraná e da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande transformaram o município em um polo regional.

Nesse período, a cidade recebeu boa parte dos chamados equipamentos da modernidade urbana capitalista³⁰ e vivenciou um ritmo de reformas que modificaram, em parte, sua fisionomia, tanto materialmente quanto em termos de costumes e de modos de vida, ocasionando uma redefinição do uso e das funções dos lugares.

Ao estudar a arquitetura eclética de Ponta Grossa no período de 1900 a 1930, Quadros (2008) analisa as regras de

³⁰ Em 1905, ocorreu a instalação da iluminação elétrica, entre 1908-1915 aconteceu o processo de instalação dos serviços de água e esgoto, em 1911, as instalações telefônicas. Nomeou-se também nesse período um delegado de higiene para a cidade.

urbanização local, em um texto sugestivamente denominado *Quimeras do Progresso na Princesa dos Campos*. Para a autora, naquele momento, emergiu na cidade um novo padrão de moradia, mais aos moldes burgueses, com construções de alvenaria mais confortáveis e que garantiam um status diferenciado aos seus moradores e proprietários. Surge, também, grande número de sobrados e prédios públicos com portes arquitetônicos notórios e modernos, como a Santa Casa de Misericórdia e a Estação Ferroviária da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, denominada Roxo Rodrigues.

Além disso, a pesquisadora trata das exigências, por parte de alguns setores da população (possivelmente os que podiam usufruir dos espaços mais centrais da cidade), capturadas em reclames nos jornais, solicitando a adequação do município às normas do Código de Posturas Municipais (1915) no que tangia à higiene, à estética e à saúde, destacando-se os pedidos para calçamentos das principais ruas:

Para imprimir os ideais de moral, limpeza e higiene associados aos pressupostos republicanos foi implantado pelo poder público a disciplinarização do espaço urbano para adequá-lo aos novos ares de modernidade. As fiscalizações abrangiam desde o consumo, as vias públicas, os pedintes, os loucos, embriagados, a moral e os bons costumes [...] Dos costumes às construções, dos lazeres ao vestuário, o chique era voltar as costas ao passado [...] para suspirar pela cidade luz. (QUADROS, 2008, p.22 e 27)

Nesse período, cronistas e jornalistas³¹ escreveram com espanto sobre a mudança na “Nova Ponta Grossa”, cuja fisionomia urbana se modificara sensivelmente após a chegada das ferrovias. Para Zulian (2001, p.331), “[...] os escritores,

³¹ Entre os relatos mais trabalhados pela historiografia sobre essas primeiras décadas do século XX, está sem dúvida, a obra de Nestor Vitor intitulada: **A Terra do Futuro**: impressões do Paraná, escrita em 1913, após suas viagens pelo estado. Neste livro o autor escreve um capítulo intitulado “A Nova Ponta Grossa”, atestando, segundo os padrões da época, o crescimento espantoso da cidade. Também os escritos, na verdade, crônicas sobre a cidade, publicadas durante o ano de 1912, nas páginas do **Jornal “O Progresso”** de autoria do jornalista Raul Gomes, são bastante citadas como fontes para o estudo da cidade nesse período.

jornalistas que escreveram sobre Ponta Grossa no período [...] comparando o antigo ‘vilarejo’ de ‘alma dorminhoca e pesadona’, o ‘burgo apagado de há dez annos atrás’ ‘à urbs agitada e triumphal de hoje’, tentam construir uma nova imagem de cidade”. Segundo a autora, as contínuas menções aos hábitos urbanos nas vestimentas, no requinte de alguns em sua maneira de viver e de apreciar uma cultura à europeia, querem revelar uma cidade adequada, normatizada e progressista, onde os habitantes, outrora “amatutados e canhestros”, tornaram-se dignos não só de uma nova Ponta Grossa como também de um novo Paraná.

Mas não apenas a historiografia nos permite acompanhar as memórias forjadas em torno da representação de uma cidade que, em tese, se civiliza e adere aos princípios da modernidade, confirmada inclusive pela presença da ferrovia. É justamente a partir da primeira década do século XX que esse processo de desenvolvimento urbano começa a ser retratado de forma mais enfática, incluindo-se os problemas advindos dele.

Aqui, o diálogo com a história se torna mais fácil porque é possível cruzar o conteúdo das *Atas* com o das notícias retratadas nas páginas do jornal *O Progresso*.

Nas reportagens estampadas nas páginas do periódico notamos uma imagem de modernidade e civilidade sendo cunhada e tomando ares de realidade no cotidiano cidadão.

As reformas e melhoramentos urbanos, na visão daqueles que se expressavam no jornal, não só credenciavam Ponta Grossa a constar no rol das “urbs civilizadas” do estado e do país, como legitimava suas pretensões de proeminência econômica, política e cultural em relação às demais cidades da região:

Quem viajar de ânimo sereno pelo vasto território do interior do estado [...] sentirá não só a justa satisfação de ver em toda parte os signaes da influência commercial, moral e intelectual da cidade, porém, outrossim [...] o peso de tremendas responsabilidades. [...] Nossa conduta como cidade, pode servir de exemplo. Assim como pode servir de escândalo para uma vasta zona territorial paranaense que recebe nossos vários influxos [...] como os indivíduos as cidades têm honra colletiva. O nosso comércio, nossa intelectualidade,

a nossa política, tem que se exercer não só no sentido egoísta do interesse pontagrossense, mas no sentido mais amplo e vasto do interesse paranaense. A nossa roupa suja lavada lá fora, prejudica os interesses coletivos, diminui a ascendência da nossa cidade. Decresce nossa atividade política e social. Prejudicando estas, prejudicado está nosso expansionismo comercial, a viação, a instrução pública, o comércio, a indústria, as artes enfim, tudo. (PONTA GROSSA NO ESTADO, 1915, grifo nosso).

Os desejos tão singelos de cooperação com o interesse paranaense se desnudam ao deixar claro qual era, de fato, a ascendência que a cidade defendia: “Ponta Grossa é um centro eminentemente industrial. Forçosamente tem de ser [...] a posição excepcional de Ponta Grossa assegura-lhe um ponto destacado de combate industrial e comercial”, a cidade, “beneficiada por uma localização privilegiada no mapa estadual”, (Idem, grifo nosso) justificava seu destino e missão de ser polo e referência econômica na região.

Esta autorrepresentação de uma cidade que peleava para assumir e manter, em nome de sua “honra coletiva”, os postos de comando no cenário político, econômico e cultural da região e do estado, defendendo a predominância de seus interesses e o exercício de sua hegemonia, fica evidente na linguagem bélica (“expansionismo”, “combate”, “derrota”, etc.) utilizada em muitos momentos onde o foco da discussão eram os interesses, os projetos e o destino que se buscava para Ponta Grossa:

Ella se volta para o norte e se lhe depara São Paulo, titã temível, estendendo as mãos para o sul, derramando por sobre este a colossal produção de sua indústria e de sua importação. A via férrea transporta para as bandas estoques monumentais: é contra essa obra colossal de conquista comercial que Ponta Grossa se levanta reagindo estoicamente.

Virando-se para o sul enxerga o Rio Grande do sul, armado cavaleiro para uma guerra, em qualquer terreno que seja.

Isto posto reconhecemos o círculo de fogo em que Ponta Grossa se acha. Para ela desfalecer um instante é a derrota (O Progresso..., ago./ 1912, grifo nosso)

É nesse sentido que retomamos a maneira como a presença da ferrovia se coadunou e reforçou, ou não, o imaginário ufanista da cidade e suas pretensões de ascendência na região. Em que medida a estrada de ferro legitimou essas pretensões e reforçou a tese da localização geográfica privilegiada como justificativa para elas?

A questão do “Ramal de Guarapuava”, como foi denominada nas páginas de *O Progresso*, o impacto que tal contenda despertou nos ânimos ponta-grossenses, bem como a maneira pela qual esse fato parece ter afrontado a autoimagem da cidade, ou pelo menos aquela condizente com os projetos de determinados setores sociais, constitui-se num ponto privilegiado de observação dessa problemática.

Para Capelato, refletir sobre o significado da imprensa como instrumento de manipulação de interesses é concebê-la como agente da história que ela também registra e comenta: “[...] desmistificar a categoria abstrata “jornal”, fazendo emergir a figura dos jornalistas como sujeitos dotados de consciência que se determina na prática política, captando o movimento vivo das ideias e dos personagens que nela se encontram”. (CAPELATO, 1988, p.12).

Em seu trabalho, cujo objetivo foi analisar a ideologia e a prática política dos representantes da imprensa liberal paulista de oposição, que apresentavam projetos de reforma da sociedade, a autora buscou reconstituir, via problematização das matérias jornalísticas, as lutas desencadeadas para a efetivação desses respectivos projetos.

Para ela, os “projetos” aos quais nos referimos e percebemos na lida com os jornais, não são anunciados explicitamente, ou seja, não são elaborados como um programa, mas produzidos na ação política, e o seu reconhecimento se faz em suas exteriorizações concretas, imbricadas na prática jornalística.

Assim, quando afirmamos que no jornal *O Progresso* aparecem constantemente indícios e/ou referências mais ou menos claras de um projeto de cidade, de interesses de grupos sociais específicos, estamos afirmando a existência de um grupo

que se utilizou com frequência do aparato jornalístico na defesa e na articulação dos seus interesses econômicos, políticos e sociais, na cidade de Ponta Grossa, durante esse período.

Embora quase sempre esse grupo tenha se apresentado sob a forma generalizante de “a cidade de Ponta Grossa” ou “a população ponta-grossense”, ele claramente se identificava com os comerciantes e industriais locais, que tinham interesses na manutenção e na reafirmação do status quo da cidade enquanto entroncamento, entreposto, centro comercial do estado.

Não se trata de afirmar que outros setores da população (pobres, trabalhadores, desempregados) não usufruísem, de alguma maneira, dessa condição, mas certamente eles não eram os sujeitos que se expressavam na defesa veemente e vigorosa dos direitos comerciais inalienáveis de Ponta Grossa.

O trecho abaixo transcrito, apesar de longo, merece ser lido com atenção. Primeiro, porque ele reafirma a argumentação sobre o imperialismo comercial da cidade em relação às demais. Segundo, porque ao justificar o trato das relações mercantis como verdadeira praça de guerra, ele desnuda com crueza a força dos interesses envolvidos e, acima de tudo, porque embora fale abertamente da “estratégia mercantil” que sustenta esse imperialismo, o autor naturaliza essa situação ao lançar mão, no decorrer do texto, de expressões tais como: “vitalmente”, “biologicamente”, “fadada por condições geográficas”, “atraídas pelo clima”, “sanatório comercial”, “paralisação do crescimento”, entre outras.

Mais interessante ainda, é que já no final do extrato, num raro momento de explicitação de sujeitos, o autor declara ser o comércio ponta-grossense o galã que defenderia a cidade de anseios lesivos ao seu desenvolvimento.

Vitalmente, biologicamente, a cidade de Ponta Grossa é uma ilha encantada deste grande Mar Verde dos Campos Geraes, attrahindo pela sua própria grandeza, as massas immigratorias que accoreem seduzidas por um novo ceo, alentadas por uma nova fê, retemperadas por outros climas [...] Ponta grossa representa o celleiro dos capitaes e, por isso, centro de exportação e da importação [...] Cada vez mais cresce esse imperialismo de Ponta Grossa por uma razão de estratégia

mercantil. Fadada pelas condições geográficas assenta-se ella entre três exércitos que se degladiam na concorrência mercantil – São Paulo, Rio (e em futuro próximo Rio Grande do Sul) [...] e no entanto no combate acérrimo que em torno della se desenvolve, ella calmamente se aproveita da exaustão dos inimigos em luta. Ponta Grossa sendo um oásis entre vários commercios que concorrem, e sendo um verdadeiro sanatório commercial [...] é uma cidade exclusivamente, um entreposto de mercadorias e uma praça monetária. Assim sendo ella goza de um império muito maior do que ao primeiro aspecto parece ter. Um golpe que se lhe vibre vae [...] repercutir em outros centros. Ora o Ramal de Guarapuava vindo como um ladrão para um açude desviar o excesso de riqueza que aqui fica como um reservatório da vida comercial do interior do estado, tem logo por resultado a paralização do crescimento progressivo da cidade [...] Ponta Grossa sucumbirá mas como nos velhos romances será defendida pelo seu galan, morrerá quando passarem por cima do cadáver do commercio pontagrossense. Cá estamos. (PONTA GROSSA E O RAMAL DE GUARAPUAVA, 1910, grifo nosso).

Compreendamos um pouco melhor o evento. Em 1910, a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande - EFSPRG resolveu fazer o prolongamento de seu leito para a cidade de Guarapuava, instalando ali um ramal ferroviário.³²

O problema começou porque, ao invés de fazer partir o ramal para Guarapuava, de Ponta Grossa, que já era terminal da Estrada de Ferro do Paraná e possuía inclusive uma estação - Roxo Rodrigues - que servia a EFSPRG, a Companhia resolveu fazer esse prolongamento a partir do quilômetro 178/179, distante 12 quilômetros de Ponta Grossa.

³² Para analisar melhor o longo processo que envolveu a implantação dos trilhos da estrada de ferro na cidade de Guarapuava-PR e todas as representações e dilemas construídos em torno dessa expectativa, sugerimos a leitura: (MELLO, 2003)

O conflito instalou-se. O jornal *O Progresso* dava conta de verdadeira “comoção popular”. Como poderiam “os homens da Estrada”, desconhecer tão afrontosamente a condição evidente de entroncamento de Ponta Grossa?

Nenhuma ocasião terá o povo de Ponta Grossa de avir-se com uma questão tão irritante como a da ferrovia para Guarapuava [...] Quer-se com o pretenso traçado marginado o Tigagy (Rio) até o Kilometro 179, afastar em 12 kilometros o entroncamento do Ramal de Guarapuava do Ponto terminal da E.F. Paraná (Ponta Grossa) da qual pelos decretos concessionários, constitue elle um prolongamento e, para argumentar concordando que a lei não seja transgredida, está ela pela pretensão inconprehensível da E.F. São Paulo – Rio Grande evidentemente desvirtuada do sentido que presidiu a sua confecção. (O RAMAL..., nov./1910, p.01, grifo nosso).

A matéria alega, ainda, que, se confirmado, tal fato acarretaria a interrupção do tráfego mútuo, gerando baldeação de passageiros e de mercadorias em locais impróprios por serem ermos e desertos, acarretando novos dispêndios de instalações e ocasionando o desligamento do interior do Estado com a capital (Curitiba):

Esse fato seria atenuado com a passagem por Ponta Grossa [...] porque há aqui a affluencia de carga em transito direto por todas as linhas da Estrada pela estação Central de Ponta Grossa, além de mesmo com baldeação, pouco sofreriam os passageiros. (Idem).

Ao final, apela-se, ao então Presidente da República Marechal Hermes da Fonseca, para que observasse tal situação também do ponto de vista estratégico-militar, pois tal trajeto aumentaria em 20 quilômetros o percurso de tropas que viessem a acudir a fronteira paraguaia por Guarapuava.

Por outro lado, embora não tenha sido possível acessar documentação da São Paulo - Rio Grande que possibilitasse visualizar as razões de tal atitude, pode-se recuperar parte da argumentação da Estrada de Ferro a partir da própria contra-

argumentação tecida nos jornais pelos interessados na instalação do prolongamento a partir de Ponta Grossa.

A justificativa da Companhia parecia basear-se na facilitação do movimento de tráfego. Para efetuar o prolongamento a partir de Ponta Grossa e dos próprios trilhos da Estrada de Ferro do Paraná, ela teria que subir uma rampa de 3% para vencer o nível da cidade. Tal procedimento prejudicaria o tráfego de importação pelo litoral, uma vez que aumentaria em quatro quilômetros a distância até Curitiba.

Mas é aí que os contra-argumentos explicitam facetas importantes da dinâmica dos méritos envolvidos. A “cidade afrontada” em seus mais legítimos anseios mostra a face dos verdadeiros interesses ofendidos:

Mas a esse argumento contrapõe-se este: - o estado tem mais interesse na sua exportação que na sua importação, e lhe convem fazer descer toda a exportação. [...] O mate descerá para Paranaguá. A madeira para São Paulo. E no futuro, as indústrias pastoris e agrícolas para ambas as capitães. Esta descida da exportação só se dará com o traçado por aqui. (Idem, grifo nosso).

Também para tratar do assunto, foi criado um comitê formado por Henrique Thielen, destacado industrial na área de cervejaria, além de Fernando Bittencourt, Antonio Solano e Jerônimo Cabral. Esse comitê entrou em contato, via telegramas, com o Ministério da Viação, com deputados e com senadores eleitos pelo Paraná, bem como com capitalistas estrangeiros, como o Conde Gastão de Cerjat, a fim de criar uma rede de pressões que fosse bem sucedida no enfrentamento dos interesses da Estrada de Ferro.

Nesses telegramas, os representantes diziam estar a “população ponta-grossense” alarmada com o projeto da Estrada que viria a golpear de forma brutal o progresso da florescente cidade, e pedia a esses representantes que se convertessem em seus legítimos advogados a fim de evitar o ‘desastre fatal’. A reivindicação era clara:

[...] mudança da sede de partida da linha de Guarapuava do km 178 para Ponta Grossa. [...] O que não convém à cidade é que o prolongamento seja feito pelo km

178 e sim a partir de Ponta Grossa (o prolongamento e não a partida dos trens)”. Numa evidente demonstração de força, a reportagem alertava ainda: “[...] O Governo Federal é que deve atender às reclamações da cidade, sob pena de incompatibilizar-se com ella.(O RAMAL..., jun./1910, p.02)

Mas é possível identificar outra estratégia de enfrentamento da São Paulo - Rio Grande: ela passava pelo movimento ora de desqualificação, ora de enaltecimento das qualidades da companhia e de seu desempenho na cidade e na região.

Não por acaso, justamente naquele contexto, para sermos mais exatos, no mesmo ano de 1910, a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande tornou-se alvo de visitas dos repórteres do Jornal em suas oficinas instaladas em Ponta Grossa, ao mesmo tempo em que artigos sobre o desempenho literalmente incendiário da ferrovia na região ganhavam suas páginas.

No início de uma matéria sobre as oficinas da estrada de Ferro em Ponta Grossa, o repórter afirmava: “Em vista dos boatos alarmantes que circulam a cidade, a respeito da mudança das oficinas da São Paulo – Rio Grande resolvemos tomar carnet e colher uma extensa reportagem.”(AS OFFICINAS...,1910, p.01).

De fato, a reportagem foi extensa, fruto de uma visita de dia inteiro. Já de início, o chefe das oficinas é apontado como um desses “modernos paranaenses, de todo yankee pelo espírito de progresso e a dinamica de energia, que hão de fazer deste grande estado um dos primeiros da República”. A reportagem destaca, ainda, a organização do local: severa ordem, arrumação disciplinada, metucioso asseio, edificio sólido e asseado em estilo industrial onde ocorria a manufatura e reparo de vagões, construção de vagões com engates automáticos, freio a ar comprimido. Enfatiza, também, com ares de grande ufanismo, serem exclusivamente paranaenses as madeiras empregadas na construção desses vagões: “[...] em torno das instalações nota-se um depósito colossal de imbuías, talvez o maior do Paraná”; e conclui dizendo que a reportagem tinha claramente o intuito de informar a população ponta-grossense sobre o “nível de excelência” das oficinas da São Paulo- Rio Grande instaladas na

cidade, bem como tranquilizá-la sobre possíveis alterações de localidade, hipótese descartada.

Ficamos, então, a indagar de onde saíam os boatos alarmantes, ou se havia fundamentos nessas informações. Os dados seriam oriundos da própria Estrada de Ferro que, face aos problemas enfrentados na cidade, cogitava retirar dali tão importantes instalações? Ou seriam boatos em tom ameaçador, veiculados pelos contrariados com a contestação em torno do Ramal de Guarapuava? Ou ainda, uma estratégia do próprio jornal para garantir acesso às oficinas em período tão turbulento, quando ele mesmo, em muitos momentos, se tornara porta-voz dos interesses contrários à companhia? Não foi possível saber. Entretanto, a própria existência de um boato em tom alarmante sobre a saída das oficinas ferroviárias da cidade - uma infraestrutura considerável, como dava conta a própria reportagem - pode configurar-se em um indício revelador das tensões existentes na relação entre a ferrovia e alguns setores da sociedade ponta-grossense naquele momento.

Em contraponto, o tão decantado nível de excelência da ferrovia era questionado em outras matérias veiculadas pelo jornal. Noticiou-se, naquele mesmo ano, várias reclamações contra os incêndios ocasionados pelas fagulhas das máquinas da estrada de ferro que viajavam espalhando, pelas roucas chaminés, verdadeiros “vulcões pirotécnicos” como os dos fogos de artifício:

Ao requeimar da secca intensa que acabamos de atravessar sobrepõe-se ao fogo do sol, o fogo das chispas ardentes vomitadas pelas locomotivas [...] que vão destruir ou inutilizar a beleza da floresta [...] há nos terrenos marginaes da linha (viajamos na linha da São Paulo - Rio Grande) dezenas e dezenas de léguas – léguas! – quadradas de matas devastadas pelo carcoma do incêndio [...]. (OS INCÊNDIOS..., 1910, p.01)

Na sequência, a notícia comenta a “grande indignação” dos lavradores, cujas terras margeavam as linhas férreas da estrada São Paulo - Rio Grande, e explica o porquê de tamanha indignação.

Mas por que? [...] a destruição anual no Paraná de dezenas de contos de réis em essências florestais, esterilização da terra pela calcinação do húmus, poluição da atmosfera pela respiração de gases deletérios à respiração vegetal, provocação dos regimes de secas assoladoras, em suma vários atentados contra a humanidade e a tudo isso responde a pergunta. Porque a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande não tem pára-fagulhas nas chaminés de suas locomotivas. (Idem, grifo nosso)

A resposta, elaborada pelo próprio jornal, demonstra certo exagero na culpabilização da ferrovia, acusada até de atentado contra a humanidade. Para uma gama de problemas visivelmente complexos, nos quais se entrelaçam vários fatores ambientais e econômicos, a resposta, tão simples, é surpreendente e o peso recai totalmente numa única variável: a ausência de para-fagulhas nas chaminés da São Paulo - Rio Grande.

Ainda sobre essa notícia, é interessante notar o artifício pelo qual o jornal justifica sua reportagem, o repórter “viajara” pelos trilhos da ferrovia, da mesma maneira que havia “visitado pessoalmente” as oficinas. Esse recurso, além das exigências de ofício, visava legitimar e vestir com o mais sincero rigor, a isenção do jornal perante os acontecimentos. Aliás, o discurso da isenção e, portanto, da confiabilidade, foi uma marca de distinção pela qual esse Jornal se autoapresentou aos seus leitores, colocando-se sempre como porta voz da população, isento de qualquer tendência:

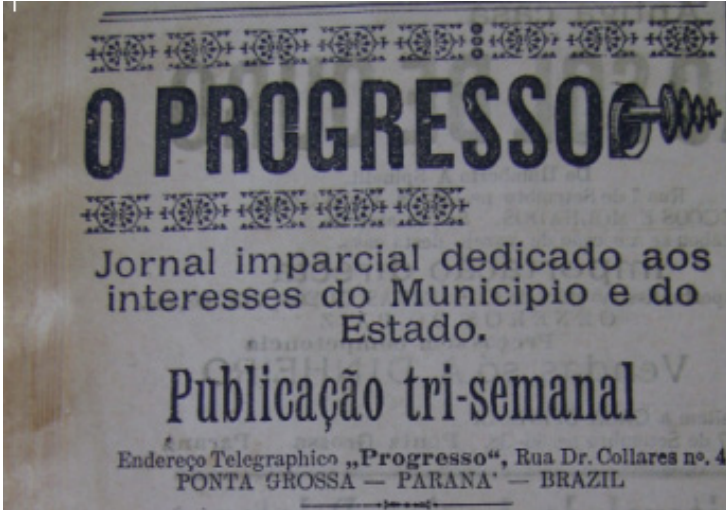


Figura 13: Anuncio Imparcial: *O Progresso*, setembro de 1910.

Pesquisadores locais afirmam que o jornal *Diário dos Campos*³³ (até 1915 *O Progresso*) foi o mais importante órgão da imprensa ponta-grossense em toda primeira metade do século XX. Pela sua longevidade, ele acaba sendo uma das grandes fontes históricas³⁴ para aqueles que tentam recuperar a história da cidade na fase da *belle époque*:

Com linguagem um tanto rebuscada, como era próprio dos veículos de comunicação daquela fase, e com crônicas [...] o Jornal vai deixando registrada a imagem da cidade que existia naquele momento, mostrando assim, num tom carregado de ufanismo, a Ponta Grossa moderna que vai se formando no início do século [...] O “Diário dos Campos” é quase o porta-voz oficial da cidade e de todas as suas classes. Desde as mensagens do executivo

³³ O Jornal foi fundado em 1907 por Jacob Holzmann e até 1915 chamou-se “O Progresso”. No início da década de 1930, foi comprado por José Hoffmann e teve suas edições até 1979, quando cessou suas atividades, retomando-as em 1999.

³⁴. Entre os trabalhos de pesquisa realizados sobre a cidade de Ponta Grossa e que tiveram como fonte principal o jornal “Diário dos Campos”, destaca-se: (CHAVES, 2001). Nesta obra, o autor objetiva analisar temas tratados no Jornal Diário dos Campos, procurando uma compreensão da dinâmica da sociedade ponta-grossense.

municipal até a oficialização das greves, e a partir da década de 30, as constantes moções de apoio aos sindicatos ‘pelegos’ locais à ditadura Vargas, tudo se tornou público pelas folhas do Diário [...] o Jornal ganhou uma confiança “quase irrestrita dos leitores”, insistindo em um eterno discurso de neutralidade e de imparcialidade diante dos acontecimentos, colocando-se sempre como ‘um defensor dos interesses de nossa terra. (SILVA et al, 1994, p.33)

Mas não seria apenas pelos incêndios que a ação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande seria julgada desastrosa. Em uma série de três reportagens intituladas *O Colono e o Frete*, o jornal voltaria à carga.

No conjunto, a série dava conta da tensão criada supostamente entre os lavradores das colônias à beira das linhas da estrada de ferro e a Companhia, por causa da cobrança dos fretes sobre os cereais e sobre outros produtos das pequenas indústrias e lavouras.

De acordo com o Jornal, a população das colônias reivindicava a taxação, com um preço diferencial ou mesmo a isenção de preço, nos sacos de 60 kg dos produtos das pequenas lavouras, estabelecendo, para curtas distâncias, o mesmo frete para qualquer tipo de cereal e produtos de horticultura, pomicultura, avicultura e de outras pequenas indústrias rurais que transitassem pela ferrovia em direção aos outros mercados, a exemplo do que já fazia, em suas linhas, a Estrada de Ferro Central do Brasil e outras companhias paulistas.

O texto da primeira reportagem começa tratando da colonização do Paraná, especificamente no interior, que a exemplo do que ocorreu em outras regiões do país servidas pelas ferrovias, havia ficado, em muitas áreas, sob responsabilidade, justamente, das estradas de ferro e de seus concessionários. O artigo enfatiza que se os colonos eram ou deveriam ser causa de riqueza e se a produção deles deveria resultar em exportação, esse fato se dava apenas em Curitiba, pois no resto do estado inteiro, as colônias não enriqueciam nem a si, nem ao município, estado ou país. E nesse caso, todo o interior do estado, a quem “legitimamente” Ponta Grossa representaria como cidade central, se revoltava:

Revoltemo-nos contra o inimigo próximo. Contra a Estrada de Ferro. No interior não pode haver exportação, não consente o frete. Frete ou escândalo? [...] Vemos que o Paraná está afastado dos mercados internos de São Paulo, Coritiba e Rio, pela estupidez do frete. Estupidez é o termo, nem mais, nem menos Estúpida é a Estrada que atravessando zonas incultas e que ela mesma está povoando com colônias, não estabeleça na sua linha o frete diferencial, quando nada, para transportar o produto das suas colônias até os centros consumidores. [...] Estúpido sem dúvida sacrificar assim parvamente os mais altos interesses do município e do estado, creando fossos e muralhas em terno do colono, segredado, (ó maravilha!), pela estrada de ferro, do mercado consumidor. (O COLONO E O FRETE I, 1910)

Na matéria seguinte, o Jornal alega que em outros estados como o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, as tarifas em questão eram reduzidas porque eles tinham maior poder de pressão em torno do Ministro da Viação para a consecução dos seus projetos.

Diante desse quadro, *O Progresso* assume o papel de interlocutor direto com a administração da São Paulo - Rio Grande, dirigindo-se ao Dr. Teixeira Soares e alertando-o para o fato de que o descontentamento da “população” poderia ter consequências “muito piores”, como já havia ocorrido com a E. F. Sorocabana e a E. F. Leopoldina. Lá, a população havia se revoltado e forçado as diretorias a revisarem o preço dos fretes.

O tom da matéria oscila entre persuasivo e ameaçador, demonstrando, claramente, a que ponto as tensões com a Estrada haviam chegado:

E’ essa grita, murmúrio a princípio, fallatório a seguir, protestos violentos depois, actos coercivos alfim, que ora se levanta pela nascente lavoura do Estado que há de ir abrindo os olhos da administração da E. F. . Paulo Rio grade, do Sr. Ministro da Viação e do Sr.Ministro

da Agricultura [...] Nós já pedimos atenciosamente, já solicitamos empenho, é tempo de começarmos a exigir da E. F. S. Paulo Rio Grande. Os prejuízos que essa estrada tem causado ao comércio, indústria e lavoura do estado são estupendos. [...] Quando a população estiver cansada de aturar os desvarios da estrada e começar a reagir, a estrada não terá motivos de queixar-se e terá de curvar-se [...] O desespero de um povo prejudicado pode levá-lo a cometer os maiores excessos, aliás com toda razão [...] Uma estrada de ferro não pode sobrepor-se a uma população! (O COLONO E O FRETE III, 1910, grifo nosso)

No final da série, o Jornal destacava que a Estrada não poderia se interpor à evolução natural da agricultura, que queria fazer circular seus produtos, visando não apenas o consumo local, mas o “universal”. Se a Companhia se interpusesse a esse curso, seria esmagada.

O jornal alegava, ainda, que a população não queria mal à Estrada, desejava, apenas, que ela e o estado prosperassem juntos, afinal de contas, a base das tarifas da Estrada deveria ser o mate e as madeiras, e não os produtos das pequenas lavouras. Assim sendo, julgava ter sido útil levar ao conhecimento da diretoria esses fatos, pois a manutenção de tais posturas por parte da Estrada poderia levar a uma “[...] exaltação dos ânimos, os quaes, como vapor excessivo premido por uma caldeira, poderão explodir, contra os interesses da estrada, ocasionando-lhes sérios prejuízos ao rebentar.” (Idem).

Outra ponta dos constantes conflitos de interesses com a EFSPRG, envolvendo inclusive o Ramal de Guarapuava, pode ser percebida por ocasião da criação do *Centro de Comercio e Indústria Paranaense*, em setembro de 1910. O acontecimento foi fartamente anunciado nas páginas do Jornal *O Progresso*, juntamente com a publicação, na íntegra, da Ata de Fundação e dos Estatutos do Centro. Em primeiro plano, o periódico anuncia a formação do Centro que se proclama isento de ideias políticas e de rivalidades pessoais, em defesa do povo, “gregos e troianos”, e da vida de quem trabalha e produz riquezas. Formado por defensores cômicos do comércio e da indústria, e “agora

congregados em uma associação cuja força e poder reside na força e no poder do trabalho ponta-grossense”.

A matéria é interessante, primeiro porque, através de suas linhas, a classe agrupamento dos comerciantes, industriais e homens “ilustres”, explicita sua visão e projeto sobre a cidade:

Ponta Grossa, esta terra predestinada, que na vanguarda dos cometimentos importantes tem batido recorde em todo Estado e cujo desenvolvimento tem assombrado os seus próprios filhos, esta bella terra em cuja sociedade todas idéias de progresso encontram acolhimento franco. (CENTRO DE COMÉRCIO..., 1910, p.01)

Para Chaves (2006), a atitude de criação de um centro comercial e industrial, além de evidenciar a potencialidade de Ponta Grossa no contexto regional da época, pode ser considerada como uma atitude bastante audaciosa por parte de seus fundadores, principalmente ao observar-se que seus objetivos iam além do âmbito municipal, pois havia o interesse de que esse Centro se tornasse o principal de todo o Paraná.

O Centro se declarava fator de confluência dos interesses de todo o Estado cuja convergência se fazia em Ponta Grossa. Segundo notícia exibida, ele viria a marcar uma nova época na ‘evolução febril’ da vida comercial e industrial ponta-grossense, sendo necessária “a defesa da vida da cidade ameaçada por tantos e tão sérios contratempos na marcha ascendente do seu progresso”, ensejando que a partir da existência daquela organização, Ponta Grossa soubesse fazer valer seus “justíssimos títulos [...] das mais bellas, prósperas, cultas, livres, salubres, ricas e progressistas municipalidades do paiz”. (CENTRO DE COMÉRCIO..., 1910, p.01)

A matéria deixa entrever quais poderiam ser esses contratempos que tão seriamente ameaçavam uma das municipalidades mais ricas e prósperas do país; motivos, entre tantos outros, da criação do Centro de Comercio e Indústria do Paraná:

Desde tempo, e accentuadamente desde que modificações de traçados ferroviários pareciam querer impor-se ilegalmente contra as disposições de direito, e contra todas as prerrogativas de fato adquiridas

por Ponta Grossa pelo domínio e influência exercitados no interior com sua expansão econômica, visivelmente extensa a quase todo centro do Estado, que esta idéia vêm trabalhando o espírito dos homens de responsabilidades. (Idem, grifo nosso)

Podemos afirmar que os ataques ao desempenho e às decisões da Estrada nas matérias jornalísticas veiculadas em *O Progresso*, bem como a instalação do *Centro de Commercio e Indústria*, são frentes diferenciadas na mesma campanha de enfrentamento em torno da localização para a instalação do Ramal de Guarapuava. Algumas deduções nos levam a essa afirmação.

Em primeiro lugar, ao longo dos debates em torno do Ramal, questionou-se a legitimidade que as decisões da Estrada teriam, pois sua postura já havia demonstrado sua ‘má vontade’ com a cidade e sua incapacidade de atuar positivamente enquanto companhia colonizadora na região:

Fica assim Ponta Grossa, a segunda cidade do estado violentamente lesada [...] sommas consideráveis do capital representado em sólido commercio atacadista e em empresas industriais de vulto [...] á mercê dos caprichos da companhia. O extraordinário esforço dos paranaenses que ao correr dos anos com trabalho [...] construíram um dos maiores emporios commerciaes do Paraná, sujeitos ao aceno prepotente do dedo mínimo do capitalista estrangeiro, Cresco enriquecido [...] pelas altas tarifas, exaustivas tarifas da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande. Companhia dita colonizadora (!) que não protege a pequena lavoura, companhia colonizadora que a não protege a pequena indústria [...] que não tem tarifas diferenciais [...] Estrada estratégica incapaz de conduzir tropas para a fronteira. (O RAMAL..., nov./1910, p.01, grifo nosso).

A linha de argumentação é a mesma da série de artigos sobre o desempenho da ferrovia na região e na cidade. Foi através das páginas do Jornal que se potencializaram as disputas com a Estrada de Ferro em torno da localização do Ramal.

A estratégia era buscar, por meio da ressonância dessas denúncias e polêmicas, que no fundo questionavam a competência da Estrada, minar as bases de forças que permitiriam à EFSPRG a legitimação de sua decisão sobre os traçados para o Ramal de Guarapuava. Mais do que a população, insuflada contra a Estrada de Ferro, que via os editoriais de Hugo Borja Reis, o discurso, na verdade, tinha outros destinatários, entre eles, especialmente, o Ministro da Viação, responsável por ratificar, ou não, os planos da Ferrovia, considerados altamente lesivos aos interesses dos comerciantes e industriais ponta-grossenses.

Além disso, também é interessante enfatizar que, entre os fundadores do *Centro de Commercio e Indústria*, constavam três dos quatro integrantes do Comitê criado para encaminhar e organizar as demandas em torno do Ramal de Guarapuava: Henrique Thielen, Antonio Solano e Fernando Bittencourt (integrante da Comissão que redigiu os Estatutos do Centro). Em relação aos artigos e à postura do Jornal frente à São Paulo - Rio Grande, também seria interessante destacar que o Redator-Chefe de *O Progresso*, o jornalista Hugo Borja Reis, além de membro-fundador, foi eleito como 2º Secretário do Centro, em sua primeira Diretoria.

Anos mais tarde, quando Ponta Grossa, mais uma vez, se veria às voltas com a necessidade de uma agremiação nos moldes do *Centro Commercio e Indústria Paranaense*, extinto em 1918, o Centro seria lembrado em artigo do jornal *Diário dos Campos* pelos valorosos serviços prestados à cidade: “O Centro do Comércio, que desapareceu, muito serviços prestou à cidade conseguindo um decreto do Governo Federal, para que daqui partisse o ramal de Guarapuava, questão de vida e de morte para nossa cidade” (O CENTRO DE COMERCIO...,ago./1919).

A pretensa mudança dos traçados ferroviários, intentada pela São Paulo – Rio Grande, atuou como vigoroso propulsor nas articulações dos interesses econômicos locais em torno da defesa de Ponta Grossa na reafirmação de sua posição de domínio, de influência e de expansão econômica no interior do Paraná.

Contudo, aquela não fora a primeira vez que, de certa forma, a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande cogitara

construir seus traçados passando por outra cidade que não fosse Ponta Grossa. Em 1895, Antonio Roxo de Rodrigues³⁵, o então diretor presidente da EFSPRG, realizou uma exposição para os acionistas da empresa onde destacava a conveniência da alteração do traçado do ramal da Estrada, fazendo-o partir de Ponta Grossa e não de Irati, e justificava:

Em primeiro lugar, partirá de um centro importante, como a cidade de Ponta Grossa, em que se acha o ponto terminal da Estrada de Ferro do Paraná, offerecendo, portanto, comunicação immediata com o porto de Paranaguá, o que não se dará com o primitivo traçado, que obrigará ir de Iraty, d'ahi seguir pela linha principal até ponta Grossa, afim de tomar a estrada de Ferro do Paraná [...].(ARQUIVO PÚBLICODO PARANÁ, 1895).

Ainda que tal informação seja uma confirmação da conveniência da instalação do ramal da E. F. São Paulo – Rio Grande em Ponta Grossa, inclusive pela existência, aqui, do ponto terminal de outra ferrovia, a E. F. do Paraná, uma leitura a contrapelo pode nos levar à perspectiva de que Ponta Grossa não era naturalmente o local onde todos os caminhos se encontravam.

Outras cidades como Irati ou Guarapuava poderiam ter sido beneficiadas com a condição de centro comercial, favorecidas pela presença da ferrovia, se decisões muitas vezes oriundas de processos de disputas e tensões políticas não tivessem se engendrado. Ou seja, sua condição de entroncamento não era naturalmente evidenciada por uma posição geográfica estratégica.

A cidade de Ponta Grossa foi se fazendo entroncamento no decorrer de um processo histórico marcado por múltiplas intenções e interesses e com ardorosas disputas em torno deles.

A problematização das fontes aponta a existência de sérios conflitos entre as pretensões da cidade e de seus grupos econômicos e a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande,

³⁵ Posteriormente, a Estação da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande em Ponta Grossa receberia o nome do Diretor Presidente Antonio Roxo de Rodrigues, ficando conhecida como Estação Roxo Roiz, que na verdade é um diminutivo de Rodrigues.

arranhando as leituras mais apressadas de uma convivência idílica.

Em certa medida, o entroncamento ferroviário surge como fruto das articulações políticas e das disputas econômicas e simbólicas levadas a cabo por setores da sociedade pontagrossense, ora contra, ora a favor dos interesses e projetos da própria Estrada de Ferro. Nesse sentido, o posto de “encruzilhada do Paraná” nem sempre foi consenso.

Mesmo assim, essa a tese que, de forma direta ou não, apresenta a cidade de Ponta Grossa como uma cidade-encruzilhada, um entroncamento natural e que articulou a presença da ferrovia a essa pretensa posição geográfica estratégica, tem sido uma das chaves de interpretação mais acionadas na análise de sua história.

Ousamos afirmar que essa interpretação histórica da cidade constitui-se em uma das memórias mais poderosas sobre Ponta Grossa, e sua existência tem corroborado os discursos articulados e rearticulados sobre ela, embasando boa parte das estratégias políticas e econômicas de desenvolvimento urbano ao longo do último século, inclusive, aquelas que trataram de minimizar e/ou erradicar a presença ferroviária do centro da cidade antes mesmo do processo de privatização.

Igualmente, a Estrada de Ferro trouxe modificações ao traçado urbano, às experiências vivenciadas por diversos atores na cidade, modificou ritmos e sociabilidades, mas tal processo não foi vivido de forma harmônica, nem pelos produtores, industriais e comerciantes que precisavam dos serviços da ferrovia, nem pelos administradores da cidade ou por sua elite letrada que fez das páginas dos jornais palco de suas contendas e de defesa de projetos e, muito menos, pelos trabalhadores pontagrossenses, fossem eles ferroviários ou não.

Por outro lado, vimos como essas fissuras já existentes se potencializaram a partir dos anos de 1950-1960, quando as ferrovias foram perdendo paulatinamente sua importância no projeto estratégico do Estado Brasileiro e a opção clara pelo transporte de carga em detrimento do de passageiros, juntamente com a adesão a um “novo projeto de modernidade urbana”, reconfigurou a importância da presença da ferrovia na cidade.

É possível, ainda, questionar como tal reconfiguração atingiu os trabalhadores ferroviários em Ponta Grossa, influenciando a trajetória destes sujeitos, seus modos de vida,

suas percepções e suas memórias sobre a cidade. Esses temas serão discutidos no capítulo seguinte.

CAPÍTULO IV

MUITAS MEMÓRIAS, OUTRAS HISTÓRIAS: EXPERIÊNCIAS FERROVIÁRIAS NA CIDADE DE PONTA GROSSA



Figura 14: Christiano Matheus Walter, ferroviário aposentado da RFFSA.

A gente foi criado com o crescimento da ferrovia, então a gente tinha amor na ferrovia, porque meu pai também possuiu amor na ferrovia, eu também criei meus filhos. A gente tem amor na ferrovia, a gente sente de ver abandonado o patrimônio né? [...] Meu pai já era ferroviário e a gente já vinha comendo o charque da Cooperativa, já tava no sangue da gente, o pai pediu pra ser ferroviário e a gente gostava da luta.

Amauri Macanha, ferroviário aposentado da RFFSA.

No capítulo anterior, dialogando com várias fontes disponíveis e com a historiografia local, percebemos que a presença da ferrovia trouxe modificações significativas para a cidade de Ponta Grossa.

Entretanto, embora a chegada da estrada de ferro tenha repercutido de forma significativa nesse cotidiano urbano, por possibilitar a sua inserção na chamada modernidade capitalista de fins do século XIX e início do século XX, tal processo, mesmo no auge das representações positivas sobre a importância da presença ferroviária para o desenvolvimento da cidade, não foi vivido de forma harmônica.

A rede ferroviária também trouxe conflitos e disputas dos mais diversos matizes, chocando-se de forma contundente, em alguns episódios, com os projetos políticos e econômicos articulados por setores sociais, principalmente aqueles ligados à indústria, ao comércio e à agricultura na região.

Por sua vez, os trabalhadores ferroviários pontagrossenses também guardam suas próprias visões sobre o viver na cidade e o trabalhar na ferrovia, durante o período estudado. Dialogar com a experiência desses trabalhadores e de suas famílias ajuda a problematizar a maneira pela qual o ser ferroviário constituiu-se em um modo de vida, uma prática social onde visões, projetos e significados do viver, do morar e do trabalhar na cidade e na ferrovia se articularam. Essas experiências podem ser percebidas como outra possibilidade de diálogo com o tempo vivido e uma alternativa para construção de outras histórias sobre a ferrovia e sua relação com a cidade.

Quando dizemos que as narrativas dos trabalhadores trazem a possibilidade de construir outras histórias, temos a clareza de que não se trata de contrapor essas histórias à outra história da cidade ou da ferrovia, identificando uma como verdadeira e legítima, por se tratar de experiências de trabalhadores, e a outra como oficial e dominante e, portanto, menos digna de crédito ou análise, pois: “Este estudo é essencialmente um estudo relacional, ou seja, deve-se inserir tanto a representação histórica dominante no âmbito público quanto procurar ampliar e generalizar experiências históricas subordinadas ou privadas. (GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p.285).

Ao retomar os caminhos de sua pesquisa com trabalhadores ferroviários em Goiás, Inácio (2009, p.44) nos fez um alerta interessante:

Naquela oportunidade, para recompor um passado ferroviário pelas experiências que os trabalhadores viveram, fomos aplainando campos de memórias, para contrapor, à maneira oficial de lembrar, outra maneira, que se oficializaria como memória legítima dos trabalhadores. Descortinamos apenas duas memórias possíveis: uma oficial, reproduzida nas instâncias de poder como o Estado, e outra ordenada nas entrevistas, que correspondia à memória dos trabalhadores. Esse movimento, embora importante naquela oportunidade, identificou apenas verticalmente as duas memórias; não desvendamos pactos e relações imbricados que permitissem entender como memórias se fazem e se refazem no mundo dos trabalhadores, bem como se pluralizam nas diversas respostas que os entrevistados dão às pressões sociais (grifo nosso).

O pesquisador nos alerta para o perigo de se operar um aplanamento do campo das memórias, ao se rotular uma como legítima, dos trabalhadores, e outra como a maneira oficial de lembrar, pois esse procedimento impede que o historiador desvele as tensões e os pactos sociais nos quais se fazem e se refazem as memórias.

Acreditamos que o grande desafio é, de fato, encarar essas memórias como possibilidades reais de diálogo com o social e com o tempo presente e, nesse movimento, reconhecer as diversas memórias com as quais lidamos como história também e não como recursos que usamos para “diversificar e enriquecer” a História, essa sim, já constituída. Esse procedimento passa, inclusive, por aceitarmos, por exemplo, que nem sempre os marcos, os eventos e as periodizações construídas para determinados processos históricos serão igualmente importantes nas narrativas dos sujeitos entrevistados.

Assim, nesse capítulo, acompanhamos a tessitura dessas memórias, entendendo que, independentemente da cronologia ou da periodização, elas nos remetem aos sentidos construídos para

as vidas desses trabalhadores, nas quais assumem centralidade o trabalho e a família.

Nelas acompanhamos as avaliações que fazem de suas trajetórias como cidadãos e trabalhadores ferroviários, atribuindo sentidos diversificados para “o ter sido ferroviário da Rede”, na cidade de Ponta Grossa.

Posto isso, nos atentamos também para o fato de que o sentido do passado é construído de várias formas e dentro de um processo social que extrapola o da escrita da história acadêmica:

O conhecimento do passado e do presente também é produzido no transcorrer da vida cotidiana, pois existe um senso comum do passado que embora possa não ter consistência, nem força de explicação, contém não obstante, elementos do senso comum. Este conhecimento pode circular, geralmente sem amplificação, nas conversas do dia a dia e em comparações e narrativas pessoais, geralmente essa história se mantém em um nível de lembrança privada e não só não é registrada como pode ser silenciada, (GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p.285)

Nos enredos construídos nas narrativas, várias visões consolidadas sobre a ferrovia e os trabalhadores ferroviários na cidade foram redimensionadas a partir do diálogo com as trajetórias desses trabalhadores e de suas famílias, mas também afloraram formas completamente diferentes de percepção da ferrovia e da cidade.

A interlocução com a historiografia local problematizou uma gama de representações sobre a ferrovia e sua importância, apresentadas como cruciais no desenvolvimento e na significativa transformação urbana pela qual passaria a cidade, já nas primeiras décadas do século XX. Muitas dessas representações também aparecem nas entrevistas, reafirmando a importância atribuída à presença ferroviária na dinâmica da cidade, sempre movimentada pelo fluxo contínuo de pessoas, de mercadorias, de eventos culturais, políticos, e outros.

A Sra. Maria de Lourdes Dropa de Bortoli, professora aposentada, neta, filha e esposa de ferroviário (Pedro de Bortoli, 74 anos, aposentado da Rede desde 1983), em entrevista

concedida em 2004, aos 71 anos de idade, ao ser questionada sobre a importância da ferrovia para Ponta Grossa, relembra, com detalhes, a movimentação da cidade propiciada em grande parte pela presença da estrada de ferro:

A senhora acha que a ferrovia foi boa para a cidade? Se ela atraiu mais pessoas, mais emprego?

A ferrovia aqui em Ponta Grossa foi um chamamento, né? Porque no começo era uma maravilha. Eu lembro quando eu era mocinha, de doze, treze anos [por volta de 1946] a gente passava ali na estação para ir para o Regente [Colégio Estadual Regente Feijó], porque eu morava ali na Rua Enfermeiro Paulino ali perto da Ação Social [antigo prédio do Hospital Ferroviário] e você precisava ver o movimento na estação. Não dava para passar, por causa do movimento dos vagões [...]

Ao nos indagarmos sobre os sentidos dessas falas e constataremos certa consonância entre elas e a visão histórica hegemônica sobre as relações entre uma cidade-encruzilhada, civilizada, moderna, desenvolvida e a ferrovia como um agente propulsor fundamental dessas atribuições, somos tentados a resvalar para a análise fácil de que os trabalhadores compraram a versão oficial da história ponta-grossense.

A questão, entretanto, é mais complexa, e articulá-la dentro dessa complexidade tem se constituído num desafio fundamental, ao assumirmos o compromisso de incorporar as experiências e as trajetórias dos trabalhadores, como elementos de reflexão no fazer-se das cidades.

Em primeiro lugar, se partirmos do pressuposto de que a memória é um campo minado por lutas sociais que colocam em perspectiva justamente o direito de lembrar e de contar a história de outras formas, a partir de outros lugares e de outras vivências, muitas vezes segregadas e/ou silenciadas; se buscamos recuperar as memórias desses trabalhadores anônimos e cruzar suas lembranças com outras representações mais visíveis na história da cidade, na expectativa de trazer à tona novos significados e novas formas de compreender a realidade social, também precisamos admitir que:

A memória social sobre o passado se articula tanto no campo das representações oficiais como no da memória privada, não como esferas separadas, mas como campos que se misturam ou se cruzam, em que elementos de um podem ser encontrados em outro, muitas vezes ressignificados no conjunto daquilo que vai readquirindo sentido para as pessoas. (CARDOSO, 2006, p.179)

Ao problematizar memórias, imagens e significados do Memorial JK em Brasília (DF), Cardoso (2006) abre um campo fértil de reflexões sobre essas interações entre as memórias públicas e as privadas. Tomando como material de reflexão alguns documentos/monumentos constituídos em toda a metade do século XX, que transmitem versões solidificadas sobre o desenvolvimentismo na história brasileira e, neles, a construção da imagem de líder do presidente Juscelino Kubitschek, a autora incorpora os depoimentos orais dos trabalhadores que vieram de vários estados para participar da construção de Brasília.

Ao lidar com essas narrativas individuais, ela constata que muitos elementos das versões oficiais sobre a história do Brasil, particularmente sobre a liderança de Juscelino e seu governo, incluindo a construção de Brasília, são reproduzidos a partir das inserções desses sujeitos no processo histórico vivido por eles, ou seja, há um movimento de realocação de acontecimentos e de dados que demonstram a absorção dessa memória hegemônica, porém, ressignificada nas trajetórias de vida de cada um. Para a autora:

Embora hegemônica essa reconstrução da história brasileira, não conseguiu, nem poderia, anular outras visões, outras propostas, também portadoras de sentido. Nestas, não é uma história do Brasil que se constrói em oposição à visão hegemônica, mas interpretações que vêm também carregadas de elementos gestados pela história oficial, realocados em outras visões sobre o vivido. (Idem, p.181, grifo nosso).

Embora as reflexões propostas por Cardoso tenham como foco outra realidade, elas nos ajudam a lidar com as imagens

coincidentes entre as versões consolidadas sobre a história de Ponta Grossa, principalmente em sua relação com a ferrovia e com as memórias dos ferroviários entrevistados.

Além disso, as fontes orais (mas não apenas elas) guardam profunda relação com as realidades sociais nas quais são produzidas e a experiência humana nelas inscrita não traz de volta o vivido tal como ele foi, mas o relê à luz das trajetórias posteriores e em profunda consonância com as disputas e com as expectativas do tempo presente.

Dizemos isso porque não é possível esquecer que esses ferroviários vivenciaram, indignados, o processo de desmonte e de privatização da ferrovia na cidade e no país, em fins da década de 1990. Portanto, ao retomarem e ao reafirmarem a importância da rede ferroviária no desenvolvimento de Ponta Grossa, eles recolocam em pauta não apenas suas nostalgias, mas o sentido profundo de projetos abortados e de alternativas descartadas na história da cidade, nas quais suas próprias vidas se inseriam. Temos clareza disso quando acompanhamos o final da resposta proferida pela Sra. Maria de Lourdes à pergunta anteriormente formulada sobre a importância da ferrovia para a cidade:

E depois que tirou o movimento da ferrovia meio que se apagou né? O quadro da estação sempre tava lotado de vagões. Eu acho uma pena viu? Porque num trem quantos caminhão vai? E não precisa tá quebrando asfalto. E o asfalto sai caro pro governo, né? Eu acho que devia de voltar o mesmo transporte. [...] E você veja, um trem com vinte, trinta vagões não incomoda ninguém. Eu achei uma pena muito grande paralisar aqui porque o governo vendeu né? Ele não devia. Olha aquele tempo o trem vinha lá do Rio Grande do Sul a São Paulo (BORTOLI, M. L.2004).

Em vista disso, reafirmamos que não se trata de escrever uma história da ferrovia em Ponta Grossa, a qual se construa em oposição à visão hegemônica, mas de dar visibilidade a outras interpretações que tanto incorporam elementos gestados nesta versão consolidada da história, quanto realocam e ressignificam o processo histórico a partir de elementos do vivido.

Trata-se também de observar que a cidade que aparece na fala dos trabalhadores não surge pronta, mas vai se constituindo na multiplicidade de experiências gestadas no cotidiano do viver em Ponta Grossa, do conviver com a ferrovia e/ou do exercer a profissão de ferroviário na cidade.

Ao retomar suas memórias, lembranças da infância, da mocidade, os trajetos para o trabalho, as ruas da cidade, o movimento nas praças, os entrevistados vão descortinando uma cidade cujo ritmo estava muito entrelaçado à presença da ferrovia:

Então ali eu sempre lembro: a gente atravessava o quadro da Estação sempre para ir trabalhar. A gente tinha que atravessar tudo aqueles vagões, era trem de carga que tinha, a gente sabia o perigo que era, mas a gente enfrentava, não tinha medo e sabe, era uma maravilha, gostava mesmo!(BORTOLI, M. L. 2004)

O depoimento da Sra. Maria de Lourdes é muito significativo, sua narrativa evoca diversas passagens de uma vida vivida, da infância à velhice, em consonância com o ritmo dos trens, “Pois sabe que é tanta lembrança feliz, porque eu quando eu vou andar que eu passo ali no quadro da Estação, cada dia que eu passo ali, eu lembro um dia da minha infância lá, né?”. Essas memórias, reminiscências relidas de trajetos de vida, retomam tanto o espaço público das ruas, praças, do “quadro (pátio) da estação”, quanto das lides cotidianas na vida doméstica organizada a partir do expediente de trabalho do marido:

E ele cumpria expediente, em horário normal?

Era uma corrida, porque tinha que correr muito. Eles batiam o cartão as sete horas. Então pára ir daqui até lá eles tinham um trenzinho que levava eles. Chamava-se Manobra. [...] Eles iam ali, embarcavam, então as seis horas da manhã tinham que tá correndo, né? [...] Deus o livre perder o Manobra porque daí como é que ia né?

Daí quando era onze horas o Manobra trazia eles prá almoçar. Mas ás treze o Manobra descia. Então não dava tempo deles vir almoçar em casa. Então a gente tinha que fazer o almoço correndo; vinha

um menino levar prá gente lá, então a gente tinha um garotinho que ele era contratado prá levar o almoço. Ele chegava às onze horas e a gente tinha que dá pra ele ir levar voando, porque daí eles almoçavam e devolviam a marmita pro menino. Então era uma correria, porque de manhã era uma luta prá você fazer o almoço na hora, porque tinha de fazer o almoço, tinha de cuidar de criança, fazer o pão pro café das quinze horas, às vezes era tanta pressa que a gente tinha que acabava esquecendo o garfo... Às vezes a gente se atrasava, o menino corria muito, até ele chegar lá tava tudo virado na sacola [...] agora tinha uns meninos malandrinhos que papavam a marmita. Não foi muito fácil ser esposa de ferroviário, tinha que se dedicá. (Idem, 2004)

Como podemos observar, a dinâmica da vida das famílias ferroviárias era regida pelo ritmo do trabalho nos trens e toda uma rede social era traçada para que esse trabalho se viabilizasse, desde a esposa, cujo ritmo da casa era ditado pelos horários de trabalho do marido - conciliar o cuidado com as crianças e a casa sem perder o horário do trenzinho que levava a marmita com o almoço, preparar a garrafa de café e o pão para as quinze horas - até o “menino malandrinho” que levava e, ocasionalmente, comia o almoço do ferroviário.

Nessas pequenas nuances de um cotidiano normal para qualquer trabalhador, delineia-se um modo de vida que agregava as famílias ferroviárias e, muitas vezes, originava a própria reprodução da classe ao reforçar vínculos e identidades. Digo isso porque, nas entrevistas, descobrimos que alguns desses “meninos malandrinhos” que passaram a infância realizando esses pequenos trabalhos no entorno da ferrovia, lembram-se que levavam comida para os ferroviários no pátio da estação e ali ficavam vendo o vai e vem dos trens e a lida dos trabalhadores e identificam aí o nascedouro de seu desejo de ingressar na Rede:

É eu comecei a trabalhar na Rede em 1966, mas eu já conhecia a ferrovia desde criança, então por isso é que eu sei como é que funcionava porque eu já conhecia né? Por intermédio dos meus tios, eu ia levar

almoço na estação quando eles tavam trabalhando ali, então eu via como é que fazia e tudo. Tanto é que pra mim quando eu entrei na não teve houve surpresa nenhuma porque eu conhecia já o que eu tinha que fazer. (WALTER, 2009, grifo nosso).

As narrativas ampliam o campo das perspectivas de análise na investigação do tema ao desenharem um universo complexo e intrincado de significados, no qual a ferrovia surge em sua relação com a cidade, em falas repletas de afeto, de nostalgia, de crítica, em um quadro impossível de ser cristalizado ou homogeneizado num único movimento, num único conceito.

E é justamente quando os entrevistados(as) são inquiridos sobre os sentimentos em relação à privatização, ou mesmo antes disso, sobre a retirada dos trilhos da área central e suas falas articulam uma comparação entre o hoje e o ontem, conseguimos delinear uma imagem mais rica desses modos de vida, tecidos na confluência entre a cidade e a ferrovia, que incorporavam não apenas o mundo do trabalho, mas vivências dos mais variados matizes:

E como a senhora viu a cidade com a venda da ferrovia?

A cidade perdeu bastante né? [...] Olhe quando você passava aqui no quadro da Estação, nossa parecia um formigueiro! Se tivesse a ferrovia né? Que maravilha! Que felicidade! [...] Que felicidade quando chegava de trem o circo era uma alegria. Todo mundo ia pro quadro da Estação pra ver o elefante no vagão, a girafa [...] ah, que felicidade! Era uma beleza! O circo chegava de trem, não vinha de caminhão. O Quadro da Estação ficava em festa prá ir ver o circo (BORTOLI M. L. 2004).

Nesses depoimentos, observamos que os elementos que fizeram da ferrovia “a melhor opção de emprego”, “o melhor lugar para se trabalhar” ou, até mesmo, “uma coisa muito boa para a cidade” assumem nuances que obviamente incorporam as vantagens econômicas e salariais, mas mesmo aqui, elas aparecem articuladas a outros valores vivenciados cotidianamente e que dizem respeito a sentimentos de valorização e de dignidade como ser humano, como trabalhador, como pai de família, como cidadão:

Então nessa época aí ser ferroviário era uma coisa importante né?

Era e o ferroviário era muito respeitado na época né? Uma por causa do serviço dele... A gente sentia que o povo tinha um carinho especial pela gente porque falou que era ferroviário você podia chegar em qualquer loja que você tinha teu crédito, tinha tudo, você podia compra em qualquer parte da cidade, ninguém te negava sabe como era?

Então a gente sentia que o povo tinha uma confiança em nós, o crédito era mais fácil tudo era mais fácil pra nós. Você tava longe, às vezes dez, quinze dias fora, mas você sabia que a tua família não tava passando necessidade e se tivesse a sua família passando necessidade geralmente a família de um outro ferroviário ou parente tava ajudando, então não era difícil. Então a gente se sentia mais gente, né? Mais ser humano porque você podia sustentar sua família. (WALTER, 2009).

Às vantagens salariais aliam-se outras vantagens, como a garantia de poder viajar sossegado por saber que a família seria assistida num momento de necessidade, pôr os filhos para estudar numa escola melhor, ter respeito na cidade e crédito no comércio local, comprar alimentação mais barata, poder trocar itens de consumo ou viajar com a família nas férias e sem despesas com transporte:

Eu viajei muito de trem. Nossa como eu viajei de trem! Eu entrava de férias hoje, amanhã eu já tava no trem. A minha avó morava ali em Mallet, ia muito prá Jaguariaíva minha irmã morava lá. Mas era uma festa viajar de trem era demorado, mas era bom. Nós fomos uma vez para São Paulo de trem, daí nós fomos de dormitório e daí eu já era casada, tinha dois filhos. Porque a Rede era tão boa que quando o ferroviário entrava de férias ela dava passe livre prá viajar prá onde quisesse com a família. (BORTOLI, M. L. 2004).

Essas questões demonstram a vivência de situações nas quais elementos materiais ganhavam um valor simbólico expressivo, porque se articulavam em um modo de vida possibilitado pela presença da estrada de ferro e pelas relações cotidianas estabelecidas entre os seus trabalhadores:

[...] Eles davam lenha, né? O maquinista jogava uns paus de lenha para as mulheres, elas traziam pinhão (semente das araucárias, árvore típica do Paraná), traziam coisas para trocar né? Então sempre tinha aquela troca e a criançada ficava esperando em casa. Era uma festa! Ali onde era a Estação Paraná, era a Estação de Cargas. Então tudo esses vagões paravam ali, porque daí chegava o que comprava as frutas, daí a gente comprava já antes de ir para a casa de frutas, então a gente comprava bem barato. (Idem, 2004)

As lembranças que aparecem nas narrativas dos trabalhadores e seus familiares quase nunca dizem respeito a grandes eventos, acontecimentos de grande porte já estudados pela historiografia, marcos instituídos na memória pública e ou institucional, pelo contrário, remetem às minúcias do cotidiano: ir trabalhar, sair de férias, comprar e/ou trocar frutas, verduras, lenha, ver o circo chegar, observar e atravessar o pátio da estação com o movimento dos trens, das cargas e dos passageiros.

São a essas lembranças que primeiramente se remetem as falas dos trabalhadores, quando indagados sobre ser ferroviário na cidade de Ponta Grossa. É a partir dessas minúcias cotidianas que a cidade se desvela e, também a partir delas, se acumulam possibilidades de compreender como se consolida uma identidade de classe.

Esses elementos não são tão evidentes ao primeiro golpe de vista e, para nós historiadores, dificilmente seriam explicitados se não fosse pelas entrevistas, mas são representativos quando nos indagamos sobre os muitos aspectos constitutivos do viver, do morar e do trabalhar como ferroviário na cidade, pois as narrativas saem do campo dos dados, das estatísticas; nelas os problemas históricos ganham cor, vida e movimento, vestem-se com novas roupagens e as diversas facetas do ser ferroviário em

Ponta Grossa surgem mediadas por uma série de questões que só fazem sentido quando analisadas à luz das experiências e das trajetórias dos próprios trabalhadores e de suas famílias na cidade.

Nesse sentido, é interessante observar que, para a maioria dos entrevistados, a vivência com a ferrovia começa bem antes da entrada na Rede. Suas representações sobre a importância das estradas de ferro e de ser ferroviário se articulam num arcabouço de trajetórias anteriores. É o caso do Sr. Christiano, nascido em uma pequena localidade chamada Tronco, perto de Ponta Grossa que, ao ser indagado sobre como resolveu ser ferroviário, narra a trajetória de sua família no interior do Paraná, retomando as dificuldades vivenciadas com a mãe e com os irmãos após a morte do pai:

E o pai do senhor já era ferroviário?

Não. Meu pai era sapateiro, ele tinha um fabricazinha de sapato bem na beira da linha, bem próximo da estação de Tronco e o nosso sítio [...] se distanciava da Estação mais ou menos a dois quilômetros e então lá eu ajudava minha mãe, meus irmãos a carpir roça, plantava horta e tudo e a gente ouvia o sino do trem e enxergava o trem quando ele estava passando e eu tinha seis, sete pessoas da família da minha mãe que trabalhava no trem [...]. E como a gente era criança, tava lá trabalhando, então eu sempre olhava, meus tios acenava pra nós com uma toalha quando iam deixar qualquer coisa na estação e então aquilo fui me influenciando e passei a gostar da ferrovia e pus na minha cabeça que um dia eu ia entrar na ferrovia, na Rede.

E o que os tios falavam pro senhor de como era ser ferroviário, se era bom?

Eles incentivaram bastante a gente, avisaram que era bastante trabalhoso, que o serviço era bastante trabalhoso, mas que era um dos melhores serviços que a pessoa podia ter.

Que época foi isso, o senhor lembra? Que os tios do senhor trabalhavam na ferrovia?

Mais ou menos de 1955 pra frente, eu era criança nessa época, mas a gente guardava né? Depois faleceu meu pai, mais tarde ficamos com a mãe trabalhando na roça, na lavoura, plantando roça, colhendo, arando, roçando enfim fazendo todo tipo de coisa pra minha mãe poder criar meu irmão, minhas irmãs que eram pequenos e nós ficamos numa situação bastante difícil, né? E então daí meus tios que trabalhavam na ferrovia ajudavam nós muito, inclusive mandavam as coisas pra nós, desde arroz, tudo [...].

E tudo vinha pelo trem?

Tudo vinha pelo trem, eles deixavam na estação pra nós [...] E então aquilo tudo foi incentivando a gente e dando alegria e até que quando eu cresci, eu vim para Ponta Grossa, meus tios fizeram questão que minha mãe, que viéssemos para Ponta Grossa. (WALTER, 2009)

Nesse belo relato, observamos a ligação emocional com o trem devido a tudo que sua passagem significava. Ele representava mais do que um meio de transporte, “tudo vinha pelo trem”: de arroz à alegria pelo contato com os tios ferroviários, o recebimento da ajuda material e, por fim, também a oportunidade de ir com a mãe e os irmãos para a cidade tentar vida nova. E tudo isso foi “incentivando, dando alegria” fundamentando a opção pelo trabalho ferroviário.

Muitas histórias como essa povoam, não só os depoimentos de vida, como também as ficções literárias, os filmes e mesmo as músicas sobre o trem de ferro que chega trazendo o contato com o mundo exterior, novidades, mercadorias e pessoas.

A história do Sr. Christiano e de sua família no interior do Paraná é uma entre muitas trajetórias de famílias em pequenas localidades que, de fato, dependiam do trem como transporte e que amargaram a desativação dos ramais, considerados antieconômicos, principalmente no tocante aos passageiros.

Tal situação foi denunciada em matéria do jornal *Diário dos Campos*, em 1978, referindo-se, justamente, a essas populações em comunidades que dependiam quase que exclusivamente dos trens como meio de transporte, e teriam

ficado desamparadas com a desativação dos trens em suas localidades:

Há que se considerar a situação de muitas comunidades que dependiam exclusivamente do transporte ferroviário e que subsistiam graças ao funcionamento das pequenas estações à margem da linha que lhes fornecia por um lado, o transporte, e por outro o pequeno comércio de produtos locais. Agora com a suspensão de vários horários de trens mistos (passageiros e cargas), as famílias que vivem a beira da linha ficam sem nenhuma opção de transporte, a ser eventualmente e muito precariamente uma ‘condução’ por estrada de rodagem (NOVO TERMINAL..., 1978, p.03)

Na discussão sobre as vivências anteriores dos ferroviários com a ferrovia, notamos que entre os motivos elencados, o morar numa cidade onde a presença dos trens era cotidiana também marcou a opção de muitos desses antigos ferroviários, como relembra o Sr. Pedro de Bortoli, esposo da Sra. Maria de Lourdes, entrevistado aos 73 anos de idade. Ao ser questionado se ele sentia-se privilegiado por ser um ferroviário, ele retoma sua relação com os trens desde os trajetos da infância:

Na época que o senhor trabalhou na Rede o senhor se sentia privilegiado por ser ferroviário?

Sentia. Eu gostava de ver os trens, já quando eu estava no primário passava na estação e ficava vendo as locomotivas ali, quando era pra sair o trem de passageiro, sai uma hora e eu saía meio dia da escola, e as locomotivas ficavam preparadas ali para esperar o trem parar (BORTOLI, P. 2004).

Aqui, o “sentir-se privilegiado” expressa realização de um sonho de infância, revelando um vínculo antigo com a ferrovia, possibilitado pela presença dos trens, seus trabalhadores e suas instituições na cidade. Pode ser também percebido como um indício da importância e do respeito pela carreira de ferroviário no imaginário da população, pois transformar-se em um funcionário da Rede era, de fato, um projeto de vida para alguns:

Na época que o senhor estudava e via os trens qual o cargo que o senhor queria ter na ferrovia?

Bom tinha uma profissão era melhor que a outra, tinha torneiro mecânico, dali da escola sai direto para a oficina, tinha vários cursos na escola profissional, marceneiro, eletricista, torneiro mecânico e ajustador, e daí eu me formei em ajustador mecânico. (Idem)

No rol das expectativas tecidas sobre o trabalhar na ferrovia articulam-se múltiplas questões nas quais atuar na Rede foi se tornando uma alternativa para a viabilização de diversos sonhos e projetos de vida. É o que narra o Sr Airton Dionísio dos Reis, que embora já tivesse o padrasto e o irmão ferroviários, trabalhava como garçom e só resolveu entrar na Rede porque queria se casar:

O seu pai também foi ferroviário?

Não, meu pai foi militar, mas meu padrasto era ferroviário. Meu pai morreu eu tinha oito anos, aí minha mãe casou segunda vez, aí casou com um chefe de trem, então eu tinha um padrasto, ele era chefe de trem.

Foi o serviço de seu padrasto que incentivou o senhor a entrar na rede?

Não, quem me incentivou a entrar na ferrovia, é que eu era garçom ali no restaurante, e eu queria casar eu achei uma namorada e tal, e meu irmão, meu irmão era ferroviário já, meu irmão disse pra mim - Olha você quer casar, o serviço de garçom que você trabalha no restaurante não dá rapaz, você tem que entrar na Rede porque na Rede o serviço tem futuro. Aí como eu gostava da moça e já tinha até comprado aliança pra casar com ela, até hoje é minha esposa. Daí eu entrei na Rede e fiquei. (REIS, 2004)

Por outro lado, a ida para a Rede Ferroviária aparece articulada às expectativas profissionais, à inserção em um modo de vida partilhado, ligado ao amor e ao respeito pelo exercício da profissão na família, mas também a uma cultura de vida e

trabalho na cidade, onde as possibilidades de emprego eram restritas. Acompanhamos um pouco a imbricação de todos esses fatores no depoimento do Sr. Amauri Macanha, 69 anos de idade, que entrou na Rede em 1950 com 14 anos e lá trabalhou durante outros 25:

Seu pai também foi ferroviário?

Foi ferroviário.

A vontade de ser ferroviário veio devido a influencia de seu pai?

Um pouco por ser e na época em [19] 50 em Ponta Grossa ou você ia trabalhar na madeireira ou ia ser ferroviário. Eu preferi ir pra folia. Era o tempo que carregá vagão nas costas não era bom, mas eu queria ser ferroviário né? Também um pouco puxa né, porque a gente foi criado com o crescimento da ferrovia, então a gente tinha amor na ferrovia, porque meu pai também possuiu amor na ferrovia, eu também criei meus filhos, a gente tem amor na ferrovia. [...] Em [19]50 tinha as madeireiras Nacional, Theofilo Cunha, eles pegavam rapaz novo também, mas pra carregar e puxar tábua e a ferrovia uma que meu pai já era ferroviário e a gente já vinha comendo o charque da Cooperativa, já tava no sangue da gente, o pai pediu pra ser ferroviário e a gente gostava da luta. (MACANHA, 2004)

Para o Sr. Amauri, a ferrovia, apesar de ser um trabalho duro de “carregar vagão nas costas”, também tinha suas compensações e alegrias, que aparecem na expressão “eu preferi ir prá folia”.

Além disso, diante da restrição de ofertas de emprego para “rapaz novo”, o trabalho na estrada de ferro também é lembrado pelos depoentes como o mais promissor na época, porque, para eles, trabalhar na Rede “tinha futuro”, “mais chance de progresso” e “crescimento pessoal”.

Esse sentimento evidencia-se melhor na fala do Sr. Epaminondas Xavier de Barros, 82 anos de idade. Ao narrar sua trajetória de vida, ele relembra os tempos em que trabalhou como engraxate, ajudante em um armazém de secos e molhados, garçom do restaurante da estação até 1952 quando, com a ajuda

do sogro já ferroviário, entrou na RVPSC como carregador responsável por carregar e descarregar os vagões. Tendo se aposentado em 1984, na função de supervisor, o Sr. Epaminondas traça um quadro minucioso da carreira ferroviária desde o início, ressaltando as possibilidades de aprendizado e ascensão profissional:

O senhor falou pra mim que o senhor entrou como combustiveiro...

Carregador [...]

É carregador [...] e depois o senhor foi fazendo concurso, foi se graduando dentro da carreira?

Sim.

Eu queria saber assim: quais eram as condições que a própria ferrovia oferecia para que vocês estudassem? Como é que funcionava esse incentivo à carreira? Quais eram os critérios? E uma coisa que eu não falei antes e queria lembrar: O senhor disse que escreveu uma cartinha pedindo o emprego; o senhor lembra o que colocou nessa carta?

Ah, sim! Os termos usados eu não vou lembrar, mas o assunto era que eu desejava muito trabalhar na Estrada de Ferro e porque que eu queria trabalhar na estrada de ferro? A minha vontade de colaborar no crescimento pessoal porque na Estrada de Ferro havia uma carreira promocional do indivíduo que era desde a classe A até quase o final do alfabeto, quer dizer, era um quadro de funcionários com muitas categorias, cada categoria com várias classes dentro da própria categoria. Por exemplo, o carregador, tinha o carregador A, B e C aí ele tinha que fazer concurso para passar para conferente, aí o conferente ia para conferente A, B, C aí fazia concurso para Agente de Estação [...]

O concurso era interno? A própria ferrovia que organizava?

Era, ela que elaborava tudo. E tinha mais [...] a Ferrovia possuía Escolas Profissionais onde inclusive eu frequentei

mais escolas profissionalizantes da própria ferrovia onde hoje é o Ginásio Tibúrcio Cavalcanti de Ponta Grossa. (BARROS, 2004).

As narrativas anteriores são significativas, na medida em que tramam uma rede de motivações que passa pelo econômico e pelo profissional. Tais declarações também articulam escolhas, afetos, valores construídos em torno de uma multiplicidade de vivências partilhadas na família e na comunidade.

“Ser criado com o crescimento da ferrovia, comendo o charque da Cooperativa, trazer a profissão no sangue, gostar da luta, ter amor pela ferrovia como os pais tiveram, ter chance de progresso e crescimento pessoal” são expressões que denotam expectativas embasadas num modo de vida articulado em torno da ferrovia e cuja vitalidade dava sentido às opções dos homens e das mulheres que o partilhavam.

Por outro lado, entremeada aos diferentes motivos e percursos traçados até aqui pelas narrativas dos ferroviários, ao discorrerem sobre sua entrada na Rede, está a influência decisiva de familiares e ou conhecidos. As relações de parentesco e de amizade eram um elemento central nas trajetórias que marcaram o ingresso desses trabalhadores na vida ferroviária.

O Sr João Rutka, 73 anos, entrou para a ferrovia em maio de 1952, aos 20 anos de idade, como praticante na Estação de Itararé/SP. Filho de ferroviário (mecânico), foi também professor primário, optando, depois, em seguir a carreira de ferroviário. Trabalhou como conferente e como chefe de estação. Em 1976, veio transferido para Ponta Grossa por causa da diminuição dos postos de serviço na RVPSC em Itararé e aposentou-se como agente comercial da Rede. Ao ser questionado por que resolveu ser ferroviário ao invés de professor, ele reafirma:

Optei pela ferrovia devido meu pai já ser ferroviário e também por destino. Quando eu era criança eu gostava de ficar vendo os trens na estação eu ia no depósito e ficava brincando nas locomotivas, eu queria ser ferroviário. [...] Porque eu acho que na ferrovia eu tinha mais chance de progresso de promoção, isso tudo faz parte do destino.

O fato de já pertencer a uma família de ferroviários (avós, pais, tios, irmãos) teve significativa influência na opção, mas também a oportunidade de entrar para trabalhar na Rede:

O que levou senhor a ser ferroviário?

É que o meu pai já era ferroviário e daí os naquele tempo os empregos eram difíceis e passava a ferrovia. A ferrovia era sempre mais fácil a colocação, eu já era filho de ferroviário, daí meu pai falou com seu Castro que era escriturário. Daí o Castro fez o requerimento para mim de entrar praticante de estação ou praticante de escritório, que eu tinha já terminado o segundo grau e depois já estava entrando na escola normal do estado de São Paulo. E e daí ele falou lá e entrou com o requerimento. Aí eles mandaram fazer uma provinha a provinha naquele tempo não é igual a esses concurso que tem hoje seleção, concursos, era uma prova lá estação que a gente fazia, as quatro operações e uma carta pedindo emprego, e daí entrei trabalhar. (RUTKA, 2005).

Embora a entrada estivesse condicionada a um teste básico de conhecimentos, que incluía o domínio das quatro operações e a redação de uma carta justificando o desejo de se tornar um ferroviário, as narrativas demonstram que havia, realmente, uma facilidade e, mais do que isso, certa previsibilidade no acesso àqueles que, de uma forma ou de outra, já conviviam com ferroviários.

Segundo os entrevistados, no período que antecede a implantação da CLT enquanto regime de trabalho na Rede Ferroviária, o ingresso na RVPSC era facilitado por uma indicação de parentes ou de conhecidos o que, embora não significasse a certeza de entrada, colocava os pretendentes numa lista de espera para possíveis vagas.

E como foi que o senhor entrou na estrada de ferro como funcionário?

O meu sogro, o pai da minha esposa Divanir, ele chamava Jovino de Quadros, ele era chefe do depósito de locomotivas. Então ele conversou com o agente de estação na época, seu Alcides e deixou

meu nome lá na espera, não levou muito tempo eles me chamaram, aí eu fiz um teste escrito e passei no teste da Cartinha que fiz pedindo emprego era só isso, as quatro operações, eu passei e aí eles me chamaram pra ser carregador. (BARROS, 2004)

O recrutamento de funcionários através de relações de parentesco e de amizade parece ser um traço recorrente na formação de outros agrupamentos de trabalhadores já pesquisados. Por exemplo, Fontes (2008), ao estudar a trajetória de migrantes nordestinos e operários da Nitro Química em São Miguel Paulista (SP), entre 1945-1966, afirma que uma extensa rede de contatos entre os trabalhadores já instalados na empresa e seus parentes e amigos garantiu um intenso fluxo de mão de obra para essa indústria.

O autor ressalta que, embora não formal, a política de contratação de parentes e a indicação de empregados era estimulada pela própria empresa. Tal prática, além de garantir um provimento constante de trabalhadores, contribuía para a criação de laços de confiança e lealdade, reforçando a conformação daquilo que o discurso patronal qualificava de a “grande família nitrina”, mesmo que em muitos momentos esses laços de solidariedade e de lealdade tenham se contraposto aos interesses da empresa:

De qualquer forma [...] as redes sociais baseadas na família e nos laços de amizade e comunitários eram fundamentais. Eram elas que encaminhavam os migrantes para cidades e bairros e muitas vezes, diretamente para o trabalho em empresas específicas. (FONTES, 2008, p.58).

Outra possibilidade interessante para se analisar o ingresso na profissão, dentro de um processo em que a existência de uma rede de relações no meio é um elemento facilitador, é apresentada na análise proposta por Savage (2004), sobre a mobilidade social entre os trabalhadores. O autor argumenta que, embora seja um aspecto notoriamente negligenciado pela historiografia social, um dos pontos centrais da formação da classe são os percursos pelos quais essas mesmas classes se tornam grupos com elevados índices de recrutamento próprio:

Pessoalmente subscrevo a idéia de que há muito para se extrair do recorte da mobilidade dentro de uma mesma geração e em ver a implicação da formação da classe com a criação de percursos ocupacionais ‘previsíveis’. Por serem previsíveis, tais trajetos podem dar forma a contexto e expectativas individuais e, assim, moldar sua percepção, identidade e – mesmo- sua consciência de classe. (SAVAGE, 2004, p.12)

Para Savage, uma maior aceitação de que a formação da classe é, também, um processo demográfico temporal e cambiante, envolvendo dimensões familiares e ocupacionais³⁶ que permitem percorrer um caminho de modo a mitigar as acusações de reducionismo determinista são, em geral, levantadas contra as análises das classes sociais. Entretanto, ele alerta para os riscos de assumir, “no atacado”, tal abordagem, uma vez que, se usada indiscriminadamente, ela pode negligenciar a “experiência” do sujeito e as histórias de vida de cada indivíduo.

Outras formas de ingresso bastante citadas pelos ferroviários eram: entrar na condição de aprendiz nas estações e oficinas ou na Escola Ferroviária Profissionalizante Cel. Tibúrcio Cavalcanti³⁷, que ofertava ensino profissionalizante para a atuação na estrada de ferro, principalmente nas oficinas.

O senhor falou anteriormente que teve a oportunidade de estudar nessas escolas ferroviárias [...] Qual era a proposta dessas escolas para os ferroviários? Ela trabalhava desde os analfabetos e com os

³⁶ Nesse sentido, o autor cita pesquisa realizada com registros matrimoniais, que continham dados sobre a ocupação de esposos e pais, para examinar as tendências de mobilidade social na Inglaterra e no País de Gales, em 1835 e 1914. A mesma demonstrou a persistência da maciça divisão entre as classes médias e operárias (90% dos filhos de trabalhadores manuais se tornaram algum tipo de trabalhador manual) e, igualmente, demonstrou o complexo processo interno de formação operária, dado o fato que, até meados do século XIX, os filhos de trabalhadores qualificados tendiam a seguir o ofício dos pais enquanto os filhos de trabalhadores não qualificados, provavelmente, ficavam fora dos postos que exigiam habilitação profissional. MILES, A., VICENT, D. (Orgs). **Building European Society: occupational change and mobility social in Europe 1840-1940**. Manchester: Manchester UP, 1993 apud SAVAGE, 2004, p.11.

³⁷ Para compreender um pouco melhor a formação das turmas de ferroviários na Escola Profissional Ferroviária em Ponta Grossa, é interessante a leitura do trabalho de: (BATISTA, M. I. 2002).

que tinham um nível mais avançado de formação? Qual era o caráter dos cursos, eram técnicos, vocês tinham acesso a outras matérias? Vocês eram formados para o trabalho na ferrovia ou para algo mais amplo?

A prioridade era criar pessoal especializado nos serviços da ferrovia, tanto assim que tinha as matérias que eram técnicas de serviço, então nós éramos preparados para o trabalho da empresa, mas tínhamos também outras matérias, como matemática, português, história, afinal várias matéria que nos preparavam para a vida se saísse da Estrada de Ferro.

E os filhos dos ferroviários tinham acesso a essas escolas? Ou era só para quem trabalhava mesmo na Ferrovia?

Não, eles tinham acesso até o ginásio.

E era escola de meninos e meninas ou só de meninos?

Então, havia a Escola para os meninos e o mais importante era que o menino saía dali e ele poderia entrar já como funcionário da Estrada de Ferro quando ele terminava o ginásio. E o mais interessante também era que aquele tempo que ele estudou no Colégio Ferroviário contou para sua aposentadoria [...] Parece-me que havia um convênio entre a própria Estrada de Ferro e o INSS que naquele tempo era o INPS (BARROS, 2004).

A discussão sobre o papel das escolas profissionalizantes e dos aprendizes na formação e/ou na conformação dos trabalhadores, em diversas categorias, não tem passado despercebida aos estudiosos. Para Lopes (1998), essa utilização sistemática de um aprendizado se transforma rapidamente em um trabalho produtivo para a fábrica, uma ocupação precoce das crianças, uma escolarização prática no trabalho adulto, em contraposição, muitas vezes, à escola formal.

Aqui também a Companhia cria sua própria concepção de escola e seu próprio sistema escolar: a colocação imediata das crianças mesmo abaixo de 14 anos [...] no

trabalho fabril, nos serviços auxiliares de escritório como *contínuos* ou em serviços subsidiários [...] (LOPES, 1988, p. 68).

Essa situação, descrita por Lopes ao estudar a Companhia de Tecidos Paulista no interior de Pernambuco, vem ao encontro da experiência descrita pelo Sr. Amauri Macanha, ao narrar sua entrada na ferrovia com apenas 14 anos de idade:

Com quantos anos o senhor começou a trabalhar na ferrovia?

Bom tem duas datas. Uma eu entrei com quatorze, mas na época a Rede só aceitava pra ser registrado com quinze anos, então trabalhei sem registro, mas ganhava sabe? Depois que completei 15 anos passei diretamente prá registro. Foi dia 04 de agosto (19)51 que tá na Carteira. (MACANHA, 2004).

Segnini (1982), ao pesquisar a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, aponta que, talvez, esteja na criação da escola de aprendizes a origem da formação da “família ferroviária”. Como a prioridade de cursá-la recaía sobre os filhos dos ferroviários, ela encara a fundação da escola como parte das “estratégias paternalistas”³⁸ de dominação da classe, elaboradas no sentido de minimizar os conflitos, uma vez que:

³⁸ Compartilhamos a visão de Thompson, para quem o paternalismo é um termo descritivo frouxo que tende a apresentar um modelo de ordem social visto de cima. Embora não possa ser de todo abandonado como inútil, também não pode ser utilizado para caracterizar um sistema de relações sociais. Em seus estudos sobre a Inglaterra no século XVIII, o historiador reflete sobre as relações paternalistas entre a gentry e a multidão, utilizando-se das noções de teatro, contrateatro e hegemonia cultural. As implicações de tais reflexões o levam a problematizar as relações paternalistas, não como uma estratégia unívoca, mas como um sistema onde, se por um lado existe a encenação e a teatralização de um domínio que é tanto cultural, quanto material e econômico da gentry em relação à multidão, por outro existe o contrateatro dessa multidão exigindo uma rede de proteções em troca da deferência esperada, “pois assim como os poderosos afirmavam sua hegemonia por um estudado estilo teatral, os plebeus afirmavam sua presença por um teatro de ameaça e sedição”. Além disso “ [...] o mesmo homem que faz um reverência ao fidalgo dia- e que entra na história como um exemplo de deferência – pode à noite matar suas ovelhas, roubar seus faisões ou envenenar os seus cães”. Essa discussão pode ser melhor acompanhada em: THOMPSON, E. P. Patrícios e Plebeus. In: **Costumes em Comum**: Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998, p.25-85 e também em Folclore, Antropologia e História Social. In: NEGRO, A. L.; SILVA, S.(Orgs). **As Peculiaridades dos Ingleses e Outros Escritos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.227-267.

Com a Escola de Aprendizes, as crianças seriam treinadas para a tarefa ferroviária, disciplinadas dentro dos padrões ideológicos da cúpula da empresa, garantindo uma mão de obra identificada com os objetivos da organização [...] Desta forma a família já disciplinada dentro dos padrões da empresa agiria como um elemento reforçador do comportamento proposto pelas Escolas de Aprendizes. (SEGNINI, 1982, p. 46).

Em nossa pesquisa não há informações substanciais que nos permitam aceitar ou rejeitar completamente a análise proposta por Segnini. Mas cabe ressaltar que, nas narrativas dos trabalhadores ferroviários, tenham eles freqüentado ou não a Escola Profissionalizante, não há consenso no sentido de haver preferência por filhos de ferroviários.

A Escola oferecia o curso profissionalizante equivalente ao ginásio (hoje Ensino Fundamental) e só eram admitidos os alunos que fossem aprovados em processos seletivos que, segundo os ferroviários, eram bastante concorridos. O depoimento do Sr. Pedro Bortoli sintetiza essas questões:

Com quantos anos o senhor começou a trabalhar na ferrovia?

Bom, eu comecei na Escola Profissional, entrei com 14 anos, tirei o primário e fiz o teste de admissão, daí consegui entrar na Escola Profissional.

Quando o senhor entrou nesta escola profissional eram muito concorridos estes testes?

É era muito concorrido tinha bastante gente.

Eles davam preferência para os filhos de ferroviário ou era feita uma seleção igual para todos?

Que eu me lembro era igual, os mais, os que tinham nota melhor eram os primeiros lugar.

Os filhos de ferroviários tinham algum privilégio em estudar nesta escola?

Eu acho que tinha viu, agora teve muitos colegas meu que não eram filhos de ferroviários, tinha bastantinho, por sinal

saíram da escola e não foram trabalhar na oficina. Antes de ter a escola entravam como aprendiz que falavam, depois em (19)40 teve a Escola Tibúrcio Cavalcanti, eram três anos de escola e daí já iam direto para a oficina. (BORTOLI, P.2004, grifo nosso).

Conforme o Sr. Pedro Bortoli, havia muitos alunos que não eram de família ferroviária e também aqueles que embora formados na Escola Ferroviária não entraram na Rede. Isso pode ser explicado, inclusive, por sua trajetória que também retoma a Escola como uma opção, numa época em que, como já vimos, a cidade oferecia poucas oportunidades de trabalho e formação profissional: “Antigamente, não tinha muita oportunidade de emprego né, tudo era mais difícil que hoje, daí apareceu esta oportunidade na Escola, daí eu me formei lá. É o que também podemos apreender da fala do Sr. Epaminondas ao refletir sobre a formação profissional ofertada pela Escola:

Como muitos se tornaram torneiros mecânicos, marceneiros, eletricista instalador, eletricista de máquinas. Muitos deles não foram aproveitados na Estrada de Ferro porque não quiseram. Preferiram trabalhar fora nas empresas da cidade e de outros lugares. Porque eles estavam especializados e muito bem especializados na profissão que o colégio profissionalizante da estrada de ferro ofereceu para eles. (BARROS, 2004)

Assim, ainda que aceitemos a existência dessas escolas ferroviárias como parte das estratégias paternalistas elaboradas pelas empresas, tal aceitação não nos desincumbe da necessidade de refletir um pouco melhor sobre o que venham a ser estas estratégias e quais são, de fato, os limites de sua eficácia entre os ferroviários.

Isso porque a existência dos aprendizes e da escola profissionalizante, além do reforço do vínculo da ferrovia e de seus trabalhadores com a sociedade, uma vez que “os aprendizes eram trazidos da comunidade onde a Estação funcionava”, aponta para o trabalho ferroviário, constituindo-se como um ofício especializado, um saber fazer, repassado entre os próprios trabalhadores:

o senhor entrou na ferrovia o senhor freqüentava a Escola Profissional? Não porque eu fiz concurso e a gente já entrou praticando telegrafia na Rede. Primeiro a gente fazia praticagem e depois a gente aprendia todo o serviço da estação que iria fazer, aprendia a fazer o fechamento do expediente, a gente aprendia tudo né? Então quando a gente era registrado já estava apto a assumir a estação.

Qual era sua função?

Praticante de telegrafia, depois mudou, passei pra conferente, depois fui auxiliar de estação, depois passei a agente de estação, e depois me aposentei como chefe da estação. (MACANHA, 2004, grifo nosso)

Esse aprendizado de um ofício, adquirido tanto na “praticagem”³⁹, quanto no conhecimento teórico ao longo de toda uma vida de trabalho constituiu-se, em muitos momentos, como força de pressão na preservação da dignidade profissional, não apenas dos ferroviários, mas de muitas outras categorias de trabalhadores⁴⁰, além do reforço dos laços de solidariedade que, muitas vezes, se contrapuseram aos interesses patronais.

As narrativas dos ferroviários também evidenciaram que, em momentos limites como, por exemplo, na organização de greves, eram justamente os telegrafistas (que quase sempre iniciavam a carreira como aprendizes) que se constituíam em um segmento estratégico, pois seu conhecimento específico os colocava em condição privilegiada na transmissão, ou não, de informações importantes para o desenrolar do movimento.

Portanto, determinadas estratégias de dominação adquirem, evidentemente, certo lastro de legitimação; mas dentro de alguns limites e resistências, colocadas de forma consciente,

³⁹ Expressão muito utilizada pelos ferroviários entrevistados para designar um tipo de aprendizado específico do aprendiz nas estações e oficinas da Rede.

⁴⁰ Ver LOPES (1988, p.314-315) O autor descreve a importância dos trabalhadores tecelões, especialmente os chamados banqueiros e fiadores, na longa tradição de contestação e resistência desenvolvida dentro da Cia Paulista de Tecidos, tanto na fábrica quanto na vila operária. Lopes destaca a “tradição profissional das oficinas das fábricas da Paulista de que se orgulham os velhos operários, orgulho este vinculado não somente à ‘arte’ inerentes àqueles profissionais e sua concepção de trabalho, mas também ao caráter estratégico de sua produção”.

ou não, pelos trabalhadores. Tais limites e resistências estão muito ligados à construção de alternativas cotidianas em uma lógica política só compreensível no acompanhamento das trajetórias desses trabalhadores na cidade e na ferrovia.

Posto isso, entendemos que a ideia de família ferroviária extrapola as estratégias de dominação de classe elaboradas pela empresa. Ela também diz respeito a um modo de vida articulado como um processo múltiplo de aprendizados, posturas, costumes, opções, valores, afetos e deveres que, embora tenham o trabalhar na ferrovia como foco de referência e de sustentação, incorporam vivências religiosas, formas de sociabilidade, práticas de consumo, de lazer, de esportes, de relações com a vizinhança e de parentesco, entre outras.

Em nosso caso, é preciso lembrar que, além da formação nas escolas da RVPSC, os ferroviários e suas famílias criaram e/ou participaram ativamente, ao longo de décadas, de várias formas de convivência e atuação na cidade como, por exemplo, o Clube Recreativo Homens do Trabalho, a Igreja de São Cristóvão (Padroeiro dos Condutores de Transportes), o time de futebol Operário Ferroviário Esporte Clube, inclusive com um estádio próprio (Germano Kruger), sem falar na Cooperativa Ferroviária 26 de Outubro, da qual trataremos na sequência.⁴¹

Além da Escola Ferroviária Coronel Tibúrcio Cavalcanti, a instituição lembrada com maior frequência nas falas dos trabalhadores é, sem sombra de dúvida, a Cooperativa Mista 26 de Outubro:

Era uma estrutura muito grande (da ferrovia) aqui em Ponta Grossa, né?

⁴¹ Infelizmente, não foi possível abordar com maior profundidade essas diversas instituições. Vários motivos coadunaram para essa ausência: a escassez de fontes ou a dificuldade de acesso às poucas existentes, com certeza, são os mais significativos. No início da pesquisa procuramos a Igreja São Cristóvão e fomos informados de que toda a documentação referente ao período estudado havia sido levada pelo religioso responsável pela Igreja, Frei Elias, que havia sido, inclusive, Capelão Ferroviário. Nos dirigimos, então, a sua Congregação em Ponta Grossa, na qual recebemos números de telefones de Curitiba. Os contatos foram feitos, mas as respostas nunca vieram. Encontramos situação semelhante no Clube Homens do Trabalho. Enviamos uma carta para a diretoria, solicitando acesso às atas e a outros documentos necessários para a realização do trabalho. Tal contato também se mostrou infrutífero. Assim, resolvemos priorizar os depoimentos dos ferroviários, nos quais as duas instituições mais citadas são a Escola Profissionalizante Cel. Tibúrcio Cavalcanti e a Cooperativa Mista 26 de Outubro.

Era uma estrutura muito grande e os ferroviários eles tinham assim uma assistência total para sua família, tanto assim que nós, os ferroviários, formaram as suas cooperativas, aqui em Ponta Grossa, Curitiba, Mafra, Londrina, Jaguariaíva, várias cidades afinal. Era a Cooperativa Mista 26 de Outubro que era uma estrutura imensa com alfaiataria, mercados, armazéns, hospitais, até com empréstimo de recursos para os ferroviários necessitados.

Tá, mas a Cooperativa era uma coisa assim administrativamente, financeiramente independente da Ferrovia, era uma coisa dos trabalhadores ferroviários?

Dos trabalhadores ferroviários. Os trabalhadores ferroviários inclusive elegiam a sua Diretoria da Cooperativa. (BARROS, 2004)

Relembrada constantemente como um patrimônio construído pelos e para os ferroviários, que garantia assistência médica e hospitalar, bem como fornecimento de alimentos e serviços variados, a Cooperativa Mista 26 de Outubro sempre aparece em todas as falas como um motivo de grande orgulho para os trabalhadores.

Sua existência é apontada como uma certeza de assistência para o ferroviário e principalmente para suas famílias estivesse ele presente ou não, pois os entrevistados afirmam que se ausentavam muito mais tranquilos porque sabiam que a Cooperativa socorreria suas famílias em caso de necessidade.

Entre as raríssimas documentações existentes sobre essa Cooperativa, tivemos acesso a uma Revista Comemorativa dos 50 anos de fundação da mesma. Foi através dela que obtivemos alguns dados sobre o seu histórico e funcionamento:

Com a denominação de Associação Beneficente 26 de outubro, em 26 de outubro de 1906, os ferroviários da linha Itararé - Uruguay deliberam fundar uma sociedade destinada a auxiliar os seus

associados especialmente na assistência hospitalar e gêneros de primeira necessidade. Depois de inúmeras diligências, um grupo de cerca de 100 empregados da antiga Companhia de estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, hoje Rede Viação Paraná Santa Catarina por convocação do Sr. Roberto Helling, chefe das linhas em tráfego, realizaram uma sessão preparatória [...]. Consideram os presentes que a entidade estava fundada oficialmente. (EDIÇÃO COMEMORATIVA..., 1956.)

Em 1969, também por ocasião de mais um aniversário da Cooperativa, o *Jornal Diário dos Campos* publicou matéria congratulando os “63 anos de serviço em prol de uma valorosa classe”. Naquele ano, de acordo com os dados apresentados pela reportagem, a Cooperativa possuía 8.153 associados e 322 funcionários, e possuía filiais em União da Vitória, Jaguariaíva, Ourinhos, Wenceslau Braz, Cornélio Procópio, Videira, Apucarana e Itararé (SP). A matriz, em Ponta Grossa, mantinha fábricas de macarrão, de sabão, de café, moinho de fubá, alfaiataria, armarinhos, armazém de secos e molhados, no varejo e no atacado, oficina mecânica e marcenaria.

Além disso, a Cooperativa também se notabilizou na cidade e região pelo atendimento médico prestado aos ferroviários e a suas famílias, através do Hospital 26 de Outubro:

Além do mais todos os lucros verificados em seus balanços se destinam a melhoramentos que visem beneficiar seus associados. Com essa renda, a entidade já adquiriu um aparelho de raio X, duas Kombis, uma máquina de contabilidade ‘RUF’, etc.[...] Na sede da Cooperativa [...] funcionam satisfatoriamente as seguintes sessões: Contabilidade, Secretaria, Pessoal, faturamento, Loja e Alfaiataria. Um mini-mercado “pegue-pague” estão sendo construído visando atendimento perfeito a centenas de associados. (COOPERATIVA MISTA..., 1968).

Segundo Johansen (2004), o Hospital 26 de Outubro, construído pela Cooperativa e inaugurado em 25 de janeiro de 1931, era uma das mais bem montadas casas de saúde do Paraná, consistindo em assistência médica, farmacêutica e hospitalar ao associado e a sua família, incluindo-se nessa atuação o serviço de vacinação. De acordo com a pesquisadora, a maior parte dessas práticas médicas (pediatria, ginecologia, oftalmologia, otorrinolaringologia, radiologia, obstetrícia e urologia, entre outras) era prestada no Hospital Central em Ponta Grossa. Outras, conforme a época, em Curitiba, Irati, Itararé e em União da Vitória. O Hospital mantinha, ainda, postos médicos em outras localidades servidas pela estrada de ferro. Os trabalhadores também dispunham de atendimento médico ao longo das linhas férreas e, Ponta Grossa, sendo a cidade sede da Cooperativa, recebia um número elevado de doentes vindos de outras localidades, assim como de outros estados.



Figura 15: Hospital Ferroviário 26 de Outubro. Acervo Casa da Memória – Ponta Grossa.

A Cooperativa Mista 26 de Outubro constituiu-se no maior patrimônio material construído pela classe ferroviária da Rede Viação Paraná - Santa Catarina, mas os depoimentos demonstram

que, a esse patrimônio, associaram-se outros cujos significados se desnudam no diálogo com os próprios ferroviários:

Porque que era bom ser ferroviário?

Quais eram as vantagens, desvantagens?

As vantagens eram as seguintes [...] Os ferroviários podia se manter tranquilamente, eu saía pra fazer minhas viagens eu deixava minha família tranqüila, eu sabia que a minha família podia não ter dinheiro em casa, mas tinha a Cooperativa 26 de Outubro que fornecia nós, ela nunca negava nem um grão de arroz, podia você tá lá onde tivesse a família ela fornecia. Nós tinha o Hospital 26 de Outubro que foi fundado por nós ferroviários, então você sabia que se algum da sua família precisasse de um hospital era só levar lá.

Então vocês saíam tranqüilos?

Nós viajavamos tranquilamente. A nossa esposa era o homem dentro da casa na época.

E como funcionava a Cooperativa 26 de Outubro?

A Cooperativa funcionava assim, ela fornecia o que você precisava e no fim do mês era descontado do seu salário.

(WALTER, 2009)

Savage (2004) sustenta que o traço distintivo da vida operária não se apoia exclusivamente no processo de trabalho, nem no mercado de trabalho, mas na insegurança estrutural vivida por todos os trabalhadores, pois na sociedade capitalista, a retirada dos meios de subsistência de suas mãos significa constrangê-los a acharem estratégias para lidarem com a incerteza aguda da vida diária. Essa formulação possibilita reconhecer certas pressões estruturais sobre a vida operária, embora também pontue a urgência de se examinar a variedade de táticas que os trabalhadores podem escolher para cuidar de seus problemas – da luta contra os seus empregadores à formação de cooperativas, à tessitura das redes de apoio entre vizinhos, etc.

É tão relevante olhar para essas estratégias de vida atualizadas nos bairros urbanos e nos lares quanto para o processo de

trabalho em si mesmo. Neste olhar, o trabalho, enquanto emprego, não carece ser visto como o único ou o principal eixo da classe social. (SAVAGE, 2004, p.13).

Reportamo-nos à reflexão de Savage, pois o que mais chama a atenção nessas falas em relação à Cooperativa é o sentimento de tranquilidade proporcionado por sua atuação junto aos ferroviários e seus familiares. A existência dessa entidade ajudou os trabalhadores a lidarem com as dificuldades e com as instabilidades cotidianas:

É isso que estou dizendo pra você, todo ferroviário em si, ele tinha a Cooperativa e esse problema como falta alimento, cortarem luz, água isso não acontecia, tinha respaldo, então geralmente o ferroviário trabalhava tranqüilo [...] a gente teve épocas boas na ferrovia né, a gente toda a vida tinha [...] nós tínhamos a Cooperativa, nos tínhamos o hospital, nós ferroviário pouco dependia do comércio, então nos tínhamos a Cooperativa que fornecia tudo [...] Então o ferroviário sempre teve altos e baixos, mas mais alto do que baixo. (MACANHA, 2004)

Na afirmativa de que a falta de dinheiro não era impeditivo para que a família tivesse comida, para que garantisse as despesas básicas como água, luz e tivesse acesso a tratamento de saúde, desvendamos a existência de incertezas e inseguranças em relação ao salário: “Chegou até uma época de atrasar o pagamento, e os funcionários ficavam brabos [...] tinha que trabalhar sem receber nada. Não atrasava muito, às vezes 20 ou 30 dias né? Mas já atrasou”. (BORTOLI, P. 2004). Ao ser questionado sobre o porquê da realização de greves, o senhor João Rutka afirma que as greves sempre aconteciam por melhores salários, pois a inflação o desvalorizava constantemente e, em sua resposta, dá a entender que sem a existência da Cooperativa as coisas poderiam ser piores:

Por que senhor acha que eu ocorria as greves?

Eles queriam acompanhar a inflação. Naqueles anos a inflação era alta e se não pegasse o aumento todo mês o salário caia. Nós tínhamos a Cooperativa Mista 26 de

Outubro, se o ferroviário não tivesse dinheiro ele tinha a Cooperativa. A Cooperativa vendia para receber depois. Havia empréstimos que a Cooperativa fazia, se o ferroviário ficasse doente ele tinha o Hospital 26 de Outubro e ele não pagava nada. Nós não tínhamos gasto nenhum. (RUTKA, 2004, grifo nosso)

“Se o ferroviário não tinha dinheiro, ele tinha a Cooperativa”. Essa afirmação é ao mesmo tempo a constatação de instabilidade e das dificuldades vivenciadas pelos trabalhadores e a possibilidade de apreender a importância e o significado dessa associação de classe. Sua existência reforçava a certeza de uma rede de solidariedade, de socorro e de assistência mútua. Aliás, ao se questionar sobre a existência de redes de solidariedade no meio ferroviário é a Cooperativa que aparece como materialização concreta dessas relações.

No caso da morte de um ferroviário em Serviço, como as famílias eram assistidas? Havia uma rede de solidariedade por fora da empresa?

A própria Cooperativa Mista 26 de Outubro. [...] Ali onde é o BIG (hipermercado da cidade), aquele terreno todo ali era ocupado por imensos prédios com alfaiatarias, armazéns, fábricas de moagem de café, fábricas de sabão, várias coisas.

Tudo da Cooperativa?

Tudo da Cooperativa para atender os ferroviários e suas famílias.

Que coisa boa, né? Então naqueles casos a própria Cooperativa ajudava [...]?

Ajudava, fazia os enterros, o doente tinha hospital, onde nada lhe era cobrado, ele pagava a mensalidade, mas a cooperativa não precisava nem daquelas mensalidades porque os próprios recursos delas supriam toda a assistência que ela oferecia. (BARROS, 2004, grifo nosso)

Onde lemos “tranquilidade”, também podemos ler “dignidade”, mas infelizmente, não foi possível aprofundar estudos sobre a dinâmica de funcionamento dessa organização, pois além de algumas poucas reportagens nos jornais da cidade e

das entrevistas com os ferroviários, tudo o mais sobre essa instituição parece ter se perdido. Destino não muito diferente da maior parte da documentação sobre a ferrovia e seus trabalhadores, pelo menos no que tange à cidade de Ponta Grossa.

Tanto a existência quanto o funcionamento e a extinção da Cooperativa Mista 26 de Outubro permanece envolta em uma série de informações orais fornecidas, em grande parte, por intermédio das entrevistas realizadas:

Quando começou a história da privatização o pessoal começou a desanimar e daí a Cooperativa foi caindo, o pessoal foi desanimando, a maioria tinha tempo já pra aposentadoria, uns queriam sair. Então os que foram entrando não foram mais se interessando da mesma forma como nós [...] então eu acho que foi caindo né? Daí acabou a Cooperativa, porque daí a Cooperativa tiveram que entregar pra Prefeitura por causa dos impostos, INSS aquela coisa toda, porque aí deixaram de pagar, o 26 de Outubro (Hospital) também tiveram que entregar pra Prefeitura porque aí deixaram de pagar o INSS, os imposto. (WALTER, 2009, grifos nossos).

A fala transparece indícios de que, aos problemas administrativos e financeiros, somaram-se os de ordem política. Ao articular a decadência e o desaparecimento da Cooperativa ao processo de privatização: “o pessoal foi desanimando”, “a Cooperativa foi caindo”, explicita-se o impacto profundo desse processo sobre os ferroviários e sobre suas experiências de vida. Quando contrapomos essa afirmação de desânimo e desistência aos sentimentos de dignidade, orgulho e tranqüilidade, expressos nas falas anteriores em relação à importância da Cooperativa, nós compreendemos a força desarticuladora da privatização da Rede no cotidiano desses trabalhadores.

Nesse sentido, ainda que pesquisas posteriores, nas quais seja possível acessar fontes mais esclarecedoras sobre o assunto, demonstrando que o declínio e a extinção da Cooperativa tiveram suas raízes anteriores ao final da década de 1990, à qual se reporta o depoimento transcrito; ou que problemas de ordem financeira, administrativa, patrimonial tenham sido realmente preponderantes e não diretamente vinculados à desestatização da

Rede; o fato de os trabalhadores conectarem, em suas falas, o fim da Cooperativa à privatização, é extremamente significativo para a problematização da experiência vivida por eles, pois aponta a privatização como um golpe na classe ferroviária e em suas formas de organização.

Eu saía pra fazer minhas viagens eu deixava minha família tranqüila, eu sabia que a minha família podia não ter dinheiro em casa, mas tinha a Cooperativa 26 de Outubro que fornecia nós nunca negava nem um grão de arroz, podia você tá lá onde tivesse que a sua família ela fornecia.
(Idem).

Ao buscar dar visibilidade às trajetórias dos ferroviários na cidade, a presença da Cooperativa Mista 26 de Outubro surge, constantemente, como um traço distintivo de uma época em que, para esses trabalhadores, ser ferroviário, apesar das muitas dificuldades enfrentadas, também era sinônimo de poder trabalhar, viver e manter a família dignamente.

Talvez por isso, na maior parte das abordagens elaboradas sobre a importância da ferrovia em Ponta Grossa, esteja o surgimento de uma classe ferroviária muito importante na conformação econômica e política da cidade, uma vez que, ligadas à ferrovia, surgiram várias instituições e sujeitos importantes no cenário social local.

Segundo Chaves (2006), os ferroviários destacaram-se em Ponta Grossa nas décadas de 1910, 1920 e 1930, não só por sua expressão numérica mas, principalmente, por sua organização e participação em alguns acontecimentos registrados na cidade. Nessas décadas, os ferroviários ponta-grossenses participaram das greves gerais de 1917 e 1920.

Sobre a greve de 1917, o autor escreve que o seu início, em Ponta Grossa, encontra-se registrado na ata da Sociedade Operária Beneficente, datada de 20 de julho de 1917. O documento indica que 148 operários da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande declaram-se paralisados, iniciando então a greve. Os motivos imediatos alegados para essa deflagração foram os salários e os maus tratos dispensados aos trabalhadores da ferrovia, pelo chefe dos operários, Evaldo Kruger. O pesquisador enfatiza a importância da classe ferroviária na condução da greve:

É possível perceber, por exemplo, que a categoria que lidera o movimento é a dos ferroviários, a mais numerosa e organizada da cidade. [...] Some-se também o fato dos empregados da ferrovia estarem em contato direto com os ferroviários de outros centros, o que facilitava a articulação do movimento. (CHAVES, 2006, p.71, grifo nosso).

Monastirsky (1997) afirma que alguns benefícios trabalhistas caracterizavam a Rede Ferroviária como a melhor opção de emprego na época e, guardadas as devidas proporções, trabalhar na Rede entre 1930 e 1970 equivalia, mais ou menos, a trabalhar no Banco do Brasil e na Petrobrás entre 1970 e 1980. Essa visão é reforçada em alguns depoimentos:

E como era a vida de vocês naquela época?

Ih... a gente era assim que nem funcionário do Banco do Brasil, mas uma época né, porque conforme o governo o povo 'pererecava', né? Mas a gente tinha uma vida boa. (BORTOLI, M. L, 2004)

Em nosso estudo, as entrevistas demonstraram que até certo ponto os próprios ferroviários tendem a compartilhar dessa imagem, todavia, eles a articulam com uma capacidade de mobilização política baseada não só no número expressivo de ferroviários na cidade, mas na leitura e na intervenção sobre questões importantes no cotidiano ponta-grossense:

Tem gente que fala, tem muitos estudos assim que a gente lê que diz que os ferroviários eram uma elite, uma elite entre os trabalhadores, que os ferroviários eram mais organizados politicamente, que os ferroviários eram mais combativos...

Isso era uma verdade, a gente sentia isso aí pelo seguinte [...] porque quando nós, quando tinha uma política assim na cidade, vamos supor pra prefeito, então os ferroviários sabiam, iam em cima daquele que eles sabiam que procurava fazer [...]

E o que eles (os candidatos) tinham a ver com os ferroviários?

Eles não tinha nada a ver com nós. Mas nós procurava votar naquelas pessoas que

a gente sabia que ia fazer alguma coisa. [...].

Mas espera aí, os candidatos quando eles se candidatavam eles iam procurar os ferroviários, eles iam nas casas, nas assembléias, iam fazer campanhas junto com os ferroviários nas oficinas?

Não. Não. Os ferroviários se uniam e nós próprios escolhia eles. Porque a família do ferroviário geralmente era o ferroviário, a mulher do ferroviário e os filhos do ferroviário, então se o pai fosse votar pro fulano, a mulher ia e os filhos também iam. Então nós se organizava assim dessa forma, nós se unia entre nós ferroviário e qual é o candidato que é melhor? É o fulano, então é nesse que nós vai.

E como vocês sabiam qual era o melhor? Quais os critérios?

Porque a gente sabia, já tinha assim uma noção de como funcionava a cidade e aquela coisa toda, né? (WALTER, 2009)

À força expressiva do número de ferroviários se unia uma capacidade de organização de defesa dos interesses da categoria. O mais interessante é perceber que, ao ser questionado sobre o fato dos ferroviários serem uma elite, o Sr. Christiano não se remeteu às condições de trabalho internas ou específicas à ferrovia, mas às disputas políticas na cidade: “porque a gente já sabia como funcionava a cidade”.

Essa imbricação entre uma identidade política enquanto classe ferroviária que se organizava e escolhia “aquele que procurava fazer” reforça nossa convicção de que a cidade e a ferrovia não eram, para esses trabalhadores, espaços rigidamente separados ou distintos, mas partes integrantes de um mesmo modo de vida no qual os locais de trabalho, de moradia, de lazer, de fé, de consumo entre outros não são estanques e não podem ser hierarquizados.

Entretanto, essa imagem da classe ferroviária como “elite operária” sobrevive, quase intacta, na memória da cidade e das demais categorias de trabalhadores ponta-grossenses. Numa Edição Comemorativa dos 180 anos de Ponta Grossa, editada em 2003, nos deparamos com o um artigo intitulado: Metalúrgicos formam nova elite operária, onde se lê: “De acordo com o gerente

da Secretaria de Estado de Emprego e Relações de trabalho, os metalúrgicos representam hoje o que os operários da ferrovia significavam para Ponta Grossa no passado. (METALÚRGICOS..., 2003, p.10)”.

Observamos tanto na historiografia, quanto nos jornais e nas falas dos entrevistados, representações que associam os ferroviários a uma classe de trabalhadores, de fato, privilegiados na cidade, tanto econômica quanto politicamente, no sentido de guardarem uma capacidade de articulação e de organização política diferenciada das demais categorias.

Nessas representações, o salário acima da média, a estabilidade, a inserção numa carreira, a organização de várias instituições de reconhecida importância, aliados à participação em diversos acontecimentos políticos registrados na cidade, configurariam os trabalhadores ferroviários naquilo que foi debatido na história do operariado como uma elite ou aristocracia operária.

A expressão “aristocracia do trabalho”, segundo Hobsbawm (2000) parece ter sido usada desde o meio do século XIX, na Inglaterra, para descrever certa camada superior distinta da classe trabalhadora, mais bem paga, mais bem tratada e, geralmente, considerada mais respeitável e politicamente mais moderada do que o resto do proletariado.

De acordo com o historiador inglês, para se definir teoricamente a participação de um trabalhador como membro da aristocracia operária, é preciso observar: o nível e regularidade dos ganhos desse trabalhador, suas perspectivas de seguridade social, suas condições de trabalho, suas relações com as camadas sociais abaixo e acima dele, suas condições gerais de vida e suas perspectivas de progresso, futuro e de seus filhos. Hobsbawm ainda enfatiza, nesta aristocracia, sua determinação pela base econômica, pois, embora não se possa negar a autonomia do elemento cultural: “Somente homens que pudesse esperar certo nível de salários [...] podiam gozar de estilos de vida e desenvolver gostos e atividades características da aristocracia operária” (HOBSBAWM, 2000, p.312).

Todavia, a utilização deste conceito para dialogar com a imagem de “elite” atribuída aos ferroviários ponta-grossenses requer alguns cuidados. Primeiro porque a expressão foi utilizada para caracterizar um segmento específico de trabalhadores ingleses em meados do século XIX. Segundo e principalmente,

porque como poderemos observar, ainda que os elementos acima apontados por Hobsbawm, de certa forma, correspondam às imagens de melhores salários, condições de vida, seguridade social e estabilidade atribuída aos ferroviários e suas famílias na comparação com outros segmentos de trabalhadores da época, os depoimentos permitem redimensionar estas questões. E por último, no que tange à moderação política, é preciso salientar que, no caso de nossos estudos, a qualificação “elite” foi incorporada à definição dos ferroviários, justamente por sua reconhecida capacidade de mobilização e de atuação na história da cidade. Ao contrário do caso inglês, seria justamente a capacidade de resistência, contestação e radicalização que em Ponta Grossa, teria caracterizado os ferroviários como uma “elite” entre os demais trabalhadores.

Contudo essa imagem dos trabalhadores ferroviários ponta-grossenses, enquanto classe privilegiada pode ser problematizada se dialogarmos com as experiências dos ferroviários na Rede e na cidade. As narrativas trazem a possibilidade de confrontá-la às condições de vida e trabalho vivenciadas ao longo da carreira na Rede Ferroviária.

Creemos que, de certa forma, essa representação dos ferroviários tenha se prestado mais a um discurso de fragilização e desqualificação do que de enaltecimento desses trabalhadores, como se pode acreditar num primeiro momento, pois na outra face da moeda esteve uma argumentação que desqualificou os ferroviários como “privilegiados”, “marajás” e “vadios”. A produção e divulgação dessa imagem corroboraram parte do processo avassalador de privatização da RFFSA no final dos anos de 1990, como veremos mais adiante.

Assim, o que pretendemos a partir daqui é refletir de forma mais apurada sobre essa construção de memória que designa os trabalhadores ferroviários e mais especificamente os ponta-grossenses, como uma elite.

Em primeiro lugar, podemos questionar se ao tratar os ferroviários como uma elite, não se fez uma homogeneização da categoria que desconsiderou a diversidade dos postos, das funções e das próprias vivências enquanto ferroviário, como aponta o Sr. Epaminondas, ao lembrar sua carreira na ferrovia e o convívio com essa diversidade como parte da experiência profissional:

Nesse período que eu ali estive durante esses trinta e cinco anos, eu convivi com todos os níveis da carreira de ferroviário. Me deu a chance de conviver com várias opiniões dentro dos ferroviários das mais variadas classes, porque ali tinha além dos ferroviários, alguns analfabetos ainda, outros semi-analfabetos, outros alfabetizados, com escolaridade avançada, outros técnicos, engenheiros, outros assim de grande desenvoltura, digamos assim, no campo social da cidade, eles participavam de maçonaria, de religiões, de clubes de serviço, de Rotary, Lyons. (BARROS, 2004, grifo nosso)

Essa multiplicidade de postos, ofícios e funções dentro da Rede Ferroviária, colocada pelo Sr. Epaminondas, torna complicado taxar essa classe de trabalhadores como uma “elite”. Havia muitas desigualdades de ganhos, de formação, de meios de ingresso na profissão, de condições de trabalho e o termo tende a uniformizar diferenças que tanto podiam se expressar no cotidiano de trabalho, quanto em ocasiões mais específicas, como por exemplo, durante a greve ocorrida em 1964, quando todos os ferroviários pararam e os maquinistas não. O Sr. Amauri, em sua fala, demonstra que essas posturas podiam, inclusive, exprimir o acúmulo de tensões e divergências mais rotineiras:

Como tinha muita gente sempre tinha uma encrenquinha entre colegas, porque era muita gente, então sempre tinha ali na tração, por exemplo, os maquinistas e o tráfego que era nós né? Nós formávamos os trens e eles conduziam, então sempre teve aquela rixa um queria ser melhor que o outro. (MACANHA, 2004)

Por outro lado, a distinção expressa na narrativa do Sr. Epaminondas, entre ferroviários analfabetos, semi-analfabetos, alfabetizados e os com escolaridade avançada e grande desenvoltura no campo social da cidade não é fortuita. Ela remete a uma diferenciação interna de lugares, opiniões e posturas que tiveram repercussões no cotidiano e nas lutas vivenciadas pela categoria, ao longo das décadas em estudo.

O grau de escolaridade influenciava diretamente na natureza das funções exercidas, levando a uma associação, entre

os próprios ferroviários, dos primeiros degraus da carreira ao serviço bruto, pesado e perigoso, realizado quase sempre por pessoas analfabetas ou de muito pouca instrução:

Nos primeiros degraus da classe ferroviária ganhavam muito pouco e eram assim tinha os combustiveiros que eram assim os que carregavam a lenha e amontoavam no pátio, esses eram analfabetos todos.

Mais o trabalho pesado...

Trabalho pesado, trabalho braçal mesmo, aí tinha os guarda freio que eram aqueles que viajavam em cima dos carros do trem com chuva, com vento, com frio; eles tinham as capas e viajavam caminhando em cima do trem, muitos morriam, caíam.

Muito perigoso né?

Perigosíssimo e eles então é que freíavam ou soltavam os freios dos vagões e muito deles caíam e morriam, mas a grande maioria vencia e depois eles tinham a promoção, à medida que eles iam aprendendo⁴². (BARROS, 2004)

Essa clivagem propiciada pelo grau de escolaridade seria intensificada por ocasião da implantação da CLT (Consolidação

⁴² Essa visão foi reforçada em outras falas como a do Sr. Christiano quando relembra o início da carreira como guarda-freios:

O guarda-freios era aquele funcionário que corria por cima do trem, ele atendia dum alarme que tinha no meio do trem e ele fazia a frenagem dos vagões...

Na mão?!

Manual. Era freio manual. Que já tinha freio a vácuo, mas era meio fraco. Então se ia deixar um vagão numa estação que era descida, além de você calçar o vagão você tinha que frear manual.

Então era um serviço perigoso?

Era. Era um serviço muito perigoso, por sinal um dos mais perigosos da época.

Podemos dizer que era um dos últimos níveis da carreira?

Era um dos mais baixos, ali era o início dele progredir.

Quer dizer, o camarada entrava penando?

É ele entrava ferrado (risos). O serviço do guarda-freio era abastecer a locomotiva de lenha [...]. (WALTER, 2009).

das Leis do Trabalho) nos quadros da RVPSC, em meados da década de 1960. Daí emergiram novas tensões entre os ferroviários, de onde advém a necessidade de visualizarmos esse processo um pouco mais detalhadamente.

Foi a partir de abril de 1966, através do Decreto Lei nº 05, que o quadro de pessoal da RFFSA passou a constituir-se por empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho⁴³. Posteriormente, em julho do mesmo ano, o Decreto Lei nº 12 retificaria os artigos 34 a 41 do decreto anterior sem, contudo, causar grandes modificações em relação ao novo regime de trabalho dos ferroviários: “Art. 34 – O quadro do pessoal da RFFSA, aprovado por sua Diretoria e homologado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas constituir-se-á de empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho e de servidores cedidos” (BRASIL..., 1966). Esta mudança é lembrada pelos ferroviários como um momento decisivo para a categoria:

Bom, aí quando passamos pra CLT a coisa melhorou bastante para os ferroviários, porque todos tiveram aumentos de vencimentos, tivemos abertura de carreira, tivemos inclusive as escolas profissionais que existiam, os colégios, os ginásios ferroviários foram enriquecidos, foram reaparelhados, novos professores, e novos cursos onde os ferroviários poderiam assim, aprimorar os seus conhecimentos, acabaram com os analfabetos, com analfabetismo dentro da empresa lecionando para eles [...] Eles foram promovidos porque aí tinha que aprender a ler, tinha que aprender, a escrever. Foram criados os serviços sociais, foram contratadas assistentes sociais para darem assistência inclusive na parte de promoção das famílias dos ferroviários, foi muito bom, aquele tempo! (BARROS, 2004).

Alguns ferroviários que “optaram” pela CLT ou entraram após sua implantação lembram esse momento como um salto

⁴³ As normatizações celetistas específicas ao trabalho ferroviário podem ser melhor visualizadas no Decreto Lei nº 5452/ 43, Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, no Capítulo I: Das Condições Especiais sobre Duração e Condições de Trabalho. Seção V, Arts. 236 -247, disponível em: www.assef.com.br. Acesso em 01/11/2010.

de qualidade para os trabalhadores da Rede, devido ao reaparelhamento das escolas profissionais, a organização da carreira, o fim do analfabetismo entre os trabalhadores da Rede e a existência de concursos públicos elaborados:

Houve uma opção, os estatutários passaram para CLT, então dos estatutários teve muitos deles que passaram para a CLT. Ganhava mais, o salário era melhor um pouquinho e tinha mais possibilidade de progredir, porque aí saiu os concursos, né? Então alguns aderiram, mas não foram muitos [...] Mais uma vantagem que nós tinha é que nós da CLT tinha mais estudo, então muitas vez nós auxiliava os da União de tinha pouco estudo, nós ajudávamos eles em alguma coisa que eles precisavam. *Então o senhor acha que com a CLT melhorou o nível do quadro funcional da Rede?*

É eu acho que sim, o pessoal mais antigo achava que não, mas nós que estávamos mais por dentro achávamos que sim, que deu uma melhorada, porque a pessoa tinha mais liberdade pra fazer um concurso, sempre que saía um concurso era posto em jornais e tudo, sabe? Então era mais fácil até para o próprio estatutário fazer um concurso pela CLT, né? (WALTER, 2009)

Como podemos perceber pelos trechos destacados na fala do Sr. Christiano, a questão da escolaridade foi realmente encarada como um elemento de hierarquização entre os ferroviários. A convicção expressa de que os mais novos tinham a vantagem de possuir mais estudo e, por isso, estavam “mais por dentro”, explicita o acirramento de uma diferenciação interna ocorrida após a implantação da CLT e da entrada dos novos ferroviários por meio de concurso.

Aqueles designados pelo Sr. Christiano como “o pessoal mais antigo”, ou seja, os remanescentes do regime estatutário ou que nele permaneceram, perceberam a entrada dos novos como uma ameaça, uma complicação representada, entre outras coisas, justamente pelo maior nível de escolaridade dos ingressantes. Essa é a avaliação expressa pelo Sr. Airton Dionísio Reis:

Quando mudou para CLT, de [19]65 prá cá, aí complicou a coisa, aí complicou, porque daí mudou as leis e entrou uma gurizada nova cheia de estudo, porque nós véio tinha pouco estudo, né? Aí os cabra que entraram eram contador formado, o outro tinha já o primeiro grau completo e nós na Rede naquele tempo do governo fazia as quatro operações, era funcionário do governo, era da União, né?(REIS, 2005)

Essas tensões ganhavam materialidade em disputas vivenciadas no cotidiano profissional, pois o que estava em xeque não era apenas o regime de trabalho, mas a importância do ofício e de como ele era aprendido e desempenhado. Pelas falas percebemos que, em alguns casos, se instauraram, entre os ferroviários estatutários e entre os celetistas, divergências e competições que diziam respeito à competência e à capacitação para o exercício de certas funções.

Os celetistas pressionavam para que a readequação prevista na carreira pela CLT fosse de fato implantada, pois como já vimos, para eles essas mudanças eram percebidas como um ganho para a classe ferroviária. Por sua vez, os estatutários argumentam que, apesar do pouco estudo, tinham a experiência prática nos serviços da Rede e os conheciam “como a palma da mão”. O depoimento do Sr. Airton Dionísio revela traços importantes dos mecanismos pelos quais esses conflitos ganharam forma dentro da Rede:

Fofoca dos outros né? Os mais novos tinham curso, eu trabalhava no escritório, 28 anos no escritório, eles achavam que tinham que tirar eu dali, colocar alguém que tivesse mais competência do que eu. Eles diziam que eu estava no escritório na mamata, inveja sabe? E o chefe concordou com eles, dizia que eu não estava mais produzindo aquilo, produzi o quê? Pois eu conhecia tudo como a palma de minha mão, conhecia só no olho não precisava nem olhar já sabia onde estava, trabalhava no almoxarifado conhecia tudo, tudo. Ele implicou comigo, peguei descobri a lógica deles. Me mandou pro parque de obras,

fui, aí quando ele queria me mandar de revisor a chefia avisou que chegou minha aposentadoria. Porque o revisor tinha que viajar né? O chefe me tirou do escritório e me passou para o pesado, pra minha categoria, porque quando eu estava no escritório eu estava fora da minha categoria. Escriturário é uma categoria, e artífice mecânico é outra, então eu tava tampando um buraco que não era minha função, daí o chefe achou que tinha que me tirar, tudo bem. (Idem)

Pela narrativa acima podemos perceber que, de fato, se instauraram no cotidiano da Rede muitas divergências e disputas após a entrada dos funcionários mais novos, pois os antigos desempenhavam funções para as quais diante da nova configuração eles não tinham estudo para desempenhar. Havia também conceitos diferenciados de “competência”, que para uns era sinônimo de conhecimento formal e para outros se referia a conhecimento prático. Também ao utilizar os termos “fofoca” e “inveja”, o Sr. Dionísio nos permite apreender as estratégias de desqualificação do outro presente em ambas as partes.

Ainda que não tenha sido possível analisar mais detalhadamente se estas disputas se traduziram, ou como se traduziram na organização política dos ferroviários, por exemplo, em momentos de formular pautas de reivindicações junto à Direção da RVPSC, nas assembléias da categoria ou nas disputas no Sindicato, uma vez que não tivemos acesso à documentação sindical - atas, boletins, etc.; as narrativas dos entrevistados fornecem alguns indícios que, embora não possam ser generalizados, permitem, pelo menos, aventar um universo de expectativas e de experiências compartilhadas por estatutários e celetistas.

Nesse universo, aparecem vantagens e desvantagens para ambos os lados. Numa ponta, surge a afirmação de que, após a CLT, as cisões pró-ferroviários e pró-chefia se acentuaram:

Olha no tempo da União eram unidos. Depois quando veio a CLT veio as divergências, daí uns puxavam pra chefia e outros pros ferroviários. Porque os mais antigos eram da União e os mais novos

eram da CLT, então havia divergências sabe? (Idem, 2005)

Por outro lado, a estabilidade dos estatutários surge como um traço de desigualdade e de desvantagem, uma vez que dos celetistas era cobrada uma “competência” que não era exigida dos estatutários para a permanência na Rede:

Então deixa eu perguntar uma coisa, vocês já entraram na CLT então vocês nunca foram funcionário público com estabilidade?

Não. Os meus tios eram. Não podiam ser demitidos. Nós já podia, nós também era considerado funcionário público federal, só que nós não tinha aquela estabilidade que eles tinham. Então os funcionários da União tinham mais garantia do que nós, porque nós se cometesse algum erro alguma coisa tava sujeito a ser demitido, então nós tinha que trabalhar o máximo, o mais bem possível para evitar qualquer tipo de coisa. (WALTER, 2009, grifo nosso).

Os depoimentos anteriores evidenciam uma cadeia de conflitos estabelecidos entre os ferroviários após a adoção da CLT. Acreditamos, contudo que essas falas sejam mais que versões diferenciadas sobre benefícios e prejuízos trazidos pela Lei.

Na lida com as narrativas, fomos percebendo que a mudança do regime estatutário para o celetista era um elemento presente em todas as falas, tendo um significado somente comparável ao da privatização, para aqueles que a vivenciaram. A partir dessa percepção, começamos a nos indagar por que essa mudança foi tão impactante e por que ela ocorreu?

Perguntamo-nos se as questões trazidas nos depoimentos não possibilitavam enunciar temáticas mais intrigantes. Se para além das divergências cotidianas, elas talvez se configurassem em indícios de um processo no qual as disputas internas normais a qualquer categoria tivessem sido acirradas propositalmente e neste sentido, denunciasses o relativo sucesso de uma estratégia de desagregação da classe ferroviária.

Uma leitura mais pormenorizada do Decreto n° 05 possibilitou esse raciocínio. Em primeiro lugar, cabe ressaltar que

o documento não visava só à mudança do pessoal da RFFSA para o regime de CLT; seu fim precípua era estabelecer normas para a recuperação econômica das atividades da marinha mercante, dos portos nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A.

O Decreto embasava-se no Ato Institucional nº02 (1965), segundo o qual o Presidente da República podia baixar decretos e atos complementares sobre matérias de segurança nacional. Neste cenário, o governo justificava sua normatização na área, alegando que:

[...] as atividades da marinha mercante, dos portos nacionais, da Rede Ferroviária Federal S.A e das entidades de classe profissionais, vinculadas ou conexas, envolvem matéria diretamente ligada a segurança nacional;

[...] é vital para o fortalecimento do poder nacional a inadiável recuperação do Poder Econômico através da reestruturação adequada sistemas de transportes sob jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas. (BRASIL..., 1966, p.01, grifo nosso)

Sob o discurso da reestruturação econômica e da segurança nacional, o governo militar não só ensaiava o processo de “modernização” do sistema de transportes - cujos delineamentos e implicações no sistema ferroviário já acompanhamos na discussão das Revistas *Correio dos Ferroviários* - como visava atuar sobre as entidades de classes profissionais, a eles vinculadas ou conexas.

Assim, depois de determinar providências no sentido de melhor atender à demanda de transportes, à redução do custo operacional e ao aumento das respectivas rendas dessas entidades, o decreto passa a tratar, especificamente, do quadro de pessoal, ou seja, marítimos, portuários e ferroviários. Basicamente, as determinações são as mesmas para as três categorias:

Art. 3º - A jornada de trabalho será fixada de acordo com a natureza industrial das entidades referidas.

Art. 5º - Os quadros de pessoal serão reestruturados para que se ajustem a estrita

necessidade da execução dos serviços em base econômica (Idem, grifo nosso).

Pensemos um pouco no impacto dessas deliberações nas carreiras afetadas. Embora, obviamente, houvesse diferenças e peculiaridades entre elas, uma mudança de estatuto certamente feria toda uma tradição de trabalho e, principalmente, formas de organização e mesmo de identidade das categorias, pois:

Toda categoria profissional constitui uma cultura. Isto porque qualquer que seja a atividade exercida, um grupo de trabalhadores reunidos por determinado espaço de tempo, tende a criar hábitos, regras próprias para as relações internas e externas à categoria, formas específicas de se conduzir e de se expressar. Em categorias com um período longo de existência esta afirmação se fortalece. A experiência comum cria laços entre estes trabalhadores que transcendem o espaço da atividade profissional, alcançando suas próprias relações familiares, fazendo com que eles se percebam enquanto membros de uma mesma coletividade (LIMA, 1998)

O Decreto atuava na estrutura das carreiras. Essa reestruturação se devia a uma mudança de concepção na natureza do trabalho encarado agora como uma atividade industrial, portanto, técnica e racional. Essa nova concepção entrou em confronto direto com toda a tradição, pelo menos, no caso dos ferroviários, de um ofício aprendido em termos técnicos, é verdade, mas também apreendido a partir de uma cultura de trabalho, de vida e de formas de organização advindas dele. Tal percepção do governo aparece com mais vigor quando analisamos o artigo 12:

Art. 12 - A qualquer tempo poderão ser adotadas novas formas de organização, ou novas técnicas ou equipamentos destinados a aumentar à eficiência das atividades integrantes dos sistemas de transporte e, em consequência, ser ajustadas as condições de prestação de trabalho às necessidades da produção. (Idem, grifo nosso).

No caso da Rede Ferroviária Federal, Lima (1998) demonstra que o projeto de modernização implantado no pós 1964 procurou racionalizar a administração e a operação do sistema ferroviário e dar à RFFSA formas de administração onde os critérios de eficiência e racionalidade substituíssem o antigo relacionamento “provinciano” e pessoal, considerado como uma das causas da má situação do sistema ferroviário.

Além disso, o Decreto determinava, também, que os cargos dos servidores que não se adequassem a essas novas formulações fossem extintos e que os trabalhadores fossem colocados em disponibilidade para efetuar outros serviços na União:

Art. 6º - Os cargos dos atuais servidores públicos ou autárquicos que não forem previstos nos novos quadros nos termos do artigo anterior, serão declarados extintos e os seus ocupantes, colocados em disponibilidade.

§ 2º Caberá ao DASP providenciar o aproveitamento, em outros serviços da União do pessoal em disponibilidade. (Idem, grifo nosso).

A desvinculação com as carreiras e o rompimento com o ofício tornam-se evidentes quando se define que os servidores públicos colocados em disponibilidade fossem gerenciados pelo *Departamento de Administração do Serviço Público* – DASP, e fossem pagos com orçamento desvinculado das folhas das entidades de origem. Além disso, previa-se um sistema de treinamento para o aprendizado de um novo trabalho com fins de reaproveitamento em outras esferas de serviço da União.⁴⁴

Por último, é preciso salientar que, em nenhuma das três categorias, foi dado efetivamente o direito ao servidor, de não passar para a CLT e de continuar vinculado à carreira⁴⁵, uma vez

⁴⁴ Art – 6º§ 1º O pessoal colocado em disponibilidade nos termos dêste artigo será administrado pelo Departamento de Serviço Público (DASP) e pago por dotação especial do orçamento federal, do anexo do Ministério de Viação e Obras Públicas.

Art. 7º O DASP promoverá, por intermédio da Escola de Serviço Público, o treinamento dos Servidores em disponibilidade visando facilitar o seu aproveitamento.

⁴⁵ Em visita a *Associação dos Ferroviários Aposentados*, em Ponta Grossa, vários associados relataram que, quando veio a “história da CLT”, a pressão foi muito grande, pois temiam não optarem pelo novo regime e serem colocados em disponibilidade, tendo que mudar de cidade, desorganizar toda a vida familiar e, além disso, muitos colegas que não optaram pela CLT acabaram indo trabalhar de porteiros,

que os trabalhadores que não optassem pelo “novo regime” seriam colocados em disponibilidade, de acordo com os artigos acima estudados, acarretando posterior extinção do cargo:

Art. 34 [...]

§ 2º Os que não optarem pelo Regime da Consolidação das Leis do Trabalho passarão, sem modificação jurídica de cada um, a integrar, na jurisdição do Ministério de Viação e Obras Públicas, quadros e tabelas, suplementares, extintos, cujos cargos e funções isolados, assim como as classes e padrões iniciais, serão suprimidos à medida que vagarem. (Idem, grifo nosso).

Entretanto, ainda que o Decreto forneça explicações e justificativas para a reordenação e para a reestruturação do sistema de transportes nacional e que, aparentemente, tenhamos conseguido entender um pouco do contexto que mudou o estatuto dos ferroviários ligados a RFFSA, a análise dos depoimentos desses trabalhadores e a consequente percepção do impacto causado por essas mudanças na própria composição da classe, colocam outras questões: Por que o Decreto visou justamente essas três categorias? Seriam suficientes as argumentações técnicas de modernização e de racionalização do sistema de transporte visando à vitalidade econômica e a segurança nacional? Acreditamos que não.

Lima (1998), ao realizar estudo cuja indagação principal foi o porquê de os ferroviários, uma categoria de trabalhadores reconhecida por sua capacidade de organização e de ação sindical, não terem conseguido resistir ao avanço das transformações em curso no mundo do trabalho, entrando num processo de crise acentuado pelo consequente esfacelamento acelerado da categoria. Em sua pesquisa concluiu terem sido as mudanças na forma de recrutamento e na organização do trabalho na RFFSA, a partir da segunda metade da década de 1960, as responsáveis pelo rompimento gradual das bases de sustentação da identidade da classe, consistindo em um dos fatores principais para a crise vivenciada pelos ferroviários no final da década de 1990:

de vigias, etc., em outras repartições, exercendo funções sem nenhum vínculo com o trabalho ferroviário.

A partir da segunda metade dos anos 60, foram sendo implantadas, sob as condições políticas e sociais do regime militar, mudanças no interior das empresas [ferroviárias], principalmente na forma de recrutamento, feita a partir deste instante preferencialmente fora do universo ferroviário e na organização interna do trabalho, que ganhou um caráter mais racionalizado. Essas mudanças foram lentamente rompendo com as bases da cultura ferroviária construída ao longo de mais de um século de história [...] Dessa maneira, todas as ações implementadas tiveram um caráter duplo, de um lado uma perspectiva racional-econômica e de outro uma motivação político-ideológica. Assim, o pós 64 significou para os ferroviários a perda progressiva de relação com o passado (LIMA, 1998).

A maneira pela qual a adoção da CLT repercutiu na organização da categoria não passou despercebida para os próprios trabalhadores, como ressalta em seu depoimento Rafael Martinelli, ex-dirigente sindical ferroviário, em depoimento aos pesquisadores do Arquivo Edgar Lenrouth/UNICAMP:

A unidade foi difícil. Eram quase 200.000 ferroviários. Sendo que uma minoria era CLT. A Central do Brasil, por exemplo, tinha no meu tempo de Presidente da Federação, 6.000 funcionários CLT e mais de 40.000 funcionários públicos [...] que não tinham direito a sindicato. Tinha todo tipo de associações, maquinista, agente de estação, todo tipo, que deu trabalho para unificar. (MARTINELLI apud LIMA, 1998, p.04)

A outra face das argumentações racionais e econômicas eram as motivações políticas e ideológicas. Basta lembrar que o Decreto nº05/66 afirmava, em seu texto, que “as entidades de classe profissionais, vinculadas ou conexas, envolviam matéria diretamente ligada à segurança nacional”. Assim, perguntamos: Como vieram os ferroviários, juntamente com marítimos e portuários, a se constituírem em matéria de segurança nacional?

Não há dúvidas de que a longa tradição de luta dessas categorias - cuja cronologia remonta a um passado bem maior do que o escopo desse trabalho pretende alcançar - causou inquietação nos governos militares. Para nós, bastou recuar ao início da década de 1960, para encontrarmos algumas explicações, senão conclusivas, pelo menos satisfatórias, do ponto de vista desta pesquisa.

Em novembro de 1960, marítimos, portuários e ferroviários desencadearam uma Greve Nacional. Eles exigiam a aprovação do projeto de Lei que previa a paridade de vencimentos entre civis e militares. Em Ponta Grossa, os jornais locais noticiaram a iminência da greve:

Assembléia Monstro:

Está marcada para hoje grande assembléia onde marítimos, ferroviários e portuários deverão ratificar pacto de ação comum para greve de âmbito nacional daquelas corporações, a qual poderá ser deflagrada até dia oito de novembro caso não esteja aprovada a paridade entre seus vencimentos e dos militares.(MARÍTIMOS ..., 1960, p.01).

De acordo com os dados divulgados na época, a greve foi deflagrada em 09 de novembro e atingiu, mais ou menos, meio milhão de trabalhadores, tendo grande repercussão nas principais cidades do país. De acordo com Mattos (1998, p.189): “A greve, decretada ilegal quase imediatamente após sua deflagração, foi tomada pelo governo JK como pretexto para ameaça de decretação de Estado de Sítio, sofrendo assim com repressão tanto em nível local quanto federal.” Tanto as Forças Armadas, quanto a polícia intervieram em vários sindicatos, efetuando prisões de líderes e mantendo estações e portos sob forte vigilância policial:

Alegando propósitos de obrigar o Congresso Nacional a votar imediatamente o chamado “Projeto de Paridade de Vencimentos”, elementos de alguns sindicatos pretendem promover uma greve geral em todo o país no setor dos transportes. O movimento é ilegal, pois fere frontalmente a legislação em vigor, e não pode ser, portanto tolerado. [...] Assim

as autoridades federais no cumprimento de seus deveres estão adotando as providências aconselháveis para evitar a eclosão de greve ilegal e reprimi-la se necessários com a ampliação de todos os recursos que lhe faculta a lei. (LEGAL..., 1960, p.01)

Além disso, o movimento foi acusado de pretexto para agitação comunista e de realização de atividades subversivas, que nada mais visavam que prejudicar a tranquilidade social e a paz do povo:

Ademais há indícios que a Greve Geral tem ligações com o desenvolvimento de atividades subversivas inspiradas em ideologias extremistas e obedientes a comandos externos. [...] Assim o que de realidade existe é o uso de mero pretexto para desencadear agitação social que prejudica a tranquilidade do povo e a paz no país. (Idem)

De todos os movimentos grevistas que tivemos notícia em nossa pesquisa, principalmente acompanhando os jornais, foi justamente essa greve realizada em defesa da paridade dos vencimentos entre civis e militares aquela que mais foi lembrada pelos ferroviários entrevistados.

Em quase todas as narrativas ela aparece como “a greve dos nove dias” e as lembranças que emergem, reafirmam a intenção de luta pela paridade de vencimentos como a principal causa do movimento:

Bom foi feito uma greve, que na época o ferroviário [...] é aquilo que eu disse pra você, nós tivemos altos e baixos. Quando nós fizemos aquela greve que durou nove dias, o quê que nos queríamos? Nós queríamos aumento, a paridade entre civis e militares. Na época o militar ganhava sei lá quanto e nos ganhávamos uma merreca, e porque o dinheiro foi desvalorizando, então foi feita aquela greve de nove dias, não me lembro nem o ano, mais daí nos até ganhamos a greve. (MACANHA, 2004).

Entretanto, não parece ter sido essa a opinião do governo dos militares que tomariam o poder quatro anos depois. Marítimos, ferroviários e portuários se converteram numa questão de segurança nacional e sua longa tradição de lutas foi vista como uma ameaça para a ordem e para a paz social. A repressão se abateu sobre os trabalhadores e seus sindicatos por meio da coerção pura e simples, mas também se desnudou em estratégias e mecanismos de reestruturação da carreira, rompendo ou modificando formas antigas e vitais de trabalho, convivência e aprendizado entre os trabalhadores.

A leitura desse quadro aparece nas entrevistas de forma inarticulada pois, curiosamente, embora a greve pela paridade tenha sido realizada em 1960, em suas narrativas os trabalhadores a vinculam ao período militar afirmando inclusive que ela foi realizada em 1964:

Bom, greve saiu uma só uma vez, por causa do ordenado, ficamos nove dias parados, nos fazia.. Ficava parado lá na frente [...] Foi 1964. Foi em todo o Paraná, aqui em Ponta Grossa foi o centro porque aqui era o entroncamento [...]. Ah nos ficava com medo né? Nove dias né? (BORTOLI, P.2004)

Aumento né? Aumento que os ferroviários queriam e o governo não queria dar, tiraram o Jango Goulart e entrou Castelo Branco. Mas é por causa de aumento, ficou 10 dias de greve, mas daí foi ganha a causa. (REIS, 2005)

Essa aparente imprecisão cronológica, comum em muitas entrevistas, não deve ser tomada como uma prova da pouca confiabilidade do trabalho com as fontes orais. Muito pelo contrário, ela pode nos remeter a uma percepção mais aguçada de como se constituem os enredos da memória.

Os sujeitos percebem os processos vividos não na cronologia linear dos anos. Nas releituras de suas trajetórias de vida eles retomam acontecimentos aparentemente dispersos e distantes no tempo e no espaço e os conectam numa narrativa que confere sentido a processos mais amplos.

Ainda no campo das reflexões que nos permitem problematizar a representação de uma elite ferroviária, podemos

igualmente nos debruçar sobre temas como níveis salariais, condições de trabalho, disciplinarização e os conflitos internos na RVPSC. Como muitas imagens que permeiam a memória e a história sobre a ferrovia e os ferroviários em Ponta Grossa, a pressuposição de condições privilegiadas de trabalho nos mais diversos aspectos, ajudaram a compor variado feixe de representações sobre a carreira ferroviária:

A estabilidade, a política de ascensão de níveis, a moradia de boa qualidade organizada em vilas operárias, a regularidade do pagamento mensal e um poder de compra acima da média salarial determinava a boa relação do ferroviário com a cidade e a empresa. (MONASTIRSKY, 1997, 52, grifo nosso).

Dessa maneira, quando são contrapostas às condições profissionais precárias de outros trabalhadores, principalmente na iniciativa privada, essas afirmações sempre deram margem às formulações bem ou mal intencionadas sobre a condição privilegiada desses trabalhadores em relação aos demais. E essas representações foram habilmente utilizadas como base de sustentação para o discurso que legitimou a política de privatização da RFFSA e de muitas outras empresas públicas, principalmente na década de 1990.

Paulatinamente, os benefícios e direitos trabalhistas (principalmente do funcionalismo público) conquistados em mais de um século de lutas, para citar apenas o caso dos ferroviários, foram sendo convertidos, para boa parte da opinião pública, em privilégios incompatíveis com o projeto de “modernização” do Estado Brasileiro.

As entrevistas dos ferroviários não contradizem totalmente essas afirmações sobre os ganhos salariais e outros benefícios da carreira. Contudo, também aqui, aparecem opiniões divergentes. Para alguns, o salário era bom, melhor que em outros lugares, como assegura o Sr. Airton:

É, compensava porque todo ano nos tínhamos aumento né? Não era muito bom, mas era mais ou menos, pois a Rede toda a vida pagou bem. A Rede toda a vida sempre pagava mais que os particular, nos tínhamos auxílio, tínhamos hospital, tinha a Cooperativa que fornecia. Às vezes o

caboclo recebia pagamento e vinha só uns quebradinhos, uma sobrinha, a Cooperativa lançava tudo, gastavam tudo na Cooperativa [...], mas nós toda vida ganhamo bem. É verdade fizemos greve pra ganhar mais. Mas toda a vida nós ganhamos bem, o ferroviário sempre ganhou bem, sempre foi bem de vida (REIS, 2004).

Já o Sr. Hítalo Batista Gomes, entrevistado em 2004, aos 71 anos de idade, ingressou na Rede em 1960 e lá trabalhou como mecânico durante 30 anos, mas já exercia essa profissão antes de ingressar na RVPSC. Antes de passar no concurso da Rede Ferroviária ele trabalhava num posto de gasolina e, ao ser indagado sobre sua opção pelo trabalho na ferrovia, ele apresenta uma leitura onde destaca a precariedade dos ganhos em relação ao exercício da mesma função fora da Rede:

E o que levou o senhor a fazer o concurso na Rede? O salário era melhor?

Bom, o salário quando eu saí (da iniciativa privada), eu saí perdendo bastante né? Porque você veja, eu tinha o salário de dois mil dois mil e trezentos réis e tinha a casa anexa ao posto. Uma casa boa, tinha água, luz e o Senai me trazia o alimento de gasto do mês. Então se fosse fechar num ganho bruto do Posto eu teria ganhando mais 50% acima do salário, né? Quando eu fiz o concurso na Rede fui chamado para fazer o exame médico, o meu salário caiu [...] daí foi uma queda que Deus nos livre porque a gente tava com um padrão de vida um pouco mais elevado né? Mas tinha que fazer um esforço porque era um emprego federal, eles tavam precisando e por sua vez eu teria um emprego garantido. (GOMES, H. 2004)

Como vemos, o fator decisivo para o ingresso na Rede não foi a existência de um alto salário, mas a opção por um emprego federal com “garantia” de estabilidade. Além disso, o Sr. Hítalo enuncia que a melhoria salarial foi conquistada gradativamente num processo de muitas lutas:

Seu Hítalo, eu gostaria que o senhor fiasse um pouquinho para mim sobre os funcionários que não estavam contentes com os salários, o que eles faziam? Fazia alguma reivindicação, alguma greve? Qual atitude que eles tomavam?

Bom isso aconteceu e aconteceu e acontece em qualquer tipo de empresa né? Você sabe que nesse nosso Brasil, nosso governo ele sabe desses problemas. Os professores estão reivindicando há dez anos, até bateram nos professores né? No meio ferroviário aconteceu a mesma coisa, porque nós não tinha crédito pra uma caixa de fósforo no começo, porque o salário já tinha passado prá três mil e nós tava com dois conto e trezentos, então qualquer mecânico tava ganhando acima do que nós estava ganhado, daí houve foi aquela primeira greve nossa e eles deram a aumento de dois mil conto com abono, né? E mesmo assim ainda não tava equivalendo ao que as empresa já tavam pagando. (GOMES, H. 2004).

Portanto, tratar a questão salarial, ou seja, a existência de salários acima da média como um indicio de privilégio para os ferroviários, traz ambiguidades e requer relativizações. Basta lembrar que vários estudos já apontaram que, entre as principais motivações das greves realizadas pelos ferroviários desde o início do século passado, a questão salarial sempre foi apontada como uma das principais reivindicações da categoria⁴⁶ (BORBA, 1941; MONTEIRO, 2005).

Seguindo a trilha que nos permite problematizar o rótulo de elite operária atribuído aos ferroviários, podemos ainda refletir sobre relações de trabalho internas à RVPSC, principalmente, nas

⁴⁶ Para exemplificar apenas o caso dos ferroviários do Paraná, somente no período de 1892 a 1930, Monteiro elencou 12 greves e, entre elas, 07 tinham como pauta principal aumento salarial. Em 1934, ocorreu a maior Greve que se tem notícia no Paraná, mais de 7000 ferroviários da RVPSC paralisaram suas atividades, tendo como principal reivindicação o aumento salarial. Em 1946 e 1960, novamente os trabalhadores da Estrada de Ferro pararam suas atividades. Na primeira, reivindicando melhores salários e condições de trabalho e, na segunda, em luta pela paridade de vencimentos entre Civis e Militares.

questões envolvendo o processo de disciplinarização⁴⁷ requerido no ambiente de trabalho e que, por sua vez, acabava desdobrando-se em uma série de outras situações, tais como: a aplicação de punições, faltas ao serviço, conflitos com a chefia, em suma, uma diversidade de posturas, escolhas e estratégias elaboradas tanto pelos trabalhadores quanto pela direção da empresa, nesse convívio diário.

O longo e conflituoso processo de conformação do ferroviário à imagem de trabalhador ideal, obediente e disciplinado, exigido pelas “novas configurações” de ritmo e de organização do trabalho requerido pelas empresas ferroviárias, bem como a intensa trajetória de formas de resistência, individuais e/ou coletivas, forjadas pelos trabalhadores a essas práticas, já foram tema de diversos estudos. (CALVO, 2002; HARRES, 1992; SEGNINI, 1982).

Mesmo se tratando de locais, empresas e períodos diferenciados, que se estendem da implantação das primeiras empresas ferroviárias no final do século XIX até períodos mais recentes, boa parte dos trabalhos aponta a necessidade de as empresas ferroviárias adaptarem os trabalhadores às novas exigências do trabalho, que tinham como pressuposto básico a disciplina.

Na RVPSC, essa realidade não foi muito diferente. Observemos o artigo sobre normas disciplinares, publicado em 1955 na revista *Correio dos Ferroviários*, produzida e distribuída pela Direção da empresa:

A disciplina, como elemento indispensável ao progresso humano, é necessário se faça sentir em todas as nossas atividades, dentro e fora da nossa vida particular, na oficina, no escritório, no campo, na sociedade, etc. Em nosso meio, felizmente a disciplina vem sendo mantida, não à custa de castigos, como muita gente supõe [...] Disciplina, Obediência à palavra de cima. Respeito hierárquico. Afabilidade no tratamento geral. Trabalhe firme e honesto. Satisfação para quem dá ordens e alegria

⁴⁷ Compartilhamos, aqui, a postura de CALVO (2002, p.266, nota n.05), que trabalha a categoria disciplinarização, interpretada como expressão das relações de embate entre empresários e trabalhadores, e não como mecanismo de poder criado externamente às tensões entre dominação e resistência.

para quem as cumpre. (WAMBIER. apud SILGRE, 2005, p.20).

Para Calvo (2002), as práticas e instrumentos forjados na relação empresários e trabalhadores procuravam garantir o trabalho e, ao mesmo tempo, estabelecer novos e diferentes modos de se fazer a relação trabalhadores - trabalho ferroviário.

Esse universo de relações era permeado por disputas cotidianas. Para os empresários o trabalho ferroviário e a função da ferrovia representavam uma nova estratégia para acumulação de capitais. Já para os trabalhadores, eles tinham significados diferentes, relacionados às suas experiências, às necessidades expressivas do seu modo de vida que, muitas vezes, entravam em conflito com as exigências impostas pelo próprio processo de trabalho na ferrovia.

Assim, representar a figura do trabalhador disciplinado implicava na necessidade de demover suas experiências, de criar novos valores que estivessem relacionados ao ritmo do trabalho ferroviário.

Nessa perspectiva, das tentativas de disciplinarização dos trabalhadores emergiam expressões de tensões constituídas nessas relações, sendo evidências das disputas que se davam em torno da adaptação às novas exigências do trabalho, como por exemplo, assiduidade, o respeito aos superiores, o cumprimento das escalas de horário, entre outros. (CALVO, 2002, p.266).

Em nosso estudo, as evidências sobre esse processo surgem nos relatos dos ferroviários, quando indagados sobre o cotidiano das relações de trabalho na Rede. A questão da disciplina aparece entremeada a diversos momentos dessa convivência:

A disciplina naquele tempo era rigorosa, o chefe tinha autoridade igual delegado de polícia, hoje em dia o pessoal não respeita nem o delegado, naquele tempo o pessoal respeitava, o delegado era respeitado, o chefe de estação era respeitados, então havia respeito. Qualquer dos erros eles puniam, o chefe e os engenheiros puniam. Uma vez eu errei, e fui advertido noutra vez eu fui suspenso, então eles não

admitiam erros. Para mandar embora, naquele tempo não toleravam. Roubou, o empregado era demitido, acidente de trem bem grande era demitido. (RUTKA, 2005) Veja bem, faltava a serviço, errava qualquer coisa que fosse contra, desse prejuízo pra empresa, eles faziam sindicância, davam punição lá pro pessoal, suspensão um dia, dois dias, conforme a gravidade do acidente também, né? [...] Tinha que ser bom funcionário, porque você veja a gente tinha um premio 10 anos sem chamar a atenção, sem punição, a gente tinha um premio de 06 meses, licença premio. (MACANHA, 2004)

A convivência conflituosa com as chefias, a punição em relação aos erros com suspensões, sindicâncias e até demissões, bem como o preenchimento de “formulários” com avaliações detalhadas sobre a postura do funcionário, faziam parte de uma relação na qual o confronto entre as necessidades de normatização e as estratégias de resistência a elas parecem ter sido constantes:

Veja bem como era uma empresa como a rede ferroviária que tinha, teve época que teve 65 mil funcionários, sempre tem os bons, os mais ou menos, a maioria era gente boa. Eles exigiam lá que não perdesse escala, que não tivesse atraso, que não causasse risco prá empresa. (Idem)

Muitos não gostavam do serviço, porque era um serviço que era muito sujo da graxa e ele não se adaptava [...] Às vezes respondiam ao chefe, e resmungava do serviço né? Agora eles tentavam endireitar os funcionários, mas às vezes não dava certo. Eles chamavam a atenção, ia para o chefe, daí conforme, eles até suspendiam, ou eles mandavam embora depois que passou para a CLT, daí ficou mais rígido. Porque aí foi outra lei. (BORTOLI, P.2005).

De acordo com Silgre (2005), os formulários citados pelos trabalhadores na Rede de Viação Paraná - Santa Catarina eram intitulados de “Boletins de Merecimento”, e continham vinte e cinco perguntas que o chefe de seção deveria responder semestralmente.

Conforme a pesquisadora, nesses relatórios era possível perceber os pontos passíveis de controle por parte da empresa: se o trabalhador estava atento ao trabalho, se tinha boa vontade de trabalhar, cooperava com os colegas e com o chefe, se era satisfatória a quantidade de trabalho desenvolvida durante o dia e, ainda, se o ferroviário era atencioso e cortês.

No final desse questionário, realizava-se a somatória dos pontos. Ao lado, havia um campo destinado às “Condições Fundamentais”, no qual eram debitados os pontos negativos como: assiduidade, advertência, repreensão, suspensão e, por fim, destituição de função. Após tal somatória, aplicavam-se as penalidades previstas: “Aplicar ao trabalhador de Linha nível 3, matrícula nº 23972, João da Silva Poza, a pena de suspensão por 10 (dez) dias, por ter o mesmo se ausentado do serviço sem prévia autorização do seu feitor.” (ORDEM INTERNA... apud SILGRE, p.18).

Todavia, dessas narrativas sobre os conflitos internos na RVPSC também emergem lembranças das redes de solidariedade constituídas como forma de se contrapor ao lastro disciplinar da empresa. Temos certa visão disso quando são retomadas, nas falas, as estratégias criadas entre os trabalhadores para esconder as faltas ocasionadas pelo problema de alcoolismo dos colegas.

Os relatos sobre os casos de alcoolismo apareceram em diversos depoimentos, dando a entender tratar-se de um problema recorrente no meio ferroviário e que afetava tanto o cotidiano familiar quanto o do trabalho.

Vimos, acima, a punição aplicada ao trabalhador João da Silva Poza por ele ter se ausentado do serviço sem prévia autorização. Sua viúva, Tereza de Jesus Poza foi entrevistada em 2004, aos 70 anos de idade, e seu depoimento está quase todo centrado em torno do alcoolismo do marido e de todos os problemas vividos dentro e fora da ferrovia por causa disso:

A senhora sabe em que época o seu marido trabalhou na Ferrovia?

Foi em 1955 porque ele trabalhou 25 anos na Rede, entrou com 25 anos e saiu com 25 anos.

Ele se aposentou lá?

Se aposentou.

E qual era a função do seu marido?

Ele era da... ele trabalhava na turma, ele trabalhava , como é que é meu Deus, era servente de linha.

E como era a vida de vocês nessa época?

Pois eu tinha uma vida boa... Até quando ele começou a trabalhar eu trabalhava para sustentar a casa, né? Porque eu tinha meus doze anos quando casei com ele e daí ele era um homem assim engraçado, *trabalhava até a hora do almoço e depois não trabalhava mais. Só vivia bebendo, com aquela garrafinha...* [...] Ficava bebendo de dia, depois do almoço, o dia todo... Quando era de tardezinha tomava banho e saía. Ia prá farra. [...] Aí eu fui na chefia em Curitiba e falei ‘Chefe põe me dá um jeito dele trabalhar perto de casa porque ele não traz dinheiro nenhum para casa’. Pois não adiantou nada, ficou do mesmo jeito. O dia em que ele ganhava dinheiro não aparecia em casa. Ele queria outro serviço, eu não deixei ele sair até aposentar. Lá no Bar tudo era melhor para ele. (POZA, 2004, grifo nosso)

Ao dizer que o marido só trabalhava até a hora do almoço e depois não trabalhava mais, porque “só viva bebendo, com aquela garrafinha” que no dia do pagamento não aparecia em casa e também o pedido à Chefia para que o trocasse de local de trabalho, a Sra. Tereza explicita uma série de situações que, com certeza, comprometiam o cotidiano de trabalho desse ferroviário. Do relato de sua esposa depreende-se que deveriam haver dificuldades na realização do serviço na ferrovia, criando ocasiões constrangedoras e mesmo conflituosas no ambiente de trabalho, entre os próprios colegas e/ou com as chefias.

Nesse sentido, o Sr Hítalo, que atuou como supervisor, reafirma a dificuldade em lidar com os trabalhadores de sua turma por “causa do problema com bebida”. Seu relato é

interessante, pois ao mesmo tempo em que traz maiores informações sobre a questão do alcoolismo, permite observar outro ponto de vista sobre as relações entre chefias e funcionários. Em seu depoimento, ele elabora um balanço de sua trajetória, ressaltando sua postura com os colegas que “davam trabalho”, entre outras coisas, por causa do alcoolismo:

Cansei de chamar atenção para deixar de brincadeiras né? Olha que o serviço é perigoso! Sempre aconselhei todos os meus colegas [...] Mas muitos deles em cima de ser demitido eu consegui dobrar eles e trazer eles e tornarem bons funcionários, tinha funcionário que não queriam que trabalhasse de jeito nenhum nas turmas, porque depois eu fui a supervisor, né? Então todos esses maus elementos eles jogavam para cima de mim na minha equipe. Eu sempre procurei auxiliar uns e outros mostrando o porquê do trabalho né? Simplesmente conversava o porquê do erro. Muitos deles já estavam separando da esposa, porque saiam do serviço, pegavam o pagamento e ficavam no bar, né, jogando e quando chegava em casa já chegava bêbado e no outro dia já faltava ao serviço. (GOMES, H, 2004, grifo nosso)

Obviamente não é possível generalizar esses exemplos, mas é possível encarar parte dessa postura como indício de resistência ao modo de viver, cheio de normas, regras, pressões, embora, entre os próprios entrevistados, alguns apresentem discordância dessa assertiva: “Não, era problema da pessoa mesmo. Ali no caso da ferrovia existia porque talvez a pessoa ganhava um pouquinho mais e podia gastar e tal, né? Mas não tinha nada a ver com a ferrovia.”(WALTER, 2009).

Apesar disso, em muitos dos relatos sobre os casos de embriaguez, notamos uma cooperação entre os colegas para que os chefes não percebessem o trabalhador alcoolizado, como indica o Senhor Amauri, ao ser questionado a respeito das normas existentes na empresa e como os ferroviários reagiam a elas:

Quando ocorria de um trabalhador se apresentar alcoolizado no trabalho qual era a atitude da empresa?

Veja bem dependendo da época, tinha um formulário que eles preenchiam e daí o funcionário era punido né? Geralmente era escondido, porque todos eram amigos, e nos não deixávamos o chefe ver, tudo escondido, era morcego que escondia morcego e não chegava nos ouvidos do chefe. Então às vezes acontecia de chegar um ou outro lá, mas sempre tinha o coleguismo, um escondia ou outro e daí a gente trabalhava em dobro pra cobrir a falta daquele, quer dizer nos sempre dávamos um jeitinho, o jeitinho brasileiro. (MACANHA, 2004, grifo nosso).

Contudo, mesmo ressaltando o fato de que "era morcego que escondia morcego, para não chegar nos ouvidos do chefe", o que indubitavelmente explicita posturas de cumplicidade e solidariedade entre esses trabalhadores, as falas também demonstram que havia entre os ferroviários uma recusa do alcoolismo como forma de resistência, pois trabalhar embriagado negava uma tradição de orgulho pela profissão e, como ressaltou a fala anterior do Sr. Christiano Walter, era visto como uma postura pessoal que não tinha nada a ver com o trabalho ferroviário, pois, apesar das dificuldades, o trabalho dava condições para que o ferroviário agisse de forma "responsável":

E quando o chefe pegava o trabalhador alcoolizado havia punição?

Veja bem dependia muito do chefe né? Mas geralmente era custoso a pessoa chegar embriagado, principalmente o pessoal da estação, não tinha porque ele chegar embriagado, as escalas eram umas escalas boas, então geralmente a gente fazia escala de 24 por 48. Então entrava às sete da manhã e saía outro dia as sete e depois cada um era responsável por seus atos. (MACANHA, 2004.)

Podemos, então, observar a existência de discordâncias entre os próprios ferroviários sobre as estratégias utilizadas para contornar, ou mesmo, burlar as exigências da empresa e das chefias em relação ao trabalho exercido na Rede.

Para alguns entrevistados, os caminhos encontrados pelos colegas para não cumprir as exigências cotidianas da profissão, depunham contra a classe e contra a Rede. Exemplo disso são alguns pedidos de afastamento, licenças-médicas e aposentadorias, considerados como “uma barbaridade”, ou seja, uma vergonha:

Como o senhor vê a época que o senhor trabalhou na ferrovia?

No tempo da Rede valeu a pena trabalhar, até hoje a gente tem saudade, tem saudade da Rede porque a Rede para alguns ele foi mãe, porque os caboclo não trabalhavam e a Rede pagava, sabe? P para alguns ela foi mãe, para outros ela foi madrastra sabe, eu não posso dizer que ela foi minha mãe porque eu trabalhei. Eu tinha boa saúde, eu não preenchia esses formulários.

E como eram esses formulários?

Eles tinham preguiça de trabalha, ou brigavam com o chefe, então eles iam lá no hospital se queixar para o medico : ‘Olha eu to doente, quero que o senhor me de um atestado ai, preciso descansar quinze dias’. O medico muito bom: ‘Só quinze dias, vou te dar vinte dias’ Ele ficava em casa ganhando, chegava o fim de mês vinha o pagamento direitinho, só que separado.

E os chefes não percebiam?

Ninguém fiscalizava o que o medico dava. Teve gente que se aposentou do coração, conheço até era um colega meu, se aposentou. O doutor Davi aposentou ele do coração porque ele não podia trabalhar na mecânica. É mentira. Ele não sofria do coração. O doutor Davi morreu e ele ta ai ate hoje dançando vanerão. É uma barbaridade, mas, eram os médicos que atestavam, eles ganhavam aposentadoria, hoje ele é aposentado. (REIS, 2004).

Para os entrevistados, a fronteira entre a postura de resistência e a de preguiça ou de má-fé era muito tênue e, nos casos mais extremos, como nos roubos e desvios de equipamentos e cargas da ferrovia, o sentimento de indignação com os colegas fica evidente:

Teve o Monteiro, ele trabalhava como revisor e ele pegava os macaquinho e saia no pátio ia nos vagões vazios principalmente ali na avenida tinha uns vagões ali, ele pegava o macaquinho e tirava os bronze e não colocava nada, largava os vagões e saia vender, ele levou meses assim. O chefe das oficinas procurava os bronze, não tinha bronze, aí foram fazer um levantamento, uma fiscalização e quem foi, quem não foi. Vieram pra cima de mim: - “Airton quero um bronze, quero um bronze, pro vagão numero tal”. Mas eu entregava quando traziam o velho prá levar o novo. Ele podia levar o novo pra casa dele, mas eu ficava com o velho, o vagão não podia soltar sem bronze. Fizeram um levantamento, virou e mexeu, teve gente que viu ele com o macaquinho, tirando. Ai foi feita uma sindicância fiscal ai ele foi pra rua!

Eu me lembro também de uma suspensão, chegou um vagão acidentado de açúcar pra nós concertá e bateu em um outro vagão e abriu a porta e caiu um saco de açúcar no chão. Eles tinham que pegar o saco de açúcar e jogar no vagão, né? Recolheram e levaram pra casa deles, depois fecharam e arrumaram a porta do vagão tudo, e o vagão seguiu viagem, chegou lá pra descarregar e acharam falta; daí comunicaram a chefia, aí fomos ver o que aconteceu com esse vagão. Esse vagão foi acidentado em tal lugar, daí foi pra revisão, vamo lá na revisão, sabê tudo o que aconteceu, aí teve gente que contou, virou pra lá e pra cá e contou, o saco de açúcar caiu e rasgou e levaram tudo prá

casa. Deixassem o saco rasgado do jeito que tava! Aí saíram suspenso. (Idem).

Desse modo, nas várias facetas do cotidiano ferroviário, percebemos costumes e comportamentos em suas relações de trabalho que, para além das conotações moralistas e pejorativas, podem configurar-se ou não em sinais de descontentamento e de estratégias de resistência, embora esta possibilidade não seja consente entre os próprios ferroviários.

Essa variedade de experiências e, principalmente, os sentidos imputados a elas pelos trabalhadores nem sempre se adequam às imagens difundidas de uma classe privilegiada, uma elite política e econômica entre os demais trabalhadores. A problematização de suas trajetórias, com suas idas e vindas, questiona as visões romantizadas construídas sobre esses trabalhadores e suas experiências e devem servir de alerta ao historiador.

Por outro lado, as divergências, as disparidades e os conflitos internos não devem ser analisados como elementos contestadores da identidade de classe, pois questionar e problematizar a ideia de elite operária, não significa desconhecer ou negar a existência de experiências e culturas comuns, que engendraram, ao longo do tempo, uma identidade entre esses trabalhadores. Significa sim, refletir que a categoria classe social, não pode ser percebida como uma estrutura pré-existente e monolítica, que condiciona previamente sujeitos e escolhas, mas que também se cria nas e pelas escolhas nem sempre convergentes e harmoniosas dos indivíduos que historicamente a formam.

Para concluir essas reflexões, consideramos que o rótulo de “elite operária”, fartamente aplicado aos trabalhadores ferroviários na cidade de Ponta Grossa, longe de ressaltar sua importância, obscurece sua trajetória, suas lutas e seus conflitos ao homogeneizar a diversidade, a pluralidade e a riqueza de suas vivências e, igualmente minimiza e empobrece os sentidos de suas vitórias e derrotas enquanto classe. Concordo com Inácio (2009) que essas imagens idílicas, ao serem postas em circulação como uma memória, podem alijar os trabalhadores como protagonistas e suas lutas, quando reconhecidas, podem acabar sendo apropriadas por alguns grupos. Ao invés de tratá-los como uma elite operária, devemos percebê-los como trabalhadores ferroviários constituindo-se como tal num longo processo de lutas com acertos e desacertos, vitórias e derrotas, avanços e recuos.

Nessa perspectiva, abordamos suas vivências que, agora relidas e ressignificadas na composição dessas entrevistas, retomam trajetórias individuais e coletivas dos mais diversos matizes e apontam um razoável compartilhamento de experiências comuns sobre o viver e o trabalhar como ferroviário em Ponta Grossa, tanto no passado quanto no presente. No diálogo com essas experiências sociais que emergiram das narrativas, apreendemos um modo de vida e uma cultura ferroviária na cidade, traduzida nos mais diferentes espaços compartilhados por esses trabalhadores e suas famílias.

Entretanto, “Rememorar não é mesmo que viver o passado, mas sim a releitura do sujeito que a produz, numa sociedade que se diferencia daquela a qual se refere a lembrança” (LUCENA, 1998, p.397). Dito de outro modo, avaliamos que, como força propulsora do ato de rememorar e mesmo da disposição de conceder as entrevistas, contando suas histórias, está a tentativa de entender o tempo presente e o lugar que ocupam nele. E foi na construção de suas memórias, no retomar de suas trajetórias, avaliando o saldo das vivências causadas pelo impacto da privatização da RFFSA⁴⁸, foi tomando contornos mais definidos.

O que o senhor lembra assim Seu Cristiano da época da privatização de como é que começou a chegar essa história pra vocês?

⁴⁸ De acordo com os dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) a RFFSA, concessionária de serviço público de transporte ferroviário, foi incluída no Plano Nacional de Desestatização (PND), em 1992, pelo decreto nº 473/92, da lei nº 8 031/90, com o intuito de estimular o investimento da iniciativa privada nesse deficitário setor de transporte. O interesse de investidores começou a crescer e o BNDES, gestor do programa de desestatização, contratou consultores – Associação Nova Ferrovia – para a criação de um modelo desestatizador. Concluiu-se que a melhor forma para resolver as deficiências da empresa seria a outorga, feita pela União, da concessão do serviço de transporte de carga e do uso dos equipamentos da RFFSA para concessionárias privadas, o que ocorreu em setembro de 1996. Incluiu-se ao arrendamento dos bens ligados ao serviço de transporte, a possibilidade de venda dos bens de pequeno valor. A proposta inicial era de que a empresa permanecesse controlada pela União. Porém, a nova regulamentação dos transportes ferroviários, aprovada pelo decreto nº 1832 de quatro de março de 1996, modificou o Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF) e exortou a redução da regulação econômica do poder público nos serviços concedidos no intuito de propiciar soluções competitivas no mercado. Os ativos da RFFSA foram agrupados em seis malhas (nordeste, sudeste, centro-leste, sul, oeste e Tereza Cristina em Santa Catarina) e arrendados em R\$ 1,5 bilhão. O contrato previa a concessão dessas malhas por 30 anos renováveis. (<http://www.antt.gov.br/concessaofer/EvolucaoFerroviaria.pdf> (Acesso em 10/12/2009))

Bom, pra nós começou chegar assim meio na época do Collor de Mello. O Collor de Mello já fez um pronunciamento meio bobo lá, quando entrou no governo e achou que o ferroviário era vadio.

Na opinião dele todo funcionário público era vadio...

É, era vadio. Ai já queimou todos nós. Nós se queimamos na parada mesmo. Tanto é que quando foi pra por ele pra fora do governo nós demos o maior apoio possível.

O impeachmant, né?

É. Então pra nós a maior alegria foi aquilo ali, porque ele demonstrou que ele não tava capacitado pra dirigir um país, aí depois na privatização mesmo, o que arreventou mais foi o Fernando Henrique, né? Porque ele que fez a privatização, que terminou com a privatização tudo, então [...]. (WALTER, 2009)

A fala do Sr. Christiano engloba praticamente uma década e meia da história do nosso país no que tange às concepções sobre o papel político e econômico do Estado Brasileiro. Como já sabemos, a RFFSA foi incluída no Plano Nacional de Desestatização em 1992, ainda durante o governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992). No seu discurso de campanha e ao assumir a presidência, Collor de Mello prometia uma política de austeridade fiscal, com corte de gastos do governo pela redução do número de “funcionários fantasmas”, fim dos “privilégios desmedidos” de funcionários públicos, a quem ele denominava insistentemente de “marajás” e a privatização das empresas estatais com a consequente redução do aparelho estatal. Como demonstrou a história, menos de dois anos depois, de privilégios e mordomias, saques de dinheiro público e desrespeito ao Estado e ao exercício da função pública, o então presidente parecia entender mais do que qualquer outra pessoa. Seu governo caracterizou-se por um lamaçal de corrupção, enquanto a população brasileira convivia com acentuado rebaixamento do padrão de vida em meio a uma crise social onde se combinavam instabilidade política e econômica. Em dezembro de 1992, acuado e politicamente desmoralizado, o “caçador de marajás” renunciou à Presidência da República.

Mas ainda que levemos em conta o fracasso político, econômico e moral do governo Collor, somos obrigados a admitir que, indubitavelmente, seu governo abriu caminho para uma era na qual o discurso que preconizava o Estado Mínimo, taxando as empresas estatais e o funcionalismo público como um mal a ser combatido, em nome de uma economia globalizada, se fortaleceu e caminhou rapidamente para tornar-se um discurso social hegemônico. Esse era o discurso do Neoliberalismo e compreender suas origens e seus pilares de sustentação ajuda a dimensionar o processo de privatização da RFFSA (e de outras empresas públicas), bem como as consequências nefastas trazidas para os trabalhadores e a sociedade em geral.

Para Anderson (2000), o neoliberalismo é um fenômeno distinto do liberalismo clássico do século XIX. Ele nasceu logo depois da II Guerra Mundial, na região da Europa e da América do Norte, onde imperava o capitalismo. Foi uma reação teórica e política contra o Estado intervencionista e do bem estar. Seu texto de origem é *O Caminho da Servidão*, de Friederich Hayek, escrito já em 1944. Trata-se de um ataque apaixonado contra qualquer limitação dos mecanismos de mercado por parte do Estado, denunciadas como uma ameaça letal à liberdade, não somente econômica, mas também política. Seu propósito era lançar as bases para um capitalismo mais duro e livre de regras para o futuro, no qual a desigualdade social fosse um valor positivo. Esta mensagem permaneceu na teoria por mais ou menos 20 anos.

Em 1973, com a chegada da grande crise do modelo econômico do pós-guerra, quando todo o mundo capitalista avançado caiu numa longa e profunda recessão, combinando pela primeira vez, baixas taxas de crescimento com altas taxas de inflação, as ideias neoliberais começaram a ganhar terreno.

Segundo Anderson, Hayek afirmava que as raízes da crise estavam no poder "excessivo e nefasto" dos sindicatos e do movimento operário em geral, com suas reivindicações "parasitárias" por aumentos salariais e gastos sociais que oneravam o Estado e solapavam as bases da acumulação capitalista.

Nesse contexto, para os neoliberais o remédio para a crise era claro: manter um Estado forte, sim, em capacidade de romper com os sindicatos e no controle do dinheiro, mas mínimo em todos os gastos sociais e nas intervenções econômicas.

Estabilidade monetária, disciplina orçamentária com contenção de gastos sociais, restauração da taxa natural de desemprego, ou seja, a criação de exército de reserva de trabalho para romper com o poder dos sindicatos, eram os caminhos indicados.

Fernandes (2000, p.56) define o neoliberalismo como “um projeto do comum de reconfiguração institucional do capitalismo contemporâneo que se tornou hegemônico no mundo neste final de século” e indica seus três pilares fundamentais. Em primeiro lugar, uma marcha acelerada de reversão nas nacionalizações efetuadas no pós-guerra. Uma maré privatizante que marca a ruptura muito clara com estratégias anteriores, que valorizava as empresas públicas como instrumentos fundamentais para um desenvolvimento nacional soberano. O segundo pilar da viragem neoliberal é a crescente tendência à desregulamentação das atividades econômicas e sociais pelo Estado, baseada na superioridade da “eficiência do mercado” em relação ao “burocratismo do Estado”. E o terceiro pilar seria a tendência à reversão de padrões universais de proteção social estabelecidos com a emergência em vários países dos Estados de bem estar social. Em suma, em menor ou maior grau, a desestatização, a desregulação e a desuniversalização seriam as características primordiais do neoliberalismo nos diversos países no qual foi adotado.

No Brasil, a consolidação desse modelo político e econômico acontece com o governo de Fernando Henrique Cardoso - FHC (1995-2002).

No que tange às privatizações, a adesão do governo de FHC ao ideário neoliberal traduziu-se numa massiva campanha que disseminou na sociedade um clima de desmoralização e hostilidade em relação às estatais e ao funcionalismo público, como parte de um estratégia política que visava abrir caminho para as privatizações.

Essa estratégia contou com o apoio expressivo dos grandes meios de comunicação que endossaram veementemente a campanha de desqualificação e a ladainha do esgotamento dos recursos públicos. Esse processo pode ser claramente percebido na publicação, em jornais, de charges como a que veremos a seguir:

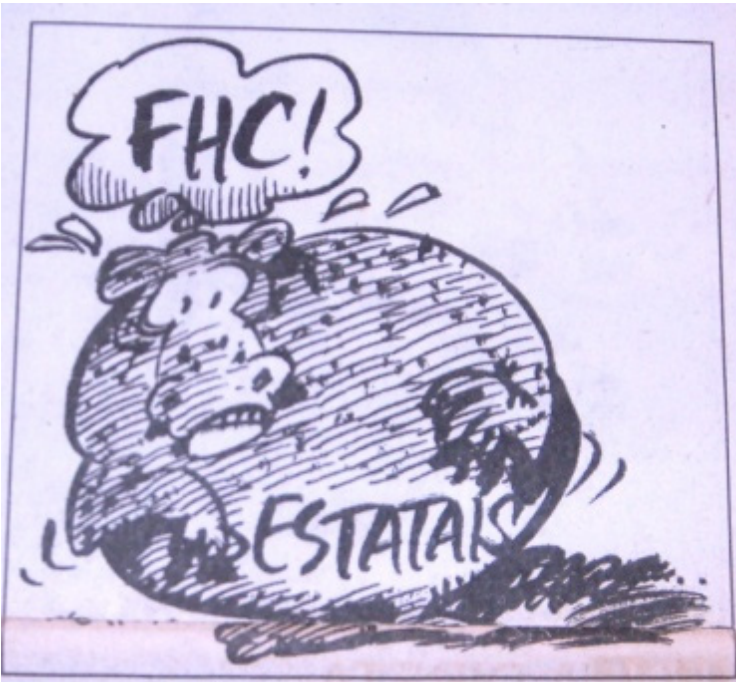


Figura 16: As Estatais em Apuros. Fonte: diário dos Campos, Ponta Grossa, 28 de outubro de 1995.

Aqui vemos as estatais representadas como um animal (aparentemente uma vaca) ‘inchado’, com dificuldades de locomoção. A ideia é apresentá-las como ineficientes, morosas, onerosas e pior, parasitárias, como aquelas que só “engordavam à custa do dinheiro público”, enquanto a população carecia de recursos do governo. Por outro lado, a charge criava uma identificação entre FHC e a privatização. Assim, ao representar esse animal em apuros, ao pensar que o governante criava a ideia da privatização como algo benéfico, capaz de pôr fim “a boa vida” das estatais e de seus funcionários. A moral da história era evidente, as empresas públicas eram um peso morto do qual o governo devia se livrar para o bem de toda a sociedade.

Mas essa imagem das estatais como inoperantes, atrasadas e deficitárias é relativizada pelos testemunhos dos trabalhadores ferroviários:

Foi mudando o sistema da empresa, a melhoria que a empresa teve. Quando eu entrei pra trabalhar só tinha a locomotiva a lenha, era a vapor né? Agora tem as diesel, que puxam duas vezes mais. Antigamente aquelas puxavam 12 vagões, é foi as mudanças, mas pra melhor. A empresa nunca regrediu, a empresa começou a se informatizar, acabou o telegrafo, depois veio o fax, depois veio... e foi melhorando, as coisas foram melhorando. Foi pena o governo não investir mais nela, porque é um meio de transporte se não for o mais barato é um dos mais baratos do Brasil [...] Eles dizem que a Rede Ferroviária Federal deu prejuízo, mas nos éramos regionais, porque a nossa aqui nunca deu prejuízo, só o que eles faziam compravam 10 locomotivas, entregava 5 pra uma 2 duas pra outra, 10 locomotivas vamos dizer 10 milhões, então esse dinheiro era prejuízo, então o lucro não aparecia. Então a região Sul tinha que pagar o prejuízo lá do nordeste. (MACANHA, 2004).

Quando eu saí da Estrada de Ferro (1984) não havia sucateamento, inclusive estava dando lucro... Ela tinha um lucro bem visível, e eu via que ela tava dando lucro, por que os acidentes, eu inclusive trabalhei nos últimos cinco anos em inquéritos e pesquisas [...] era exatamente organizar os processos sobre os acidentes ocorridos, os acidentes eram mínimos (BARROS, 2004)

As falas relativizam a imagem de atraso e déficit na RFFSA, pelo menos da Regional Sul, apontando melhorias estruturais ao longo dos anos, a geração de lucros, uma quantidade mínima de acidentes e destacando a falta de investimentos e o descaso do governo como responsável pela gradativa decadência da empresa:

O senhor acha que a ferrovia precisava ter sido privatizada? Que ela não dava mais lucro? Que ela tava muito detonada?

Não. Na minha opinião eu acho que não. Porque a ferrovia, por exemplo, ela se mantinha sozinha, tá certo que com apoio do governo, então o que faltou aí? Mais apoio do governo, o governo deixou de dar apoio pra ferrovia pra poder privatizar.

Me explica um pouco melhor isso aí.

È, a partir da hora que o governo deixou de olhar pela ferrovia, as verbas que tinha que entrar para a ferrovia pra ela crescer, acho que deixou de entrar.

Quando o senhor acha que começou a acontecer isso?

Pra mim isso aí começou na verdade foi no governo do Fernando Henrique, é porque foi ele que privatizou a ferrovia [WALTER, 2009].

De fato, a argumentação que justificava as privatizações, alegando que as estatais gastavam muito e davam prejuízo, que sua venda possibilitaria investimentos em áreas sociais, diminuiria o rombo nos cofres públicos e garantiria à população serviços de melhor qualidade e mais baratos nas áreas das empresas privatizadas, logrou um êxito impressionante.

Mas segundo Biondi (1999), uma questão que nunca foi devidamente esclarecida para a sociedade brasileira - permitindo parte desse êxito na desmoralização das estatais - foi o fato de que, desde o final dos anos de 1960, os governos frequentemente usaram as estatais para “segurar” a inflação ou para beneficiar certos setores da economia, geralmente por serem considerados estratégicos para o país.

Houve períodos em que o governo evitou o reajuste de preços e tarifas de produtos e serviços fornecidos pelas estatais, na tentativa de reduzir as pressões e controlar as taxas de inflação. Esses achatamentos e congelamentos de preços foram os principais responsáveis por prejuízos e baixos lucros apresentados por algumas delas, que passavam a acumular dívidas ao longo dos anos, sofrendo nova sangria de recursos pelos juros que tinham que pagar sobre esses débitos.

Segundo o autor, certo ou errado, o fato é que muitas empresas públicas foram usadas como arma contra a inflação por governos para os quais o combate a carestia era a principal prioridade do país. Mas “O mal é que nunca foi suficientemente

explicado à população que essa decisão arruinava as estatais, dando motivos a falsas acusações de ‘incompetência’ e ‘saco sem fundo’ contra elas”(p.09). Entretanto, quando veio a onda das privatizações, o governo fez exatamente o contrário. Primeiro aumentou os preços (até 300% no caso do aço) e tarifas (até 500%) cobrados pelas empresas que seriam privatizadas, e passou para o Tesouro dívidas (inclusive trabalhistas) que eram das estatais e deveriam ser assumidas pelos compradores. Mediante essa “política de saneamento” o governo garantiu que empresas tão duramente atacadas por darem prejuízo, uma vez privatizadas passassem “milagrosamente” a apresentar “lucros exorbitantes”.

Outra ponta dessa estratégia de desmoralização das estatais foi a onda de desqualificação que se abateu sobre os funcionários públicos em geral, que naquele período foram apontados como o mal do Estado Brasileiro.

Embora essa construção de memória não tenha se dirigido apenas aos ferroviários, os trechos da entrevista concedida pelo Sr.Christiano evidenciam esse processo e seus efeitos sobre os trabalhadores da Rede:

O senhor acha que na época pra privatizar eles denegriram os ferroviários, assim rebaixaram os ferroviários, a ferrovia?

Bom, basta dizer o senhor Collor de Mello como um presidente da república chamou os ferroviários de vagabundo.

Ele chamou mesmo os ferroviários de vagabundo?!

Assim claramente, na televisão. Até por sinal eu tava numa reunião com engenheiros lá em Curitiba no... Daí que ele falou isso, chamando os ferroviários, que o ferroviário era um vagabundo, ele não disse diretamente isso, mas o entender que ele deu foi isso. E eu levantei na hora da mesa e falei pros próprio engenheiro, o Paulo Munhoz, o superintendente e disse: “Olha a partir de hoje o ferroviário não é mais o mesmo.” E justamente a partir daquele dia o ferroviário só foi abandonando o barco.

Então houve assim uma desmotivação?

É. Uma desmotivação, essa é a verdadeira.... Eles fizeram meios que

desmotivaram o ferroviário a procurar endurecer. Nós pensávamos de uma forma e bem no fim foi de outra. Que nós achava que o povo não ia deixar privatizar de jeito nenhum. (WALTER, 2009, grifo nosso)

A primeira questão a ressaltar é o fato de os ferroviários acreditarem que teriam o apoio da população, na certeza de que a ferrovia era importante para o povo, “que não ia deixar privatizar de jeito nenhum” e “e bem no fim foi de outro jeito”. Ou seja, havia uma crença de que a sociedade brasileira reagiria em peso ao processo de desmonte do Estado, mas isso não aconteceu, pelo menos não com a eficácia ou a força desejada:

Escuta, tudo isso acontecendo e vocês não tiveram apoio da população? Dos jornais? Das escolas? Ninguém apoiou vocês assim?

Infelizmente não.

Meus Deus!

E a gente pediu apoio ao povo, mas ...

O que vocês fizeram?

A gente procurou esclarecer que a privatização não tava correta, que nós era contra a privatização, mas... O povo infelizmente foi a favor e daí o que podia fazer?

O senhor lembra de alguma movimentação?

Teve qualquer coisa assim, mas eu não posso dizer o que foi porque eu não participei, porque eu já tava lá pra Curitiba nessa época, mas aqui eu sei que teve. O ferroviário de Ponta Grossa, nossa senhora, lutaram por tudo quanto foi meio para evitar a privatização, até os de Curitiba, de todo o Paraná.

De todo o Brasil, né?

Mas aí não teve jeito, os homens tava decidido e nós não tivemos apoio... Porque nós contava com o apoio da população.

E porque que vocês contavam com o apoio da população?

Porque nós achava que a ferrovia era importante pro povo, mas infelizmente os meios que ele usaram pra fazer a

privatização apagou tudo isso. (Idem, grifo nosso)

Mas o senhor Christiano também avalia que esse apoio não veio porque “os meios que eles usaram para fazer a privatização acabou com tudo isso”. Há um reconhecimento de que houve uma estratégia de desmoralização para colocar a opinião pública contra as estatais e seus funcionários

Como assim?

A maneira como eles fizeram, eles procuravam evitar que o povo... Falavam dos ferroviários tudo, mas só eles... Pra não esclarecer pro povo o que verdadeiramente era o ferroviário, então o povo ficou sem saber o que fazer e acabou indo pro lado da privatização. (Idem, grifo nosso).

O depoimento demonstra que, na estratégia de colocar a opinião pública favorável às privatizações, combinaram-se como faces da mesma moeda a desmoralização e o silenciamento e/ou a produção da invisibilidade desses sujeitos, “pois falavam dos ferroviários, mas só eles”, ou seja, os interessados nas privatizações. Das memórias desse trabalhador emerge o sentimento de que a privatização da Rede foi possível porque a sociedade não foi devidamente informada sobre o significado, a importância, “o valor” da ferrovia e dos ferroviários e acabou apoiando o processo. Surge também o sentimento de impotência diante do autoritarismo com o qual o governo se portou na condução das privatizações:

Vocês se assustaram com a reação das pessoas, com a rapidez com que tudo aconteceu. Porque foi tudo meio rápido, né?

É, foi tudo rápido. Então a gente ficou meio assim... Não deram tempo o suficiente pra nós debater, não deu oportunidade, né? O nosso sindicato combateu barbaridade, mas não teve jeito. Privatizaram e acabou-se. Então, os ferroviários daquela época, aquele que era daquela época, aquele que lembra bem ficou decepcionado. Porque eles consideraram nós como uma pessoa assim sem motivo de progresso...

Sem valor...

Sem valor, a verdade é essa. Não deram o valor que a pessoa merecia. Eles é... Meio ignoraram nós, sabe como é? Então é isso que o ferroviário ficou sentido e foi desanimando, né? (Idem, grifo nosso).

Biondi (1999) também conjectura sobre a falta de reação e a indiferença da opinião pública em geral, excetuando-se os grupos de oposição, e questiona como foi possível que o governo Fernando Henrique Cardoso implantasse as privatizações a preços baixos, financiando os “compradores” e acima de tudo ignorando a experiência de desestatização de outros países: “Como foi possível ao agir governo com tal autoritarismo, transferindo o patrimônio público acumulado ao longo de décadas, a poucos grupos empresariais que sequer tinham dinheiro para pagar o Tesouro? Como explicar a falta de reação da sociedade?”(p.14)

Suas conclusões corroboram em parte com as reflexões do Sr. Christiano:

Sem sombra de dúvidas os meios de comunicação, com seu apoio incondicional às privatizações, foram um aliado poderoso. Houve a campanha de desmoralização das estatais e a ladainha do ‘esgotamento dos recursos do Estado’. Mais ainda a sociedade brasileira perdeu completamente a noção de que as estatais não são empresas de propriedade do ‘governo’, que pode dispor delas a seu bel-prazer. [...] Essa falta de consciência coletiva, reforçada pelos meios de comunicação, repita-se, explica a indiferença com que a opinião pública viu o governo doar por 10 o que valia 100. (BIONDI, 1999, p.15, grifo nosso)

Houve foi um hábil manejo das condições sociais, econômicas e políticas presentes no país como, por exemplo, o fantasma da inflação e do desemprego. A estratégia que contrapôs as precárias e instáveis condições de vida da maioria dos trabalhadores brasileiros à do funcionalismo público, taxando seus direitos e condições de trabalho como privilégios, produziu representações como a que vemos na charge abaixo:



Figura 17: O carrasco e os funcionários públicos. Fonte: Diário dos Campos, 24 de outubro de 1995.

Aqui observamos que o funcionário público no vilão, legítimo representante de uma “nobreza parasitária inimiga do povo” e da qual deveria se cortar a cabeça.

O funcionalismo estatal convertido no bode expiatório, como se fosse a sua existência e não a ganância, o descaso e as práticas predatórias ao patrimônio público levadas a cabo pelas elites econômicas e políticas há séculos, os responsáveis pela

precariedade, pela pobreza e pelas desigualdades sociais que assolam o país.

Entretanto, vários estudos já demonstraram que, na verdade, o funcionalismo brasileiro é pequeno, inclusive pela ausência e/ou escassez de serviços públicos essenciais para atendimento da população do país (BIONDI, 1999; MARTINS, 1995; QUEIROZ, 2004). O mesmo raciocínio se aplica aos salários fantásticos existentes entre pensionistas e funcionários ativos ou aposentados. Esses são casos excepcionais em relação ao total de funcionários da máquina governamental. Teria sido mais fácil coibir e corrigir abusos e distorções, possibilitando inclusive a valorização da máquina estatal e de seus funcionários perante a sociedade, do que promover um assalto generalizado contra os direitos dos trabalhadores e o patrimônio público conquistado ao longo de muitas décadas de luta, trabalho e investimentos.

Todavia, estatais que mais se assemelhavam a um animal inchado e preguiçoso e um funcionalismo parasitário do qual se deveria cortar a cabeça, eram imagens muito mais úteis aos intentos do governo e de seus aliados, por isso foram produzidas em abundância e colocadas em circulação, constituindo uma elaborada campanha difamatória cujos resultados práticos a sociedade brasileira amarga até hoje.

Embora setores expressivos da sociedade, principalmente os que usufruíam dos serviços das empresas privatizadas tenham sido prejudicados com a onda de desestatização que se abateu sobre o país durante o governo Fernando Henrique, a privatização da Rede atingiu em cheio os ferroviários e suas condições de trabalho. Já no primeiro semestre de 1997, matérias nos jornais demonstravam a insatisfação do Sindicato dos Ferroviários em PG (Sindifer) com o tratamento dispensado pela empresa arrendatária aos trabalhadores. A denúncia dos sindicalistas nos jornais da época corrobora as memórias sobre o descaso e a desvalorização do ferroviário às quais se referiram o Sr. Christiano, nos depoimentos anteriormente citados:

O que tem nos envergonhado é maneira como a privatização aconteceu, não estão respeitando o material humano que construiu a rede ferroviária [...] Os diretores da Rede até agora não quiseram tratar do dissídio coletivo, além de

continuarem a demissão dos funcionários. Só com a privatização já foram demitidos 2,5 mil funcionários. Outra dificuldade que o sindicato vem encontrando com os novos diretores é que está sendo cogitado o fim do Plano de Cargos e Salários: 'Eles querem criar um funcionário padrão [...] Eles não estão preocupados com o trabalhador querem apenas o lucro'. (REDE PRIVATIZADA..., 1997, p.01)

De acordo com os sindicatos dos Engenheiros e dos Maquinistas, nos primeiros dias em que a ALL assumiu a concessão pública do tráfego ferroviário da Malha Sul, ela demitiu 2700 funcionários, motivando inclusive denúncia desses Sindicatos ao Ministério Público do Trabalho, questionado uma série de demissões por justa causa. Essa redução drástica do quadro funcional levou a uma carga de trabalho excessiva, aumento dos acidentes por redução de postos de serviços essenciais e mudanças nas regras de segurança das operações de tráfego, como, por exemplo, a ausência de um maquinista auxiliar nas locomotivas. Todas essas questões compõem uma série de denúncias ao Ministério Público e ações judiciais em trâmite atualmente no Estado do Paraná.

Todo esse universo de questões emergem na fala dos trabalhadores, ao avaliarem o processo de privatização e as condições atuais da Rede. Nesse movimento, as narrativas colocam em pauta não apenas o passado, mas as atuais condições, como a dos trabalhadores aposentados da agora extinta Rede Ferroviária Federal e de antigos ferroviários, numa cidade cujas marcas do passado ferroviário vão gradativamente se perdendo.

Na comparação entre as vivências antigas e as atuais, a maior constatação é a perda da qualidade de vida material, acompanhada pela sensação de abandono, tanto por parte dos poderes constituídos quanto pela própria classe.

Uma carta enviada a vários representantes do governo, escrita pelo Sr. José Kulchetschi, telegrafista aposentado da RFFSA, e cujo teor reproduzimos na íntegra, traduz parte dessa indignação:

Eu, José Kulchetschi, **Telegrafista** aposentado da **RFFSA**, representando uma comissão de **Ferrovários** aposentados da **RFFSA do Sul do Paraná**, na maioria

velhos sem condições até de se locomoverem, devido a sua avançada idade, estamos formulando a presente a fim de tomarmos algum conhecimento a respeito dos nossos direitos, visto que, estamos completamente abandonados até pelos nossos colegas da ativa que não vêm em nós absolutamente nada, como também **Deputados, Senadores, Governadores** e o próprio **Presidente da República**, apesar do mesmo se vangloriar de que o Brasil está hoje faturando bilhões de dólares, não cumpre o que prometeu antes de ser eleito. Estamos formulando a presente pergunta em vista que o que está acontecendo conosco, é extremamente desesperador o fato do TST ter julgado o **Dissídio Coletivo nº DC 92.590/2003** e o **Ministro Guido Mantega** simplesmente barrou o mesmo. E é por essa razão que perguntamos sobre a legitimidade do **Estatuto do Idoso**.

Será que podemos acreditar em alguém?

Obrigado.

José Kulchetschi.

Aposentado da RFFSA.

Ponta Grossa, 05 de novembro de 2004.

À pergunta: “Ferroviário velho e aposentado o quê que é?” soma-se esta outra, não menos constrangedora, “Será que podemos acreditar em alguém?”. Ambas denunciam o descaso vivenciado por esses trabalhadores. A leitura da carta demonstra a percepção deles em relação à disparidade de um país no qual o governo anuncia ganho de bilhões, mas relega seus velhos trabalhadores, também responsáveis por esse enriquecimento, à condições “extremamente desesperadoras”, negando-lhes a possibilidade de melhores acordos e usufruto de direitos e conquistas trabalhistas. Ao questionarem sobre a legitimidade do Estatuto do Idoso, esses ferroviários reconhecem a dupla afronta a sua condição de cidadãos enquanto trabalhadores e idosos e ao fazerem esse movimento, sua indignação propicia o reconhecimento de que seus problemas são os mesmos de muitos outros trabalhadores aposentados no país.

A aposentadoria tem se constituído num foco de constante tensão, pois a desvinculação entre salários e reajustes de ativos e inativos da União, não apenas tem causado um empobrecimento desses trabalhadores, como repercute no sentimento de desvalorização do ofício exercido e de desrespeito e esquecimento da importância que eles se atribuem enquanto classe de trabalhadores no crescimento e no desenvolvimento do país.

Mas a Carta permite o aprofundamento de outras leituras. A afirmativa “estamos completamente abandonados até pelos nossos colegas da ativa que não vêm em nós absolutamente nada” reforça a desagregação via perda de identidade de uma classe outrora reconhecida por sua força, coesão e organização.

Os trechos da entrevista com o Sr. Christiano Matheus Walter que se aposentou “contrariado, de brabo” quando a Rede foi privatizada, reforçam a dimensão do impacto desse processo no sentimento de identidade dos ferroviários:

E o senhor acha que para o ferroviário, para a família do ferroviário a privatização foi pior?

Foi. Eu acredito que sim. Porque hoje você não vê mais um ferroviário trabalhando contente como trabalhava lá na época, né? O ferroviário hoje trabalha mais pra ganhar o dinheiro, pra poder se manter, mas eu acho que ele não trabalha com o coração, como nós trabalhávamos na época, porque na época eu tinha orgulho de ser ferroviário.

Então o senhor acha que a ferrovia, os ferroviários, o jeito de vida que existia antes da privatização acabou?

Acabou! Não tem mais. Hoje, o ferroviário de hoje é completamente diferente, ele não... Eu pelo menos nunca vi ninguém comentando “Eu sou ferroviário!” Antigamente a gente tinha orgulho. Não tem mais aquele tipo de organização como existia, tanto é que hoje o sindicato quase que é mantido a maior parte por nós aposentados.

Mais do que uma comparação, entremeadada por uma sensação de desgosto entre os “ferroviários das antigas” e “os atuais”, o que estamos acompanhando é uma narrativa da desagregação, uma reflexão sobre rupturas e esfacelamentos.

Na opinião desses velhos trabalhadores, a privatização acabou com o amor pela ferrovia, com o orgulho pela profissão, com a coesão e a organização da classe. Os vínculos de ofício se perderam, na medida em que a nova geração de ferroviários não se reconhece nos antigos e vice-versa.

Eles não ostentam aquela coisa “Sou ferroviário”, como era antigamente, né?

É [...] Trabalha porque como diz tem que ganhar o dinheiro, mas não com o ânimo como nós fazíamos. Porque antigamente o ferroviário trabalhava com ânimo, tinha amor pelo que ele fazia e hoje não, hoje pelo jeito é completamente diferente, pelo que a gente sente assim, né? Porque desde você ir conversar como um ferroviário hoje, se ele puder até evitar de falar em ferrovia, ele evita.

Ah, é?!

É, eu tenho conversado com muitos aí, que eu sei que ele trabalha lá dentro e não vejo ele falar em ferrovia mais.

É só um trabalho como qualquer outro...

E só um trabalho com qualquer outro, então é aí que a gente sente que o negócio não tá indo lá aquelas coisas.

Na avaliação do Sr. Christiano, essa nova geração não se reconhece nem mesmo na ferrovia, que foi reduzida a um trabalho como qualquer outro, do qual inclusive se evita falar, revelando um rompimento de vínculos com o ofício e com a empresa ao ponto de nem mesmo se considerarem ferroviários os que trabalham lá atualmente.

A transformação da ferrovia em “só um trabalho como qualquer outro”, afronta toda uma tradição para a qual o trabalho na Rede era um projeto de vida, como vimos em depoimentos anteriores. Todavia, mesmo apesar do desgosto e da indignação, os ferroviários apontam em suas falas o processo de privatização da Rede e a atual postura da empresa, tanto em relação aos funcionários, quanto em relação à própria estrutura da ferrovia,

como fonte dessa desmotivação e desvalorização do ofício pelos atuais ferroviários:

Seu Cristiano, o senhor conhece pessoas que eram da ferrovia e ficaram depois que ela privatizou?

É por intermédio dessas pessoas que a gente sabe que o salário tá baixo e a motivação hoje em dia não que nem antigamente. [...] É. Olha teve muito colega meu que teve que entrar na justiça pra voltar a trabalhar!

Como assim?

É, porque eles dispensaram coisa que eles não podiam fazer. Então teve muitos colegas meus que voltaram a trabalhar na marra, que o sindicato caiu de pau em cima e exigiu que eles tinham que voltar a trabalhar. Só que o cargo dele continua do mesmo jeitinho que ele era, não deram aquele incentivo... Agora como é que um homem desse vai trabalhar com ânimo?

(WALTER, 2009, grifo nosso)

Em 28 de maio de 2004 foi protocolado, na Procuradoria do Trabalho, pelo Sindicato dos Engenheiros- (Senge/PR) e pelo Sindicato dos Maquinistas Ferroviários (Sindimafer - PR/SC), um documento com uma denúncia minuciosa das modificações implantadas pela ALL nos procedimentos da ferrovia e que estariam colocando em risco os trabalhadores, a população e o meio ambiente.⁴⁹

O documento alerta para o fato de que a ALL, interessada na redução de custos, e sem profundos estudos das respectivas consequências, acabou com os turmeiros (que faziam inspeções constantes nas condições da via permanente) e com a função do maquinista auxiliar, passando, neste caso, a adotar a monocondução de trens.⁵⁰

⁴⁹ Posteriormente esse documento foi publicado na íntegra no Jornal do Fórum em Defesa do Patrimônio Público do Paraná em agosto de 2004.

⁵⁰ Vale esclarecer que, ao longo da história da ferrovia, a atividade do maquinista auxiliar nunca foi desperdício de mão-de-obra, pois sempre contribuiu para evitar acidentes ou amenizar as consequências das ocorrências fora do controle dos condutores dos trens, por tratar-se de composições compridas e trajetórias com curvas acentuadas. A presença do maquinista auxiliar sempre foi imprescindível, pois se coloca em observação alternada da frente e da retaguarda da composição, avisando imediatamente ao condutor qualquer anormalidade. Essa situação permite que o

Outro agravante das condições de trabalho denunciado no documento é que a maioria das estações foi fechada pela ALL e encontram-se depredadas, sem condições de atender às necessidades básicas dos trabalhadores ferroviários. Além disso, os treinamentos inadequados e cursos rápidos de formação de maquinistas, manobristas, agentes de pátio, revisores de vagões, sem levar em conta a trajetória de experiências nas atividades operacionais básicas, práticas de jornadas de trabalho e intervalos inadequados desgastantes, sobretudo em pontos isolados, também são apontados como indícios do aumento da periculosidade do trabalho nas ferrovias. Quanto aos acidentes de trabalho, o documento destaca que a terceirização dos serviços vem distorcendo as estatísticas da ALL, pois as ocorrências de mortes ou danos físicos de empregados acabam pulverizadas nas microempresas fornecedoras de mão-de-obra.

Além da vergonhosa precariedade das condições de trabalho dos ferroviários, o descaso como o patrimônio, representado pelas documentações, pelas linhas, a chamada via permanente, pelo material rodante, pelas antigas estações, casas dos trabalhadores e muitas outras edificações, tem indignado profundamente os antigos trabalhadores da Rede. Em seu depoimento, o Sr. Christiano relata o fato de que, logo após a privatização, uma série de vagões que transportavam os trabalhadores cuja função era manter a via permanente em bom estado de conservação foi abandonada pela ALL e, por conta disso, incendiada por vândalos:

[...] Outra coisa, por exemplo, é as linhas. As linhas não são mais cuidadas com era antigamente. Nós chegamos uma época aí, que quando começou a cair trem aí era um atrás do outro.

O senhor acha que as linhas não estão tendo manutenção?

maquinista auxiliar, ao perceber o descarrilamento de algum vagão ou locomotiva acione imediatamente a parada do trem, o que evita o agravamento das conseqüências na destruição da linha e obras de arte, perda de produtos, avarias de material rodante, derrame de produtos perigosos etc. A falta dessa importante mão-de-obra contribui decisivamente para agravar descarrilamentos por grandes distâncias como vêm ocorrendo, o que expõe as comunidades ao longo da ferrovia e o meio ambiente a riscos maiores. O maquinista auxiliar também atua na função de verificar defeitos com o trem em movimento, inclusive princípios de incêndios ou desligamento de motores das locomotivas e problemas nos vagões.

Não, tá faltando muita manutenção nas linhas, eles fazem alguma manutenção quando é bem necessário, mas como era feito antigamente, não fazem mais não. Porque as empresas que receberam a Rede depois da privatizaram elas não se responsabilizaram pelas estações, pelas casas, por tudo que era patrimônio da Rede. Elas não se responsabilizaram, tanto é que assim que privatizaram botaram fogo numa mecanizada. Mecanizada era uma séria de dez, quinze vagões que comportava dormitório, cozinha, alojamento pra dormir e inclusive pra guardar material, aquelas máquinas que punham dormente, pra colocar trilhos. Era uma equipe de mais ou menos cem, cento e cinqüenta homens que trabalhavam naquele trem. Então eles saiam daqui de Ponta Grossa e iam em Apucarana arrumando as linhas. Eles trocavam trilho, trocavam dormente, tudo que precisasse eles arrumavam. Então essa equipe, quando privatizou, que a firma assumiu, ficou lá os vagão, os funcionários foram embora, quem aposentou, aposentou e ficou os vagão lá, resultado, veio os malandrão e botaram fogo, queimaram um trem inteiro!!! Com tudo o que tinha dentro, desde colchão e tudo o que tinha dentro (WALTER, 2009).

O Sr. Epaminondas, que se aposentou trabalhando como supervisor de acidentes, aponta o aumento do número e a gravidade dos casos ocorridos atualmente como uma consequência desse comportamento da direção da ALL que, após a privatização, simplesmente acabou com tudo “aquilo que não dava lucro”:

A primeira coisa que essa [...] desculpe dizer, essa porcaria de transferência de mando das ferrovias fizeram foi acabar com tudo que não dava lucro. É. A privatização acabou com tudo aquilo que não dava lucro, quer dizer não dava lucro a curto prazo. Tanto assim que as pessoas

foram demitidas. [...]. Porque hoje quando cai um trem lá na Serra, cai trinta, trinta e cinco vagões. Naquela época a gente puxava oitenta vagões e nunca caiu nada. Porque nunca caiu nada? Porque havia cuidado todo especial para a via permanente. O que é via permanente? É [...] os trilhos, a conservação dos trilhos, a troca do dormente apodrecido, ou que estava em vias de carunchar (BARROS, 2004).

O reflexo dessas medidas pode ser constatado no aumento do número de acidentes e nos impactos causados, registrados nos primeiros doze meses de operação privada, em relação ao mesmo número de meses anteriores à privatização. O número cresceu 9%, passando de 741 registros para 807, o que contrariava as metas contratuais assumidas de redução de acidentes, uma das obrigações principais do processo de privatização. De janeiro a abril de 1998, já haviam sido registrados 221 acidentes, mesmo considerando os dois primeiros meses de baixa demanda de cargas, o que projetava um ano na faixa de 800 ocorrências.

A luz vermelha levou a direção da empresa a alarmar o quadro gerencial de modo que, se mantida aquela situação, o contrato poderia caminhar para a inadimplência. Diante disso, a empresa optou por alterar os critérios de registro das ocorrências, descaracterizando como acidentes aqueles ocorridos nos pátios e terminais de carga/descarga os quais, historicamente, nos tempos da RFFSA, correspondiam em média a 40% do total dos registros (período 1993 a 1995). Além disso, suspeita-se que inúmeros acidentes envolvendo veículos rodoviários em cruzamentos da ferrovia deixaram de ser registrados. O fechamento do tráfego em trechos de condições técnicas inferiores, sem autorização do Ministério dos Transportes, conforme obrigação da Administração da Ferrovia, também refletiu na base estatística.

Assim, ao expressar sua indignação com o fato de a privatização ter acabado com tudo o que não dava lucro, o Sr. Epaminondas faz eco ao sentimento partilhado por diversos setores da sociedade que reconhecem nos acidentes, na demolição e/ou na depredação das edificações, a falta de respeito e o descaso da ALL com a malha ferroviária. Alimenta esse inconformismo saber que a própria concessionária admite faturamento recorde ano após ano depois da concessão, mas tem deixado a estrutura

ferroviária em abandono mesmo sendo denunciada constantemente na mídia ou por meio de ações judiciais, em vista do seu flagrante desrespeito aos termos do contrato através do qual ela assumiu a administração da antiga RVPSC/RFFSA. (KUBOTA, 2004).

Em 2004, após o grave acidente, ao qual o Sr. Epaminondas se refere, quando 35 vagões da ALL caíram na Serra do Mar e destruíram a centenária Ponte do São João, orgulho da engenharia ferroviária paranaense e considerada um dos maiores patrimônios culturais e históricos do estado, articulou-se o Movimento Pró-Ferrovia. Ele congregava diversos setores da sociedade: sindicatos e associações de profissionais ligados à ferrovia, o CREA-PR, o Ministério Público e parlamentares, exigindo - inclusive através da criação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar a atuação da ANTT (Associação Nacional de Transportes Terrestres) – maior fiscalização e punição da ALL, considerada na época, pela própria Ouvidoria da ANTT, a quarta pior concessionária de serviço terrestre no país.

Rogalski (2008), ao investigar as ações da ALL em relação ao patrimônio cultural ferroviário da região dos Campos Gerais, nos proporcionou uma visão mais detalhada da atuação e da visão dessa empresa sobre suas responsabilidades perante o patrimônio da RFFSA. Segundo o pesquisador, a ALL, ao ser questionada sobre suas ações na preservação do patrimônio ferroviário, alegou que em seu contrato de concessão recebeu apenas os bens indispensáveis à continuidade da operação ferroviária de transporte de cargas. Os chamados bens não operacionais, segundo a empresa, não fazem parte do Termo de Arrendamento, portanto, no que tange à preservação das antigas estações de passageiros, hoje boa parte desativadas, destruídas ou em estado de total abandono e demais edificações da antiga RVPSC, a ALL justifica a ausência de suas ações em virtude do contrato.

Entretanto, segundo Amorin, 2004, p.02: “No mesmo ato da celebração do contrato, a União arrendou à ALL a Malha Ferroviária Sul, as locomotivas, os vagões, as estações, as oficinas, de modo que a ALL se comprometeu com a manutenção desse patrimônio, garantido a sua manutenção, inclusive agregando investimentos.” Mas após a extinção da RFFSA, em 2005, ficou mais difícil determinar obrigações nesse sentido. O que vemos é um verdadeiro jogo de empurra-empurra, onde a

ALL fabrica resultados e escamoteia deficiências e a ANTT age com muito menos rigor do que seria necessário para resguardar o patrimônio público e o direito dos trabalhadores ferroviários.

No caso mais específico de Ponta Grossa e da região dos Campos Gerais, esses dilemas que envolvem a situação do patrimônio ferroviário na pós-privatização tem sido foco de reflexões dentro e fora da academia (LOPES, 2006; LUZ, 2003; MONASTIRSKY, 1997, 2006; ROGALSKI, 2008). Quase todas apontam a situação de esquecimento e destruição gradativa dos espaços ligados à vida ferroviária na região e ressaltam a necessidade premente da luta pela responsabilização da ALL e dos governos pelo patrimônio cultural e histórico representado pelos bens da RVPSC/RFFSA.

Para os trabalhadores entrevistados, o patrimônio ferroviário é a materialização do trabalho de décadas de suas vidas, mas também de algo muito maior, que envolvia um projeto de país do qual eles se sentiam partícipes. Por isso, ao avaliar o que se perdeu com a privatização, o Sr. Epaminondas entende a situação atual das ferrovias, das cidades por onde ela passava e da população que ela atendia como a perda e o vilipendiamiento de um “patrimônio moral”:

Nós defendíamos muito o patrimônio ferroviário, tanto o patrimônio moral quanto o patrimônio físico, porque nós sempre achamos assim que o patrimônio moral, por exemplo, as ferrovias davam uma integração nacional. Agora porque que eu digo isso filha? Como é que eu vejo essa integração? Você veja daqui, por exemplo, de Ponta Grossa a Irati, que davam poucos quilômetros tinham várias estações ferroviárias, cada estação era um núcleo populacional, porque junto das estações tinha uma escola, uma escola para atender os filhos dos ferroviários, os filhos dos ferroviários que eu digo eram os de operário de linha, de via permanente, era o telegrafista, o agente de estação, o guarda chave, eles tinham suas residências ali, então tinha um núcleo populacional, e junto deles já havia próximo ali, um outro núcleo que era o das pessoas que se interessavam, que tinham patrimônio por

ali, então já tinha um armazém, já tinha o boteco pra beberem, já tinha o jogo para recreação, já tinha o campo de futebol então tinha um núcleo populacional, vários, daqui até Irati, por exemplo, devia ter no mínimo dez que hoje não tem mais, [...] tudo isso acabou. Não era integração nacional? Se aconteceu isso daqui a Ponta Grossa-Porto União, imagine o que aconteceu daqui para o norte?

E é isso que o senhor chama de patrimônio moral?

Patrimônio moral. (BARROS,2004, grifo nosso)

Sabemos que o discurso de que a ferrovia tinha uma função a mais do que o mero transporte de mercadorias, desempenhando uma finalidade social de integração nacional na formação de núcleos populacionais e na garantia de direitos como educação, lazer, transporte e segurança para “esses brasileiros”, fez parte da apologia modernizadora muito utilizada na implantação das estradas de ferro no país e que, em muitos momentos, atendeu interesses outros que não os das populações realmente carentes desses serviços.

Ainda assim, não há como negar o papel de suporte econômico, político e cultural que a ferrovia desempenhou para muitas cidades ou mesmo pequenas localidades e suas populações. Por isso, o desamparo a que estas ficaram entregues diante do desmonte da rede ferroviária, principalmente com a desativação dos trens de passageiros e das pequenas estações, também faz parte do que se pode chamar de perda de um patrimônio moral:

E o que mais o senhor agregaria nesse patrimônio moral da ferrovia e dos ferroviários?

Ah, sim a evolução do próprio povo, da própria pessoa humana, como o quê? Por exemplo, hoje se você sai daqui pra ir pra Castro, você vai encontrar de Castro pra lá [...] pouquíssimas escolas no interior, e ai daquele interior pra vir à escola eles tem um sacrifício, tem gente que vem de gaiota (carroça), tem gente que vem a cavalo. Então diminuiu muito porque no tempo da

estrada de ferro a escola era junto da estação, era pertinho da estação, então servia tanto aos ferroviários quanto servia a população [...]. (BARROS, 2004)

Podemos ter uma dimensão muito concreta dessa avaliação do Sr. Epaminondas, ao acompanhamos o pronunciamento do Deputado Federal Ari Kffuri, em 1978, quando os trens da RVPSC/RFFSA deixaram de atender pequenas localidades vizinhas de Ponta Grossa. O deputado criticava o fato dos recursos da Rede estarem voltados preferencialmente para o “desempenho dos vagões de carga” e exigia das autoridades maior atenção para a ligação entre certos núcleos urbanos que, mesmo não se configurando em áreas metropolitanas, “sempre dependeram dos trens para o deslocamento diário das respectivas populações”, para as quais o serviço rodoviário era muito caro, chegando a representar 20% do orçamento doméstico. Nesse sentido, ele exigia o empenho da Rede em voltar a atender essas localidades e concluía:

Esse serviço ferroviário atendia todos os dias a milhares de passageiros, com tarifas bem inferiores àquelas cobradas pelos ônibus, atendendo, preferencialmente, a população proletária. Compreendemos em tese, a supressão dos ramais deficitários [...] Mas é preciso também pensar no pobre usuário para quem uma despesa mensal de duzentos cruzeiros, com transporte implica no sacrifício de 20% do orçamento doméstico. (DEPUTADO..., 1978, p.02).

Encaminhando-nos para as reflexões finais desse trabalho, desistimos de qualquer pretensão de originalidade na avaliação sobre significado da ferrovia e do trabalho ferroviário no país e mais especificamente na cidade de Ponta Grossa e Região, bem como, embora nos sintamos entre os perdedores, não nos julgamos aptos o suficiente para determinar o impacto e a dimensão da perda.

O que buscamos observar aqui, foi o significado da experiência vivida, os modos como as pessoas dão sentidos ao seu passado e, a partir disso, avaliam e se posicionam no presente, como vêm suas trajetórias e a partir delas se colocam também como cidadãos brasileiros. Não podemos desconsiderar

relatos de trabalhadores com mais de 30 anos de serviços prestados à estrada de ferro, para quem ser ferroviário foi o projeto de uma vida inteira:

Seu Cristiano, o senhor quer acrescentar mais alguma coisa nessa fala do senhor sobre a ferrovia, sobre o que foi ser ferroviário?

Bom pra mim ser ferroviário foi ... Eu tenho orgulho de ter sido ferroviário, porque pra mim que nasci no mato, na lavoura, me criei na lavoura e depois trabalhei na ferrovia, graças a Deus eu criei toda a minha família na ferrovia, meus netos, minha casa que eu tenho aqui, tenho uma Curitiba, tudo saiu de dentro da ferrovia, né? O dinheirinho que eu ganhei lá, então tudo o que eu tenho hoje eu devo a ferrovia, se eu não tivesse entrado na ferrovia eu não teria o que eu tenho hoje... Então é uma coisa importante pra mim. A ferrovia pra mim foi uma das principais coisas, principalmente por que... Eu tenho mais orgulho, porque eu saí daqui de Ponta Grossa como guarda-freio e em menos de cinco seis anos eu fui a supervisor e graças a Deus eu dei conta do meu serviço, saí com elogios dos meus chefes em Curitiba, tive a oportunidade de ajudar pessoas daqui da minha cidade que trabalharam comigo lá e outros que ficaram aqui que precisavam de apoio eu dava. Eu mandava a maria fumaça vir pra cá... Pra carregar as crianças, pro pessoal conhecer o que era a maria fumaça.

O senhor acha que ser ferroviário ajudou o senhor a ser melhor como pessoa, como cidadão? O que o senhor sente?

Olha, eu me sinto orgulhoso, porque eu tive tanta sorte, porque o sonho que eu queria realizar eu realizei e até mais do que eu sonhava porque eu jamais imaginava que eu ia conhecer gente do mundo inteiro. E eu conheci, eu conheci gente do mundo inteiro, eu tenho minha assinatura espalhada pelo mundo inteiro,

peessoa lá do Japão, da Inglaterra, gente de todo país do mundo... A maioria dos países que eu conheço assim de nome, gente deles viajou comigo... Não teve nação que não viajou pelo menos uma pessoa comigo [...]. Então é uma coisa que a gente só tem que sentir orgulho. [...] Tudo foi muito bom pra mim, eu posso me sentir orgulhoso de ter sido ferroviário naquela época, eu sofri, porque claro tomava chuva, sol, geada, mas... Teve as coisas boas. (WALTER, 2009)

Sua gratidão pelo trabalho e pela vida ferroviária só encontra precedentes no sentimento de derrota e de desgosto diante do fim da Rede, para muitos inesperado e avassalador:

A gente sente de ver abandonado o patrimônio que foi construído aí né? Mas os homens, os que entendem, quiseram né? Destruíram o patrimônio do Brasil, porque a ferrovia era uma das empresas maiores do Brasil, hoje é a Petrobrás, mas a Rede Ferroviária Federal era maior né? E a gente vendo a ferrovia que a gente trabalhou 35 anos assim... A ferrovia era o órgão de finalidade social... Foi criada mesmo pelo social, tinha bastante funcionário na época. Então, meu pai criou sete filhos, os irmãos dele também eram ferroviários, criaram todos (os filhos), então tinha chance com a ferrovia. (MACANHA, 2004).

Para esses homens e mulheres, a ferrovia e o trabalho ferroviário eram, de fato, um patrimônio moral, um modo de vida, uma contribuição na construção desse país. Nesse sentido, é importante para a historiografia local trabalhar o “auge” dessa categoria na cidade, mas não silenciar-se sobre o destino desses trabalhadores e de suas organizações na pós-privatização, pois a história de uma classe também se faz nas suas derrotas e nos seus recuos e é possível e necessário aprender com eles.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Em janeiro de 2008, a ACIPG anunciava em sua Revista um passeio inesquecível: “Campos Gerais São Roteiro do Único Trem de Luxo do Brasil”:

O primeiro trem de luxo da América do Sul vai passar pelos Campos Gerais. Na verdade, Ponta Grossa será ponto de partida ou chegada dos viajantes do glamoroso itinerário (PASSEIO INESQUECÍVEL..., 2008, p.20).

O passeio destinava-se basicamente para turistas estrangeiros. A comercialização dos pacotes devia ser realizada nas operadoras de viagens nacionais e em quatro escritórios internacionais localizados em Bruxelas, Amsterdã, Estocolmo e nos Estados Unidos. Os turistas poderiam desfrutar de uma “viagem charmosa e agradável”, em duas locomotivas ricamente ornadas com cortinas de seda pura, poltronas em couro, uma decoração refinada para lembrar o Brasil Colônia. Na região dos Campos Gerais conforme foi noticiado posteriormente os trechos Ponta Grossa – Guarapuava ou Guarapuava-Cascavel custariam R650, 00 por pessoa! Ou seja, a estrutura ferroviária desativada para o transporte de passageiros trabalhadores, pequenos produtores, usuários comuns detentores de pequenas cargas era agora compatível com um passeio luxuoso. Relendo essa matéria elaboro uma pergunta que não quer calar? Os mesmos trilhos por onde trafegará a luxuosa locomotiva ricamente ornada não suportariam os velhos trens de passageiros?

Muitos responderão prontamente com dados estatísticos e estudos elaborados se tratar de situações diferenciadas e argumentarão que o “custo – benefício” do turismo de luxo é mais atrativo, que a estrutura demandada para a oferta de trens de passageiros é incompatível com as realidades econômicas atuais, com os imperativos de uma economia globalizada e assim por diante. Talvez em termos de racionalidade econômica eles tenham razão (o que eu duvido), mesmo assim como historiadora eu teimo em acreditar que os números não são frios, eles também guardam intenções políticas, projetos implementados, alternativas esquecidas ou ignoradas.

Em uma passagem de seu livro Hardman (2005) escreve que às vezes a locomotiva surge não como a metáfora do progresso, mas como símbolo dos seus desvios ocultos. Desvios... Assim encaro o Trem de Luxo... Sua existência apesar de qualquer justificativa, me traz a desagradável sensação de que em algum momento fomos enganados, pois, a despeito dos passeios inesquecíveis em ‘Trens de Luxo’ e das vantagens e potencialidades econômicas oferecidas por eles para alguns empreendedores endinheirados, o impacto cotidiano da opção quase exclusiva pelo transporte rodoviário seja ele individual ou coletivo, de pessoas ou de cargas tem produzido efeitos de conhecimento público: congestionamentos, superlotação, estradas cada vez mais perigosas, greves, revoltas populares contra o transporte nas grandes cidades, um trânsito caótico, uma população sem direito a transporte decente.

Assim ao refletir sobre a trajetória na qual a RVPSC foi se transformando em um problema e sendo convertida paulatinamente num entrave ao progresso urbano pontagrossense, deparei-me não apenas com o desmonte das ferrovias no Brasil, mas com elaborado processo de produção de esquecimento do transporte ferroviário nas cidades e regiões brasileiras outrora servidas pelas vias férreas.

Foi possível discutir como foram elaboradas na realidade local essas novas configurações no transporte ferroviário. Avaliamos o impacto dessas mudanças nas representações tecidas sobre a importância da ferrovia para a cidade e seus projetos de desenvolvimento que foram gestados em meio a disputas cotidianas de diferentes sujeitos urbanos e produziram muitas memórias sobre o viver e o trabalhar em Ponta Grossa no período estudado.

Por outro lado, analisamos como internamente a empresa ferroviária sentiu o impacto dessa reordenação articulando a produção de um novo significado para sua existência que garantisse sua sobrevivência material em termos de investimentos em infra-estrutura e pessoal, mas também sua sobrevivência política e simbólica enquanto alternativa de transporte e patrimônio público.

Mas consideramos ainda o fato de que muito da maneira como o desmantelamento, o declínio e o esquecimento da ferrovia foram construídos e representado nos diversos registros

está diretamente ligado às representações forjadas em torno do seu aparecimento e de tudo que ela significou naquele momento.

Assim, considero que um dos maiores ganhos desse trabalho foi o exercício de dialogar com as memórias construídas em torno da chegada e do auge da ferrovia em Ponta Grossa a partir do enfrentamento da discussão sobre a imagem de cidade encruzilhada. Compreendemos a construção dessa imagem como um dos muitos recursos materiais e simbólicos dos quais se lançou mão na tentativa de suprir o vazio econômico e político criado no município diante da reestruturação no transporte ferroviário e que realocou a importância da cidade no cenário regional. Um trabalho de memória que buscava traçar um elo de continuidade entre o passado, o presente e o futuro da cidade: o de entreposto comercial e foco de irradiação cultural e industrial no estado.

Entretanto, a presença da ferrovia e dos trabalhadores ferroviários em Ponta Grossa constitui-se ainda em imenso território de pesquisas, trajeto que, em minha opinião, pode ser muito mais rico se aceitarmos a provocação de dialogar com essa existência também sob o signo da perda, do esfacelamento e da desagregação de todo um modo de vida constituído em torno dessa convivência centenário entre cidade, trabalhadores e trens. Isto porque é inegável o fato de que parte significativa da identidade dessa cidade foi construída em estreita associação com a existência da ferrovia em seu espaço urbano, mas hoje essa identidade reside na afirmação de um tempo áureo e se nega a pensar no impacto da desagregação, do desmonte e da privatização. Acredito que essa é uma reflexão que ainda merece maior refinamento e atenção por parte dos historiadores, uma vez que pesquisadores de outras áreas já trilham esse caminho por meio da reflexão sobre o patrimônio ferroviário nos Campos Gerais.

Outro grande desafio consiste no aprofundamento dos estudos sobre as práticas associativas dos ferroviários em Ponta Grossa e região, cuja existência da Cooperativa Mista 26 de Outubro é o maior exemplo. Ao primeiro desafio se adiciona outro imenso na medida em que a parte mais fecunda dessas memórias reside hoje apenas na lembrança dos trabalhadores o que certamente demandaria um esforço coletivo na produção de fontes orais sobre essas experiências, opção que por muitas

razões fundamentadas ou não encontra ainda resistência considerável no meio acadêmico.

Acredito também que trabalhos específicos sobre os bairros Oficinas, Cará-Cará, entre outros, sobre o time de Futebol Operário Ferroviário, o Clube Homens do Trabalho, a Paróquia São Cristóvão, em suma organizações e espaços urbanos que guardam profunda imbricação com a presença ferroviária na cidade, precisam ser estimuladas em trabalhos de pesquisa em diversos níveis a fim de que possamos aprofundar e ampliar nosso conhecimento sobre o impacto da ferrovia em Ponta Grossa.

A problematização dos ferroviários como uma elite operária contrapondo esse rótulo às condições de vida e trabalho retomado nas narrativas dos próprios trabalhadores nos alertou para o fato de que ao invés de tratarmos certas categorias como aristocracia ou elite, devemos percebê-las como trabalhadores num intrincado movimento de constituição de identidades, forjadas em trajetórias de lutas coletivas e/ou individuais, pontuadas todas por acertos e desacertos, vitórias e derrotas, avanços e recuos. Outra questão: a história dos trabalhadores urbanos não pode ser dissociada da luta pelo direito à cidade, da disputa por seus espaços materiais e simbólicos e pela sobrevivência e afirmação dos seus modos de viver e trabalhar na cidade, modos esses muitas vezes apontados como impróprios para os projetos de modernidade e desenvolvimento urbanos que se pretendem únicos.

Por outro lado, esta pesquisa constituiu-se no esforço de continuar avançando da história do trabalho para a história dos trabalhadores dialogando com suas trajetórias e modos de vida que embora mantenham centralidade no trabalho compõem-se de múltiplas referências de lazer, costumes e modos de organização familiar, práticas e crenças religiosas diversificadas, valores morais e afetivos que como nos ensinou E. P. Thompson são trabalhados na cultura e podem ou não transformar-se em consciência de classe.

Nos diálogos, leituras e escritos realizados na feitura dessa tese amadureci um pouco a reflexão sobre o impacto do trabalho historiográfico na produção de memórias e de sentidos sobre o passado e de sua contribuição na construção de expectativas ancoradas tanto no tempo presente quanto em projetos e utopias futuras. Esse amadurecimento reafirmou em mim a crença antiga

da necessidade do compromisso político do ofício do historiador ante as questões e dinâmicas do seu tempo.

Para concluir essas considerações provisórias após alguns anos de trabalho gostaria de pontuar duas questões.

Em primeiro lugar, devo dizer que alguns dos limites encontrados na realização deste trabalho sinalizam para a vastidão dos desafios a enfrentar se quisermos avançar na reflexão sobre a ferrovia e os ferroviários na região. Acredito que a maior parte deles esteja na organização do acervo documental disperso e muitas vezes só preservado pela boa vontade ou pela sorte de alguns indivíduos e/ou associações de alcance limitado. Essa é uma tarefa coletiva a ser realizada sob a tutela de instituições públicas e não pelo esforço solitário de um ou outro pesquisador ou de apaixonados pelos trens.

E finalmente, registro o fato de que esse processo de trabalho mudou minha relação com a cidade de Ponta Grossa. De certa forma, no exercício da pesquisa deixei de ser uma forasteira porque compreendi que essa cidade também foi forjada pelas lutas e utopias cotidianas de muitos homens e mulheres ao longo do tempo. Seus trajetos, suas andanças, anseios e decepções, alegrias e frustrações são as mesmas ou muito parecidas com a de todos nós, cidadãos trabalhadores, urbanos ou do campo, do norte ou do sul desse país. As marcas de suas experiências na construção dessa cidade ainda estão por aí, posso pressenti-las em minhas próprias andanças por Ponta Grossa. Sou grata a esses trabalhadores, pois foi pela força e pela mão de suas histórias de vida algumas generosamente narradas para mim e para outros pesquisadores, que realmente conheci e aprendi a respeitar essa cidade, hoje muito mais minha do que em outros tempos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- 31 DE MARÇO: 2º Aniversário da Revolução democrática. **Revista Correio dos Ferroviários**. Abril de 1966.
- A ACIPG e a Carta do Rio. **Boletim da ACIPG**, Ponta Grossa, ago.1962.
- A CIDADE em revista: reversão de terrenos ocupados pela RVPSC. **Diário dos Campos**, 16/10/1956, n.º 17.432.
- A HORA de Plantar Chaminés **Boletim Informativo da ACIPG**. Ponta Grossa, março/abril de 1967, p.02.
- A IDADE de Ouro das Ferrovias. **Revista Correio dos Ferroviários**. Julho de 1966.
- A IMAGEM DA RFFSA nas Escolas. **Revista REFESA**. 1971.
- ADRIANO, Pearl Marques - Esposa do motorista Samuel Adriano, **Revista Correio dos Ferroviários**, Julho de 1966, p.40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- ÁGUA e Luz em verso e prosa. **Jornal de Manhã**, Ponta Grossa, p.01,11 nov.1967.
- ANDERSON, P. "O balanço do Neoliberalismo". In: SADER. E; GENTILE, P. **Pós- Neoliberalismo: As Políticas Sociais e o Estado Democrático**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1995, p.09-23.
- ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ**. Exposição financeira e tecnica sobre a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, apresentada pela Diretoria aos Senhores Accionistas, mai./1895. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger. reg n. n.º 017
- AS OFFICINAS da São Paulo-Rio Grande. **O Progresso**, Ponta Grossa. 09 de julho de 1910, p.01, n. 283.
- ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, 08 de dezembro de 1912.
- ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, 11 de agosto de 1894.
- ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, 28 de agosto de 1896.
- ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, dezembro de 1894.
- ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, fevereiro de 1898.
- AUMENTO da mendicância preocupa as autoridades. **Diário dos Campos**. 19/03/1964, n.113, p.08.
- BACH, A. M. **Trens**. Ponta Grossa: Ed. do Autor, 2008.

- BAHLS, Maria Jose dos Santos. Esposa do Inspetor de Trens João Santos Bahls. **Revista Correio dos Ferroviários**. Abril de 1966, p.40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- BALCÃO, L. F. “A cidade das reclamações: moradores e experiência urbana na imprensa paulista (1900-1913)”. In: FENELON D. R. (Org.). **Cidades**. Programa de Estudos Pós-Graduados em História, PUC/SP. São Paulo: Olho D’Água, 1999. (Série Pesquisa em História), p.225-255.
- BANCOS da Plataforma da Estação Ferroviária passaram para a sala de Espera. **Diário dos Campos**. 31/01/64, n.º20.074, p.08.
- BARROS, Epaminondas. Xavier de. Entrevista concedida em 2004.
- BERNARDO Eliza Gamba. **Revista Correio dos Ferroviários**. Fevereiro de 1967, p.43.
- BIONDI, A. **O Brasil Privatizado: Um balanço do desmonte do Estado**. São Paulo: Ed.Fundação Perseu Abramo, 1999.
- BORTOLI, Maria de Lourdes Dropa de. Entrevista concedida em Junho de 2004
- BORTOLI, Pedro. Entrevista concedida em 2004
- BRASIL. Decreto Lei n.º.05, de Abril de 1966. Estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da marinha Mercante, dos Portos Nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A e dá outras providências, Brasília, 1966.
- CALVO, C. R. **Muitas memórias e Outras histórias de uma cidade: experiências e viveres lembranças de viveres urbanos – Uberlândia, 1938-1990**. São Paulo: Programa de Pós Graduação em História - PUC-SP, 2001.. Tese de Doutorado.
- CALVO. C. R. Trabalho e Trabalhadores: A Experiência de Ser Ferroviário na Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1890-1925). Uberlândia: **História e Perspectivas**, n.25-26, Jul./Dez. 2002, p. 261-291;
- CANÇADO, A. M. **Majestades da Cidade Princesa: Concurso da Rainha da Soja de Ponta Grossa, Paraná (1970-1980)**. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008. (Tese de Doutorado), p. 81-82.
- CAPELATO, Maria Helena. **Os arautos do liberalismo: Imprensa Paulista -1920-1945**. São Paulo: 1988.
- CARDOSO, H. H. P. Memórias e Imagens: (re) pensando os significados do memorial JK. In MACIEL, L.A et al (Orgs). **Outras Histórias: memórias e linguagens**. São Paulo: Olho d’Água, 2006, p. 179.

- CENTRO DE Comercio e Indústria Paranaense. **O Progresso**, Ponta Grossa 13 de setembro de 1910, p.01.
- CHAUI, M. **Cultura e Democracia**: o discurso competente e outras falas. 6.ed – São Paulo: Cortez, 1993, p.07.
- CHAVES, N. B, BREMBATTI, K. **Desenvolvimento & Sociedade**: ACIPG, 85 anos de História. Ponta Grossa: Ed.UEPG, 2008.
- CHAVES, N.B. et al. (Orgs). **Visões de Ponta Grossa**: cidade e instituições. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2004, v.3, p.28-39.
- CHAVES, Niltonci Batista. **Do Centro Comercio e Industria ao Selo Social**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006, p. 85. (PONTA GROSSA).
- CHIQUEIROS e Currais. Segura o Touro! **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, p.8, 21 jan./956.
- COOPERATIVA MISTA: 63 anos de bons serviços. **Jornal Diário dos Campos**, Ponta Grossa 01 de outubro de 1968.
- CRUZ, H. de F.. **São Paulo em papel e tinta**: periodismo e vida urbana – 1890-1915. São Paulo: EDUC/FAPESP, Arquivo do Estado de São Paulo; Imprensa Oficial SP, 2000.
- DITZEL, C. de H. Mello. **O Arraial e o Fogo da Cultura**: os euclidianos ponta-grossenses. Ponta Grossa, UEPG, Dissertação de Mestrado, 1998, p. 39-60.
- DITZEL, C. H. de Mello. A “cidade encruzilhada”. In: **Os Velhos Campos Gerais e a Nova Ponta Grossa**. *Jornal Diário dos Campos*. (Edição Especial – 178 Anos de PG) Set/2001, p. 7A.
- É DEVER de todos contribuir com o que devem para o erário público. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, 04 dez. 1955, p.01.
- EDIÇÃO COMEMORATIVA Cooperativa Mista 26 de Outubro. **50º Ano de sua Fundação**. Ponta Grossa, outubro de 1956.
- EDITORIAL. **Revista Correio dos Ferroviários**, Curitiba, maio de 1966.
- EDITORIAL. **Revista Correio dos Ferroviários**. Agosto de 1972.
- ESCREVA um artigo e ganhe Cr\$ 150.000 em Prêmios! **Revista Correio dos Ferroviários**. Setembro de 1965, capa.
- ESPOSA Feliz. **Revista Correio dos Ferroviários**. Agosto de 1966, p.38. (Crônicas)
- ESTAÇÃO Ferroviária vai ser mudada para o bairro Uvaranas: Rêde ultima projetos. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, 10 ago.1964, s/n.

- FENELON, Déa Ribeiro. (Org.). **Cidades**. Programa de Estudos Pós-Graduados em História. Série pesquisa em História. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Olho D'Água. 1999. P.10. (Série Pesquisa em História).
- FENELON. D. R, MACIEL L.A, KHOURY Y.A, ALMEIDA, P. R. (Orgs) **Muitas Histórias, Outras Memórias**. São Paulo: Olho D'Água, 2000.
- FERNANDES, L. “Neoliberalismo e Reestruturação Capitalista.” In: SADER. E; GENTILE, P. **Pós- Neoliberalismo: As Políticas Sociais e o Estado Democrático**. Rio de Janeiro,:Paz e Terra, 1995, p.54-61.
- FERREIRA, Cristiana Quadros, **Dos Casebres e Mansões: A Arquitetura Eclética em Ponta Grossa (1900-1930)**. Departamento de História, UEPG, Ponta Grossa: 2008. (Trabalho de Conclusão de Curso), p.22 e 27.
- FERROVIA TEM OBJETIVO? Ferrovia deve dar lucro? Ferrovia é utilidade pública? **Revista Correio dos Ferroviários**. Julho de 1972, p.05.
- FONTES, P. **Um Nordeste em São Paulo: Trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66)**. Rio de Janeiro: FGV, 2008, p.58.
- GEIPOT: Aceno de Esperança para as Ferrovias. **Revista Correio dos Ferroviários**. Maio de 1970.p-03.
- GOMES, Hitalo. Batista. Entrevista concedida em 2004
- GRUPO Memória Popular. “Memória Popular: Teoria, Política, Método”. In: FENELON, Déa Ribeiro et al. **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Olho D'Água, 2004, p.282-295.
- HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: A Ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva**. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.
- HIGIENE: População Ameaçada. **Jornal da Manhã**, 07/01/1969, n.º 4234, p.01.
- I REUNIÃO Plenária das Associações Comerciais do Paraná. **Boletim da ACIPG**, Ponta Grossa, maio de 1957.
- IDEALISMO. **Boletim da ACIPG**. Ponta Grossa, maio de 1957.
- ILEGAL Greve dos marítimos, portuários e ferroviários fere frontalmente a legislação: Nota Oficial divulgada após a Reunião no Palácio das Laranjeiras. **Diário dos Campos**. Ponta Grossa, 08 de novembro de 1960.
- INÁCIO, P. C. **Sudeste Goiano: seus trabalhadores, seus construtores, suas memórias - nossas histórias**. Uberlândia:

- Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em História. / 2009. Tese de Doutorado.
- INFERNINHOS funcionam na cidade **Jornal da Manhã**. 04/01/69, n.4232, p.01.
- JAVOSKI, Arlete. **Revista Correio dos Ferroviários**. Dezembro de 1966, p.44-45. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- JOGO do Bicho. **Boletim Informativo da ACIPG**, Ponta Grossa, set./out de 1967, p.1.
- JOHANSEN, E. Associação Beneficente 26 de Outubro: presença ferroviária. In:
- JULCOSKI Emília Maria - Esposa do chefe de trem Francisco Julcoski. **Revista Correio dos Ferroviários**. Março de 1966, p.46-47. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- KHOURY, Y. A. Narrativas Orais na Investigação da História Social. In: **Revista Projeto História**, São Paulo, nº 22, jun.2001.
- KOCHMAN Noêmia. Esposa de Felix Kochman – Mecânico Operador em Ponta Grossa, **Revista Correio dos Ferroviários**. Maio de 1966, p 38. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- KROETZ, L. R. **As Estradas de Ferro do Paraná (1880-1940)**. São Paulo: USP, 1985. Tese de Doutorado.
- KROETZ, L. R. **As Estradas de Ferro em Santa Catarina (1910-1960)**. Curitiba: 1976. Dissertação de Mestrado.
- KUBOTA, M. "Fim da Linha: Acidentes mostram o descaso da ALL com a Malha Ferroviária Paranaense. **Revista CREA-PR**, ano 07, nº 29, jun./jul. 2004, p.22-29.
- LIMA, R. M. L., **Uma Categoria Fora dos Trilhos: Causas e Conseqüências da Crise entre os Ferroviários**. Rio de Janeiro UFRJ, 1998. Dissertação de Mestrado.
- LIXO em Terreno Baldio não é da Prefeitura. **Jornal da Manhã**, 01/01/1969, n.º4230, p.10.
- LOPES, Ana Ferreira – Esposa do Chefe de estação Miguel Lopes da Silva. **Revista Correio dos Ferroviários**. Janeiro de 1966, p.40-41. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- LUCENA, Célia Toledo. *Memórias de Famílias Migrantes: Imagens do lugar de Origem*. In: Projeto História. São Paulo: EDUC, nº17. Nov. /1998. p.397.
- MACANHA, Amauri. Entrevista concedida em novembro de 2004.
- MARÍTIMOS, ferroviários e portuários em Assembléia Geral: poderá eclodir greve de âmbito nacional caso governo negue a

- concessão de paridade entre civis e militares. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, 25 de outubro de 1960.
- MARTINELLI Rafael, ex. dirigente sindical ferroviário, em depoimento ao Arquivo Edgar Lenrouth da UNICAMP.
- MENDICÂNCIA tomou conta de Ponta Grossa: polícia agiu. **Jornal da Manhã**. 10/01/69, n.4237, p.08.
- MENDIGOS em pardieiro preocupam a população. **Jornal da Manhã**. 18/06/1969, n.º4.368, p.01..
- MENSAGEM aos Ferroviários por ocasião do 9º Aniversário da RFFSA. **Revista Correio dos Ferroviários**. Dezembro de 1966, p.50.
- MOMENTOSA Entrevista com Prefeito José Hoffmann: problemas de luz e água e remodelação da cidade **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, p.1, 04/dez. 1955.
- MONASTIRSKY, L. B. A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa. In: DITZEL, C. de H. M.; SAHR, C. L. **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: UEPG, 2001.
- MONASTIRSKY, L. **Cidade e Ferrovia: A mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa**. Florianópolis, 1997. Dissertação de Mestrado – UFSC.
- MULLER Júlia Martins. Esposa de Conrado Muller **Revista Correio dos Ferroviários**. Outubro de 1966, p.58-59. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)
- NASCIMENTO, D. do. “Ecos da Modernidade: Ferrovia e cidade no Sul de Santa Catarina. **LOCUS: Revista de História**. Juiz de Fora, v.09, 2003, p.117-129.
- NASCIMENTO, D. do. **As Curvas do Trem: A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. (1880-1975) cidade, modernidade e vida urbana**. Criciúma: UNESC, 2004.184p.
- NOVAES, P. **A Fundação de Ponta Grossa**. Ponta Grossa: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 1943, p.26-27.
- NOVO Superintendente da Rede. De Viação Paraná - Santa Catarina. **Revista Correio dos Ferroviários**, julho de 1966, p.-26-35.
- NOVO Terminal ferroviário não vai sair tão cedo. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, 13 abril de 1978, p.03.
- O COLONO E o Frete I. **O Progresso**, Ponta Grossa 22 de novembro 1910.
- O COLONO e o Frete III. **O Progresso**, Ponta Grossa 01 de dezembro de dezembro 1910.

O DEPARTAMENTO de Transporte da Rêde Viação Paraná Santa Catarina: Exposição para a 5ª Reunião de Engenheiros Residentes. **Revista Correio dos Ferroviários**. Setembro de 1968, p.39-40.

O RAMAL DE Guarapuava. **O Progresso**, Ponta Grossa 25 de junho de 1910, p.02, n. 277.

O RAMAL de Guarapuava. **O Progresso**, Ponta Grossa, 03 de novembro de 1910, n.333, p.01.

O RAMAL de Guarapuava. **O Progresso**. 03 de novembro de 1910, n.333, p.01.

O RAMAL de Guarapuava. **O Progresso**. 25 de junho de 1910, p.02, n. 277.

OLIVEIRA, I. F. de. **Álbum de Ponta Grossa**. Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, maio/1963, p. 45.

OPERAÇÃO Limpeza. **Boletim Informativo da ACIPG**, Ponta Grossa, mar./abr de 1967, p.1.

ORDEM Interna Disciplinar n. 03/67. **Rêde Ferroviária Federal S/A, Rêde Viação Paraná – Santa Catarina**, apud SILGRE, 2005, p. 18.

OS INCÊNDIOS pelas ferro-vias. **O Progresso**, Ponta Grossa 08 de dezembro de 1910, p.01, n. 348.

PALAVRAS DA Diretoria. **Revista Correio dos Ferroviários**. Março de 1967, p.32.

PASSEIO Inesquecível: Campos Gerais São Roteiro do Único Trem de Luxo do Brasil. **Revista da ACIPG**. Ponta Grossa, janeiro de 2008, p.20-21

PAULA, D. A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2000. (Tese de Doutorado).

PINTO Elisabete Alves, GONÇALVES Maria Aparecida C. **Ponta Grossa: um século de vida (1823-1923)**. Ponta Grossa: Kluger Artes Gráficas LTDA., 1983

PONTA GROSSA e o Ramal de Guarapuava. **O Progresso**. Ponta Grossa, 26 de junho de 1910, n. 276.

PONTA GROSSA MUNICÍPIO Próspero. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa 29 nov.1955, p.3.

PONTA GROSSA. **O Progresso**. Ponta Grossa, 13 de agosto de 1912.

POZA, Teresa de Jesus. Entrevista concedida em 2004

PRIMEIRO SEMESTRE de 1968 da Rede Viação Paraná - Santa Catarina. **Revista Correio dos Ferroviários**. Setembro de 1968 p.02.

PRONUNCIAMENTO de Victor Doetsch: Superintendente da Estrada de Ferro Santa Catarina. **Revista Correio dos Ferroviários**. Novembro de 1968, p.24.

REDE Privatizada: Sindicato dos Ferroviários começa a negociar salários. **Jornal da Manhã**, Ponta Grossa, 14 maio de 199

REIS, Airton Dionísio dos. Entrevista concedida em nov. de 2004.

REVOLUÇÃO completa no Transito da Cidade com o Plano Viário. **Jornal da Manhã**, 15/05/69, n.º 4.339.

ROBERT L. Ágatha. **Revista Correio dos Ferroviários**. Junho de 1967, p.40. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

RODOTREM: um novo serviço para encurtar a distancia. **Revista Correio dos Ferroviários**. Março de 1967.

ROSÁRIO, Aristide do. **Revista Correio dos Ferroviários**, Julho de 1973, p.27. (Crônicas Meu Marido Um Ferroviário)

RUTKA, João. Entrevista concedida em 2005.

SABOTAGEM: comunicado do setor de segurança. **Revista Correio dos Ferroviários**. Maio de 1970.

São Paulo: Ed. Marco Zero/ Ed. UnB, 1988, p.68.

SEGNINI, L R. P. **Ferrovias e Ferroviários**: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, 1982.

SILGRE, R. F. de B. **Experiência dos Trabalhadores Ferroviários na Rede Viação Paraná Santa Catarina da Cidade de Ponta Grossa nas décadas de 1940-1960**. Ponta Grossa, PR: UEPG, 2005 (Monografia de Conclusão de Curso).

SILVA, E.A et al., **O povo faz a história. Ponta Grossa 1920 – 1945**. Relatório de Pesquisa. Ponta Grossa: UEPG, 1994.

ÚLTIMA viagem pelo trilho dos trens: História revivida rumo ao futuro. **Diário dos Campos**. Ponta Grossa, 05 abr. /1990:

VIAÇÃO FÉRREA Paranaense. **O Progresso**. 1º de setembro de 1910.

VIEIRA FILHO. Perfis da Cidade. **O Diário dos Campos**, Ponta Grossa, fev.1975, p.2.

VISÃO de Futuro. **Revista Correio dos Ferroviários**. Julho de 1970, p.22-23.

VITOR, N.. **Terra do Futuro** (Impressões sobre o Paraná). Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1913, p.317-318.

VOCÊ e as Relações Públicas na sua Estrada. **Revista Correio dos Ferroviários**. Dez. de 1966, p.25-36.

WALTER, Christiano Matheus. Entrevista concedida em 2009

WAMBIER, Daily Luiz. Normas Disciplinares. **Correio dos Ferroviários**. RVPSC. Ano 10, nº 2. fev./1943, p. 03, apud SILGRE, 2005, p. 20.

WANKE. E. T **O vôo da Pombinha**. Ponta Grossa, 1964.

ZULIAN, Rosângela W. “A Nova Ponta Grossa”: cidade religiosa? Catolicismo e educação em Ponta Grossa – 1889-1930. In: DITZEL, C. de H. M, SAHR, C. L. (Orgs.). **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2001, p.331.

FONTES PESQUISADAS.

Fontes Orais:⁵¹

Entrevista 01: Epaminondas Xavier de Barros nasceu em 15/11/1927. Antes de ser ferroviário já havia trabalhado como garçom do restaurante da estação, entre os dezesseis e dezoito anos. Entrou na ferrovia, em 1952, como carregador de lenha para as locomotivas e se aposentou como supervisor em 1984.

Entrevista 02: João Rutka entrou para a ferrovia em maio de 1952, aos 20 anos de idade, como praticante na estação em Itararé. Filho de ferroviário (mecânico), foi também professor primário, optando depois em seguir a carreira de ferroviário. Entrou na Rede como praticante na estação, trabalhou como conferente e chefe de estação. Em 1976, veio transferido para Ponta Grossa devido a diminuição dos postos de serviço na RVPSC em Itararé. Aposentou-se como agente comercial da Rede.

Entrevista 03: Amauri Macanha, 69 anos, começou a trabalhar na ferrovia aos 14 anos de idade e foi registrado aos 15 anos, em agosto de 1951. Filho de ferroviário. Ingressou na Rede como praticante de telegrafia e se aposentou em 1987 como Chefe de Estação. Sempre trabalhou em Ponta Grossa.

Entrevista 04: Airton Dionísio dos Reis, 73 anos, ingressou na Rede em agosto de 1953. Antes de ser ferroviário trabalhou como garçom iniciando a carreira na RVPSC como mecânico de revisão.

Entrevista 05: Pedro de Bortoli, 73 anos. Ingressou na Rede por intermédio da Escola Profissionalizante Coronel Tibúrcio Cavalcanti, aos 14 anos de idade, em 1948. Aposentou-se em 1983, como mecânico ajustador.

Entrevista 06: Christiano Matheus Walter, 67 anos, nasceu em 06 de novembro de 1942. Ingressou na Rede em 1966, aos 24

⁵¹ As informações se referem à data da realização das entrevistas.

anos de idade, na função de guarda-freios. Trabalhou a maior parte do tempo com trem de passageiros. Por não concordar com a privatização da RFFSA, pediu aposentadoria em 1997 e aposentou-se como chefe de trem.

Entrevista 07: Hítalo José Batista Gomes, nascido em 10 de novembro de 1934 em Pirai do Sul-PR, ingressou na Rede em junho de 1960. Trabalhou desde os 14 anos como mecânico em oficinas da cidade “onde tomou gosto pela graxa” e ingressou na Rede Ferroviária com a mesma função. Se aposentou em dezembro de 1990.

Entrevista 08: Maria de Lourdes Dropa de Bortoli, nascida em 1933, professora aposentada, entrevistada em 2004 aos 71 anos de idade. Filha e neta de ferroviário. Casou-se em 1958, com Pedro de Bortoli, ferroviário hoje aposentado.

Entrevista 09: Iolanda Martins, entrevistada em 2004, aos 81 anos de idade. Viúva do ferroviário Pedro Martins, falecido aos 82 anos e com quem foi casada durante 59 anos. Seu marido ingressou na Rede aos 23 anos de idade, como ajudante de mecânico depois de cursar a Escola Tibúrcio Cavalcanti e se aposentou em 1973, como encarregado de turma.

Entrevista 10: Teresa de Jesus Poza entrevistada em 2004 aos 70 anos de idade casou-se aos 12 anos de idade com João da Silva Poza que foi ferroviário durante 25 anos, tendo ingressado em 1955 e se aposentado em 1980, como servente de linha.

Jornais:

O Progresso: 1910, 1912, 1915.

O Diário dos Campos: 1955 - 1960, 1963 - 1970, 1975-1977, 1991-1997.

Jornal da Manhã: 1960, 1967, 1969, 1998.

Revista Correio dos Ferroviários- RVPS: 1965 a 1970, 1972-3.

Boletins Informativos da Associação Comercial e Industrial de Ponta Grossa – ACIPG: 1956 a 1959.

Atas da Câmara Municipal de Ponta Grossa:

Livro de Atas do Ano de 1897 a 1902 da Câmara Municipal de Ponta Grossa;

Livro de Atas do Ano de 1907 a 1910 da Câmara Municipal de Ponta Grossa;

Livro de Atas do Ano de 1910 a 1914 da Câmara Municipal de Ponta Grossa.

Códigos de Posturas Municipais de Ponta Grossa:

Código de Posturas Municipal de 1862: (In: PEREIRA, M. R de M. **Códigos de Posturas Municipais do Paraná de 1829 a 1895**. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2003, p.199-200.);

Código de Posturas Municipal de 1915.

Fotografias:

Acervo da Casa da Memória de Ponta Grossa: Escola Tibúrcio Cavalcanti, Estação Arte, Estação Paraná, Estação Roxo Rodrigues, Hospital 26 de Outubro, Diversas.

Acervo Museu do dos Campos Gerais/UEPG: Retirada dos Trilhos do Centro da Cidade, Solenidade, Última Viagem do Trem, Diversas: O Cotidiano dos trens na paisagem Urbana.

Fontes Legislativas:

Decreto Lei nº.05. De 04 de Abril de 1966. Estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos Portos Nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A e dá outras providências, Brasília, 1966.

Decreto Lei nº 12, De 07 De Julho de 1966. Retifica dispositivos do Decreto Lei número 05 de 04 de abril de 1966. Brasília, 1966.

Medida Provisória n. 353, De 22 de Janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária S.A – RFFSA. Altera dispositivos da Lei n.º10.233, de 05 de Junho de 20012 e dá outras providências. Brasília, 2007

Lei nº 8.186, De 21 de Maio de 1991. Dispõe sobre a complementação de aposentadoria dos ferroviários e dá outras providências.

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho. In: disponível em: www.assef.com.br. Acesso em 01/11/2010.

Lei n.º 3.115, De março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária Federal., e dá outras providências. In: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. REDE FERROVIÁRIA S.A. **Atos Básicos**. Brasília, janeiro de 1979.

DIVERSAS:

Carta de José Kulchetschi, aposentado da RFFSA, aos Ministros e Senadores, Ponta Grossa 05 de novembro de 2004.

Revista Ferroviária, Suplemento: Estradas de Ferro do Brasil Rio de Janeiro, Ano 1965

Revista Oficial do CREA-PR, Ano 7, n.º 29, Junho/Julho, 2004.

Revista Edição Comemorativa do 50º ano de Fundação da Cooperativa Mista 26 de Outubro, Ponta Grossa, 1956.

Sindicato dos Engenheiros do Estado do PR. Jornal do Engenheiro, Ano XIV, n.76, Junho /Julho de 2004.

Gazeta do Povo. Curitiba, 27 de julho de 2008. Caderno de Economia, p.01-08.

O Vagão. Jornal do Sindicato de Ferroviários – SINDIFER-PR/SC, n.º10, Dezembro de 2003 / n.º 22, Maio de 2008.

Sem Fronteira. Revista da ALL. Curitiba, n.88, maio de 2007.

Fascículo Comemorativo ao Centenário do Jornal Diário dos Campos. Diário dos Campos, Ponta Grossa, 13 de maio de 2007.

Trem nos Trilhos. Jornal do Fórum de Defesa do Patrimônio Público do Paraná, n.º01 e n.º 02, Agosto de 2004.

Rede Mundial de Computadores

Ministério dos Transportes: www.transportes.br

Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem: www.alternex.com.br/~spmtjbs

Movimento de Preservação Ferroviária: www.geocities.com/tremamigo

Associação Nacional de transportes Terrestres – ANTT: www.antt.gov.br

Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária (APFMF): www.ferreomodelismo.org.br.

Arquivo Público do Estado do Paraná:
www.arquivopublico.pr.gov.br

Galeria de História Econômica de Santa Catarina:

www.flickr.com/photos/historiaeconomicadesantacatarina/

Center for Research Libraries: Brazilian Government Document
Digitization Project:

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/index.html>

Paisagens Ferroviárias: Leituras sobre os Trilhos:

http://paisagensferroviarias.blogspot.com/2009/12/material-paraler_29.html.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ALMEIDA, P. R. de. “Encantos e Desencantos da Cidade: trajetórias, cultura e memória de trabalhadores pobres de Uberlândia – 1970- 2000”. In: **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Olhos D’Água, 2004. p. 139-154
- _____; KHOURY, Y. A.. História oral e memórias: entrevista com Alessandro Portelli. In: **Revista História e Perspectivas**, nº 25 e 26, jul/dez 2001/jan/jul
- AMADO, Janaina & FERREIRA, Marieta de Moraes (Coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. 5. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- ARANTES, P. E. **Um Ponto Cego no Projeto de Modernidade de Jurgen Habermas: Arquitetura e Dimensão Estética**. São Paulo: Brasiliense, 1992, p.99-124.
- ARAÚJO NETO, A. C. **Entre a Revolução e o Corporativismo: A experiência sindical dos ferroviários da E. F. Sorocabana nos anos 1930**. São Paulo: USP, 2006. Dissertação de Mestrado.
- ARBIX, G; ZILBOVICIUS, M.. **De JK a FHC. A Reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- BACH, A. M. **Trens**. Ponta Grossa: Ed. do Autor, 2008.
- BALCÃO, L. F. “A cidade das reclamações: moradores e experiência urbana na imprensa paulista (1900-1913)”. In: FENELON D. R. (Org.). **Cidades**. Programa de Estudos Pós-Graduados em História, PUC/SP. São Paulo: Olho D’Água, 1999. (Série Pesquisa em História), p.225-255.
- BARROS, E.X de. **Tareco: História de uma Vida**. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2002.
- BATALHA, C. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade? **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH, v.12, n.23/24, set/1991, ago/1992, pp.111-123.
- BATISTA, M. I. **Mãos e Mentes na Arte de Aprender: a Memória da Escola Profissional Cel. Tibúrcio Cavalcanti de Ponta Grossa (1940-1973)**. Ponta Grossa: 2002. (Dissertação de Mestrado em Educação). 125 p.
- BERMAN, M.. **Tudo que é sólido se desmancha no ar: A aventura da modernidade**. São Paulo: Cia. das Letras, 2007, 463p.
- BIONDI, A. **O Brasil Privatizado: Um balanço do desmonte do Estado**. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 1999.

- BLOCH, M. **A Apologia da História: Ou o Ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.
- BONDUKI, N.. **Origens da habitação social na Brasil**. 1ªed. São Paulo; Estação Liberdade, 1998.
- BORBA, A. **7.000 ferroviários em Greve**. Curitiba: Gráfica Paranaense, 1941.
- BOURDIE, P. **O Poder Simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- CALVO, C. R. **Muitas memórias e Outras histórias de uma cidade: experiências e viveres lembranças de viveres urbanos – Uberlândia, 1938-1990**. São Paulo: Programa de Pós Graduação em História - PUC-SP, 2001.. Tese de Doutorado.
- _____. Trabalho e Trabalhadores: A Experiência de Ser Ferroviário na Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1890-1925). Uberlândia: **História e Perspectivas**, n.25-26, Jul./Dez. 2002, p. 261-291;
- CANÇADO, A. M. **Majestades da Cidade Princesa: Concurso da Rainha da Soja de Ponta Grossa, Paraná (1970-1980)**. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008. (Tese de Doutorado), p. 81-82.
- CANDIDO, T. A. P. Os Trilhos do Progresso: episódio das lutas operárias na construção da Estrada de Ferro de Baturité (1872-1926). Fortaleza: **Trajeto: Revista de História UFC**, v.1, n.2, 2002, p. 83-101;
- CAPELATO, M. H. **Os arautos do liberalismo: Imprensa Paulista -1920-1945**. São Paulo: 1988.
- CARDOSO, H. H. P. Memórias e Imagens: (re) pensando os significados do memorial JK. In MACIEL, L.A et al (Orgs). **Outras Histórias: memórias e linguagens**. São Paulo: Olho d'Água, 2006, p. 179.
- _____. Nos Caminhos da História Social: Os desafios das Fontes Oraís no Trabalho do Historiador. **Revista História e Perspectivas**, n.42, 31-47, jan./jun., 2010, Uberlândia.
- CASTRO, H. de. **O Drama das Estradas de Ferro no Brasil**. São Paulo: LR Editores,
- CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **LUCAS LOPES: Memórias do Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: 1991.
- CERUTTI, S.. “Processo e experiência: indivíduos, grupos e identidades”. In: **Jogos de Escalas: A Experiência da Microanálise**. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

CHAVES, N. B; BREMBATTI, K. **Desenvolvimento & Sociedade**: ACIPG, 85 anos de História. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2008.

_____. **Do Centro Comercio e Industria ao Selo Social**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006, p. 85.

_____. **A Cidade Civilizada**. Discursos e representações sociais no jornal Diário dos Campos – década de 1930. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2001.

_____.et al. (Orgs). **Visões de Ponta Grossa**: cidade e instituições. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2004, v.3, p.28-39.

CODATO, E. “Apontamentos sobre o personalismo político paranaense”. **Revista Diálogos**. DHI/UEM, v.03, n.03: 235 -261 1999.

COSTA, A. M; SCHWACZ, L. M. **No tempo das Certezas**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

CRUZ, H. de F. **São Paulo em papel e tinta**: periodismo e vida urbana – 1890-1915. São Paulo: EDUC/FAPESP, Arquivo do Estado de São Paulo; Imprensa Oficial SP, 2000.

DELELIS, R.. **A Era do Trem**. São Paulo: Lu Fernandes & Nastari Editores, 1999.

DITZEL, C. de H. M. e SAHR, C. L. L. **Espaço e Cultura. Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2001.

_____. **Manifestações Autoritárias: O Integralismo nos Campos Gerais (1932 –1955)**. Florianópolis, SC: UFSC, Tese de Doutorado, 2004.

_____. **O Arraial e o Fogo da Cultura**: os euclidianos ponta-grossenses. Ponta Grossa, UEPG, Dissertação de Mestrado, 1998, p. 39-60.

ELIAS, N.. E SCOTSON, J. L. **Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro. Jorge Zahar, 2000.

FENELON, D. R. (Org.). **Cidades**. Programa de Estudos Pós-Graduados em História. Série pesquisa em História. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Olho D’Água. 1999. P.10. (Série Pesquisa em História).

_____.; MACIEL L.A, KHOURY Y.A, ALMEIDA, P. R. (Orgs) **Muitas Histórias, Outras Memórias**. São Paulo: Olho D’Água, 2000.

FERNANDES, L. “Neoliberalismo e Reestruturação Capitalista.” In: SADER, E; GENTILE, P. **Pós- Neoliberalismo: As Políticas Sociais e o Estado Democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p.54-61.

FERREIRA, C. Q. **Dos Casebres e Mansões: A Arquitetura Eclética em Ponta Grossa (1900-1930)**. Departamento de História, UEPG, Ponta Grossa: 2008. (Trabalho de Conclusão de Curso), p.22 e 27.

FERREIRA, M. C. **Miscelânea da história de Ponta Grossa**. Ponta Grossa, 1936.

FONTANA, J. A história dos homens. Bauru: Edusc, 2004, 508 p.

_____. História: análise do passado e projeto social. Bauru: Edusc, 1998, 400 p.

FONTES, P. **Um Nordeste em São Paulo: Trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66)**. Rio de Janeiro: FGV, 2008, p.58.

FONTES, P.; NEGRO, A. L.. Trabalhadores em São Paulo: ainda um caso de polícia. O acervo do DEOPS paulista e o movimento sindical. In: AQUINO, Maria A. de (Org.) **No coração das trevas: O DEOPS/SP visto por dentro**. São Paulo: Arquivo do Estado: Imprensa Oficial, 2001. (Dossiês Deops – SP: radiografias do autoritarismo republicano; v. 1).

FORTES A. (Orgs). **Culturas de Classe: Identidades e diversidade na formação do operariado**. Campinas. Edunicamp, 2004

FORTES, A.; NEGRO, A. L. Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil. **Trajetos**, Revista de História UFC. Fortaleza, v.1, n.2, 2002, pp.25-49. p. 36.

_____. Esquerda e direita: fontes nacionais para a história social. **Métis: história & cultura**. v.3. n. 5, jan/jun. 2004, pp. 11-29.

GHIARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Ed. UNESP, 2002.

GIFFONI, J. M. S. **Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)**. Belo Horizonte: UFMG, 2006. Tese de Doutorado em História.

GINSBURG, C. “Sinais: Raízes de um paradigma indiciário”. In: **Mitos, Emblemas e Sinais: morfologia e história**. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 1986, pp. 143-179.

_____. O nome e o como. In: **A micro-história e outros ensaios**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

GONÇALVES, M. A. C.; PINTO, E. A **Ponta Grossa: um século de vida (1823 – 1923)**. Ponta Grossa: Kugler, 1983.

GRUPO MEMÓRIA POPULAR. “Memória Popular: Teoria, Política, Método”. In: HABERMAS, J “Modernidade: um projeto inacabado.” In: ARANTES, O. B. F; HALL, S. **Da Diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: Editora

HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: A Ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva**. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

HARRES, M. M. **Ferroviários: disciplinarização e trabalho na VFRGS (1920-1942)**. Porto Alegre: UFRGS, 1992. Dissertação Mestrado em História

HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas cidades capitalistas avançadas. In: **Espaço e Debates**, São Paulo, Cortez, nº6, 1982.

HERTEL, R. C.. **Aspectos populacionais de Ponta Grossa. 1921 – 1945**. Ponta Grossa: UEPG/CNPq, 1994.

HOBSBAWM. E. J. **Mundos do Trabalho: Novos Estudos sobre História Operária**. 3.ed.São Paulo: Paz e Terra, 2000. Coleção Oficinas da História.

HOBSBAWM. E. J. **Os Trabalhadores: Estudos sobre História do Operariado**. 2.ed.São Paulo: Paz e Terra, 2000. Coleção Pensamento Crítico.

HOGGART, Richard. **As utilizações da cultura: aspectos da vida cultural da classe trabalhadora**. Trad. M^o do Carmo Cary. Lisboa. Presença, 1973.

INÁCIO, P. C. **Sudeste Goiano: seus trabalhadores, seus construtores, suas memórias - nossas histórias**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em História. / 2009. Tese de Doutorado.

_____. **Trabalho, Ferrovia e Memória: A experiência de Turmeiro no Trabalho Ferroviário**. Uberlândia: UFU, 2003. Dissertação de Mestrado

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. - IPARDES - **O Paraná**

Reinventado: política e governo. 2 ed. Curitiba: IPARDES, 2006. 330 p.

JAMES, D.. O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana. In:

ARAÚJO, Ângela (Org.). Trabalho, Cultura e Cidadania. São Paulo: Scritta, 1997.

KHOURY, Y. A. Narrativas Orais na Investigação da História Social. In: **Revista Projeto História**, São Paulo, nº 22, jun.2001.

KNEBEL, R. “Belle Époque Pontagrossense: Imigração, Ferrovia Sétima Arte e Música” In: DITZEL, C. de H. M.; SAHR, C. L. **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: UEPG, 2001, p. 309-323

KOWARICK, Lúcio (Org) **As Lutas Sociais e a Cidade**: São Paulo: passado e presente. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

KROETZ, L. R. **As Estradas de Ferro do Paraná (1880-1940)**. São Paulo: USP, 1985. Tese de Doutorado.

_____. **As Estradas de Ferro em Santa Catarina (1910-1960)**. Curitiba: 1976. Dissertação de Mestrado.

KUSCHINIR K.. **O cotidiano da Política**. 1ªed. Rio de Janeiro; Jorge Zahar, 2000.

LANGE, F. L. P. **Os Campos Gerais e sua princesa**. Curitiba: Copel, 1998.

LAVALLE, A. M. **A madeira na economia paranaense**. Curitiba: Grafipar, 1981.

_____. **Germânia-Guaíra: um século de sociedade na memória de Ponta Grossa – 1986 – 1996**. Ponta Grossa: Centro de Publicações, 1996.

LE GOFF, J. **História e Memória**. Tradução Bernardo Leitão et. all. 5. ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.

LEFEBVRE, H.. **A Revolução Urbana**. 1ªed. Belo Horizonte; UFMG, 2002.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo. Moraes, 1991.

LEME, D. M. P. de C.. **Trabalhadores Ferroviários em Greve**. Campinas: Editora Unicamp, 1986 (Série Teses).

LEVI, G. **A Herança Imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. “História Local e História Oral”. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, n.19, ANPHU/Marco Zero, 1990.

LIMA, R. M. L., **Uma Categoria Fora dos Trilhos: Causas e Conseqüências da Crise entre os Ferroviários**. Rio de Janeiro UFRJ, 1998. Dissertação de Mestrado.

- LOPES, C. R.. **Patrimônio Histórico Ferroviário em Ponta Grossa: o ontem como “ofício”, o hoje como memória.** Ponta Grossa: UEPG, 2006. Monografia de Especialização.
- LOPES, J. S. L. **A Tecelagem dos Conflitos de Classe na “Cidade das Chaminés.** São Paulo: Ed. Marco Zero/ Ed. UnB, 1988
- LORENZETTI, F L; FERREIRA, B. T. S. “Os trilhos do progresso: intenções de comunicação via estrada de ferro entre Paraná e Mato Grosso na passagem do século XIX ao XX.” **Revista de História Regional.** Ponta Grossa, vol.13, n.02, 2008, p.13.
- LOWEN, C. L. **Favelas: um aspecto da expansão urbana de Ponta Grossa – PR.** Rio Claro: UNESP, 1990. Dissertação de Mestrado
- LUCENA, C. T.. “Memória de Famílias Migrantes: Imagens do Lugar de Origem”. In: **Revista Projeto História.** São Paulo, n.17, p. 397 – 414, nov., 1998.
- LUZ, C. E da. **Patrimônio Ferroviário e Turismo na Região dos Campos Gerais/PR.** Ponta Grossa: UEPG, 2003. Monografia de Conclusão de Graduação.
- MACIEL, L. A; ALMEIDA, P. R de; KHOURY, Y. A (Orgs.). **Outras Histórias: Memórias e Linguagens.** São Paulo: Olho D’Água, 2006.
- MAGALHÃES FILHO, F. B. B. Agentes Sociais no Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento.** Curitiba: IPARDES, n.86, p.3-33, set./dez. 1995;
- MAGALHÃES, M. B de. **Paraná: Política e Governo.** Curitiba: SEED, 2001. 122p. (Coleção História do Paraná; textos introdutórios), p.57.
- MAIA, A. C. N. Encontros e despedidas – trabalho e resistência ferroviária em Minas Gerais. São Paulo: **Revista História,** n. 21, 2002, p. 129-161;
- MANTOVANI, A. L. **Melhorar para não mudar: Ferrovia, Intervenções Urbanas e seu Impacto Social em Ouro Preto – MG (19885-1897).** São Paulo: PUC-SP, 2007. Dissertação de Mestrado em História.
- MARTINS, J. de S. **Subúrbio: vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do império ao fim da república velha.** São Paulo. Ed. Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992.

MARTINS, M. G. **Caminhos Tortuosos**: Um Painel Entre o Estado e as Empresas Ferroviárias Brasileiras, 1934 a 1956. São Paulo: USP, 1995. Tese de Doutorado em História.

MATTOS, M. B. **Novos e Velhos Sindicalismos no Rio de Janeiro (1955-1988)**. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998, p. 189.

MELLO, S. G. de B. **O Gigante e a Locomotiva**: Projetos de Modernidade e Estratégias de Territorialização no Paraná (Guarapuava 1919-1954). Florianópolis: UFSC, 2003. Dissertação de Mestrado.

MONASTIRSKY, L. B. A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa. In: DITZEL, C. de H. M.; SAHR, C. L. **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais. Ponta Grossa: UEPG, 2001.

_____. **Ferrovia: Patrimônio Cultural**: Estudo sobre a Ferrovia Brasileira a partir da Região dos Campos Gerais (PR). Florianópolis, SC: UFSC, 2006. Tese de Doutorado.

_____. **Cidade e Ferrovia**: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa. Florianópolis: UFSC, 1997. Dissertação de Mestrado.

MONTEIRO, C. **Fora dos Trilhos**: As Experiências da Militância Comunista na Rede de Viação Paraná Santa Catarina (1934-1945). Porto Alegre: UFRGS, 2007. (Dissertação de Mestrado em História);

_____. “Ferroviários em Greve: Relações de Dominação e Resistência na RVPSC”. Ponta Grossa: **Revista de História Regional**, vol.12, n.1, p.09-24.

MONTEIRO, N. **FERROESTE**: o novo rumo do Paraná. Curitiba: FERROESTE, 1994, pp.20-21.

MOREIRA, M. de F. S. Cultura e imaginário social: a experiência ferroviária. **Revista História**, São Paulo, v.11, 1992, pp. 137-150.

MORAIS, S. P. **Trabalho e Cidade**: Trajetórias e Vivências de Carroceiros na Cidade de Uberlândia, 1970-2000. Uberlândia, MG: 2002. Dissertação de Mestrado.

NASCIMENTO, D. do. “Ecos da Modernidade: Ferrovia e cidade no Sul de Santa Catarina. **LOCUS: Revista de História**. Juiz de Fora, v.09, 2003, p.117-129.

_____. **As Curvas do Trem**: A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. (1880-1975)

cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma: UNESC, 2004.184p.

NOVAES, P.. **A Fundação de Ponta Grossa**. Ponta Grossa: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 1943, p.26-27.

NUNES, I. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**.São Paulo: Annablume, FAPESP, 2005.

OLIVEIRA, D. **Urbanização e Industrialização no Paraná**. Curitiba: SEED, 2001.

OLIVEIRA, R. C. (org.). **A construção do Paraná Moderno: políticos e política no governo do Paraná de 1930 a 1980**. Curitiba: SETI, 2004.

OROSKI, C. R. **Conhecendo Ponta Grossa: uma abordagem cultural. 1931 – 1935**. Ponta Grossa: UEPG, 1998. Monografia de Especialização.

PARANA, Secretaria do Planejamento, IPARDES. **O Paraná – economia e sociedade**. Curitiba: 1981.

PAULA, D. A. de. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974)**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2000. Tese de Doutorado.

PAULA, J. C. M. de. **População, poder local e qualidade de vida no contexto urbano de Ponta Grossa – Paraná**. Rio Claro: UNESP, 1993. Dissertação de Mestrado.

PELEGRINA, G. R. **Memórias de um ferroviário**. Bauru, São Paulo: Ed. da EDUSC, 2000.

_____. R; ZANLOCHI, T. S. **Ferrovia e Urbanização: o Caso de Bauru**. São Paulo: Ed.Edusc, 1991.

PEREIRA, D. M. M. **A Próxima Estação: Trabalho, Memória e Percurso dos Trabalhadores Aposentados da Ferrovia**. Fortaleza: UFC, 2004. Dissertação de Mestrado em História.

PETUBA, R. M. P. **Pelo Direito à Cidade: Experiência e Luta dos Ocupantes de Terra do Bairro Dom Almir (Uberlândia 1990-2000)**. Universidade Federal de Uberlândia, 2001. (Dissertação de Mestrado).

_____. “Ser Trabalhador Ferroviário em Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000)”. **FENIX – Revista de História e Estudos Culturais**, Vol. 02, Ano II, nº02, Abr/ Mai/Jun., 2005. Disponível em: [http:// www.revistafenix](http://www.revistafenix).

PINTO E. A; GONÇALVES M. A. C. **Ponta Grossa: um século de vida (1823-1923)**. Ponta Grossa: Kluger Artes Gráficas LTDA., 1983

PORTELLI, A. et.al. Organização de Rinaldo Varussa. **Mundos dos Trabalhadores, Lutas e Projetos**: temas e perspectivas de investigação na historiografia contemporânea. Cascavel: Edunioeste, 2009.

PORTELLI, A. “Memória E Diálogo: Desafios Da História Oral Para A Ideologia Do Século XXI”. In: Ferreira, Marieta de Moraes; Fernandes, Tânia M. Dias e Alberti, Verena (org.) **História oral**: desafios para o século XXI. Rio de Janeiro: Fiocruz/FGV, 2000, pp. 67-71.

_____. “O que faz a história oral diferente”. In: **Projeto. História**. São Paulo: EDUC, nº 14, p. 25-40, fev., 1997.

_____. “As Fronteiras da Memória: O Massacre das Fossas Ardeatinas: História, Mito, Rituais e Símbolos”. In: **Revista História e Perspectivas**, nº. 25/26, jul/dez/2001,

_____. “A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais”. In: **Revista Tempo**, Rio de Janeiro, vol.01. p. 59-72, 1996.

_____. “Forma e Significado da História Oral: A pesquisa como um experimento de igualdade”. In: **Revista Projeto História**, São Paulo, n.14, p. 07-24, fev., 1997.

POSSAS, L. M. V. **Mulheres, Trens e Trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru, SP: EDUSC, 2001. 462 Pp.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma Ferrovia entre Dois Mundos**: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004,

REIS, J. C.. **História e Teoria**: Historicismo, Modernidade, Temporalidade e Verdade. 3.ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Bitolinha, 110 anos de história ferroviária**. Set. a dez. 1991, nº139.

RIBEIRO, L. C. **Memória, trabalho e resistência em Curitiba (1890-1920)**. São Paulo: USP, 1985. Dissertação de Mestrado.

ROGALSKI, S. R. **As Ações dos Agentes Institucionais América latina Logística e Rede Ferroviária Sociedade Anônima sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário dos Campos Gerais – Paraná**. Ponta Grossa: UEPG – Departamento de Geociências, 2008. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação.

ROLNIK, R.. **A Cidade e a Lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel/FAPESP, 2007.

_____. “São Paulo, início da industrialização: espaço e política.” In: KOWARICK, L.. (Org.). **As lutas sociais e a cidade: São Paulo, passado e presente**. 2. ed. rev.e atual. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994, p. 95-112.

_____. “De como São Paulo virou a capital do capital”. In: Valadares, Lícia do Prado (org) **Debates urbanos 3: repensando a habitação no Brasil**. Rio de Janeiro, 1982.

_____. **O que é cidade**. 2ºed. São Paulo: Brasiliense.

SADER, Eder. **Quando Novos Personagens Entraram em Cena**: Experiências e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SADER, Emir; GENTILE, P. **Pós- Neoliberalismo**: As Políticas Sociais e o Estado Democrático. Rio de Janeiro,:Paz e Terra, 1995.

SALLES, J. O. “A relação entre o poder estatal e as estratégias de um Grupo empresarial paranaense nas décadas de 1940-1950: o caso do Grupo Lupion”. In: OLIVEIRA, Ricardo Costa de (org.) **A Construção do Paraná Moderno**: Políticas e Políticos no Governo do Paraná -1930-1980. Curitiba: SETI, 2004, p.43.

SAMUEL, R. “Teatros da Memória” In: **Revista Projeto História**, n.14, São Paulo, fev.1997, p.41-81.

SANTOS, N. V. dos. **Terra do Futuro** (Impressões sobre o Paraná). Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1996.

SANTOS, A. C de A. **Memória e Cidade**: Depoimentos Transformação Urbana de Curitiba (1930-1990). Curitiba: Aos Quatro Ventos, 1999.

SANTOS, C. A. P dos. **Entre o Porto e a Estação**: Cotidiano e Cultura dos Trabalhadores Urbanos de Camocim - CE 1920-1970. Recife: UFPE, 2008. Tese de Doutorado em História.

SARLO, B. **Paisagens Imaginárias**: Intelectuais, Artes e Meios de Comunicação. São Paulo: Ed. USP, 2005. (Séries Latino - Americanos 2).

SEGNINI, L. R. P. **Ferrovia e ferroviários**: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, 1982.

SENNA, E. **Do jornal o comercio**: O Paraná em Estrada de Ferro. Notícia de uma excursão ao Paraná por ocasião da inauguração do tráfego da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande em dezembro de 1899.

SEVCENKO, N.. “O Prelúdio Republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso In: NOVAIS, Fernando A. (org). **História**

- da Vida Privada no Brasil.** São Paulo: Cia das Letras, 1998. vol.03, p.07 -48;
- SILGRE, R. F. de B.. **Experiência dos Trabalhadores Ferroviários na Rede viação Paraná Santa Catarina da cidade de Ponta Grossa nas décadas de 1940-1960.** Ponta Grossa, PR: UEPG, 2005. Monografia de Conclusão de Curso.
- SILVA, A. de O. **Álbun de Ponta Grossa – 1936.** Curitiba: Imprensa Paranaense, 1936.
- SILVA, E. A. et al. **O povo faz a história. Ponta Grossa 1920 – 1945.** Relatório de Pesquisa. Ponta Grossa: UEPG, 1994.
- _____. **Energia elétrica e desenvolvimento industrial em Ponta Grossa. 1904 – 1973.** Curitiba: UFPR, Dissertação de Mestrado, 1993.
- SILVÉRIO, L. D. **Campo/Cidade: Encantos, Experiências e Trajetórias de Trabalhadores no Município de Uberlândia – 1970/2003.** Uberlândia: UFU, Monografia, 2003.
- SOLPESA, R. **Aquerenciados de um Novo Rincão: Migrantes e culto às Tradições Gaúchas em Ponta Grossa – PR (1958-1968).** Curitiba: UFPR, 2005. Dissertação de Mestrado em História.
- SOUZA, J. C. de. “O progresso contra a natureza: vapor, fios e trilhos em Corumbá (1904 -1919).” **Revista Projeto História.** São Paulo, (23), nov.2001, p. 217-241, p.226.
- _____. **Na Luta por Habitação: A construção de novos valores.** São Paulo: EDUC, 1995.
- THOMPSON, E. P. **A formação da Classe Operária Inglesa.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.
- _____. **A Miséria da Teoria ou um Planetário de Erros: Crítica ao Pensamento de Althusser.** Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- _____. **Costumes em Comum: Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional.** São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- _____. **Senhores e Caçadores.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- _____. **As Peculiaridades dos Ingleses e Outros Artigos.** Organizadores Antonio Luigi Negro e Sérgio Silva.Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.
- TREVISAN, M. J. **50 anos em 5: A FIESP e o desenvolvimentismo.** Petrópolis: Vozes, 1986.
- VARGAS, C. R, SCATOLIN, F. D. “Investimentos em Transportes, Desenvolvimento e o Papel do Estado na Economia

Paranaense na Segunda Metade do Século XX”. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, n.113, p.83-102, jul./dez. 2007.

VEIGA, T. G. **Trem, Terra e Trabalho**: A São Paulo Railway. São Paulo, SP: PUC-SP, Dissertação de Mestrado, 1991.

VIEIRA, A. de M. **A Nova Política Ferroviária do Brasil**. Rio de Janeiro: Olimpica. 1941.

WANKE, E. T. **O vôo da Pombinha**. Ponta Grossa, 1964

WILLIAMS, R. **O campo e a cidade**. São Paulo: Cia das Letras, 1990.

_____. **Marxismo e Literatura**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

_____. **Cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

ZULIAN, R. W. **Identidade e Experiência**: Uma Escola Confessional na República Velha. Curitiba: Ed. Champagnat, 2005.