

GRASIÉLE APARECIDA DA COSTA FERREIRA PETERS

A MEMÓRIA FERROVIÁRIA E AS NARRATIVAS DO TRABALHADOR
FERROVIÁRIO EM MAFRA-SC: ENTRE O ORGULHO, A GRAXA E A DOR

Joinville-SC

2018

UNIVERSIDADE DA REGIÃO DE JOINVILLE – UNIVILLE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO CULTURAL E SOCIEDADE

GRASIÉLE APARECIDA DA COSTA FERREIRA PETERS

A MEMÓRIA FERROVIÁRIA E AS NARRATIVAS DO TRABALHADOR
FERROVIÁRIO EM MAFRA-SC: ENTRE O ORGULHO, A GRAXA E A DOR

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade (MPCS) da Universidade da Região de Joinville – (Univille) como requisito para obtenção do grau de Mestre em Patrimônio Cultural e Sociedade, sob orientação da Prof^a. Dra. Luana de Carvalho Silva Gusso e Co-orientação da Prof^a. Dra. Ilanil Coelho.

Joinville-SC

2018

Catálogo na publicação pela Biblioteca Universitária da Univille

P481m Peters, Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira
A memória ferroviária e as narrativas do trabalhador ferroviário em Mafra-SC: entre o orgulho, a graxa e a dor / Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira Peters; orientadora Dra. Luciana de Carvalho Silva Gusso; coorientadora Dra. Ilanil Coelho – Joinville: UNIVILLE, 2018.

130 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade – Universidade da Região de Joinville)

1. Patrimônio cultural. 2. Memória coletiva. 3. Ferroviários – Mafra (SC). I. Gusso, Luciana de Carvalho Siva (orient.). II. Coelho, Ilanil (coorient.). III. Título.

CDD 363.69

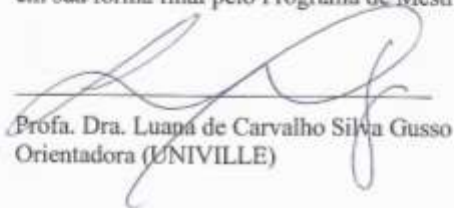
Termo de Aprovação

" Memória Ferroviária e as Narrativas do Trabalhador Ferroviário em Mafra: Entre o Orgulho, a Graça e a Dor"

por

Grasiê Aparecida da Costa Ferreira Peters

Dissertação julgada para a obtenção do título de Mestra em Patrimônio Cultural e Sociedade, área de concentração Patrimônio Cultural, Identidade e Cidadania e aprovada em sua forma final pelo Programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade.


Profa. Dra. Luana de Carvalho Silva Gusso
Orientadora (UNIVILLE)


Profa. Dra. Ilanil Coelho
Coorientadora (UNIVILLE)

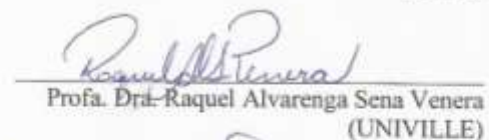

Profa. Dra. Mariluci Neis Carelli
Coordenadora do Programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade

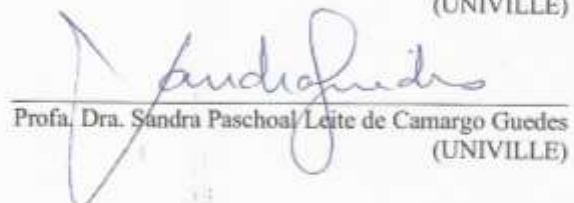
Banca Examinadora:


Profa. Dra. Luana de Carvalho Silva Gusso
Orientadora (UNIVILLE)


Profa. Dra. Ilanil Coelho
Coorientadora (UNIVILLE)


Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky
(UEPG)


Profa. Dra. Raquel Alvarenga Sena Venera
(UNIVILLE)


Profa. Dra. Sandra Paschoal Leite de Camargo Guedes
(UNIVILLE)

Joinville, 28 de fevereiro de 2018.

Dedico este trabalho a todos os ferroviários e seus familiares que narraram suas experiências de vida, e caminharam comigo nesta jornada oportunizando compreender que, para estas pessoas a ferrovia transcende o local de trabalho, sendo um lugar de amizades, conhecimento e experiências guardadas com muito carinho na estação da memória de cada indivíduo que conversei.

RESUMO

O presente estudo discute a possibilidade do reconhecimento do patrimônio ferroviário na cidade de Mafra – SC a partir da Lei Federal n. 11.483, de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. A lei faz, em seu parágrafo 2, a aplicação da expressão 'Memória Ferroviária', e a partir da leitura desse termo surgiram em mim inquietações referentes a sua empregabilidade e de seu significado. Segundo o próprio IPHAN, mediante o Decreto n. 407, de 2010, a memória ferroviária realça o já consolidado patrimônio ferroviário em uma perspectiva material. Nesse sentido, aposta-se na possibilidade de uma interpretação mais ampla destes dispositivos, à luz da própria Constituição Federal, de modo a abarcar o reconhecimento do patrimônio ferroviário imaterial mafrense, desvelando outras dimensões – como os saberes, os fazeres e a memória de homens e de mulheres que compõem o modal ferroviário – e ressaltando ainda mais sua importância na história brasileira. Tendo como base a metodologia da história oral e a análise do discurso legal, a pesquisa discute as narrativas dos trabalhadores ferroviários e seus familiares, buscando aprofundar as complexas tensões acerca do ser ferroviário atreladas à legislação brasileira ante a patrimonialização ferroviária. Neste percurso investigativo emergiram novos traçados e identificações, que permitiram conhecer o patrimônio ferroviário mafrense no cruzamento de práticas e representações e também o sentimento presente entre as pessoas no que tange ao desmonte do modal ferroviário que culminou na privatização.

Palavras-chave: Patrimônio cultural. Patrimônio ferroviário. Memória.

ABSTRACT

This study discusses the possibility of railway heritage recognition in the municipality of Mafra, Santa Catarina State, based on Federal Law n. 11,483, of 2007, which provides for railway sector revitalization. The law addresses in paragraph two the 'Railway Memory' expression and after reading this term, I have been worried about its employability and its meaning. According to IPHAN Decree n. 407 from 2010, the railway memory highlights the already consolidated railway heritage in a material perspective. In this sense, we believe in the possibility of a broader interpretation of these devices based on the Federal Constitution itself, in order to recognize the intangible railway heritage of Mafra, revealing other scopes - such as the knowledge, actions and memory of men and women who make up the railway modal - and emphasizing even more the importance of railway heritage in Brazilian history. Based on the oral history methodology and the legal speech analysis, this research discusses the narratives of railway employees and their families, aiming to understand the complex tensions about being a railroader to the Brazilian legislation before the railway patrimonialization. In this investigative course, new traces and identifications emerged, which allowed to know the railway heritage of Mafra in the crossing of practices and representations and also the present feeling between people about the modal rail dismantling that culminated in the privatization.

Keywords: Cultural Patrimony, Railroad Patrimony, Memory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa Ferroviário Catarinense	25
Figura 2 – Transporte de Carvão	27
Figura 3 – Serraria da Lumber em Três Barras – SC (1929)	30
Figura 4 – Imagem de Civis e militares na construção da ferrovia Mafra - Lages	32
Figura 5 – Foto da Escola General Homero de Abreu – Itaiópolis - SC	33
Figura 6 – Inauguração da ferrovia em Lages (1963)	34
Figura 7 – Oficina de Mafra	58
Figura 8 – Oficina de Mafra (2017).....	59
Figura 9 – Sede Unifer (Local das entrevistas)	60
Figura 10 – Sede Unifer (Escritório)	62
Figura 11 – Interior da Oficina de Mafra (primeira construção)	63
Figura 12 – Estação Ferroviária de Mafra (Anos de 1930).....	67
Figura 13 – Estação de Mafra	69
Figura 14 – Fachada da Cooperativa dos Ferroviários de Mafra (década de 40/50)	71
Figura 15 – Vista do Local das Entrevistas – Ao fundo prédio da antiga cooperativa	72
Figura 16 – Fachada da antiga Cooperativa dos Ferroviários de Mafra (2017)	73
Figura 17 – Escola Profissional (1963).....	76
Figura 18 – Modelo de aula prática	77
Figura 19 – Amostra de Ferramentas produzidas pelos alunos da escola profissional	78
Figura 20 – Distintivos do uniforme da Escola	79
Figura 21 – Participação da Escola Profissional Ferroviária “Cel José Machado Lopes” em desfile cívico no ano de 1964.	80
Figura 22 – Escola Profissional	81
Figura 23 – Área externa da sede social do Peri Esporte Clube (década de 50)	83
Figura 24 – Praça Ferroviário Miguel Bieleck.....	84
Figura 25 – Dia de entrevista (Itamar, Grasiéle, Pedroso, Jungles) – 09/02/2017	89
Figura 26 – Equipe de trabalho no guincho – Sem datação.....	91
Figura 27 – Locomotiva a vapor em Rio Negro – PR – Sem datação.....	96

Figura 28 – Pedro Moreira Benedito (Lado direito) e colegas em frente à Locomotiva “Maria Fumaça” na estação de Mafra – SC.....	97
Figura 29 – Maria Juracy de Oliveira e esposo Erasto de Oliveira.....	98
Figura 30 – Azenita Loth e o quadro de seu pai Sr. Luiz Mendes de Souza.....	99
Figura 31 – Antônio Jungles junto a um vagão de creosoto.....	103
Figura 32 – Visita de Ferroviários aposentados a Oficina de Mafra.....	110
Figura 33 – Último dia de trabalho de Itamar Henrique.....	113

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Processos de bens ferroviários tombados ou em andamento.....	43
Quadro 2 – Critérios de valoração para tombamento.....	114

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EFDTC – Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina

EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande

FTC – Ferrovia Teresa Cristina

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica avançada

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PND – Plano Nacional de Desestatização

PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RVPSC – Rede Viação Paraná Santa Catarina

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TPS – Tronco Principal Sul

UNIFER – União dos aposentados e pensionistas ferroviários do Paraná e Santa Catarina

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 FERROVIAS: DE MAUÁ AOS INSTRUMENTOS DE PRESERVAÇÃO	19
1.1 VIAS DE COMUNICAÇÃO NO BRASIL	20
1.1.1 Trilhando as Primeiras Iniciativas Ferroviárias Brasileiras	22
1.1.1.1 Primeiras ferrovias.....	23
1.2 PRÓXIMA PARADA: FERROVIAS EM SANTA CATARINA	25
1.2.1 EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.....	26
1.2.2 EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande	28
1.2.3 TPS – Tronco principal Sul - Ferrovia Mafra – Lages.....	31
1.2.4 Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA	34
1.2.4.1 Próxima parada: privatização	38
1.2.5 Instrumentos de preservação do patrimônio ferroviário: Tombamento e Lista do Patrimônio Cultural.....	39
1.2.5.1 Tombamento	42
1.2.5.2 Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário	47
1.2.6 Questões Legais sobre a Preservação Férrea	48
2 MEMÓRIA FERROVIÁRIA: O PATRIMÔNIO QUE (RE)NASCE ENTRE REMINICÊNCIAS	52
2.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MAFRENSE: LUGARES DE MEMÓRIA.....	56
2.1.1 Oficina Ferroviária	57
2.1.2 Estação de Lembranças.....	64
2.1.3 Cooperativa dos Ferroviários	70
2.1.4 Escola Profissional “Cel. José Machado Lopes”	73
2.1.5 Casas da “Rede”	81
2.1.6 Peri Ferroviário.....	82
3 NARRATIVAS FERROVIÁRIAS: QUEM FALA	85
3.1 MEMÓRIAS QUE ATRAVESSAM GERAÇÕES	86
3.2 NARRATIVAS FERROVIÁRIAS: QUEM OUVE	88
3.3 NARRATIVAS FERROVIÁRIAS: QUEM FALA	90
3.3.1 A Profissão e os Modos de Fazer	100
3.3.2 As Dificuldades do Trabalho Ferroviário.....	102

3.3.3 A Ferrovia e as Redes de Sociabilidade em Torno do ser Ferroviário	106
3.3.4 Última Parada: A Hora de Dizer Adeus	110
3.3.5 Além da Materialidade: A Memória Ferroviária como Potência Preservacionista	114
CONSIDERAÇÕES FINAIS	120
REFERÊNCIAS.....	122
ANEXOS	129

INTRODUÇÃO

Era década de 1990 quando eu, ainda menina, fazia minha primeira viagem de trem acompanhada de meu pai, ferroviário aposentado, e de minha mãe, filha de maquinista. Alguns momentos deste dia permanecem muito nítidos entre minhas lembranças: o olhar de felicidade de todos ao chegar da locomotiva Maria Fumaça, o maravilhoso passeio, e meu pai, rodeado de amigos e seus respectivos familiares rindo e contando muitas de suas histórias ferroviárias.

Por residir em Mafra, uma cidade pequena localizada ao norte do estado de Santa Catarina onde a presença ferroviária é forte, ao longo dos anos continuei fazendo parte de encontros de amigos e vizinhos que eram, foram, ou conheceram algum ferroviário. A ferrovia sempre foi um elemento presente em minha vida.

Em 2013, enquanto cursava História na Universidade do Contestado em Mafra, por intermédio do professor Me. Sandro Moreira tive a oportunidade de conhecer narrativas de ferroviários. Logo entendi que aquelas pessoas queriam ter suas histórias ouvidas por outros, além de colegas e familiares. Fiz novamente uma viagem de trem e, agora adulta, a medida que passávamos pelos trilhos fiquei a imaginar quantas histórias sobre o ser ferroviário poderiam estar guardadas, esperando ouvintes. A cada vilarejo havia crianças e adultos que à passagem e ao apito do trem saíam em suas janelas ou quintais para acenar ao maquinista e aos passageiros, simbolizando uma conexão entre o indivíduo e a paisagem ferroviária.

Motivada por estas histórias, dei início a minha pesquisa ferroviária. No primeiro momento da elaboração da monografia, utilizei as lembranças dos trabalhadores para historicizar a ferrovia catarinense Mafra – Lages. Neste período, realizei pesquisas de campo em Mafra, Lages e Tubarão em busca de documentação pertinente à construção do referido trecho.

Ao ingressar no mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade na Univille, tinha como objetivo aprimorar meus conhecimentos em torno do patrimônio ferroviário a partir das narrativas dos trabalhadores, justificando que o tempo é implacável com o ser humano e quanto mais tempo demorasse para dar continuidade e esse trabalho, maiores seriam as chances de algumas vozes serem silenciadas pelo tempo. Felizmente o projeto foi aceito e deu-me a oportunidade de continuar minhas investigações. Desta vez, a protagonista é a Memória Ferroviária

do trabalhador que durante anos dedicou parte de sua vida às atividades profissionais.

As leituras preliminares foram fundamentais para a contextualização e buscaram tratar da implantação do modal ferroviário no Brasil e seu reconhecimento como Patrimônio em 1954 (Primeira ferrovia Tombada), das primeiras iniciativas para proteção do patrimônio ferroviário e do enquadramento atual no que tange à preservação do patrimônio ferroviário no país.

Após analisar a lista dos bens ferroviários patrimonializados em nível federal disponibilizada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN constatou-se que, das 36 inscrições distribuídas em 12 estados, todas são de caráter material e estão classificadas entre estações, pontes, conjuntos arquitetônicos, complexos ferroviários ou trechos.

Sua preservação é legitimada no Brasil pela Lei de Revitalização do Setor Ferroviário nº 11.483, de 2007, cuja incumbência de administrar e preservar os bens ferroviários de valor artístico e cultural passa ao IPHAN. Nesta normativa jurídica emerge a expressão “Memória Ferroviária”, conforme artigo 9º, parágrafo 2º, inciso I e II:

§2º a preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I – construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamentos de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II – conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007, grifo nosso).

Nota-se o reconhecimento legal da importância da Memória Ferroviária para o campo do patrimônio ao ser estabelecida sua preservação e difusão. Nesse sentido, abre-se a possibilidade da discussão no campo patrimonial ferroviário dentro de uma perspectiva imaterial e, por isso, destacamos a seguinte questão: A partir das narrativas de trabalhadores/familiares, é possível mobilizar as Memórias Ferroviárias como vetor de patrimonialização numa perspectiva imaterial? Objetivando buscar familiaridade com o campo desta pesquisa, no caso, Memória Ferroviária, optou-se por empregar nesta dissertação a pesquisa exploratória, dada pela identificação dos sujeitos, quais sejam os ferroviários, seus familiares e suas respectivas narrativas. A dissertação conta com sustentação na pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo.

O município de Mafra, localizado ao norte do estado, pertence a um entroncamento ferroviário responsável por ligações entre os litorais de Santa Catarina e Paraná, bem como norte paranaense e serra catarinense, as quais fazem conexão com outras regiões do país. Sendo assim, numa cidade de aproximadamente 53.000 habitantes é corriqueiro conhecer ferroviários e/ou seus familiares, o que facilitou a exploração do campo ferroviário mafrense.

Desde o ano de 2013 mantenho contato, mesmo que intermitente, com os protagonistas desta dissertação. Durante os últimos anos tive a oportunidade de conhecer vários ferroviários que abraçaram a causa da luta pela preservação do espólio ferroviário em Mafra e sempre estiveram dispostos a ajudar, então caminhamos juntos na busca pela difusão do legado ferroviário. Por isso, agradeço a todos os ferroviários e seus familiares que narraram suas experiências de vida, porque sim, para estas pessoas a ferrovia transcende o local de trabalho, sendo um lugar de sociabilidade, amizades, conhecimento e experiências guardadas com muito carinho na estação da memória de cada indivíduo que conversei.

Para melhor compreensão dos procedimentos metodológicos empregados neste trabalho expomos algumas perspectivas de abordagem que levaram a aproximação desta pesquisa com a metodologia da história oral.

Trabalhando com ferroviários e familiares, buscamos desvelar a significância da ferrovia para este grupo, abordando suas percepções sobre a contribuição deste modal de transporte ao longo do tempo na formação da cidade. Nesse sentido, enfatizei alguns recortes que falam sobre experiências de trabalho, modos de viver, modos de fazer e redes de sociabilidade.

Abordando a história como um processo construído pelos próprios homens, de maneira compartilhada, complexa, ambígua e contraditória, o sujeito histórico não é pensado como uma abstração, ou como um conceito, mas como pessoas vivas, que se fazem história e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas (KHORY, 2001, p. 80).

Os sujeitos históricos em questão são ferroviários aposentados e alguns familiares que, durante as entrevistas, narraram suas experiências registradas por olhares particulares, recordando aspectos peculiares de cada um, bem como fatos e histórias comuns a todos.

Na busca por entender os significados das relações sociais, incorporadas à diversidade de pontos de vista dos sujeitos, utilizou-se a metodologia de história oral como instrumento útil no desvelamento da complexidade e dinâmica social, com reflexões necessárias sobre memória e história, em que passado e presente podem parecer subjetivos de acordo com testemunhos. Neste percurso, estabelecemos um diálogo com alguns autores, como Alessandro Portelli, Alistair Thomson e Yara Krory.

Meu canal de comunicação com os ferroviários ocorreu por intermédio de Itamar Henrique, que em Mafra atua como representante da União dos Aposentados e Pensionistas Ferroviários do Paraná e Santa Catarina e que apresentou-me a todos os entrevistados desta pesquisa. Ferroviário aposentado, Itamar disponibiliza de dois dias na semana para atuar na UNIFER em prol de questões burocráticas frente à reivindicação de reparos financeiros a este grupo. Além disso, é um dos principais entusiastas ferroviários da cidade, dando entrevistas, mobilizando participação em desfiles cívicos e encontros com colegas.

Partindo das indicações fornecidas por Itamar, iniciei o contato com os possíveis entrevistados. Ao apresentar-lhes a proposta de trabalho, todos se prontificaram em disponibilizar tempo para narrar suas memórias ferroviárias. Das entrevistas, três ocorreram na residência dos entrevistados, sendo as demais realizadas na UNIFER. O local destas entrevistas já é uma peculiaridade que merece destaque nesta dissertação. Bem, farei minhas considerações sobre o local no decorrer da apresentação das narrativas.

Destaco que o projeto de pesquisa encaminhado ao comitê de ética indicava que as identidades dos entrevistados não seriam reveladas, porém, houve necessidade de encaminhar alteração do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE, dado que, por desejo manifestado pelos participantes, seus nomes tornaram-se públicos, pois este grupo considera a pesquisa uma homenagem à classe evidenciando a questão do pertencimento, que também será discutida no presente texto.

O emprego das narrativas se deu pelo método Análise do Discurso Legal, pois a dissertação tem como base a legislação patrimonial para posterior abertura para discussões sobre a potencialidade das narrativas na patrimonialização da ferrovia em Mafra.

A pesquisa, em termos bibliográficos, partiu de leituras sobre temas a ela afeitos, quais sejam a ferrovia brasileira na perspectiva histórica e do patrimônio cultural e a legislação patrimonial brasileira frente à preservação do patrimônio ferroviário, que paralelamente atrelaram-se a estudos sobre memória, narrativas, história oral, história do tempo presente, análise do discurso e patrimônio.

O trabalho está estruturado em três capítulos, além desta breve Introdução e minhas Considerações Finais. O Primeiro Capítulo apresenta uma breve exposição sobre as vias de comunicação no Brasil no período anterior à construção das ferrovias até a construção da primeira estrada de ferro, em 1854. A partir de breves apontamentos historiográficos apresento a ferrovia no estado de Santa Catarina, transitando pelo campo do patrimônio ferroviário onde Mafra se enquadra por possuir uma ferrovia relativamente recente em relação às demais, mas que não é patrimonializada, fato que não inviabiliza a pesquisa, mas que, pelo contrário, oportuniza a hipótese em relação a potência nas narrativas para a patrimonialização.

Este capítulo contempla também o percurso sobre a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, e/onde após a finalização do processo de privatização do transporte ferroviário acontece a promulgação da Lei de Revitalização do Setor Ferroviário nº 11.483, de 2007, que dentre outras considerações objetiva a preservação e a difusão da Memória Ferroviária, revelando uma lacuna para pensar a imaterialidade ferroviária.

No Segundo Capítulo, por intermédio de construções conceituais, entende-se o que é Memória Ferroviária, sob o olhar da Lei nº 11.483/2007, e a sua presença na cidade de Mafra. A partir da análise das narrativas observou-se uma frequência de evocação de lugares, sendo necessário entender por que aqueles locais a eles pareciam tão importantes. Pelas narrativas é possível estabelecer a compreensão da formação dos lugares de memórias para este grupo, que como experiências de vida são capazes de transformar as relações sociais, transitando pelas representações e pelo sentimento de pertencimento que tais locais evocam para os entrevistados.

O Terceiro e último Capítulo promove uma apresentação dos entrevistados, evidenciando o ser ferroviário, sua profissão, saberes e angústias em relação a momentos difíceis, como a privatização e a aposentadoria. Este capítulo proporciona uma discussão sobre as medidas jurídicas estabelecidas pelo governo para promover a preservação do patrimônio ferroviário após a privatização. Abre-se

debate para refletir sobre a potencialidade de mobilização da Memória Ferroviária Mafrense como vetor de patrimonialização na perspectiva da imaterialidade.

O patrimônio ferroviário brasileiro desperta interesse de muitos, dando origem a inúmeras produções da literatura acadêmica, políticas públicas e preservação patrimonial da cultura. O campo acadêmico dispõe de várias pesquisas frente a essa temática, quais sejam monografias, dissertações, teses, artigos, apresentações em seminários, dentre outras. Isto nos mostra que este campo de pesquisa não está saturado, pelo contrário, oportuniza a realização de trabalhos em diversas regiões do país independente do viés que a pesquisa possa apresentar.

Pelo zelo encadeado na interpretação desta pesquisa, ressalto que não se trata de pesquisa de cerne histórico. Sendo assim, o que o leitor terá neste capítulo inicial são pequenas notas históricas introdutórias, oportunizando adentrar a pesquisa com um conhecimento prévio sobre o processo introdutório na ferrovia no país. Boa leitura...

1 FERROVIAS: DE MAUÁ AOS INSTRUMENTOS DE PRESERVAÇÃO

As estradas de ferro pareciam estar várias gerações à frente do resto da economia, e na verdade 'estrada de ferro' tornou-se uma espécie de sinônimo de ultramodernidade na década de 1840, como 'atômico' seria depois da II Guerra Mundial (HOBSBAWM, 2014, p.101).

Sinônimo de progresso, o sistema ferroviário simbolizou uma das grandes transformações da sociedade europeia decorrente da Revolução Industrial, iniciada no século XVIII, onde, devido aos altos investimentos, tanto a economia, quanto a sociedade auferiram um significativo desenvolvimento para o contexto histórico no continente europeu.

Em todos os sentidos, tratou-se de uma transformação revolucionária – mais ainda, à sua maneira, que a expansão da indústria algodoeira, pois representava uma fase de industrialização muito mais avançada e que afetava a vida do cidadão comum, mesmo dos que viviam fora das áreas relativamente pequenas onde se localizavam as fábricas [...]. Ela alterou a velocidade do movimento – na verdade, da vida humana - , pois que, de algumas milhas por hora, passou a ser medida em dezenas de milhas horárias, e fez surgir o conceito de uma rotina entrelaçadora que ao mesmo tempo gigantesca, nacional, complexa e exata – simbolizada pela lista de horários de trens (HOBSBAWM, 2014, p.100-101).

Neste contexto, deu-se o aumento das exportações de ferro para ser empregado na construção das ferrovias. Tais traçados contribuíram para otimizar o tempo no escoamento de bens perecíveis, produtos acabados e matéria-prima para portos e demais pontos pertinentes.

Entre 1840-42 e 1857-59 as exportações de carvão passaram de menos de 750.000 libras para mais de 3 milhões; as de ferro e aço subiram de 3 milhões para 13 milhões [...]. A revolução operada nos transportes pela estrada de ferro e pela navegação a vapor, importantes mercados para as exportações britânicas de ferro, aço e carvão, deu ainda outro impulso à abertura de novos mercados e à expansão dos antigos (HOBBSAWM, 2014, p.100).

Considera-se relevante frisar que o custeio da construção ferroviária na Inglaterra se deu pelo excedente financeiro existente devido ao satisfatório retorno proveniente da Revolução Industrial.

De acordo com Hobsbawm (2014, p.103),

a maior parte desse dinheiro investido nas ferrovias não deixou vestígios, pois na década de 1830 havia uma enorme acumulação de capital queimado nos bolsos de seus proprietários – buscando quaisquer investimentos que promettessem rendimento [...].

Após a conclusão de extensos trechos ferroviários e ainda dispondo de recursos excedentes o mais óbvio foi investir no capital estrangeiro, dispondo de empréstimos de guerra a países aliados para reconstrução pós-Guerra. No Brasil, os investimentos de capital Inglês para construção de estradas de ferro ocorrem apenas em meados do século XIX.

1.1 VIAS DE COMUNICAÇÃO NO BRASIL

A expansão do sertão brasileiro no século XVI pelos bandeirantes e no século XVIII proveniente do desenvolvimento minerador e/ou pastoril contribuiu de forma acentuada com o povoamento de significativas extensões de terra no interior do Brasil. Porém, não foi capaz de garantir investimentos da coroa em vias de acesso ao interior.

De acordo com Holanda (1974, p.42),

ao contrário, o que se verifica durante boa parte daquele século é uma política de sentido proibicionista, traduzida em numerosos dispositivos determinando a proibição de abertura de caminhos ou mandando fechar os poucos existentes, especialmente nas áreas de mineração, onde o zelo excessivo em torno do problema do contrabando pode ser invocado como atenuante a uma série de medidas opressivas e de flagrante prejuízo para o país e para a própria Metrópole [...].

Sendo assim, a preocupação da coroa com o contrabando das minas contribuiu para o atraso no que tange à abertura ou conservação de novas estradas na região central do Brasil.

Ainda nas reflexões de Holanda (1974, p. 42),

Apenas as áreas pastoris, cobertas rapidamente pela grande expansão do gado, oferece-nos uma rede importante de caminhos de tropas, balizas de uma ocupação permanente, origem, por sua vez, de um povoamento ligado aquela atividade pastoril e às muitas que lhe eram correlatas: currais, pousos, roças, feiras etc.

Os tropeiros foram de grande importância para a ligação do sul ao sudeste, ligando Viamão-RS a Sorocaba-SP no transporte de gado. Foram responsáveis por abrir ou ampliar estradas, o que deu origem a pequenos vilarejos que posteriormente tornaram-se cidades. Hoje muitas das passagens que no passado pertenceram ao caminho das tropas são estradas de rodagem, BRs ou estradas estaduais.

Durante o século XIX, a região mineradora tinha a maior densidade populacional e dispunha de apenas uma ligação terrestre efetiva entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, denominada “caminho novo”. Entretanto, áreas afastadas da Corte também enfrentavam dificuldades com suas vias de acesso — precárias, porém importantes —, sendo responsáveis pela ligação do centro do país ao sul através do caminho das tropas. Estas estradas foram posteriormente substituídas por outras com o advento do café.

Em meados do século XIX, o desenvolvimento das lavouras de café no Rio de Janeiro definiu a necessidade de ampliação de vias de acesso para favorecer o transporte da produção. Sobre as estradas de regiões cafeeiras, Holanda (1974, p. 44) declara: “Daí as inúmeras estradas ligando os municípios cafeeiros, todas elas em condições favoráveis ao escoamento de produção, verdadeiras estradas do café, que só perderam sua função com o advento da era ferroviária”.

Nota-se que as estradas eram para atender às necessidades de grandes latifundiários, que naquele contexto desempenhavam, além do poder econômico, o político e social. Ou seja, os benefícios eram para a elite, tendo impactos positivos que respingavam nas demais camadas sociais, às margens.

1.1.1 Trilhando as Primeiras Iniciativas Ferroviárias Brasileiras

O esboço para a implantação do transporte ferroviário no Brasil despontou durante o período regencial (1831 - 1840), quando o então regente padre Diogo Feijó autoriza, por intermédio do Decreto nº 101 de 1835, a concessão para que empresas de capital privado pudessem construir ferrovias que ligassem o Rio de Janeiro às províncias de São Paulo, Minas Gerais e Bahia.

Estabelecia entre outras vantagens, privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita dos terrenos necessários à estrada, se pertencesse ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo, ainda, o prazo de oitenta anos de concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional (HOLANDA, 1974, p.47).

Constata-se que na ânsia de construir estradas de ferro em terras brasileiras o governo estabeleceu regalias fiscais aos que se interessassem por essa empreitada. Conforme Faoro (2012, p. 497), “A preocupação pelo rápido desenvolvimento ferroviário, identificado como o meio mais seguro de abrir ao mundo o interior, chegou, em algumas províncias, ao delírio”. Porém, assim como na construção e manutenção de estradas de rodagem, tal preocupação era para sanar interesses privados de transporte, ou seja, escoamento da produção de café do centro do Brasil.

Logo após a independência do Brasil, quando da regência do Padre Diogo Feijó, surgiu no governo e nos meios empresariais brasileiros a ideia de dotar o País de ferrovias – o novo e revolucionário sistema de transportes. Na ocasião, a ferrovia apontava como única alternativa viável em rapidez, facilidade e menor custo, para escoamento das safras de café, pesadamente sobrecarregado pelo transporte de muare, que demandavam do interior para o litoral, onde se procedia exportação (THOMÉ, 1983, p. 19).

As ofensivas de Feijó para a implantação do sistema ferroviário no Brasil não alcançaram o êxito esperado. Sem investidores capazes de dar continuidade ao projeto, a primeira lei ferroviária não resultou em construções, o que não desvaloriza o feito.

O incentivo não despertou o interesse desejado, pois as perspectivas de lucro não foram suficientes para atrair investimentos. O conturbado momento político, que o Brasil vivia, retratava instabilidade. Apenas quatro anos antes, o Imperador D. Pedro I abdicava do trono deixando para seu filho de apenas cinco anos, que não tinha idade suficiente para ser coroado. Sendo criado então um governo provisório. Durante esse período, revoltas internas eclodiram como a Cabanagem, a Guerra dos Farrapos e revoltas contra a política instituída pelos regentes do governo provisório (BORGES, 2014, p. 27).

A partir de 1850 o cenário econômico brasileiro tornava-se favorável para tal empreendimento. Com uma situação política estável e a dada a extinção do tráfico negreiro o capital que até então era empregado neste comércio ficou livre para ser aplicado em outros segmentos.

Assim, a lei nº 641, de 26 de junho de 1852 marca o início da segunda fase da história ferroviária do Brasil. Vasada em moldes mais práticos do que as leis anteriores, isto é, cercando as concessões de favores mais sólidos e positivos, como privilégio de zona e a garantia de juros, encerra a fase inicial, o período das tentativas e dos ensaios precursores, e abre a era em que efetivamente começa a construção de linhas férreas no país (HOLANDA, 1974, p. 50).

1.1.1.1 Primeiras ferrovias

A concessão para construção da primeira ferrovia brasileira ligando a Praia da Estrela, na Baía de Guanabara, a Raiz da Serra de Petrópolis, ambas no estado do Rio de Janeiro foi de responsabilidade do empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza, posteriormente conhecido como Barão de Mauá. Sua inauguração ocorreu em 30 de abril de 1854¹ com a presença de Dom Pedro II.

No dia 30 de abril de 1854, pouco mais de um mês depois de acesos os lampiões, boa parte das embarcações disponíveis no Rio de Janeiro foi tomada por gente bem vestida, logo no início da manhã. Todos queriam

¹Em alusão à inauguração da primeira ferrovia brasileira, no dia 30 de abril ocorre a comemoração do dia do ferroviário.

chegar cedo ao porto de Estrela, a fim de assistir ao desembarque dos convidados mais importantes. A agitação tomou conta do lugarejo: bandas de música, coro de meninos, foguetes, bandeirolas coloridas. Quando o barco que trazia o imperador chegou ao porto, formaram-se duas alas de nobres, ministros e funcionários graduados. Dom Pedro II saudou a todos e, acompanhado por Irineu, o presidente da companhia, dirigiu-se a um armazém onde tinha sido montada arquibancadas, no centro das quais ficavam as cadeiras do imperador e da imperatriz, além do bispo – que tinha a importante função de batizar as locomotivas da primeira ferrovia brasileira. Terminada a cerimônia, a comitiva embarcou nos vagões especialmente decorados para a viagem de catorze quilômetros até o vilarejo de Frágoso, feita em pouco mais de vinte minutos. Dos dois lados dos trilhos, oficiais da Guarda Nacional ficavam perfilados, enquanto os menos afortunados se espalhavam pelos morros para ver o trem passar [...] (CALDEIRA, 1995, p. 291).

Na inquietação de acelerar as construções ferroviárias que caminhavam a passos lentos, o governo brasileiro adota medidas de incentivo fiscal buscando atrair capital estrangeiro. De acordo com Thomé (1983, p. 23), “Além de juros anuais efetivamente empregados nas construções, propôs-se a fixar uma certa quantia por quilômetro construído”. Tais ajustes nas políticas públicas contribuíram para que ingleses, franceses, belgas e norte-americanos revissem planos de investimento no setor ferroviário brasileiro.

Sobre este fato, declara Thomé (1983, p. 23):

[...] e o resultado não se fez por esperar: se em 1860 o Brasil possuía apenas 128 kms de ferrovias em tráfego, número aumentado para 300 em 1870, já em 1880 alcançava 1288 quilômetros – quase cinco vezes mais em apenas dez anos, e em 1889 atingiu 3281 kms.

A segunda ferrovia em território nacional foi implantada no nordeste com o objetivo de interligar Recife e Cabo em Pernambuco, conforme Decreto nº 1.030 firmado em 1852, autorizando a concessão.

[...] construção de huma estrada de ferro na Provincia de Pernambuco, que, partindo da Cidade do Recife, e passando pelo rio Serinhaem, na confluencia deste com o Aramaragi, e pelas Povoações de Agua Preta e Garanhuns, vá terminar em hum dos pontos da extensa navegação do rio de S. Francisco, pedindo, para a incorporação de lima Companhia que realise a referida estrada, o privilegio autorizado pela Lei de 26 de Junho de 1852; e Desejando promover quanto for possivel, em beneficio da agricultura e do commercio da Provincia de Pernambuco, os meios de mais facil communição entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento (BRASIL, 1852).

A construção ficou sob-responsabilidade da companhia inglesa *Recife and S. Francisco Railway*, sendo inaugurada em 1858.

Os anos seguintes foram de construções em outras regiões do país, sempre com o objetivo de transportar produtos, sendo o transporte de pessoas uma consequência.

1.2 PRÓXIMA PARADA: FERROVIAS EM SANTA CATARINA

O estado de Santa Catarina dispõe de três estradas de ferro: Tereza Cristina, São Paulo – Rio Grande e Mafra – Lages. As demais ferrovias espalhadas pelo estado são ramais² destas.

Figura 1 – Mapa Ferroviário Catarinense



Fonte: Santa Catarina. Secretaria de Estado da Infraestrutura (2017, adaptado)

A marca sobre a cidade de Mafra é para ilustrar que das três ferrovias catarinenses, duas passam pelo município, o trecho Mafra – Lages e a ferrovia do Contestado (através do Ramal Porto União – São Francisco, trecho ativo apenas de Mafra até São Francisco).

²Ramais ferroviários são linhas secundárias à linha principal (também conhecida como linha-tronco, ou tronco) que serve para ligar pontos que encontram-se distantes da linha principal.

1.2.1 EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina

Dentre todas as ferrovias catarinenses, a Ferrovia Tereza Cristina é a mais antiga. No início do século XIX a descoberta de carvão no sul do estado de Santa Catarina movimentou a economia local, porém, em meio a controvérsias frente à qualidade do carvão, poucos empresários se interessaram em investir na região. Em 1861, Felisberto Caldeira Brant Pontes, o segundo visconde de Barbacena, adquire terras devolutas para iniciar pesquisas e explorar jazidas carboníferas que viesse a descobrir. Mesmo com as discussões em torno da qualidade do carvão, Felisberto não desiste e projeta a construção de uma ferrovia que ligasse a região carbonífera ao litoral do estado. Desse modo, o ano de 1874 marca, pelo Decreto nº 5774, de 21 de outubro de 1874, a concessão da ferrovia pelo Visconde de Barbacena, cujo objetivo era construir 110 km no sul da província de Santa Catarina.

Attendendo ao que Me requereu o Visconde de Barbacena, e de conformidade com a Lei nº 2450 de 24 de Setembro de 1873, Hei por bem Conceder á Companhia, que organizar para a construcção de uma estrada de ferro denominada «de D. Thereza Christina», entre as cabeceiras do Rio Tubarão, na Provincia de Santa Catharina, e o lugar denominado «Passo do Gado», ou onde começa a navegação do mesmo rio, podendo prolongar-se até á cidade da Laguna, e com um ramal, para o porto de Imbituba, ou outro que melhores condições offereça, [...] (BRASIL, 1874).

De acordo com a legislação, a proposta era de construir a ferrovia próximo a rios e portos da região sul do estado de modo que oportunizasse o escoamento de carvão por meio dos transportes ferroviário e fluvial.

Por meio de capital de origem inglesa Visconde de Barbacena torna a empresa *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited*³ responsável pela construção da primeira ferrovia catarinense, e para perfazer seus interesses de exploração do carvão Barbacena institui, em 1883, a *The Tubarão Coal Mining Company*.

O início da construção aconteceu em 18 de dezembro de 1880, sendo realizada de forma rápida, conforme afirma Goulart Filho (2013, p. 136):

³A empresa responsável pela construção e, conseqüentemente, a ferrovia, são nomeadas em homenagem a Sra. Tereza Cristina de Bourbon-Duas Sicílias, imperatriz e esposa de Dom Pedro II.

A construção da ferrovia, com 116,340 km (89,540 km de Passa Dois a Laguna e 26,800 km de Laguna a Imbituba), foi relativamente rápida. A maior dificuldade foi a ponte da Cabeçada, que levou dois anos. No dia 1º de setembro de 1884, foi inaugurada a EFDTTC, com seis estações (Imbituba, Bifurcação, Laguna, Piedade, Pedras Grandes e Minas).

Figura 2 – Transporte de Carvão



Fonte: Ferrovia Tereza Cristina (2015)

Com o enfraquecimento da extração de carvão atrelado às más condições do trecho (causadas por intempéries climáticas), o transporte ferroviário na região entra em decadência no fim do século XIX, ficando responsável apenas pelo transporte de alguns imigrantes. Sendo assim, algumas medidas foram tomadas, como a transferência da administração para o governo, a desativação de alguns trechos e a expansão da ferrovia para atender a zonas agrícolas.

Com o início da Grande Guerra, as importações de carvão ficam limitadas. Então, surgem estratégias por parte do governo brasileiro de retomar a exploração de carvão em Santa Catarina e, para isso, são instituídas empresas exploradoras. A administração da EFDTTC retoma para o capital privado até 1940, porém, sem investimentos, nos vinte e dois anos seguintes a ferrovia retorna ao caos e o governo intervém novamente na administração.

Após 1950 o uso de locomotivas a diesel limita a extração de carvão, que atrelado à implantação do modal de transporte rodoviário faz com que trechos sejam desativados e funcionários sejam demitidos. Porém, a implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975 – 1979) estabelece que o petróleo seja substituído por carvão, alavancando novamente a exploração carbonífera em Santa Catarina, atingindo auge de extração em 1985.

A década de 1990 marca a implantação de um novo modelo econômico no Brasil. O neoliberalismo defendido pelo presidente Fernando Collor de Mello abre a importação de carvão e desobriga as siderúrgicas a usarem recursos nacionais. Desse modo, acontece a queda do ciclo do carvão no sul de Santa Catarina, refletido no transporte ferroviário, que assim como o restante do país sofre com a concorrência das rodovias. Em 1996 a EFDTCT vai a leilão, e a ferrovia passa a ser denominada Ferrovia Tereza Cristina – FTC.

1.2.2 EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande

A segunda ferrovia construída no estado foi a Ferrovia São Paulo – Rio Grande, popularmente conhecida como Ferrovia do Contestado⁴, cujo objetivo era fazer a ligação do sudeste ao sul do país. Conforme Goularti Filho (2013, p.152),

O objetivo de uma integração ferroviária entre as três províncias do Sul, no Império, ao final do século XIX, está associado a fatores econômicos, militares, territoriais e demográficos. Relativamente à questão econômica, nas províncias do Paraná e Santa Catarina, destacavam-se duas mercadorias dentro do padrão de acumulação agrário-mercantil exportador: a erva-mate e a madeira. Ambas eram exploradas de forma semi-industrial e precisavam de estrutura de transporte para escoar a produção aos portos. Além dessas duas fontes de acumulação, a venda de terras pelas companhias colonizadoras aos imigrantes era outra fonte de valorização do capital. Quanto a questão militar, como estratégia de defesa, a construção de uma ferrovia daria mais agilidade e segurança para o Brasil, que já havia sofrido ameaças do Paraguai (Guerra do Paraguai) e Argentina (Questão de Palmas).

A primeira concessão foi ao engenheiro Teixeira Soares⁵, por meio do Decreto nº 10.432, de 9 de novembro de 1889, que destaca a liberdade de exploração pela concessionária de 30 km para cada lado das margens da ferrovia. No início da República tal cláusula foi retificada pelo Decreto nº 305, de 1890, e passou a permitir a exploração de 15 km de cada lado.

⁴Esta denominação se dá pelo local do traçado da ferrovia, que compreende a região de limites contestados desde 1853 pelas províncias de Santa Catarina e Paraná, cuja disputa findou apenas em 1917, com a assinatura de acordo de limites entre os governos envolvidos.

⁵Teixeira Soares era engenheiro e foi um dos responsáveis pelo grandioso projeto ferroviário de ligar Curitiba a Paranaguá cortando a serra do mar com grandes desafios arquitetônicos. O mesmo também desempenhou trabalhos na ferrovia Central do Brasil.

Attendendo ao que Me requereu o Engenheiro João Teixeira Soares, Hei por bem Conceder á companhia que o mesmo organizar, privilegio para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé, na Provincia de S. Paulo, vá terminar na Provincia do Rio Grande do Sul com dous ramaes; o primeiro separando-se da linha principal em Imbitura, e, passando por Guarapuava, descera o Piquiry até á sua confluencia no rio Paraná, fornecendo dous sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis deste ultimo rio, outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até á sua foz; o segundo ramal, divergindo da linha principal, nas immediações da cidade da Cruz Alta, acompanhará o Ijuhy Grande e irá terminar nas margens do Uruguay (BRASIL, 1889).

Em 1908 acontece a entrada de capital americano nesta ferrovia, quando a empresa *Brazil Railway Company* pertencente a Percival Farquhar compra a empresa responsável pela concessão. Visando usufruir das terras às margens da ferrovia, garantia legitimada na concessão, o grupo de Farquhar instala a serraria *Lumber Company* em Três Barras – SC e a esta ficou responsável pela expulsão dos moradores locais das terras que, neste contexto, passa a pertencer ao grupo Farquhar. Estes nativos da região foram chamados, ao longo da Guerra do Contestado, de caboclos. Tratavam-se dos sertanejos que habitavam a região desde o século XVIII e viviam basicamente da extração de forma rudimentar de madeira, criação de gado e cultivo de erva-mate.

Houve um desmatamento de grandes proporções de araucárias nativas da região, sendo esta madeira exportada e as terras vendidas para imigrantes, um grande programa de desenvolvimento unilateral⁶.

⁶Usa-se a expressão unilateral no sentido de que nas desapropriações irregulares e exploração da paisagem natural apenas o grupo de Farquhar ganhou. Reflexo disso foram os conflitos com moradores locais.

Figura 3 – Serraria da Lumber em Três Barras – SC (1929)



Fonte: Prefeitura de Três Barras

A Figura 3 representa a intensidade do desmatamento no início do século XX decorrente da construção da ferrovia do Contestado que garantia à concessionária a exploração do terreno para extração de madeira e venda de lotes. Na foto, encontra-se a ferrovia que atravessava a serraria para transporte da madeira.

Sobre o desmatamento da região do Contestado durante a construção da ferrovia, Thomé (1995, p. 55) afirma que:

Pelo volume da produção diária declarada, por informações e estimativas, calcula-se que nos seus 40 anos de funcionamento a Lumber deve ter cortado mais de 15 milhões de pinheiros na Região do Contestado, além de imbuías, cedros, canelas e perobas. A agressão da Lumber não era apenas ao meio-ambiente, mas também ao elemento humano que habitava as matas: o caboclo.

A Ferrovia do Contestado atingiu classes distintas de forma avassaladora, o que oportunizou o progresso para o empresariado norte-americano, que lucrou com a exploração das terras ao entorno, ao passo que gerou um sentimento de perda aos caboclos que aqui habitavam, pois não se tratava apenas do corte de árvores. Mais do que isso, para estas pessoas a vida lhes foi arrancada no momento em que foram expulsos do local onde passaram a vida de forma simples, fazendo a única coisa que sabiam fazer, trabalhar com a terra. Restou, apenas, rezar e lutar.

Para suprir às necessidades de mão de obra tanto na construção da ferrovia, quanto para a serraria foram contratados trabalhadores de diversas regiões do país, além de imigrantes. Porém, muitos foram demitidos e, sem condições de regresso, uniram-se aos caboclos na busca por terras, ainda que as poucas terras fora dos tentáculos americanos pertenciam os latifundiários da região. Toda essa situação colaborou para que em ocorrência de desespero social sertanejos e ex-funcionários da ferrovia/serraria iniciassem conflitos de ação violenta, muitas vezes instigados pelo messianismo (presente na região através da figura de José Maria de Santo Agostinho) contribuindo para a ascensão da Guerra do Contestado⁷.

1.2.3 TPS – Tronco principal Sul - Ferrovia Mafra – Lages

O plano de construção de ferrovia na região de Lages foi proposta pela primeira vez no ano de 1890 pela comissão de engenheiros estabelecida pelo Decreto nº 159 do mesmo ano. Segundo Goulart Filho (2013, p.197) “Sairia de Porto Alegre passando por Vacaria e terminando em Lages, onde se encontraria com a linha proveniente de São Francisco, dando sequência até a fronteira com a Argentina”.

O projeto voltou à tona em 1919, quando por meio do Decreto nº 13.801 o governo autoriza a liberação de recursos para estudos de viabilidade de implantação da Estrada de Ferro Rio Negro a Caxias. Goulart Filho (2013, p. 197) afirma que “Em seguida, no ano de 1921, a Inspetoria Federal de Estradas (IFE) apresentou um projeto para a construção dessa ferrovia, 763 km”.

A construção da ferrovia teve início apenas em 1938, sendo a responsabilidade da execução da obra a cargo dos batalhões de engenharia do Exército Brasileiro. Estruturaram-se 4 frentes de trabalho para atuar em diversos trechos na ligação entre Mafra e o sul do país: o 1º batalhão ferroviário com sede em

⁷No auge do conflito, entre o fim de 1914 e o início de 1915, estavam em ação 8.000 militares, sendo 7.000 soldados das armas da Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia do Exército Brasileiro, do Regimento de Segurança do Paraná e do Regimento de Segurança de Santa Catarina. Ainda foram contratados mais de 1.000 civis pela União. O inimigo: o informal Exército de São Sebastião, reunindo peões, tropeiros, agregados, extratores de erva-mate, sertanejos, camponeses, colonos, com 10.000 combatentes, entre homens, mulheres, idosos e crianças, na maioria caboclos luso-brasileiros, armados com revólveres, espingardas e facões. (THOMÉ, 2010, p. 148)

Bento Gonçalves-RS, o 2º batalhão ferroviário com sede em Rio Negro-PR, o 2º batalhão rodoviário com sede em Lages-SC e o 3º batalhão rodoviário com sede em Vacaria-RS. Em 1938 é instalado, no município paranaense de Rio Negro, divisa com Mafra-SC, o 2º batalhão ferroviário (conhecido popularmente como batalhão Mauá), dando início à construção ferroviária. Devido ao fato do exército não disponibilizar mão de obra suficiente para execução da obra foi necessária, em alguns momentos, a terceirização de trabalho com mão de obra civil.

Figura 4 – Imagem de Civis e militares na construção da ferrovia Mafra - Lages



Fonte: Acervo José Eloí Goetten

Durante a entrevista com Melquiades Pedroso⁸, um ex-ferroviário cujo pai e irmãos tinham a mesma profissão contou que seu pai, trabalhador civil, atuou na construção desta ferrovia, desempenhando a função de feitor. Dentre muitas de suas lembranças, Pedroso (2017) lembra: “Ele era do tempo do batalhão Mauá. Meu pai começou a trabalhar aqui no km 21 e foi até Arigolândia abrindo a mata para a ferrovia”. Devido ao do pai trabalhar na construção do referido trecho, Pedroso e sua família moravam em barracas próximas à estação localizada no município de Itaiópolis-SC.

⁸Na comunidade ferroviária Sr. Melquiades é conhecido apenas pelo sobrenome, Pedroso.

Quando Pedroso revelou que, quando criança, morava próximo à estação de Itaiópolis-SC (que faz parte do trecho Mafra-Lages), mostrei uma foto datada de 2014 da escola localizada em frente à estação de Itaiópolis, construída durante esta obra ferroviária para atender os filhos dos construtores.

Figura 5 – Foto da Escola General Homero de Abreu – Itaiópolis - SC



Fonte: Acervo da autora (2014)

Sobre a foto, Pedroso comenta: “Nessa escola aqui eu não estudei, mas os meus dois irmãos mais velhos estudaram. Na frente da estação tinha uma piscina grande que tinha chafariz, eu cheguei a ver o chafariz funcionando!”. Tal relato apenas confirma a estrutura do batalhão Mauá na construção da ferrovia, proporcionando educação e lazer aos funcionários. Porém, acredita-se que os benefícios não eram estendidos a todos, haja vista que foram construídas casas ao longo da ferrovia para residência dos funcionários com função hierárquica de destaque. Trabalhadores com funções de caráter braçal, como o pai de Pedroso, tinham suas moradas fixadas atrás das casas de seus superiores e eram estruturas simples, tanto que atualmente não há indícios destas no local.

Ao longo das construções, algumas dificuldades financeiras foram enfrentadas. Durante o período da Segunda Guerra Mundial, pela falta de material

os trabalhos foram paralizados em alguns momentos. Em outros, seguiam a passos lentos, utilizando o que ainda havia disponível.

Figura 6 – Inauguração da ferrovia em Lages (1963)



Fonte: Acervo Museu Thiago de Castro – Lages - SC

A inauguração do trecho de 294 km de linha que ligava Mafra a Lages ocorreu em 28 de dezembro de 1963, na presença do governador do estado, Celso Ramos, de militares e da população em geral. Após a finalização dos trabalhos, o segundo batalhão ferroviário foi transferido para Minas Gerais para a construção de outra ferrovia.

1.2.4 Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA

A crise do sistema ferroviário brasileiro teve início ainda na década de 20 quando os Estados Unidos (maior produtor de veículos naquele período) proporciona ao governo brasileiro liberação de empréstimos para investimento em rodovias. Duas décadas mais tarde o Brasil já investia pesado no ramo e acabou por transferir sua dependência financeira da Inglaterra para os Estados Unidos. As

rodovias eram promessa de integração nacional de forma rápida e eficaz. Durante o governo de Jucelino Kubitschek houve abertura às indústrias automobilísticas de capital estrangeiro intensificando a necessidade de construção de rodovias. O abandono do transporte ferroviário justifica-se pela necessidade do Brasil em atender ao interesse do capital internacional, neste caso, a indústria automobilística norte-americana.

Em conformidade com a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957 e, meio à crise do transporte ferroviário, que estava sendo suplantado pela implantação de rodovias ocorre uma tentativa de unificar as ferrovias de propriedade da União ou por elas administradas, sendo em Santa Catarina a aglutinação da RVPSC, da Estrada de Ferro Tereza Cristina e da Estrada de Ferro Santa Catarina. Uso a expressão ‘tentativa’ porque tal centralização intercorreu apenas de caráter burocrático, pois logisticamente uma das grandes dificuldades encontradas foi a adaptação do tamanho das bitolas⁹, haja vista que ao longo do tempo cada ferrovia foi se desenvolvendo sem um tamanho padrão estabelecido, assim se dando o transporte em proporcionalidade nacional.

A situação, em muitas ferrovias, era um verdadeiro descalabro, um termo muito empregado na época. A Rede Ferroviária herdara um conjunto heterogêneo de linhas férreas extremamente desgastadas, com excesso de pessoal e um espantoso déficit operacional. Nascia assim, com a tremenda responsabilidade de conseguir reverter essa situação, tarefa que não era nada fácil (TELLES, 2011, p. 231).

Em 1968, em comemoração aos 11 anos da implantação da RFFSA, o então presidente da entidade General Antonio Adolfo Manta ressalva em seu discurso:

A RFFSA é uma empresa vital para este país, que necessita cada vez mais de circulação para suas riquezas. Os defeitos de estrutura, as distorções que ainda anulam grande parte dos nossos esforços, a descrença de muitos [...] tudo isso requer tempo para desaparecer, mas temos certeza de que desaparecerá, com nosso entusiasmo, nossa fé e nosso trabalho (CORREIO FERROVIÁRIO, n. 421, 1968, p. 26).

Esta alocação de enaltecimento da RFFSA não se restringia apenas aos cargos de alto nível hierárquico, para outros funcionários de cargos diversos a empresa era uma das poucas oportunidades de crescimento profissional e financeiro

⁹Trata-se da denominação empregada para indicar a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea.

podendo proporcionar, devido a seu trabalho árduo, melhores condições para o colaborador e sua família.

Na cidade de Mafra eram poucas as empresas que tinham um salário atrativo e a RFFSA representava uma destas, encorajando muitos jovens a ingressar na carreira ferroviária. Dentre suas lembranças, Antônio Clézio Jungles (2017) narra:

Quando eu entrei na rede, o que dava mais dinheiro em Mafra era trabalhar no Banco do Brasil, Souza Cruz e Rede, só que era um serviço sujo. Tive muitos amigos que não quiseram entrar porque era serviço sujo, graxa, poeira, barulho. Só que eu não pensava por esse lado, eu pensava no que eu ganhava e fazia o que gostava, *pra* mim deu certo.

O período da criação da RFFSA seguia na contramão da significância do modal ferroviário para o governo brasileiro. O então presidente Juscelino Kubitschek, com sua estratégia governamental de acelerar o desenvolvimento do país 50 anos em 5, não incluía ampliar os investimentos férreos, mas sim rodoviários atraindo investidores do ramo automobilístico para o país. A indústria automobilística seguiria em efeito cascata, pois atrairia empresas especializadas em peças, óleos lubrificantes, componentes eletrônicos, entre outros, seguindo a tendência de polo econômico. Todos esses fatores contribuíram para que a ferrovia brasileira ficasse em segundo plano, iniciando a queda do transporte. Muitas ferrovias foram sendo desativadas e sucateadas em todo país, entretanto, com sede no Rio de Janeiro, a RFFSA atuou durante 40 anos em 19 estados.

Na década de 1960 iniciou-se o processo de estagnação do modal ferroviário e de erradicação dos ramais antieconômicos. Desse período até a década de 1990, a RFFSA, a partir de estudos e esforços do governo brasileiro, passou por reformas administrativas para sua descentralização, originando as Superintendências Regionais (PROCHNOW, 2014, p. 21).

No processo de sucateamento ferroviário que se alongaria até sua privatização na década de 1990 e após denúncias de deterioração de documentos e edificações o ministério dos transportes, no fim da década de 80, elabora o programa PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, com objetivo de preservar a história dos transportes no país. Neste programa, o DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ficaria com a incumbência das rodovias e as ferrovias ficariam a cargo da RFFSA. *A posteriori*, a RFFSA, em continuação/ramificação do programa criado pelo ministério dos transportes,

estrutura o PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, com ideário de preservar o patrimônio arquitetônico ferroviário.

Em 1986 a RFFSA criou o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, ligado à Superintendência de Patrimônio e mais tarde transformado em Gerência. O PRESERFE, tendo como base as diretrizes estabelecidas pelo programa inicial, ficou responsável pela manutenção e orientação de trabalhos referentes à preservação na empresa, contando com uma equipe de arquitetos e museólogos, além de estagiários de diversas áreas (BRASIL. Ministério dos Transportes, 1991).

Para Xavier (2017, p. 153) “O PRESERFE criou o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), que estabeleceu parcerias com as prefeituras para preservação e restauração das antigas estações ferroviárias, transformando-as em centros culturais”.

Conforme estabelece o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas lançado em 1991 pelo Ministério dos Transportes, a atribuição da PRESERFE era garantir a integridade do patrimônio ferroviário. Sobre as atividades da PRESERFE, Matos (2015, p. 102) destaca que:

Os prédios e estações serviam como base para instalação dos museus, centros documentais e para a realização das atividades educativas e culturais. Os documentos alimentavam tanto as exposições quanto a produção de pesquisas sobre o desenvolvimento das estradas de ferro e sua relação com a história regional e com o território, sendo esta uma diretriz desenhada pela Secretaria Executiva do Preserve. Era importante vincular os novos espaços ferroviários com a população e com a cidade, produzindo sentido e significados, acionando o caráter simbólico da ferrovia e a contribuição dos transportes no desenvolvimento local de outrora. Nesse sentido, entende-se que era de igual importância desenvolver atividades culturais, educativas e lúdicas voltadas para o público infantil, criando uma identidade com os futuros consumidores da tradição ferroviária.

Nota-se que, mesmo num período de decadência do modal ferroviário, havia por parte do governo o interesse em proteger os bens ferroviários, revitalizando prédios, expondo documentos e fotos e realizando atividades lúdicas com objetivo de fortalecer o caráter simbólico da ferrovia com a comunidade em geral.

1.2.4.1 Próxima parada: privatização

O resultado do esfacelamento do transporte ferroviário é marcado pela assinatura da Lei 8.031/90, usualmente conhecida como 'Lei da Privatização', pela qual o então presidente Fernando Collor de Mello abre as portas da administração pública para o investimento oriundo de capital privado, buscando ajuste econômico para o país que apresentava dificuldades de crescimento. Em 1992, por intermédio do Decreto nº 473 a RFFSA é incluída no Plano Nacional de Desestatização - PND, iniciando o processo de privatização com concessão de 30 anos, podendo ser prorrogada pelo mesmo período.

No ano de 1996 Sérgio de Azevedo Marques, o então consultor de assuntos ferroviários junto à iniciativa privada e ex-coordenador da coordenadoria de transportes do IPEA escreve na obra intitulada Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro suas percepções após pesquisas sobre os motivos que contribuíram com a privatização ferroviária.

No Brasil, porém, desajustamentos institucionais, econômico-financeiros e técnico-operacionais, em paralelo com a baixa produtividade de seus recursos humanos, mais administrações ineficientes, submetidas quase sempre a interferências políticas, tornaram-se os grandes sistemas ferroviários federal (Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA) e do estado de São Paulo (Ferrovia Paulista S.A – FEPASA) problemas para as finanças públicas, além de apresentarem baixa contribuição social e econômica (MARQUES, 1996, p. 7).

Apesar de suas ambições, o governo Collor (1990 – 1992) em sua rápida gestão, conseguiu privatizar apenas 18 das 68 estatais incluídas na Lei 8.031/90. Todavia, seu governo abriu muitas portas para privatizações que ocorreram na sequência e de forma lenta — no governo Itamar Franco (1992 – 1994) —, e acabaram por se concretizar aceleradamente nos oito anos do governo de Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002). Durante sua gestão Fernando Henrique Cardoso, no ano de 1997, revoga a Lei 8.031/90 e assina sua substituta, a Lei 9.491/97, que estabelece os procedimentos relativos ao PND. Conforme o Art. 1º os objetivos fundamentais do PND eram:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

- II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;
- III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;
- IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infra-estrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;
- V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;
- VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa (BRASIL, 1997).

Nota-se que o inciso II aponta que após a desestatização o objetivo era de proporcionar investimento às empresas privatizadas, fato que definitivamente não ocorreu na ferrovia, pois são milhares de quilômetros desativados, estações e demais complexos arquitetônicos abandonados. Nos capítulos seguintes discutiremos, com base nas narrativas, como a privatização permanece no imaginário dos trabalhadores ferroviários da década de 1990.

1.2.5 Instrumentos de preservação do patrimônio ferroviário: Tombamento e Lista do Patrimônio Cultural

No Brasil, a década de 30 foi extremamente marcante no campo da educação e da cultura pelo nacionalismo de Vargas, visando a valorização do 'eu' brasileiro e o desdenho pelo 'outro', uma vez que o país precisava firmar definitivamente a identidade nacional.

Enquanto isso, outros países já discutiam formas de preservação de monumentos históricos e artísticos por meio da assinatura de cartas de proteção ao patrimônio, como a Carta de Atenas de 1931.

Considera altamente desejável que instituições e grupos qualificados possam, sem causar o menor prejuízo ao Direito Internacional Público, manifestar seu interesse pela salvaguarda das obras-primas nas quais a civilização se tenha expressado em seu nível mais alto e que se apresentem ameaças (CARTA DE ATENAS, 1931).

Inspirados nas discussões modernistas de valorização do nacional nascidos em 1922, durante a semana de arte moderna, e pelas cartas de proteção que circulavam em nível mundial, ocorre em 1937 a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) pelo Decreto-Lei nº 25 do mesmo ano, posteriormente denominado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Trata-se de um marco na história patrimonial brasileira, uma vez que a partir deste há na legislação garantias de preservação cultural.

De acordo com o referido Decreto:

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (BRASIL, 1937).

Tal documento se destaca pela instituição do tombamento como instrumento de preservação. Texto conservador refletido nas mais de trezentas inscrições no livro tomo no ano de 1938, é composto em sua maioria de construções católicas, fortalezas militares, residências da elite, conjuntos arquitetônicos pertencentes ao ciclo do ouro, cemitério de guerra, palácios, museus, dentre outros. Porém, incontestavelmente após 1937 muitos bens puderam ser contemplados com sua inscrição no livro tomo.

Mais tarde, como forma de garantir a preservação de monumentos mundiais, outras cartas elaboradas com esse intuito eram assinadas e difundidas pelo mundo, como a carta de Veneza, do ano de 1964.

[...] fazem parte de um esforço cumulativo de várias nações (e também de seus serviços de preservação e de profissionais do campo) para estabelecer um sistema de cooperação internacional que auxiliasse na resolução das numerosíssimas questões envolvidas na preservação de bens culturais, de modo a enfrentá-las com rigor metodológico e coerência de critérios e de princípios (KUHL, 2010, p. 290).

Sobre a importância das cartas de preservação no século XX, Kuhl afirma que

As cartas patrimoniais são fruto da discussão de um determinado momento. Antes de tudo, não têm a pretensão de ser um sistema teórico desenvolvido de maneira extensa e com absoluto rigor, nem de expor toda a fundamentação teórica do período. As cartas são documentos concisos e sintetizam os pontos a respeito dos quais foi possível obter consenso,

oferecendo indicações de caráter geral. Seu caráter, portanto, é indicativo ou, no máximo, prescritivo (KUHL, 2010, p. 289).

Como consequência das discussões sobre patrimônio século XX, na promulgação da constituição de 1988 o conceito de patrimônio cultural adota o imaterial na constituição dos bens brasileiros, pois assim como o material, faz parte dos grupos distintos formadores da sociedade brasileira. Outra característica da carta magna é referente a inscrição de outras formas de acautelamento que inclui, além do tombamento, inventários, registros, vigilância e desapropriação.

Em 2003, o Comitê Internacional para a conservação do patrimônio industrial elabora a carta de Nizhny Tagil, em que é apresentada a importância da industrialização e a conseguinte necessidade de estudar e preservar seu legado. Nesta, os patrimônios ferroviários se enquadram pela significância no processo de industrialização mundial manifestado pelo tangível e intangível:

os edifícios e as estruturas construídas para as actividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, **as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis**, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público (TICCIH, 2003, p. 2, grifo nosso).

Fica evidente que o Comitê internacional está atento à preservação das atividades industriais, por meio de suas manifestações tangíveis e intangíveis, e incentiva a divulgação do legado industrial, através do desenvolvimento de pesquisas ou educação patrimonial. Quanto a sua proteção legal, a carta considera os bens industriais como patrimônios culturais, porém com a necessidade de proteção específica (Cito o trabalho desenvolvido pelo IPHAN na elaboração da Lista de patrimônio cultural ferroviário).

Após a privatização das ferrovias brasileiras o governo federal transfere ao IPHAN, por meio da Lei nº 11.483/2007, a responsabilidade sobre os bens férreos de característica cultural pertencentes a extinta RFFSA, sejam eles tombados ou não. Com a finalidade de agilizar os processos de preservação dos bens ferroviários o IPHAN cria em 2010, por intermédio do Decreto nº 407, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário cujos bens inscritos terão garantia de proteção — de modo a evitar sua degradação —, divulgação de sua existência, dentre outras medidas protetivas.

1.2.5.1 Tombamento

O tombamento é um ato administrativo de poder regulatório do Estado tanto para bens públicos quanto privados, cujo resultado se dá com a inscrição do bem num dos livros de tombo existentes. Em esfera nacional, a autoridade competente responsável pelo processo de tombamento é o IPHAN, enquanto nos Estados e municípios cabe ao órgão com a mesma finalidade.

Tombamento é a declaração pelo Poder Público do valor histórico, artístico, paisagístico, turístico, cultural e científico de coisas ou locais que, por essa razão, devam ser preservados, de acordo com a inscrição em livro próprio [...] (MEIRELLES; ALEIXO; BURLE FILHO, 2012, p. 635).

A abertura do processo de tombamento pode acontecer a partir da intencionalidade de qualquer indivíduo, voluntária ou compulsória. Inicialmente ocorre o encaminhamento da descrição do bem com o máximo de informações possíveis para que o IPHAN possa avaliar a pertinência da solicitação.

Após a conclusão do processo de tombamento, é necessário que o atenda a sua função social, sendo assim, o proprietário sujeita-se às normas restritivas referentes ao uso do bem conforme imposição oriundas do Poder Público.

Assim, o proprietário não pode, em nome de interesses egoísticos, usar e fluir livremente seus bens se estes traduzirem interesse público por atrelado a fatores de ordem histórica, artística, cultural, científica, turística e paisagística. São esses bens que, embora permanecendo na propriedade do particular, passam a ser protegidos pelo Poder Público, que, para esse fim, impõe algumas restrições quanto a seu uso pelo proprietário (CARVALHO FILHO, 2010, p. 868).

Alguns efeitos do tombamento:

- Faz-se necessário que tal informação seja repassada para o Registro de imóveis;
- O proprietário assume a responsabilidade de garantir a preservação do bem, evitando demolições, descaracterização, entre outras ações;
- A vizinhança do bem é afetada indiretamente, pois seus bens (mesmo que não tombados) não podem intervir na visualização do bem tombado;

- Caso o proprietário do bem queira vender seu patrimônio o do Estado tem preferência na compra;
- O fato do tombamento não justifica processo indenizatório, apenas em casos em que o proprietário sinta-se lesado pelo ocorrido;

Lembrando que a inscrição de um bem no livro de tombo objetiva garantir a preservação de algo que tem importância cultural e referência de identidade nacional. Há muitos casos de tombamentos que ocorrem com a finalidade de evitar demolições e, posteriormente, novas construções em um referido local, desviando-se da perspectiva de tombamento e banalizando tal instrumento de proteção cultural.

Quando o Estado intervém na propriedade privada para proteger o patrimônio cultura, pretende preservar a memória nacional. É o aspecto histórico de um país, como por todos conhecido, que faz parte da própria cultura do povo e representa a fonte sociológica de identificação dos vários fenômenos sociais, políticos e econômicos existentes na atualidade (CARVALHO FILHO, 2010, p. 868).

A ferrovia precursora no Brasil, trecho entre Mauá e Fragoso, também foi pioneira na preservação do patrimônio ferroviário, sendo, no ano de 1954, o primeiro tombamento deste segmento. O quadro abaixo apresenta todos os processos de tombamento que encontram-se no IPHAN¹⁰ de bens ferroviários.

Quadro 1 – Processos de bens ferroviários tombados ou em andamento

	UF	MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO	NOME DO BEM	Nº DO PROCESSO "T"	ANO DE ABERTURA	SITUAÇÃO
1	CE	Capistrano	Edificação	Estação Ferroviária de Capistrano	1675	2013	INDEFERIDO
2	CE	Crato	Edificação	Prédio da Estação Ferroviária de Crato	1415	1998	INSTRUÇÃO
3	CE	Granja	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte ferroviária de Granja	1611	2010	INSTRUÇÃO
4	CE	Quixeramobim	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte: Ferroviária	1354	1995	INSTRUÇÃO
5	MG	Juiz de Fora	Conjunto Arquitetônico	Pátio ferroviário, Usina de creosotagem e conjunto arquitetônico da Estação Francisco Bernardino	1527	2005	INSTRUÇÃO
6	MG	Lassance	Edificação	Estação Ferroviária	1143	1985	TOMBADO
7	MG	Pirapora	Edificação	Estação Ferroviária de Além Paraíba	1204	1986	INSTRUÇÃO
8	MG	Ribeirão Vermelho	Infraestrutura ou equipamento	Ferrovária em Ribeirão Vermelho	1096	1983	INDEFERIDO

¹⁰Alguns bens ferroviários podem ser tombados apenas em caráter municipal e/ou estadual, não constando nesta lista que é de cunho nacional.

			urbano				
9	MG	Ribeirão Vermelho	Conjunto Arquitetônico	Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho	1715	2014	INSTRUÇÃO
10	MG	São João del Rei	Conjunto Arquitetônico	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	1185	1985	TOMBADO
11	MG	São João Nepomuceno	Edificação	Casa: Estação Ferroviária (Antiga)	1178	1985	INDEFERIDO
12	MS	Campo Grande	Conjunto Urbano	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande	1536	2006	TOMBADO
13	MS	Corumbá	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	1577	2009	TOMBADO
14	PB	Campina Grande	Edificação	Estação: Ferroviária (Antiga)	858	1972	INSTRUÇÃO
15	PE	Recife	Conjunto Arquitetônico	Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	1730	2015	INDEFERIDO
16	PI	Teresina	Conjunto Arquitetônico	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	1557	2008	TOMBADO
17	RJ	Engenheiro Passos	Edificação	Estação ferroviária de Engenheiro Passos	1539	2007	INSTRUÇÃO
18	RJ	Itaguaí	Edificação	Estação: Ferroviária	1008	1979	ANEXADO
19	RJ	Itaguaí	Edificação	Estação Ferroviária de Itaguaí; Chafariz	1044	1981	INDEFERIDO
20	RJ	Japeri	Edificação	Antiga Estação Ferroviária de Japeri	1670	2013	INSTRUÇÃO
21	RJ	Magé	Infraestrutura ou equipamento urbano	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	506	1954	RERRATIFIC.
22	RJ	Quissamã	Edificação	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	1660	2012	INDEFERIDO
23	RJ	Rio de Janeiro	Coleção ou acervo	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046	1382	1997	TOMBADO
24	RO	Porto Velho	Conjunto Arquitetônico	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	1220	1987	RERRATIFIC.
25	RS	Alegrete	Edificação	Prédio da estação ferroviária de Alegrete	1447	1999	INSTRUÇÃO
26	SC	Blumenau	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte da RFFSA (Ponte metálica d Rede Ferroviária Federal)	1166	1985	ANEXADO
27	SC	Blumenau	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o rio Itajaí-Açú	1184	1985	INDEFERIDO
28	SC	Joinville	Edificação	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária	1548	2007	TOMBADO
29	SE	Boquim	Edificação	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BOQUIM	1631	2011	INDEFERIDO
30	SP	Cachoeira Paulista	Edificação	Casa Estação Ferroviária	961	1977	INDEFERIDO
31	SP	Dois Córregos	Edificação	Estação Ferroviária de Dois Córregos	1699	2014	INSTRUÇÃO
32	SP	Guaratinguetá	Edificação	Estação Ferroviária da antiga Central do Brasil de Guaratinguetá	1041	1980	INSTRUÇÃO
33	SP	Jundiaí	Coleção ou acervo	Acervo da RFFSA, reunido no Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1700	2014	INSTRUÇÃO
34	SP	Mairinque	Edificação	Estação Ferroviária de Mayrink.	1434	1998	TOMBADO
35	SP	Santo André	Conjunto	Vila Ferroviária de	1252	1987	TOMBADO

			Urbano	Paranapiacaba			
36	SP	São Paulo	Coleção ou acervo	Acervo Ferroviário da Estrada de Ferros Perus-Pirapora, Peus SP	1104	1983	INDEFERIDO

Fonte: Elaborado pela autora. Adaptado da lista de bens tombados e processos de tombamento do IPHAN (2015).

Nota-se que, após o primeiro processo de tombamento ferroviário (1954), o segundo ocorreu apenas em 1972, sendo o terceiro em 1977. Ressalvo que tal quadro não apresenta apenas processos de tombamentos concluídos por meio de tombamento, mas também os que se encontram em processos de instrução, os anexados a outros e os indeferidos. Outro ponto de destaque é que muitos estados da federação que possuem ferrovias de significância, seja pela sua arquitetura ou relevância histórica não têm processos em tramitação (de acordo com a lista fornecida pelo IPHAN pode-se citar a ferrovia Curitiba – Paranaguá, construída nos tempos do Império).

A seguir, apresenta-se uma descrição simples de um processo de tombamento ferroviário. A escolha do processo nº 506 - T - 54 para exemplificação se deu por se tratar do primeiro bem ferroviário tombado com características de intenção de tombamento interessantes. O estudo do processo de tombamento é referente à primeira ferrovia implantada no Brasil e apresenta uma peculiaridade quanto a duração da análise do pedido: apenas três dias entre o pedido e o tombamento.

Era dia 27 de abril de 1954 quando o então ministro da educação e saúde, José Américo, encaminha o pedido de tombamento ao presidente da república. Dentre suas justificativas para tal ele afirma: “[...] afigura-se que seria uma forma de comemorar a passagem do primeiro centenário das estradas de ferro brasileiras a transformação daquele pequeno trecho em monumento histórico nacional [...]” (IPHAN, proc. 506 - T - 54, p. 1). Nota-se que naquele momento histórico a preservação do bem estava atrelado ao monumento à valorização do construído, ao pioneirismo ferroviário brasileiro.

Considerando a conveniência de assinalar-se a passagem do primeiro centenário das estradas de ferro brasileiras, de forma expressiva à memória dos antepassados que dotaram o país desse meio de transporte, de tão decisiva significação no desenvolvimento econômico nacional [...] (IPHAN, proc. 506 - T - 54, p. 2).

Conforme as considerações acima descritas no processo, era conveniente comemorar o centenário da primeira ferrovia, como forma de enaltecimento brasileiro, sendo assinado o Decreto nº 35.447 – A, de 30 de abril de 1954 (data do centenário), que declara a ferrovia em questão um monumento histórico nacional.

No ano de 1961 é realizada uma inspeção na ferrovia tombada em 1954 para análise de suas condições. Observou-se que as construções encontravam-se em situação precária, não havendo nenhuma estrutura que pudesse abrigar a locomotiva “Baroneza”. As estruturas metálicas apresentavam-se em ruínas e até havia a preocupação com a conservação pelo interesse histórico e turístico, porém os custos seriam altos. Observou-se, ainda, a bela paisagem no entorno da ferrovia que, ao longo do percurso, contemplava as praias e as casas de pescadores.

Constata-se que o fato de a tramitação no processo de tombamento ter ocorrido de forma rápida (três dias) contribuiu para um processo falho no que diz respeito à coleta de informações pertinentes ao trecho, pois na folha única de solicitação não há quaisquer informações relevantes sobre o bem (descrições detalhadas das edificações ao longo do trecho, características naturais ao entorno, relevância para a sociedade) permanecendo apenas na justificativa comemorativa ao centenário da ferrovia no Brasil.

Se a peculiaridade da rapidez em que foi tombada já merece destaque, a solicitação de cancelamento de tombamento também. Tal fato ocorre no ano de 1967 por solicitação do presidente da RFFSA, Gal. Antônio Adolfo Manda, que em sua justificativa destaca a necessidade de implantação de vias de telecomunicação e que o tombamento era um empecilho para a conclusão desta obra, além de que, segundo ele, as determinações previstas no tombamento não foram cumpridas. Para ele o cancelamento era necessário bastando apenas a instalação de um marco no local, indicando a extinta ferrovia.

[...] venho submeter-me à apreciação de V.Sa. solicitação desta Rede, no sentido de ser suspenso o tombamento de que trata o mencionado Decreto nº 35.447-A, de 30.4.54, bem como pedir o apoio dessa Diretoria para medidas desta RFFSA, quanto à erecção de um marco em local adequado, indicativo da existência da antiga ferrovia (IPHAN, proc. 506 – T - 54, p. 27).

Após anos de discussão sobre o cancelamento, em 1970 o Decreto 67.592 revoga o Decreto 35.447 – A, de 1954. Porém, em 1974, por meio de parecer emitido pelo assistente jurídico do IPHAN, José Oberlaender afirma que a revogação

do Decreto nº 35.447 – A é somente sobre a declaração da ferrovia enquanto monumento histórico, não afetando sua inscrição no livro de tomo.

Após a inscrição da primeira ferrovia brasileira no livro de tomo em 1954, as próximas inscrições aconteceram apenas da década de 80 em diante.

Atualmente o estado de Santa Catarina está contemplado com apenas uma ferrovia tombada, sendo a Estação Ferroviária de Joinville, inscrita no processo nº 1548 - T - 2007. O município de Blumenau teve sua solicitação (ponte metálica da RFFSA) indeferida e atualmente está para apreciação sobre a pertinência de sua inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

1.2.5.2 Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

Em conformidade com a Lei nº 11.483/2007, preocupado com o tamanho do espólio da RFFSA e vendo a necessidade de preservar a Memória Ferroviária o IPHAN cria a portaria nº 407/2010, um novo instrumento de preservação voltado exclusivamente para o patrimônio ferroviário, podendo assim resolver problemas isolados.

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público (IPHAN, 2010).

Com o intuito de elucidar sobre a inscrição de um bem na lista do patrimônio cultural ferroviário tomarei como exemplo a Estação Ferroviária de Indaial, cujo material foi gentilmente disponibilizado pela superintendência do IPHAN de Santa Catarina. Em agosto de 2014 a prefeitura municipal de Indaial encaminhou para a superintendência catarinense um pedido de cessão de uso da estação ferroviária naquele município, onde já se encontrava em atividade a fundação cultural e o museu ferroviário. Este pedido tratava-se apenas da oficialização do uso do local pelo município para que ele pudesse dar continuidade aos trabalhos de educação

patrimonial e de sensibilização sobre a importância da ferrovia¹¹ para o desenvolvimento regional já desenvolvidos junto à comunidade.

O IPHAN-SC, por meio do parecer técnico nº 433/2014 de 22 de agosto do mesmo ano analisa a viabilidade do pedido, e dentre suas considerações preliminares destaca as atribuições concedidas ao órgão pelo art 9º da Lei 11.483/2007; salientando que a ferrovia se enquadra no patrimônio industrial conforme a Carta Nizhny Tagil de 2003. Destacando a importância da ferrovia para a comunidade e o interesse do uso pela prefeitura comprometida pela conservação do bem o IPHAN-SC sugere, no parecer, a declaração da estação ferroviária de Indaial como um bem de valor cultural, podendo ser inscrita na lista de patrimônio cultural ferroviário. Posteriormente este parecer seguiu para o IPHAN em Brasília onde, no dia 28 de janeiro de 2015, ou seja, cinco meses após o pedido da prefeitura a CAPCF – Comissão de Avaliação de Patrimônio Cultural Ferroviário, o órgão valida o parecer do IPHAN-SC e declara valor histórico, artístico e cultural do referido bem conforme o inciso II do art. 9º da portaria 407 de 2010.

Diferentemente do processo de tombamento, a inscrição de um bem à lista ocorre de forma rápida, assim como sua exclusão, que pode ser realizada pelo responsável pelo IPHAN e não pelo presidente da república, como o tombamento.

1.2.6 Questões Legais sobre a Preservação Férrea

Durante a finalização do PND e as transações de privatização do país foi promulgada, em 2002, a lei de tombamento de bens incluídos do PND sob nº 10.413, da qual apresenta-se o art. 1º:

Art. 1º Os bens culturais móveis e imóveis, assim definidos no art. 1º do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, serão tombados e desincorporados do patrimônio das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, passando a integrar o acervo histórico e artístico da União (BRASIL, 2002).

¹¹A estrada de ferro Santa Catarina cortava o vale do Itajaí ligando Blumenau a Indaial, ambas cidades catarinenses.

Esta Lei traz duas reflexões que são fundamentais para compreender o desenrolar da preservação ferroviária no país. Vemos, aqui, o uso do tombamento como mecanismo de proteção ao bem, todavia ocorre que o imaterial não foi contemplado como bem cultural, pois os bens aqui representados ou são móveis, ou imóveis. Outra questão a ser observada é que tal normativa, promulgada no ano de 2002, se utiliza de parâmetros do artigo 1º do Decreto 25, de 1937, para estabelecer os critérios de valoração para tombamento, não havendo uma atualização no que tange ao conceito de patrimônio. Entretanto, esta lei nunca foi regulamentada como prevê seu parágrafo segundo e, devido à falta de efetividade, tornou-se 'letra morta'.

Encerrado o processo de privatização ocorre a categorização dos bens ferroviários e a indicação das entidades responsáveis. Sendo assim, por meio da Medida Provisória nº 353, de janeiro de 2007, subseqüentemente revertida para a Lei nº 11.483 do mesmo ano efetuou-se a seguinte divisão: bens móveis¹², imóveis¹³, operacionais¹⁴ e não operacionais¹⁵. Assim, fica determinado que os bens imóveis fossem incorporados a União, exceto os operacionais que ficariam sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, assim como os bens imóveis não operacionais com finalidade de reserva técnica.

No entanto, independentemente da alteração de propriedade dos bens da extinta RFFSA para a União e o DNIT, a responsabilidade sobre a administração dos bens de natureza cultural passa a ser do IPHAN, conforme o artigo 9 da Lei 11.483, de 2007, que determina:

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

¹² Segundo a portaria nº 407/2010, bens móveis são: material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros.

¹³ Constituem os bens imóveis: pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros.

¹⁴ Em uso pelas empresas responsáveis pela concessão.

¹⁵ Bens que não fazem parte do contrato de concessão.

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007, grifo nosso).

A particularidade desta lei está na inclusão da expressão Memória Ferroviária, abrindo caminhos para pensarmos a preservação do legado ferroviário além da materialidade das estações, casas e trilhos.

Por conseguinte, em 2007, o IPHAN, assume a árdua missão de zelar por milhares de bens de caráter cultural distribuídos em todo país, uma quantidade relevante já tombado, outros em análise e muitos no esquecimento da população e entidades governamentais.

Os inventários foram realizados por empresas contratadas pelas superintendências estaduais que possuem malha da extinta RFFSA, revelando uma gama diversificada de bens imóveis como estações, oficinas, galpões, superestruturas como caixas d'água, pontilhões e túneis, edifícios residenciais, edifícios administrativos, oficinas, rotundas, áreas de manutenção, depósitos de vagões, locomotivas, entre outros (CAVALCANTI; CARNEIRO; GIANNECCHINI, 2012, p. 11).

Devido à grande quantidade de bens ferroviários, o IPHAN enfrenta dificuldades para realizar a inventariança de todo o acervo e garantir sua preservação, assim como analisar todos os processos de patrimonialização que chegam ao órgão, seja pela iniciativa pública e/ou privada.

Os dados preliminares da Inventariança da extinta RFFSA apresentados ao IPHAN em 2007 afirmavam que esse universo é composto por 52.000 bens imóveis, 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos, e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. Além destes, também são objeto de análise e avaliação por parte do IPHAN os bens concedidos durante o programa de desestatização da RFFSA. (CAVALCANTI; CARNEIRO; GIANNECCHINI, 2012, p. 4).

Pelo expressivo volume de bens que recentemente¹⁶ passaram a ser administrados pelo IPHAN e os que ainda estão em análise nota-se uma lacuna na interpretação da legislação para a gestão deste patrimônio, pois mesmo dispondo de instrumentos modernos de preservação as normas não estabelecem de forma clara a possibilidade de registro da imaterialidade do patrimônio ferroviário conforme preveem as legislações patrimoniais vigentes.

¹⁶ Considera-se recente se observada a data do primeiro tombamento ferroviário no Brasil (1954) e a data da Lei 11.483 (2007).

Neste capítulo, observamos a importância da ferrovia para o campo patrimonial, considerando a quantidade de bens tombados e chancelados, amparados juridicamente desde a criação do IPHAN, em 1937. Notou-se também que existem legislações vigentes que garantem a preservação do patrimônio ferroviário e, por meio da Lei 11.483/2007, reconhecem a Memória Ferroviária e sua significância para o campo, porém há lacunas na interpretação. O objetivo dos capítulos seguintes é conceituar o que é Memória Ferroviária, potencializada por narrativas de trabalhadores ferroviários e seus familiares na cidade de Mafra-SC.

O patrimônio ferroviário possui uma consolidação de campo com diversos tombamentos registrados e que, do ponto de vista material, são inquestionáveis. Não obstante, a divisão e/ou o distanciamento frente à imaterialidade é impossível, uma vez que há uma dimensão entre ambas que se complementam.

Nesse sentido o Segundo Capítulo vem a compreender com base na fundamentação teórica pertinente o que é Memória Ferroviária, de acordo com a normativa nº 11.483/2007, e a possibilidade de sua existência no município de Mafra no que tange a sua imaterialidade.

Durante o processo de análise das narrativas observou-se que alguns locais foram evocados em todas as entrevistas, oportunizando uma análise de como e porque alguns lugares permanecem na memória do indivíduo. Observando o cotidiano dos trabalhadores o leitor terá a oportunidade de conhecer alguns bens ferroviários mafrenses.

2 MEMÓRIA FERROVIÁRIA: O PATRIMÔNIO QUE (RE)NASCE ENTRE REMINISCÊNCIAS

A possibilidade de conhecer olhares distintos em torno da ferrovia e das profissões por ela desencadeadas e a chance de trazer à tona temas que poucas vezes a historiografia enfocou são aspectos que nos permitem promover reflexões sobre como o ferroviário e seus familiares veem essa profissão nas transformações temporais e sociais. Para isto é necessário mergulhar nas histórias de vida destes sujeitos a partir de suas reminiscências, onde a operação de lembrar sempre parte do presente, pois o passado que é selecionado para a narrativa está relacionado com o presente do narrador. Conforme destaca Pesavento (2000, p. 90), “[...] a memória representa, no tempo do presente, uma vivência e uma sensibilidade transcorridas num outro momento”.

Thomson nos chama a atenção em torno das camadas da memória, compostas por versões diversas, onde

Compomos nossas reminiscências para dar sentido a nossa vida passada e presente. *Composição* é um processo de ‘construção’ de reminiscência. De

certa forma, nós as compomos ou construímos utilizando as linguagens e os significados conhecidos de nossa cultura (THOMSON, 1997, p.56).

A síntese humana se evidencia em alguns momentos na história oral porque diz respeito à memória, que mesmo quando é moldada de acordo com a sociedade em que estamos inseridos, as lembranças são pessoais e intransferíveis.

A memória é um processo individual, que ocorre em um meio social dinâmico, valendo-se de instrumentos socialmente criados e compartilhados. Em vista disso, as recordações podem ser semelhantes, contraditórias ou sobrepostas. Porém, em hipótese alguma, as lembranças de duas pessoas são – assim como as impressões digitais, ou, a bem da verdade, como as vozes – exatamente iguais (PORTELLI, 1997, p.16).

Estas memórias narradas por diversos atores sociais¹⁷ são individuais e transcendem o tempo em que foram vivenciadas, possibilitando estabelecer relações entre passado e presente, indivíduo e sociedade ou apenas a capacidade de lembrar ou esquecer.

Memórias relacionadas à trajetória ferroviária estão presentes na sociedade brasileira desde 1854 (Inauguração da primeira ferrovia). Essas lembranças perpassam gerações e mesmo pessoas que acreditam (você pode ser uma delas) não ter relação com a ferrovia lembram de, no mínimo, uma história ou experiência com a ferrovia (trilhos, locomotivas, dormentos, ruídos, um filme, um poema ou quem sabe uma música).

Nessa perspectiva, a Memória Ferroviária é antiga e não discutiremos isso, certo? No entanto, o reconhecimento legal sobre a Memória Ferroviária é extremamente recente: a expressão foi usada pela primeira vez juridicamente em 2007 pela Lei nº 11.483 daquele ano.

O pesquisador Prochnow (2014, p.18) explica o uso do termo na legislação da seguinte forma:

Formulada dentro do parlamento brasileiro com a intervenção das associações de ferroviários, a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Tal como consta na supracitada Lei, o legislador equipareu a categoria memória ferroviária a patrimônio ferroviário, segundo as práticas históricas de atribuição de valor e proteção que formaram o campo de conhecimento da instituição.

¹⁷A pesquisadora utilizou a expressão ator social para sinalizar a significância que o ferroviário tem para a sociedade brasileira.

Equiparando Memória Ferroviária a Patrimônio Ferroviário, a lei objetiva garantir a preservação dos bens deste segmento, porém, não é clara quanto à potencialidade da sua imaterialidade como prevê a Constituição Federal. Entretanto, sabe-se que mesmo em ações de patrimonialização de bens ferroviários materiais, faz-se necessário a presença do indivíduo, ou seja, a imaterialidade para definir os critérios de valoração empregados no referido bem.

A carta magna de 1988 estabelece que:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens **de natureza material e imaterial**, tomados individualmente ou em conjunto, **portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira**, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988, grifo nosso).

O que a legislação de 2007 não discute é a possibilidade de salvaguardar a imaterialidade ferroviária dos saberes dessa atividade, conforme prevê a Constituição, a julgar que atividade faz parte da formação identitária do país desde meados do século XIX.

A Memória Ferroviária ultrapassa as lembranças do indivíduo. Nesse sentido, para Halbwachs (2006, p. 39):

É preciso que esta reconstrução funcione a partir de dados ou de noções comuns que estejam em nosso espírito e também no dos outros, porque elas estão sempre passando destes para aqueles e vice-versa, o que será possível somente se tiverem feito parte e continuarem fazendo parte de uma mesma sociedade, de um mesmo grupo.

A Memória Ferroviária vem na relação da pessoa com o bem por intermédio do grupo em que está inserido, na troca de experiência, vivências, saberes, angústias e demais representações em torno da temática. Ou seja, é preciso fazer parte do grupo ferroviário, seja enquanto trabalhador, familiar ou sociedade em geral. Sobre isso, Halbwachs afirma:

No primeiro plano da memória de um grupo se destacam as lembranças dos eventos e das experiências que dizem respeito à maioria de seus membros e que resultam de sua própria vida ou de suas relações com os grupos mais

próximos, os que estiveram mais frequentemente em contato com ele (HALBWACHS, 2006, p.51).

Seguindo a linha de memória coletiva do autor, entendo Memória Ferroviária como um conjunto de representações simbólicas no que se refere a patrimônio ferroviário, transitando entre o bruto e os saberes, modos de fazer e experiências ferroviárias.

Nesse diálogo, acerca da memória Nora (1993, p.9) afirma que:

Memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. [...] A memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto.

A partir dessas definições é possível afirmar que há Memória Ferroviária na cidade de Mafra, pois a partir da metodologia da história oral pôde-se conhecer as experiências de vida de ferroviários e seus familiares. Tais vivências serão exploradas através das narrativas das memórias desses indivíduos em torno da ferrovia, contidas de saberes, representações, modos de fazer, entre outros.

Em 'A Invenção do Cotidiano', Michel de Certeau (2011) enfatiza a relação do homem com o ambiente em que está inserido, onde se faz necessário conhecer a cidade através do seu cotidiano.

Assim como muitas cidades brasileiras em que a ferrovia se faz presente, algumas não tiveram seus bens patrimonializados. O município de Mafra – SC enquadra-se nessa situação, o que não desvaloriza os locais presentes no imaginário dos mafrenses, muito menos inviabiliza a pesquisa. Nas palavras de Certeau (2011, p. 192), "O imaginário urbano, em primeiro lugar, são as coisas que o soletram. Elas se impõem. Estão lá, fechadas em si mesmas, forças mudas. Elas têm caráter. Ou melhor, são 'caracteres'".

Portanto, os bens ferroviários evocados nas narrativas são "lugares de memória", propostos por Pierre Nora.

Os lugares de memória nascem e vivem do sentido que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais. É por isso a defesa, pelas minorias, de uma memória refugiada sobre focos privilegiados e enciumadamente guardados nada mais faz do que levar a incandescência a verdade de todos

os lugares de memória. Sem vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. São bastiões sobre os quais se escora. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis. E se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam lugares de memória. É este vai-e-vem que os constituiu: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva (NORA, 1993, p.13).

Sendo assim, convido o leitor a conhecer os lugares de Memória Ferroviária mafrense numa viagem através das narrativas de experiências de vida de trabalhadores e familiares ferroviários.

2.1 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MAFRENSE: LUGARES DE MEMÓRIA

Pertencendo a um entroncamento ferroviário significativo, Mafra construiu ao longo dos anos uma infraestrutura capaz de atender às necessidades do modal e da sociedade mafrense em geral. O complexo ferroviário era composto por estação, oficinas de reparação, pátio de manobra, residências, cooperativa, clube recreativo, depósito e escola profissional.

Personagens secretos da história de Mafra, estes locais estão marcados nas lembranças dos ferroviários e/ou gerando estranheza para munícipes que transitam pelos mesmos locais.

[...] eles têm papéis de atores da cidade não por causa do que fazem ou do que dizem, mas porque sua estranheza é muda e sua existência subtraída da atualidade. Seu retiro faz falar – gera relatos - e permite agir – ‘autoriza’, por sua ambiguidade, espaços de operações (CERTEAU, 2011, p.192).

Tais locais são testemunhas de experiências de vida que por alguns anos estavam adormecidas dentre as memórias. Neste capítulo os entrevistados contam, a partir de suas lembranças, um pouco da história da oficina, estação cooperativa, escola profissional, clube Peri e as casas da Rede.

Fomentar ou restaurar esta narrativa é portanto também uma tarefa de restauração. É preciso despertar as histórias que dormem nas ruas que

jazem de vez em quando num simples nome, dobradas neste dedal como as sedas da feiticeira (CERTEAU, 2011, p.201).

2.1.1 Oficina Ferroviária

As oficinas tinham o objetivo de atender às necessidades da ferrovia na manutenção de vagões, locomotivas e produção de peças. Internamente o trabalho era setorizado em eletrotécnica, metalurgia, marcenaria, pintura e mecânica, entre outras atividades. Na década de 1940 complexos ferroviários se desenvolviam em várias regiões do país, potencializando a necessidade de construção destes em entroncamentos ferroviários de destaque no estado do Paraná e de Santa Catarina. Foram inauguradas então oficinas distribuídas entre Curitiba, Ponta Grossa e Mafra.

Estabelecida na Avenida Coronel Severiano Maia a oficina ferroviária de Mafra seguiu o padrão de localização estabelecido nas demais, paralelo à linha para facilitar a entrada das locomotivas e vagões para reparação.

Sobre a relevância destes trabalhadores para a sociedade o pesquisador Diego Vales Deslandes Ferreira (2011, p. 2011) afirma:

Os trabalhadores das oficinas da RFFSA construíram e reproduziram valores, atitudes e representações, segundo sua forma de significar a realidade na qual viviam e deste modo, podem-se cotejar as experiências singulares dos sujeitos com os processos gerais que influenciavam seus modos de vida.

Figura 7 – Oficina de Mafra



Foto: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná
Fonte: Santos (2015)

Benjamim Pierin da Luz (2017) lembra que em 1973, quando ingressou na estação na função de artífice, a quantidade de funcionários da oficina da RFFSA era extensa: “Quando eu entrei [para a Rede] tinha 400 funcionários na oficina, quando me aposentei tinha 250”.

Atualmente a oficina está sob a administração da empresa concessionária RUMO, a segunda maior empresa geradora de emprego no município e responsável pela manutenção de vagões. As atividades de reparação de locomotivas ficaram na cidade vizinha Rio Negro.

Figura 8 – Oficina de Mafra (2017)



Fonte: Acervo da autora (2017)

No prédio da oficina, num espaço cedido pela empresa concessionária funciona o escritório de representação da UNIFER, onde Itamar Henrique gratuitamente auxilia aposentados e pensionistas nas questões burocráticas referentes a benefícios a receber da União, entre outras questões. Este foi o local de 11 das 14 entrevistas presentes neste trabalho. Itamar transformou uma das salas em biblioteca-museu, lá todos os visitantes podem observar alguns poucos objetos ferroviários, além de revistas, livros, fotos sobre o tema, e pesquisas sobre o grupo por mim e por outros já realizadas.

Figura 9 – Sede Unifer (Local das entrevistas)



Fonte: Acervo da autora (2017)

Sobre voltar a um local onde já havíamos estado Halbwachs afirma:

o que percebemos nos ajuda a reconstruir um quadro de que muitas partes foram esquecidas. Se o que vemos hoje toma lugar no quadro de referências de nossas lembranças antigas, inversamente essas lembranças se adaptam ao conjunto de nossas percepções do presente (HALBWACHS, 2006, p. 29).

Sendo assim, o local é repleto de intensas representações para os personagens ferroviários descritos nesta pesquisa, que durante anos construíram parte de sua história no desempenhar de suas atividades ferroviárias. No decorrer do texto as experiências de vida que emergem pelo local de fala nos mostram o quão forte é ser ferroviário.

No imaginário de muitos mafrenses, ingressar na Rede significava dar continuidade ao trabalho já desempenhado pelo pai ou outro familiar. Para os pais, representava a perpetuação de um legado, para o filho, o desejo de estabilidade e reconhecimento familiar. Antônio Clézio Jungles (2017)¹⁸, filho de guarda-freio, ingressou na oficina no dia 4 de maio de 1976, após conclusão dos estudos na escola profissional e serviço militar. Diante de tantas lembranças ele narra as

¹⁸No decorrer do texto Antônio Clézio Jungles será referido apenas como Jungles, pois no meio ferroviário ele é conhecido pelo sobrenome.

palavras proferidas pelo pai ao saber que teria um filho ferroviário: “Eu tenho certeza que você terá mais alegria do que tristeza”.

A primeira função desempenhada por ele foi como metalúrgico. Neste tempo colecionou muitas histórias e uma delas Jungles fez questão de contar na entrevista.

Vou te contar uma história. Eles começaram a fazer o pagamento do pessoal aqui na oficina, na quinta-feira eu avisei meu pessoal: ‘amanhã tem rebitação’, isto na sexta-feira de manhã. Na quinta-feira eu disse: ‘vamos deixar o material todo certinho, amanhã a *gente* chega e faz, não podemos demorar muito’. Aí na sexta começou a chegar o pessoal de outros setores para receber aqui, junto. Então a *gente* tinha EPI, bota, capacete, protetor, óculos, mas eu não gostava de usar o fone, eu gostava de usar o protetor auricular. Mas naquele dia eu perdi o barbante do meu protetor, eu estava com o cabelo grande, mas coloquei o protetor, o cabelo escondia, e eu estava na parte de baixo do tanque. O engenheiro passou e eu bati o primeiro rebite e fazia barulho, e a turma da fila só me olhava, daí o engenheiro ficou olhando, quando eu terminei ele veio, olhou todos equipados e disse *pra* eu sair do tanque, disse que eu estava equipado 99% e que faltava o meu protetor, eu ergui o cabelo e mostrei, ele disse que não iria me pedir desculpa, mas que era *pra* eu achar um barbante. Tudo isso acontecia, mas a *gente* estava na razão. Essa do barbante é uma história (JUNGLES, 2017).

A narrativa acima expressa as relações de trabalho existentes na oficina. Já era década de 1970/1980 e o uso de EPIs se fazia necessário, porém, após anos de costumes pelo não uso, não era incomum que outros como Jungles não usassem da forma previamente estabelecida pela empresa.

Personagem atuante na preservação da história ferroviária em Mafra, Itamar Henrique, filho e enteado de ferroviário deu início a sua carreira profissional em 1970. Indagado sobre qual a sua função na ferrovia ele foi enfático: “Na oficina, eu sou da oficina!”

Essa afirmação proferida no presente nos mostra que, neste caso, mesmo aposentado a décadas o ferroviário ainda se sente parte da ferrovia. Mesmo após anos a ligação de Itamar com a oficina é forte. Atuando na UNIFER, ele passa suas tardes a escutar toda a movimentação de trabalho na oficina. Ele pode ter saído da oficina, mas a oficina jamais sairá dele.

Figura 10 – Sede Unifer (Escritório)



Fonte: Acervo da Autora (2017)

Com material e mão de obra capacitada, muitas das ferramentas utilizadas no desempenho das atividades eram produzidas no interior da própria oficina, conforme lembra Itamar: “Fabricávamos marteletes, pistolas, talhadeiras, todo tipo de ferramenta, pois tinha fundição e ferraria na oficina, fazíamos a peça que quiséssemos”.

As lembranças de Itamar estão carregadas de orgulho quando conta que eles faziam todos aqueles objetos, é a autoafirmação do saber fazer as peças que quisessem.

Enteado de ferroviário e metalúrgico desde os seus 16 anos, João Maria Moreira (2017), conhecido pela comunidade ferroviária como Xixo, aos 18 anos prestou concurso para ingressar na Rede. Durante nossa conversa ele conta porquê continuou atuando como metalúrgico: “passei para metalúrgico, maquinista e agente de estação, passei em todos. Mas, na época, eu jogava futebol e optei por trabalhar na oficina *pra* poder jogar futebol aos fins de semana”.

Entretanto, nem todos os filhos de ferroviário manifestavam o interesse de seguir a profissão do pai. Benjamim Pierin da Luz, também descendente de ferroviário, presenciou no seio familiar as consequências que a falta de instrumentos de segurança no passado poderia causar.

Naquele tempo tinha que andar em cima dos trens, lembro que em Paula Pereira meu pai perdeu o pé e a mão num acidente, então foi aposentado precocemente. Eu não queria ser ferroviário na época, eu queria outras

coisas, pelo acidente do meu pai. Na época eu era garoto e *pra* mim ferrovia era só sofrimento (JOÃO MARIA MOREIRA, 2017).

Figura 11 – Interior da Oficina de Mafra (primeira construção)



Foto: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná
Fonte: Santos (2015).

A narrativa de Benjamim referente ao acidente do pai e a imagem exposta Na Figura acima reforçam a informação das condições precárias de trabalho até meados da década de 1960. Não tendo lugar destinado a refeição, Itamar lembra: “Uma vez pegaram *a gente* comendo dentro de um vagão, só varriamos e almoçávamos ali mesmo, sabíamos que era proibido, mas tínhamos que achar um lugarzinho para comer”.

Sobre as condições de trabalho na oficina, João Maria Moreira completa: “Quando eu entrei na Rede, em 1979 ainda era uma coisa rústica, piso de terra, dificuldade para transportar máquinas de solda. Depois foi melhorando, pavimentação interna de concreto, instalação de ponte rolante [...]”.

Ainda sobre a estrutura da oficina Benjamim revela:

[...] eu tive o prazer de conhecer o Sérgio Negrão Sotomaior, nosso técnico de segurança do trabalho. Aprendi muito com ele sobre segurança e [sobre] como melhorar meu desempenho pessoal. Criamos a brigada de incêndio, aqui era tudo chão de terra, serviço braçal, os mecânicos trabalhavam num serviço bem precário. Eu fui vice-presidente da CIPA e comecei a trabalhar o direito do trabalhador. Tivemos algumas brigas, mas algumas coisas melhoraram: conseguimos o piso *pra* oficina, talha na frente dos vagões, ponte rolante, empilhadeira... tudo isso [foram] conquistas. Quando comecei

a trabalhar não tinha refeitório, não tínhamos armário de vestiário, eram dois chuveiros para muitas pessoas (JOÃO MARIA MOREIRA, 2017).

A cerca da importância da oficina de Mafra na atualidade Neri afirma: “Mafra é um entroncamento ferroviário muito importante na área operacional e também na manutenção de vagões. É a principal oficina desse tipo de bitola e por isso a demanda de trabalho é grande”.

Analisando os depoimentos acima venho a concordar com Halbwachs (2006, p. 53) ao declarar que:

[...] condição necessária para voltarmos a pensar em algo aparentemente é uma sequência de percepções pelas quais só podemos passar de novo refazendo o mesmo caminho, de modo a estar outra vez diante das mesmas casas, do mesmo rochedo, etc.

Torna-se evidente que para eles (trabalhadores) a oficina se apresenta como um local que transcende o trabalho, que logicamente marca as atividades desempenhadas atrelada às condições oferecidas pela RFFSA, mas vai além; lembrar do trabalho é lembrar do pai, do padrasto, da mãe, de todos aqueles que foram importantes nessa caminhada.

2.1.2 Estação de Lembranças

Locais de chegadas e partidas, as estações ferroviárias sempre fizeram parte do imaginário e da vida de muitas pessoas. Segundo Certeau (2011, p. 192), locais como este “organizam em torno de si o romance da cidade”.

Inaugurada no ano de 1913, com o ramal ligando São Francisco a Porto União, a estação de Mafra foi local de embarque e desembarque tanto de pessoas, quanto de cargas em geral. A estação estava num local estratégico, uma vez que dali eram realizadas viagens para São Francisco, Porto União, Curitiba e posteriormente Lages.

Luiz Laertes Custódio de Oliveira (2017), conhecido pelos colegas como “Bagrinho” e também filho de ferroviário, iniciou na ferrovia ao final da década de

1970 como auxiliar de estação. Sobre as atividades desempenhadas na estação de Mafra nesta função ele conta:

Auxiliar de estação que fazia o serviço de romaneio, emissão de notas fiscais, escala de trabalho, pagamento de diárias, água, luz, despacho de mercadoria, vagões e contabilidade da estação de Mafra. Fiquei como auxiliar pouco tempo, logo passei a agente de estação e depois a chefe de estação. Fui um dos chefes mais jovens da estação.

Colega de Laertes, Edgar Augustin (2017) ingressou na ferrovia no início da década de 1980 também como auxiliar de estação. Durante nossa conversa ele descreve outras tarefas de responsabilidade do auxiliar de estação:

Controlar os trens, que só andavam com PODE. Então, por exemplo, nós autorizávamos daqui até o Km 9, estação de Major Valentin e *pra* voltar só depois que nós autorizávamos pelo magneto, que são aqueles telefones de manivela. Daí eu preenchia o PODE aqui em Mafra e entregava uma via para o maquinista. Quando ele chegava na estação seguinte ele trocava e lá era preenchido um livro, com [os dados dos] trens que chegavam e que partiam. Ali tinha o nome do trem, do maquinista, e as descrições: velocidade [...].

De acordo com as narrativas de Laertes e Edgar nota-se uma riqueza de detalhes referentes às atividades por eles desempenhadas, cujas memórias e histórias se reproduzem da mesma forma para ambos, pois analisam a estação de Mafra baseando-se nas experiências do passado.

Conhecendo também as lembranças de famílias ferroviárias, aos 89 anos Maria Juraci de Oliveira, esposa de Erasto de Oliveira, narra como era viajar de trem com a família, partindo da estação de Mafra.

Era a nossa condução de antigamente. Nós saíamos daqui 13h30 e as 18h00 nós estávamos em Corupá, era nossa maior alegria ir *pra* praia em São Francisco de trem. Levávamos uma sacola de farofa, quando chagávamos aqui na Estação de Mafra já íamos abrindo *pra* comer, muita coisa boa. Minhas irmãs — que também eram esposas de ferroviário — também iam, todos de trem.

Azenita Loth (2017), filha do maquinista Luiz Mendes de Souza, era criança quando acompanhada da mãe viajava de trem enquanto o pai conduzia a locomotiva.

Lembro-me que eu e minha falecida mãe o acompanhamos em algumas viagens de trem. Eu tenho bastante nítida, na minha memória, a máquina 516, que era a máquina que ele gostava de trabalhar. Viajávamos para Morretes, Curitiba. Eu lembro que vínhamos na estação para trazer marmita e acenar *pra* ele.

As recordações de Dona Maria Juracy e de Azenita diferem-se das demais apresentadas até o momento pelo local de fala estabelecido, sendo que ambas não trabalharam na ferrovia, porém o elo que as liga à estação é familiar, é de afeto.

Sem relação ao transporte de passageiros, Pedro Moreira Benedito (2014), maquinista aposentado, hoje com 93 anos lembra como era o transporte de passageiros partindo da estação de Mafra:

Transportava para 'qualquer banda', maior parte *pra* Porto União e Lages. Lages [o trem] era misto de manhã cedo, para Porto União era passageiro às 14h, São Francisco às 14h10 e para Lages ia dois vagões de passageiro na cauda. O tempo de viagem à Lages era entre 10 e 11 horas porque ia parando, tinha manobra, descarga, tinha que parar nas estações, era demorado.

Questionado sobre a movimentação na estação, João Maria Moreira (2017) lembra:

Pra nós era uma festa. Porque ali na estação chegava trem de passageiro que vinha de Porto União, Curitiba, São Francisco. Eu vendia pês e milho verde enquanto menino. Sempre tive meu dinheiro. [...]. A *gente* escutava o apito do trem e já ia correndo. Tinha bastante concorrência, tinha piá vendendo pastel, coxinha.

Torna-se clara, a partir das memórias de João Pedro Benedito e João Maria Moreira, a significação do transporte de passageiro na estação de Mafra, porém, mesmo vivenciadas no mesmo local, as experiências são diversas, haja vista que na primeira o local de fala é o trem, o trabalho, enquanto na segunda é o olhar de uma criança sobre o trem.

A estação de Mafra não era apenas local de transporte. No dia 6 de agosto acontece na cidade limítrofe Rio Negro a festa católica em homenagem ao padroeiro Senhor do Bonfim. Devido à proximidade e ligação entre ambas as cidades, a última novena que antecedia a festa era de responsabilidade dos ferroviários. Dona Juraci, que conheceu o esposo numa festa do Senhor do Bonfim, recorda:

A última novena sempre foi dos ferroviários, era a maior novena, tanto em dinheiro arrecadado, quanto em pessoas. Às vezes tinha mais gente [na novena] do que na procissão. Cada semana era de uma classe de trabalhadores: professores, militares, comerciários. [...] A procissão saía da frente da estação de Mafra. Eram tantas pessoas que enchia a igreja, era uma festa muito grande. Os ferroviários ajudavam muito a igreja, era difícil quem não era devoto.

Confirmando a significância desta festividade para os ferroviários, Azenita (2017) conta: “Meu pai era muito devoto. Nós íamos na procissão e almoçávamos na festa. Ele participava como devoto e eu, ainda todo ano, continuo ajudando. Hoje quando eu vou, me lembro dele”.

Nas reminiscências de João Maria Moreira (2017).

Essa festa tinha um grande laço com os ferroviários. A última novena sempre era dos ferroviários, um ano a novena saía da estação e, outra vez, da oficina. Nós fazíamos coleta de doação em dinheiro para a paróquia. O padre chegava a ligar para a Rede em Curitiba para liberar nossos pagamentos para podermos gastar na festa.

Inaugurada na primeira metade do século XX, a estação era pequena e de madeira, e posteriormente foi desmanchada para dar lugar ao prédio de alvenaria.

Figura 12 – Estação Ferroviária de Mafra (Anos de 1930)



Fonte: Gazeta de RioMafra (2013)

Dona Juraci lembra da estrutura da antiga estação: “A primeira era igual as estações antigas, tinha o restaurante do senhor Ingrácio. Depois desmancharam e

fizeram a nova, que não ficou em funcionamento por muito tempo. Depois roubaram tudo! Ficou só as paredes, roubaram telhado, forro”.

Azenita Loth (2017) lembra vagamente da estação de Mafra. “Lembro-me de pouca coisa. Lembro que tinha uma loja de balas, e naquela época nós não tínhamos tanto acesso a isso, ganhávamos poucas vezes porque minha mãe dizia que estragava os dentes”. Para atender os passageiros que transitavam pelo local diariamente João Maria Moreira nos conta que “Próximo à estação tinha barraquinhas de ambulantes. Na estação tinha restaurante”.

Laertes (2017) lembra da antiga estação: “Ela era a antiga. A estação nova já tinha uma estrutura avançada. Eu presenciei a destruição e a construção da estação. Ela foi destruída por uma questão estratégica, porque a antiga não comportava o movimento”.

Nota-se que tanto as narrativas de Dona Juraci, quanto de Laertes evidenciam o mesmo fato, a demolição da antiga estação para a construção de outra. Após a privatização a edificação foi saqueada, conforme a narrativa de Maria Juracy e, em conversas informais, moradores próximos lembram que viam pessoas saindo da estação com material de construção, telhas, portas e janelas.

Na atualidade a estação de Mafra estabeleceu outro significado, já que, nos anos 2000, o prédio foi reformado pela prefeitura e atualmente acolhe a Secretaria de Ação Social. Sendo assim, venho a concordar com Certeau, que afirma:

Os produtos que saem da restauração estão portanto comprometidos. Isso já é muito. As “velhas pedras” renovadas se tornam lugares de trânsito entre os fantasmas do passado e os imperativos do presente. São passagens sobre as múltiplas fronteiras que separam as épocas, os grupos e as práticas (CERTEAU, 2011, p.194).

Conforme narrativas, o zelo pelo local hoje não se encontra nas mesmas condições que nos áureos tempos da RFFSA, conforme afirma Edgar (2017), que desempenhou a função de agente de estação.

Aqui na estação de Mafra, se o engenheiro visse uma xepa de cigarro, ele nos fazia juntar. Aquilo era um capricho! Mesmo no trecho, nós tínhamos que limpar as estações. Nós chegávamos em alguns lugares e eu, o Laertes e o Ivan éramos os que mais limpavam.

Figura 13 – Estação de Mafra



Fonte: Acervo da autora (2017)

Em relação às lembranças da estação, Laertes conta:

Eu fico lembrando o que tinha no pátio de Mafra: era um complexo com oficinas de locomotivas, manutenção de vagões, muito movimento de funcionários trabalhando. Hoje não tem nada, é um lixão. Abandonado completamente!

Muitos dos entrevistados cresceram às margens da ferrovia intensificando suas lembranças sobre alguns locais. João Maria Moreira morava próximo a estação com sua mãe Maria Rosa Dias e se lembra:

Ali tinha o gerador, com muitas casas de funcionários, tinha a casa da ordem, de onde saíam as ordens de serviço. Em 1963/1964 a ferrovia transportava gado vivo, e nós, meninos, saíamos correndo *pra* ver os boiadeiros descarregarem a boiada e levarem *pro* matadouro do Heitor Ferreira.

Muitos garotos que moravam próximo à estação não continham-se apenas em observar a movimentação de trabalho na estação, e quando havia possibilidade iam ajudar da forma que podiam. João Maria Moreira recorda como era ser criança naquela época:

Foi sofrido, mas eu tenho boas recordações. Eu aprendi muita coisa. A *gente* ia lá ajudar, juntar estopa, milho. Eu lembro que, no golpe de 1964, faltou açúcar aqui na região, eu era menino de 16 anos. Então tinha vagão que descarregava açúcar mascavo e rasgava sacos e nós juntávamos

aquilo para adoçar café. Eu vivi minha vida na ferrovia. Quando eu entrei na Rede não foi novidade, porque foi um sonho realizado.

De acordo com as narrativas, é possível observar que a estação não está apenas nas reminiscências de seus trabalhadores, está presente também nos depoimentos de familiares e de ferroviários que contam suas passagens em torno da estação enquanto eram crianças. A estação ia além do transporte, as narrativas se completam no que tange à religiosidade do ferroviário.

2.1.3 Cooperativa dos Ferroviários

A Cooperativa Ferroviária foi instituída para suprir as necessidades relacionadas à alimentação, tecidos dos funcionários da ferrovia e seus dependentes. Na cidade de Mafra, no passado, havia poucos lugares de compra, sendo a cooperativa inicialmente o único local onde era possível comprar todos os artigos de necessidade básica. Benjamim lembra que “Tinha muitas salas, tinha escritório, açougue, venda de tecido, médicos, dentistas, farmácia. Tudo para os ferroviários!”.

O maquinista Pedro Moreira Benedito lembra dos detalhes de como acontecia o pagamento das compras realizadas pelos funcionários.

[...] nós tínhamos de tudo e era descontado no próximo pagamento, faziam total de dias aí a direção da cooperativa trabalhava em conjunto com a nossa chefia de lá mandavam a conta do empregado e vinha descontado. A *gente* recebia nosso envelope com desconto já, nós recebíamos o dinheiro através de um carro pagador e a mercadoria um caminhão saía entregar.

O prédio localizava-se na rua Cel. Severiano Maia, há poucos metros da oficina e seu interior era dividido de acordo com os produtos a serem comercializados. Havia uma sala para a venda dos produtos secos e molhados, tais como arroz, feijão, farinha, carnes e embutidos. Os mesmos produtos secos eram vendidos a granel de acordo com a necessidade do cliente.

Figura 14 – Fachada da Cooperativa dos Ferroviários de Mafra (década de 40/50)



Fonte: Acervo Maria da Gloria Foohs

Dona Juracy lembra que era cliente da Cooperativa e que a diversidade de produtos era extensa:

Só comprávamos ali, tinha coisas boas: fazenda, louças, eu tenho louças daquele tempo, tinha a farmácia, açougue. Depois, com o tempo, vai e se acaba... aquele prédio era tão bonito! [...]. Quando você entrava, no lado direito eram as fazendas, no lado esquerdo a alimentação e lá em cima era o escritório... era bonito o escritório lá em cima. Ali também tinha médicos e farmácia. Quando eu morava em Corupá e precisava levar meu filho no médico nós vínhamos de trem para Mafra para ser atendido pelos médicos ferroviários. Tinha o doutor Ademar e Raul.

José Carlos Gurski completa:

Eles entregavam! Tinha o falecido 'Cana', que tinha um *Fordinho*, ele que entregava. Mas se você quisesse levar, podia também. Aqui tinha farmácia, tudo marcado no caderno. Eu, quando casei, comprava na cooperativa, fazia o "pedido" aqui. Logo depois fechou, porque muitos se aposentaram e muitas pessoas não queriam a cooperativa, porque era triste, descontava tudo de uma vez só, então quando vinha o pagamento dava um aborrecimento. Eu comprei muito pouco, eu gostava da carne e do café (GURSKI, 2017).

Destaco que a sede da Unifer (local de grande maioria das entrevistas) se localiza em frente a antiga cooperativa, sendo assim, muitas lembranças em torno desse local afloraram apenas com um olhar para fora.

Figura 15 – Vista do Local das Entrevistas – Ao fundo prédio da antiga cooperativa



Fonte: Acervo da autora (2017)

Em conversa com o Sr Gurski, ao questioná-lo sobre a atuação da cooperativa, ele aponta para fora e responde:

Ativa! E lá (apontando para prédio em frente) no fundo era o açougue. O açougue da cooperativa. [...] isso aqui era cheio de caminhão entregando. Então foi uma coisa que ficou na cabeça de muita gente. Os turmeiros e o pessoal da linha vinham fazer o 'pedido', ou então mandavam a lista e ia um da cooperativa entregando daqui até o sul do estado. Lá, de trem, a rede fornecia um vagão, porque não tinha mercado, ninguém falava em mercado, *pra* nós era a cooperativa ou um boteco perto de casa que tinha um pouquinho de arroz, feijão. Aqui tinha seção de fazenda (tecidos), roupas, farmácia, açougue, tinha tudo! Só não tinha fruta e verdura, por que isso as pessoas tinham em casa. Me lembro que nós tínhamos uma horta de alface, cebola e repolho, meu pai azedava nos potes e colocava um paralelepípedo em cima (GURSKI, 2017).

A Cooperativa era utilizada por muitos ferroviários e seus familiares, haja vista que a compra era descontada do salário do colaborador. Porém, sempre havia alguém que dava um jeito de trocar as mercadorias da Cooperativa por outras, conforme relata Itamar Henrique:

[...] ali eles compravam e estouravam a conta e passava para o outro mês, tinha ferroviário que passava três, quatro meses devendo, porque muitos compravam e faziam 'macaco', compravam e trocavam por outra coisa e isso era muito comum. Foi uma época em que a Cooperativa tinha de tudo, ela tinha uma granja e uma torrefação de café, banha, trigo, tudo vinha por vagão e era descarregado lá, vinha de Curitiba. Em cima tinha seção de

secos e molhados e embaixo, fazenda. Lá em cima, no auditório, eu me formei, tem um baita de um auditório.

Figura 16 – Fachada da antiga Cooperativa dos Ferroviários de Mafra (2017)



Fonte: Acervo da autora (2017)

No conjunto das narrativas nota-se a riqueza de detalhes sobre os itens vendidos e o atendimento prestado.

a atualidade, o prédio encontra-se abandonado. Sobre isso, Benjamim opina: “A prefeitura já está com a estação e a escola, e deveria desapropriar essa cooperativa que está enfeando a cidade”.

2.1.4 Escola Profissional “Cel. José Machado Lopes”

Anteriormente à década de 1930, a economia do Brasil caminhava às margens da industrialização e a exportação de produtos primários garantia a renda do país, sendo as poucas indústrias existentes constituídas por trabalhadores sem qualificação técnica.

Em 1909, por intermédio do Decreto nº 7.566 do mesmo ano, ficou estabelecida a criação de escolas com objetivo de qualificar os filhos do proletariado, sob justificativa de que

o aumento constante da população das cidades exige que se facilite às classes proletárias os meios de vencer as dificuldades sempre crescentes da luta pela existência, que para isso se torna necessário, não só habilitar os filhos dos desfavorecidos da fortuna com o indispensável preparo técnico e intelectual, como fazê-los adquirir hábitos de trabalho profícuo, que os afastará da ociosidade ignorante, escola do vício e do crime, que é um dos primeiros deveres do Governo da Republica formar cidadãos uteis á Nação (BRASIL, 1909).

Tal legislação é uma resposta ao crescimento populacional urbano no país, como o aumento da população livre após 1888.

Para estes, destinados a realizar atividades até então desvalorizadas por serem associadas ao trabalho escravo, o Estado reconhece a necessidade de uma ação educativa adequada ao desenvolvimento de hábitos de trabalho, tais como, por exemplo, ordem, submissão, racionalidade, pontualidade, bom uso do tempo, utilização adequada dos instrumentos de trabalho; hábitos delineadores do perfil do trabalhador produtivo, integrado a vida social. Para proteger a cidade, a clientela preferencial das escolas profissionais então criadas seria dos 'desafortunados da fortuna', criminosos potenciais devidos a ociosidade (ALMEIDA, 2010, p.121).

No início do governo Vargas vários movimentos sociais manifestaram-se na ânsia de mudanças na forma de regime até então adotada. Alguns desejavam mudanças 'dentro da ordem', outros buscavam alterações radicais no estilo totalitário, enquanto outra camada buscava um governo democrático e popular.

Vargas, com um regime populista e paternalista, estreitou laços entre governo e classe trabalhadora. O governo estruturou leis que amparassem o trabalhador, viabilizando a desestruturação de possíveis movimentos sociais. As ações paternalistas oriundas do governo em prol da classe trabalhadora contribuíram com o desenvolvimento da burguesia brasileira, pois se a classe trabalhadora estava satisfeita com o amparo fornecido pelo governo, seus trabalhos prestados para as empresas seriam de melhor qualidade.

Para Ghiraldelli Junior (1991, p. 41), "no campo da educação, as atitudes do governo Vargas caminharam sob os mesmos parâmetros táticos de sua política trabalhista". O governo tentava amenizar as duas tendências educacionais existentes durante a década de 30, pois de um lado estavam os liberais, que reivindicavam mudanças qualitativas e quantitativas na educação, e do outro estavam grupos aliados à igreja católica com sua base conservadora.

No ano de 1931 foi criado o MESP – Ministério da Educação e da Saúde Pública, cujo secretário, Sr. Francisco Campos, já havia realizado muitas mudanças no ensino de Minas Gerais quando lá fora secretário de governo.

A criação do novo Ministério, em 1931, compunha o desenho do quadro administrativo do novo governo voltado à centralização das ações nos diversos âmbitos de atuação do Estado Nacional, fossem elas educativas, culturais, econômicas, ou outras (ALMEIDA, 2010, p.132).

Em esfera nacional, o secretário promoveu alterações nas diretrizes do Ensino Superior, organizou o ensino secundário, entre outros feitos, porém sempre de forma elitista e sem se preocupar com as camadas populares da sociedade brasileira.

Seguindo o pensamento de Campos, intelectuais como Fernando de Azevedo mantinham ideias para privilegiar a elite. Para ele o papel da escola era formar elites para a produção intelectual, enquanto os menos favorecidos ficariam com o trabalho manual.

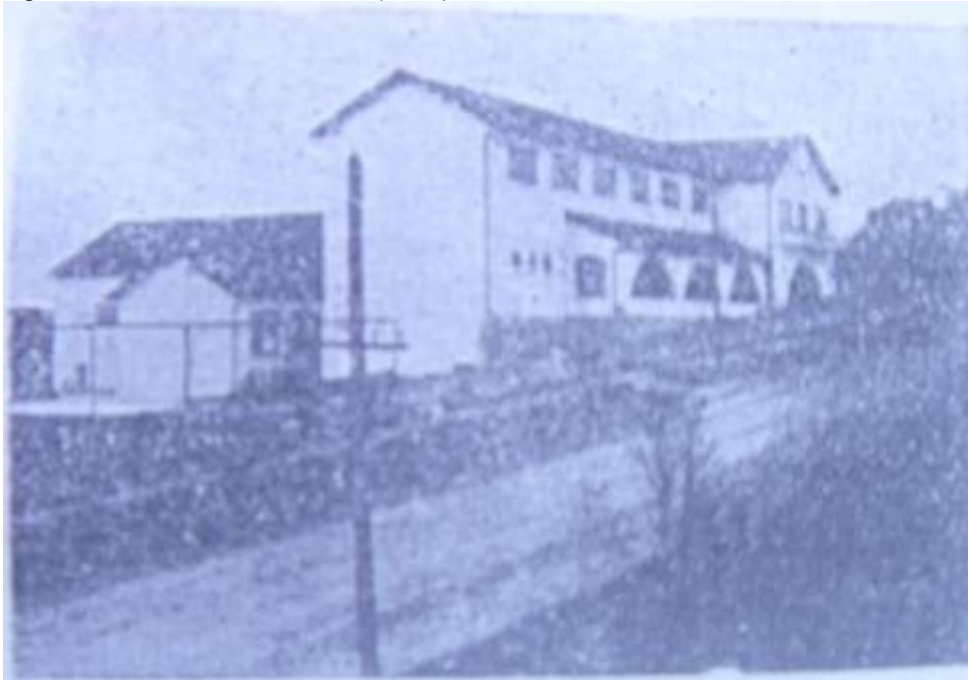
O governo tentava não fixar partido dentre as diversas opiniões, mas era visto que prevalecia a questão elitista. Como o regime já havia se firmado com bases paternalistas, precisava conter a população. Um agravante era a migração interna, em que pessoas de regiões interioranas vinham para o eixo sudeste em busca de melhores condições de vida, contribuindo com o inchaço dos grandes centros.

O governo cria então escolas técnicas com o objetivo de manter o homem do campo em seu local de origem, com melhores condições de vida, e fortalecer o desenvolvimento das indústrias e comércio nas cidades com a criação de cursos em diversos setores, entre eles o ferroviário.

Com o objetivo de suprir as necessidades de mão de obra qualificada para a ferrovia é inaugurada em Mafra, no dia 25 de novembro de 1952, a Escola Profissional Ferroviária Cel. José Machado Lopes. Sua localização era na Avenida Coronel Severiano Maia, ao lado da oficina da então Rede de Viação Paraná - Santa Catarina (R.V.P.S.C.).

Para Darcy Juski, o que diferenciava a escola profissional do Senai era que “o Senai preparava o aluno para trabalhar na indústria em geral, enquanto a escola preparava os alunos para desempenhar atividades na ferrovia”.

Figura 17 – Escola Profissional (1963)



Fonte: Correio Ferroviário (n. 9, 1963, p. 37).

A escola funcionava em período integral, sendo o matutino com disciplinas regulares e o vespertino com conteúdos e práticas nas seguintes funções: Eletricidade, Tornearia, Mecânica Geral e Carpintaria. Como havia escolas semelhantes em Curitiba e Ponta Grossa, o ensino era igual para todas.

Com uma área coberta de 1.378,70 m², compõe-se de seções práticas já responsáveis pela formação de 184 artífices, assim respondendo ao que ela se confia; tendo já em 1954, formado a sua primeira turma de concluintes do curso, em número de 26 alunos. Dentro os setôres que mais chamam a atenção dum visitante, destaca-se a seção dos tornos, ou mais propriamente, das máquinas operatrizes, assim formada: 8 tornos mecânicos, 2 plainas limadoras, 3 máquinas de furar, 1 tesoura grande, 3 esmerís, 1 serra mecânica, 1 martetele, 1 forja de duas bôcas e uma cordeira, onde formaram-se inúmeros ferroviários e donde saiu considerável quantidade de peças e material aproveitável nos diversos serviços da Rêde (CORREIO FERROVIÁRIO, n. 9, 1963, p. 36).

A proximidade com a oficina facilitava as atividades práticas, haja vista que nos últimos anos do curso as aulas práticas eram realizadas na própria oficina da RFFSA. Referente aos estudos, Darcy Juski, ex diretor da escola, conta que

Os alunos tinham aula de segunda à sexta em período integral das 08hàs 11h30, almoçavam em casa e voltavam para ter aula das 13hàs 17h. Em um período eles tinham aulas teóricas no período contrário os mesmos tinham aulas práticas com os instrutores. Os alunos do terceiro ano faziam estágio na oficina da rede como prática. Durante as aulas teóricas a

matemática tinha destaque, pois a matemática era correlata com as atividades a serem desenvolvidas na prática, era difícil mas ao final eles viam a empregabilidade do que estavam aprendendo quando fossem praticar, coisa que hoje não se faz. Muitos estudavam durante o dia na escola e a noite estudavam nas escolas regulares.

Na perspectiva do ex aluno Itamar (2014):

Era puxado, cada professor tinha sua matéria e nós tínhamos inglês, português, matemática, geografia, artes industriais, desenho mecânico — porque nós, torneiros mecânicos, temos que saber fazer escala de peça, conhecer peça e tinha a oficina lá — e tinha o estágio na oficina e no depósito. [...] tinha um professor que “Deus o livre”, professor de história. Aquele abria o livro que vinha com o resumo da matéria e já o questionário, então ele lia e já fazia o questionário e ele queria o caderno com a pergunta em vermelho e a resposta em azul, terrível! (ITAMAR, 2014)

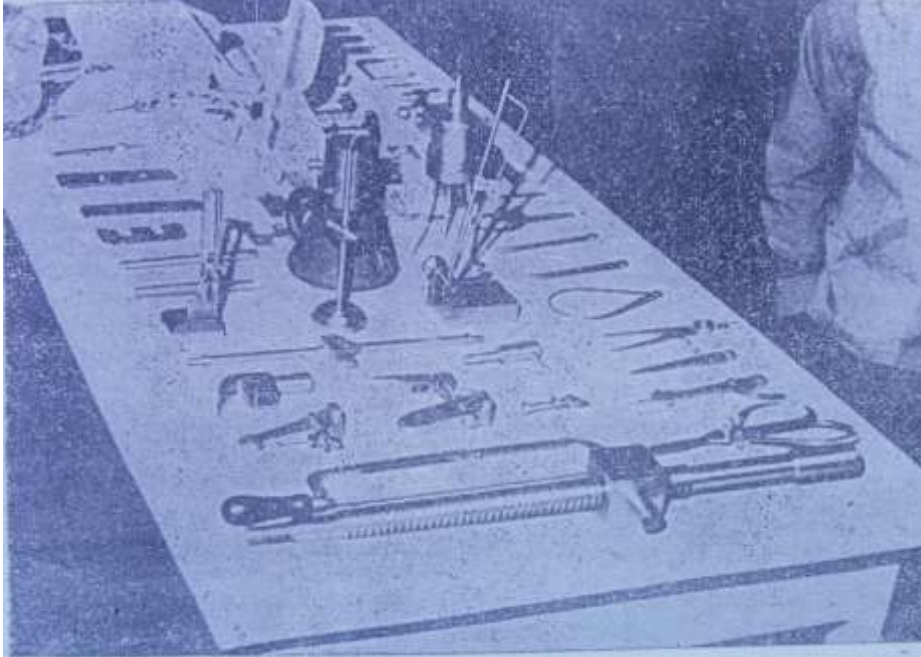
Figura 18 – Modelo de aula prática



Fonte: Acervo Darcy Juski

Era nas aulas práticas que os alunos tinham a oportunidade de produzir ferramentas a serem utilizadas pela oficina, conforme relembra Juski: “Todas as peças produzidas pela escola eram empregadas na oficina da Rede, pois se tratavam de ferramentas de muita valia para os funcionários da oficina”.

Figura 19 – Amostra de Ferramentas produzidas pelos alunos da escola profissional



Fonte: Revista Correio Ferroviário (n. 5, 1964, p. 9).

Além de conteúdo específico os alunos recebiam aulas de disciplinas da grade curricular tradicional. Sobre as aulas de educação física, Itamar Henrique lembra: “Tínhamos educação física no campo do Peri, mesmo na geada o professor Homero fazia aula lá e depois subíamos correndo até a escola para tomar banho de água fria, pois não tinha chuveiro elétrico”. As aulas de educação física também se mantiveram nas reminiscências de Gurski:

tinha o Tenente Ruthes, que fazia nós estarmos às 7 horas no campo do Peri. Tinha um aluno lá que ele sofria de asma e não poderia fazer algumas atividades. Teve um dia que o tenente pisou nas costas dele e o aluno virou-se e derrubou o tenente, enfrentou o tenente. *A gente* ficou chateado por que foi o tenente que fez aquilo com o menino. Foi bom estudar na escola, não tinha tempo de fazer malandragem, você saía dali gente, era disciplina de quartel, nós éramos obrigados a marchar. Aprendemos muitas coisas e só não aprendeu quem não quis, quem não levou a sério, eu gostei, tenho diploma e foto da formatura. Eu olho aquilo ali e muita gente dali já morreu.

Para Jungles, as lembranças dos tempos da escola não ficaram apenas nas memórias, ele guarda os distintivos que compunham o uniforme daquela instituição de ensino: “Eu tenho esses distintivos aqui (mostra dois distintivos) guardados de 1967, este estava na camiseta do uniforme, este é mais antigo, ninguém tem, eu tinha, eu ganhei assim. Faz 51 anos que eu entrei na escola”.

Figura 20 – Distintivos do uniforme da Escola



Fonte: Clezio Jungles (2017)

Os alunos, em sua maioria filhos de ferroviários, ingressavam na escola incentivados pela família, conforme lembra Itamar: “Naquele tempo sabiam que era por uma boa causa e por um ideal perfeito para cada um, tanto é que meu pai sofreu para ter eu e meu irmão estudando na escola”. A dificuldade para custear os estudos enfrentada pela família de Itamar era sentida também em outras famílias.

De acordo com Darcy Juski, durante sua gestão os alunos passaram a receber para estudar.

[...] eles recebiam para estudar, tinham uma ajuda de custo, no primeiro e segundo ano eles recebiam meio salário mínimo, no último ano recebiam dois terços de salário. O pagamento era realizado na escola, a rede depositava o dinheiro em meu nome no Banco do Brasil e eu pagava a cada um, nunca houve problema. A folha de pagamento era feita na própria escola [...].

Chegou uma época que não era tempo de pagamento e eu não tinha dinheiro, então meu pai mandava eu cortar o cabelo para pagar depois, e tinha uns engraçadinhos que eram filhos de engenheiros e que não cortavam para não entrar, e a gente ficava implorando para entrar *pra* estudar (JUNGLES, 2017).

A partir da narrativa do Sr. Jungles, observa-se o quão rigorosa era a educação na Escola Profissional Cel. José Machado Lopes, assim como em qualquer outra unidade de ensino daquele período. Postura e disciplina eram

colocadas a mostra para toda a sociedade mafrense nos desfiles cívicos alusivos às festividades de independência, onde “Os alunos eram obrigados a desfilar por uma questão de disciplina, os meninos tinham que manter a postura durante o desfile, orientados pelo professor de Educação Física” (DARCY, 2014).

Figura 21 – Participação da Escola Profissional Ferroviária “Cel José Machado Lopes” em desfile cívico no ano de 1964.



Fonte: Correio Ferroviário (n. 11, 1964, p. 30).

A legenda da Figura 21 reforça a intencionalidade da escola, educar homens! Assim, Sr. Juski lembra-se de que a escola era conhecida como “clube do bolinha”.

Era bom, era considerado o ginásio dos homens, porque era muito rigoroso. Nós trabalhávamos de manhã e estudávamos à tarde, ou vice-versa. Tinha que estar uniformizado perfeitamente, barba feita — tudo piá, mas uns já tinham barba —, cabelo cortado, pente no bolso, macacão limpo, se não tivesse dentro desses acordos não podia entrar estudar (JUNGLES, 2017).

As festividades de formatura ocorriam em lugares variados de acordo com a gestão, no auditório da unidade escolar, na Igreja Nossa Senhora Aparecida ou na Cooperativa dos Ferroviários, que se localiza a poucos metros da escola. Itamar lembra-se de sua formatura: “Minha formatura da escola foi lá no prédio da cooperativa, lá em cima tem um “baita” auditório. Na época o pessoal queria ir de terno, gravata, mas éramos muito pobres e não tínhamos condições, então fomos com o uniforme, isso foi em 1970”.

A escola foi desativada em meados da década de 1990 e atualmente o prédio abriga a Câmara de Vereadores e a Secretaria de Educação do município.

Figura 22 – Escola Profissional



Fonte: Acervo da autora (2017)

2.1.5 Casas da “Rede”

No entorno da ferrovia existiam as ‘casas de turma’, residências construídas pela empresa para moradia dos funcionários, aliando garantia de moradia ao controle do tempo gasto no deslocamento da casa para o trabalho.

Na cidade de Mafra, assim como em outros locais, as casas estão localizadas em linha acompanhando a estrada de ferro. Há maior concentração de casas de turma no Bairro Vila Ivete, pela proximidade com a Estação, e no Bairro Vila Ferroviária, pela proximidade com a Oficina, porém, podemos encontrar casas ao longo das linhas que cortam a cidade.

A praticidade em residir próximo ao local de trabalho é descrita por Gurski, que atuou como guincheiro: “[...] quando dava acidente os turmeiros já eram convocados. Eles moravam ali, então o mestre de linha avisava o feitor do pessoal de linha e o pessoal ia trabalhar”.

A distribuição das casas dava-se de acordo com a posição hierárquica do funcionário. Pedroso, filho de feitor, morou próximo à estação de Itaiópolis durante a construção do trecho Mafra-Lages e lembra: “Havia as casas de material que eram em média quatorze, dezesseis casas. Ali moravam só os graduados, os trabalhadores moravam em um acampamento atrás da estação”.

Laertes mora em uma casa da Rede desde a década de 1980, quando a moradia lhe oferecida após a enchente de 1983, que atingiu muitos pontos da cidade.

Morei e ainda moro em uma das casas da Rede desde a enchente de 1983. Quando deu a enchente a casa em que eu morava inundou, então o engenheiro da Rede me ofereceu uma casa da empresa para morar, porque o morador anterior estava se aposentando e iria sair. Eu tenho a placa com o número de patrimônio, eu sou um dos únicos que tem o contrato firmado com a Rede. Aqui, na nossa região, são 68 casas, eu fiz esse levantamento. Mas hoje tem muito poucas pessoas ligadas à ferrovia que moram nelas.

2.1.6 Peri Ferroviário

“Usei muito! trazia meus filhos no final de semana, passávamos o dia todo aqui. Hoje eu venho jogar bocha aqui” (João Maria Moreira, 2017).

No ano de 1920 é fundado em Mafra o clube esportivo Pery Esporte Clube, com objetivo de entretenimento para os funcionários da então RVPSC. Seus fundadores, ferroviários não mediram esforços para a construção do campo, localizado nos fundos da estação. Posteriormente, outras instalações foram construídas: piscinas, quadra de tênis e a sede social, local de muitas festividades da sociedade ferroviária.

Eu casei na sede do Peri, não teve custo e, o padrinho do meu casamento que cuidava dali, ele era maquinista. Nossa! Deu um festão, tinha piscina,

daí depois um jogou o outro na piscina. São coisas que ficam na cabeça *da gente* (GURSKI, 2017).

Figura 23 – Área externa da sede social do Peri Esporte Clube (década de 50)



Fonte: Dequech (1967, p. 58)

Senhor Erasto de Oliveira, esposo de Dona Juracy, foi presidente do clube por alguns anos. Ela lembra da importância que o clube tinha para a sociedade Mafrense:

Ele foi presidente por muitos anos. Ele fazia baile, dança, você acredita que ele trouxe até as mulatas do Sargentelli? Para um carnaval! E não era só ferroviário que ia, esses ricos iam todos nos bailes do Peri. Tinha que reservar mesa cedo porque senão, não tinha lugar. Tinha carro até na escola profissional. Depois que ele saiu, foram relaxando.

Benjamim também foi presidente do Peri e conta suas lembranças sobre o local: “Aquilo ali foi construído por alunos da escola ferroviária, eles construíram as piscinas. Na minha gestão como presidente, nós levantamos o muro em troca de propaganda. Hoje, tamparam as piscinas e fizeram uma praça”.

A afirmação de Benjamim se faz pelo fato de após anos de abandono da sede do Clube a última gestão municipal assumiu a responsabilidade do prédio, aterrando as piscinas e construindo uma praça em homenagem aos ferroviários denominada Praça Ferroviário Miguel Bieleck. Na opinião de João Maria Moreira “Foi um ótimo negócio que a prefeitura fez, assim não fica abandonada”.

Figura 24 – Praça Ferroviário Miguel Bieleck



Fonte: Acervo da autora (2017)

Porém, a construção da praça no local onde antes funcionava o clube apresenta opiniões divergentes. Nas palavras de Maria, “Aquilo não é uma praça, é uma praça para o prefeito. Aquilo ficou horrível”. Analisando o depoimento de Dona Maria o sentimento é de perda, como se o desmonte daquele, mesmo que sem uso a anos fosse o enfacelamento de muitas de suas experiências.

Na trajetória da pesquisa nota-se a importância do campo do patrimônio histórico, onde se reconhece a importância da Memória Ferroviária conforme estabelece a Lei nº 11.483, de 2007. Suas narrativas evocam lugares de memória que são rememorados, rescritos e realocados de acordo com o tempo que são externalizados. Para fechar este trabalho apresento os personagens que proporcionaram a identificação da Memória Ferroviária no município de Mafra, evidenciando o 'ser' ferroviário, seus modos de fazer, o sentimento gerado após a privatização e as medidas jurídicas que o governo promoveu decorrentes da desestatização frente à preservação do legado ferroviário. Sendo assim, o terceiro e último capítulo possibilita ao leitor refletir sobre a potencialidade de mobilização da Memória Ferroviária Mafrense como vetor de patrimonialização na perspectiva da imaterialidade.

3 NARRATIVAS FERROVIÁRIAS: QUEM FALA

Cada história aqui contada é única e, mesmo que os personagens tenham compartilhado do mesmo ambiente e da mesma profissão, as experiências relatadas são ímpares. Em sua obra intitulada 'Tentando Aprender um Pouquinho', Portelli (1997, p.17) destaca a importância do indivíduo para a história oral: "Como historiadores orais, nossa arte de ouvir baseia-se na consciência de que praticamente todas as pessoas com quem conversamos enriquecem nossa experiência".

Em seu texto 'o narrador'¹⁹ Benjamin destaca a extinção da narração, incluindo as dificuldades das pessoas em intercambiar experiências. Para ele as experiências de vida estão perdendo valor. É interessante como o texto de Benjamin está tão presente na contemporaneidade, para ele as principais causas para a crise na narração era a ausência dos romances e a informação. Nas palavras de Bosi (1994, p.86), "A arte de narrar vai decaindo com o triunfo da informação. Ingurgitada de explicações, não permite que o receptor tire dela alguma lição".

Para Benjamin (1987, p. 201),

¹⁹Texto o Narrador. Considerações sobre a obra de Nikolai Leskov, faz parte do livro Obras escolhidas: Magia e técnica, arte e política.

Encontros familiares carregados de tecnologia suprem para muitos as boas conversas, as trocas de experiências de vida entre gerações. A arte de narrar está definhando porque a sabedoria – o lado épico da verdade – está em extinção.

Partindo do definhamento proposto por Benjamim na citação acima é que entende-se a importância das narrativas, pois o tempo é implacável com todos e a cada dia há o esfacelamento da Memória Ferroviária pela inexistência de indivíduos para compor este leque de experiências e histórias.

Benjamim (1987, p. 221) afirma a importância dos narradores para a sociedade: “[...] o narrador figura entre os mestres e os sábios. Ele sabe dar conselhos: não para alguns casos, como o provérbio, mas para muitos casos, como o sábio. [...]. Seu dom é poder contar sua vida; sua dignidade é contá-la inteira”.

3.1 MEMÓRIAS QUE ATRAVESSAM GERAÇÕES

Durante a fase de estruturação desta pesquisa, na realização das entrevistas com ferroviários e seus familiares onde as narrativas estavam impregnadas de reminiscências ferroviárias, enxerguei-me num emaranhado com minhas próprias memórias, obviamente que não se tratam de lembranças de velhos, porém, de uma adulta que dentre um modesto repertório de lembranças, constam histórias narradas por velhos. Para Bosi (1994, p.76), “A idade adulta é norteadada pela ação presente e quando se volta para o passado é para buscar nele o que se relaciona com suas preocupações atuais”.

Conforme a afirmação de Bosi voltei ao passado para buscar minhas lembranças ferroviárias compostas de linguagens e significados. Pertencço uma família ferroviária, que sempre esteve presente nas rodas de conversa. Minha avó, Dona Juraci, hoje com 90 anos e esposa de maquinista, sempre conta e revive as lembranças sobre a vida difícil que levava por ser esposa de ferroviário das décadas de 1950 e 1960, quando carregava a responsabilidade pela criação dos filhos. Durante muito tempo não entendia como essas memórias iam e vinham a ela como se ainda vivesse esse momento. São fatos e memórias tão presentes que, mesmo

após mais de 40 anos de falecimento de seu marido, ela ainda se sente esposa de ferroviário, cheia de lembranças sobre um passado ainda presente.

Porém, mesmo que as lembranças de minha avó pareçam claras, não é a mesma imagem, ela não é a mesma daquele tempo, com pontos de vistas divergentes em relação ao passado e ao presente. A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual²⁰.

A criança recebe do passado não só os dados da história escrita, mergulha suas raízes na história vivida, ou melhor, sobrevivida, das pessoas de idade que tomaram parte na sua socialização. Sem estas haveria apenas uma competência abstrata para lidar com os dados do passado, mas não a memória (BOSI, 1994, p. 73).

É pertinente pensar como as pessoas idosas são guardiãs do que se refere ao passado a partir de suas experiências, porém esse poder de trazer para o presente um passado muitas vezes é oprimido por uma sociedade que desconsidera a importância de suas histórias, como se a velhice fosse um impedimento para o presente e o futuro. Destaco que, o objetivo desta pesquisa não é trabalhar as narrativas pelo viés do saudosismo, é potencializar a riqueza das narrativas ferroviárias na construção social, memórias presentes através de uma densidade temporal da cidade. Qual a importância de trabalhar com memórias de velhos? Para Eclea Bosi as memórias de velho vão além.

Nelas é possível verificar uma história social bem desenvolvida: elas já atravessaram um determinado tipo de sociedade, com características bem marcadas e conhecidas; elas já viveram quadros de referência familiar e cultural igualmente reconhecidas: enfim, sua memória atual pode ser desenhada sobre um pano de fundo mais definido do que a memória de uma pessoa jovem, ou mesmo adulta, que, de algum modo, ainda está absorvida nas lutas e contradições de um presente que solicita muito mais interesse do que uma pessoa de idade (BOSI, 1994, p. 60).

Para compreender a transformação de uma cidade é oportuno escutar essas vozes enfraquecidas pelo tempo e pela sociedade. Os ferroviários mafrenses são testemunhas de um tempo que, se não lhes for dada a oportunidade de narrar, ficará trancafiado nas teias da memória individual.

²⁰ BOSI, Ecléa. Op. Cit. p.55.

Um mundo social que possui uma riqueza e uma diversidade que não conhecemos pode chegar-nos pela memória dos velhos. Momentos desse mundo perdido podem ser compreendidos por quem não os viveu e até humanizar o presente (BOSI, 1994, p.85).

Bosi (1994, p. 77) navega sobre o abandono das lembranças dos velhos. A sociedade rejeita o velho e não oferece nenhuma sobrevivência à sua obra. Perdendo a força de trabalho ele já não é produtor, nem reproduzidor. “Se a posse, a propriedade, constituem, segundo Sartre, uma defesa contra o outro, o velho de uma classe favorecida defende-se pela acumulação de bens. Suas propriedades o defendem da desvalorização de sua pessoa [...]”.

Essa rejeição está atrelada à falta de reciprocidade entre as gerações, tornando-nos tolerantes às experiências dos idosos, tolerância esta que atravessa a abdicação do diálogo de modo que não se dá ao indivíduo a oportunidade de narrar suas experiências de vida, discriminando o olhar do outro.

As análises e interpretações das narrativas dos ferroviários e seus familiares buscam descobrir quês memórias eles têm sobre a profissão e seus modos de fazer, quais recordações emergem sobre as redes de sociabilidade, a importância da ferrovia para a cidade a partir de suas vivências e quais experiências de tempo suscitam dessa ferrovia.

3.2 NARRATIVAS FERROVIÁRIAS: QUEM OUVI

Enquanto me preparava para a realização das entrevistas, questionamentos me vinham à mente: Como serei recebida? Será que sou nova para conversar com ferroviários aposentados?

A cada conversa essas angústias ficaram para trás, todos me receberam de coração aberto para narrar suas experiências, compartilhando naquele momento um pouco da sua vida. A minha idade interferiu sim nas entrevistas, felizmente positivamente. Em todas as entrevistas fui tratada como uma filha, neta, e/ou como a filha do colega de trabalho. Para Bosi (1994), entre o ouvinte e o narrador nasce uma relação baseada no interesse comum em conservar o narrado, que poder ser reproduzido.

E nesse interesse mútuo de preservar as histórias narradas estabeleceram-se elos, não de amizade entre eu e os narradores, mas de respeito e significância de ambas as partes da Memória Ferroviária para a historiografia mafrense.

Durante nossas conversas as memórias ferroviárias eram tecidas como uma boa conversa de cidade pequena, com um bom chimarrão, onde ao final das entrevistas, já com o gravador desligado, outros ferroviários que ali estavam juntavam-se a nós para matear e falar sobre a ferrovia. Eram nesses momentos que outras redes de contatos eram estabelecidas pelos que ainda não haviam sido entrevistados ou indicações de possíveis narradores surgiam. Muitas recordações de caráter informal afloraram após o término das entrevistas, outras de cunho muito pessoal decidi não transcrever, pois entendi que cabe ao ouvinte/pesquisador saber que um coração ferido não merece ser exposto em sua totalidade.

Figura 25 – Dia de entrevista (Itamar, Grasiéle, Pedroso, Jungles) – 09/02/2017



Fonte: Acervo da Autora (2017)

3.3 NARRATIVAS FERROVIÁRIAS: QUEM FALA

A matéria prima desta pesquisa é o ferroviário, não apenas pela significância da profissão no passado, mas sim pelo potencial da Memória Ferroviária na construção social.

A memória do indivíduo depende de seu relacionamento com a família, com a classe social, com a escola, com a igreja, com a profissão, enfim, com os grupos de convívio e os grupos de referência peculiares a esse indivíduo (BOSI, 1994, p.54).

E foi na busca dessa compreensão do indivíduo com a sociedade que procurei, na metodologia de história oral, conhecer ferroviários e seus familiares que estivessem dispostos a compartilhar suas lembranças a partir de entrevistas.

–José Carlos Gurski

A primeira entrevista realizada em 2017 foi com José Carlos Gurski, um senhor de 77 anos que se disponibilizou a narrar sua vida ferroviária. Nascido em Mafra e filho do ferroviário João Gurski, assim como seu irmão, José Carlos seguiu a profissão do pai, ingressando na empresa no dia 16 de março de 1956. Como muitos jovens da época, estudou na Escola Profissional Coronel Machado Lopes, onde aprendeu as atividades que posteriormente desempenharia na RFFSA como mecânico. Gurski se aposentou como supervisor de mecânica geral. No início da entrevista aparentava o nervosismo, porém, no decorrer de nossa conversa, se mostrou a vontade para contar suas passagens. Confesso que me surpreendi com a riqueza de detalhes e a naturalidade com que narrava sua vida, dando a impressão que tratava-se de algo recente. A entrevista ocorreu no dia 12 de janeiro de 2017, na sede da UNIFER. Para enriquecer ainda mais nossa conversa ele trouxe fotos de trabalho, as quais contribuíram com o surimento das narrativas, pois ao olhar as fotos ele lembrava da situação e do dia a que cada uma correspondia.

Figura 26 – Equipe de trabalho no guincho – Sem datação



Fonte: Acervo particular de José Carlos Gurski

Sobre a foto, Gurski recorda:

Esse do canto esquerdo sou eu, do meu lado está o supervisor Dias. Essa máquina vermelha era o guincho e o que estava suspenso era um vagão porque esse truque danificou, então tirava o truque e eu ficava segurando o vagão. Às vezes uma roda dessa quebrava e nós tínhamos que trocar. Como aqui (apontando para a foto) este truque desmontou, aqui eles estavam desmontando o truque, aí eu ergui o vagão. À hora que terminou, eu coloquei o vagão no lugar (GURSKI, 2017).

Entre suas lembranças as que mais o empolgavam eram as narrativas sobre as atividades desempenhadas ao longo de 35 anos de trabalhos prestados à Rede, onde também atuou no guincho, fazendo muitas viagens. Aposentado há mais de 30 anos, nunca deixou de se sentir ferroviário, como relatou: “está no sangue da minha família”. A entrevista do Gurski, como gosta de ser chamado, ocorreu como outras, na Sede da UNIFER (União dos aposentados e pensionistas ferroviários do Paraná e Santa Catarina), local de encontro de muitos ferroviários aposentados. Gurski é frequentador assíduo, indo a pé para fazer uma boa caminhada. Todas as vezes que

fui a UNIFER, e foram muitas, lá estava ele, sempre sorridente contando suas histórias ferroviárias.

–Antônio Clézio Jungles

No percurso desta pesquisa, tive a oportunidade de conhecer pessoas que passaram anos morando próximo a mim e que desconhecia seu passado ferroviário. Um deles foi o Antônio Clézio Jungles, morador, assim como eu, do bairro Vista Alegre. Eu, enquanto adolescente, frequentava a casa de sua família acompanhada de minha mãe, amiga de sua esposa, porém não tinha conhecimento de sua profissão. Antônio Clézio Jungles tem de 63 anos e é conhecido no bairro como “Pupu”. Descobri Jungles como ferroviário durante minhas idas a UNIFER e o convidei para participar das entrevistas, prontamente ele aceitou dizendo que seria uma honra participar. Natural de Mafra e filho de guarda-freio, foi aluno da Escola Profissional Coronel Machado Lopes. Ao formar-se, foi para Brasília onde serviu o exército, ingressando na ferrovia no dia 4 de maio de 1976 como metalúrgico e aposentando-se em 1995. No dia em que realizamos a entrevista (24 de janeiro de 2017) Jungles trouxe fotos do trabalho e o distintivo²¹ usado no uniforme enquanto aluno da escola profissional. Tais fotos foram apreciadas não só por mim, mas por todos que naquele dia lá estavam, pois muitos dos frequentadores da UNIFER são ex-alunos.

Talvez uma das curiosidades desta conversa tenha sido a riqueza dos detalhes empregados ao narrar, lembranças que a todo momento faziam conexões entre passado e presente, sempre com um conselho sobre humildade e perseverança. Jungles, assim como o Sr, Gurski, sempre está na UNIFER para uma conversa com os colegas de profissão.

²¹ A figura do distintivo encontra-se no capítulo 2.

–Edgar Augustin

Por intermédio de Itamar Henrique, responsável pela UNIFER em Mafra, conheci o senhor Edgar Augustin, que no dia 26 de janeiro de 2017 narrou suas vivências enquanto agente de estação. Nascido em Mafra em 22 de setembro de 1956, ingressou na ferrovia no ano de 1980. Como agente de estação Edgar teve a oportunidade de conhecer vários lugares da região, como Papanduva, Monte Castelo, Corupá, Itaiópolis, Rio Negrinho e Jaraguá do Sul. Uma característica dessa entrevista é que Edgar não chegou a se aposentar na ferrovia, pois desligou-se da empresa em março de 1997. Todavia, assim como os outros, se considera ferroviário, e suas lembranças são carregadas de ênfase para narrar as atividades desempenhadas, a saudade que sentia de casa e as dificuldades enfrentadas nas estações longínquas. Uma das passagens curiosas e engraçadas desta entrevista foi o relato de que em um de seus aniversários ele não se encontrava em casa, então sua família lhe mandou um bolo via trem. Porém, ocorreu um acidente e o bolo chegou dias depois. Questionei-lhe por que os colegas não comeram o bolo para não estragar e ele disse:

Não! Ferroviário nenhum comia a comida do outro! Bem antigamente as mulheres matavam os maridos (tom de cochicho). Lembra daquela palha de aço? Teve uma mulher que picou a palha de aço e colocou no feijão e, por sorte, o amigo pagou almoço *pro* homem. Depois ele jogou a comida pros cachorros, que amanheceram mortos no outro dia. Você podia deixar uma bandeja de pastel que ninguém comia, e eu dizia comam o bolo, pois veio seco e ninguém comeu (AUGUSTIN, 2017).

–João Neri Rumpf

Durante as entrevistas, conheci o jovem aposentado João Neri Rumpf. Neri, como é conhecido por todos, hoje com 49 anos, ingressou na ferrovia em 1982 quando foi estudar na Escola Profissional Coronel Machado Lopes. Ao concluir os estudos trabalhou na oficina no setor de freios de vagões. Lembro-me de que quando conversamos (31 de janeiro de 2017) perguntei a ele como foi a aceitação do egresso de jovens pelos velhos ferroviários, e ele me contou que apesar do estranhamento inicial, fez grandes amizades. Esta afirmação foi confirmada nas narrativas de outros ferroviários que descreveram o Neri como uma das promessas

daquela época. Após a privatização Neri permaneceu na empresa concessionária, onde atua mesmo após aposentado na função de coordenador. A aposta dos velhos em relação àquele jovem rapaz foi concretizada e hoje muitos de seus ex-colegas têm orgulho de Neri.

–Melquiades Pedroso

Nascido em Itaiópolis – SC, Melquiades Pedroso, hoje no auge dos seus 59 anos, reside em Rio Negro e foi entrevistado no dia 9 de fevereiro de 2017. Filho de ferroviário, Pedroso passou a infância morando em barracões alocados ao longo da ferrovia, sendo testemunha, assim como seus familiares, da construção da ferrovia mais recente em Santa Catarina, que liga Mafra a Lages. Entrou na RFFSA como artífice de linha no dia 25 de janeiro de 1980, sendo desligado no ano de 1998. A entrevista com Pedroso, como prefere ser chamado, foi carregada de emoção, porque suas narrativas foram pautadas no sonho de ser promovido. Foram 18 anos dedicados à ferrovia atrelados ao sonho de ser reconhecido pelo trabalho prestado, e quando ele relatou a concretização dos sonhos foi possível sentir a emoção expressada no olhar de um trabalhador. Outra das passagens marcantes foi sobre as lembranças dolorosas do desligamento da empresa, a negação, a raiva misturada à tristeza ao dizer que se sentiu chutado, mas que ainda sonha em voltar.

–Itamar Henrique

Durante minha graduação em História (2014) já havia realizado pesquisas no âmbito ferroviário, e foi assim que conheci alguns trabalhadores que já naquele momento contaram suas memórias. Ao ingressar no mestrado contatei novamente Itamar Henrique, para contar que havia dado um passo importante e que novamente iríamos discutir a ferrovia em Mafra. Itamar é um entusiasta ferroviário que entre uma rotina atribulada dedica duas tardes da semana para atuar da UNIFER de forma voluntária. Segundo Itamar é uma terapia, pois ali encontra seus colegas de profissão.

Por seu intermédio, muitos ferroviários foram contatados e entrevistados e muitas entrevistas foram realizadas na unidade da UNIFER em Mafra. O local é cheio de representações para muitos entrevistados, pois faz parte do complexo da oficina de vagões de Mafra, onde vários ferroviários trabalharam. Sendo assim, foram comuns e importantes as intervenções sonoras para as entrevistas, uma vez que para todos os entrevistados nesse local o apito do trem foi fundamental no despertar das memórias sobre os tempos de trabalho. Conforme Bosi (1994, p.49) destaca, “o narrador está presente ao lado do ouvinte. Suas mãos, experimentadas no trabalho, fazem gestos que sustentam a história, que dão asas aos fatos principiados pela sua voz”.

–Benjamin Pierin da Luz

A entrevista com o Benjamin aconteceu no dia 23 de maio de 2017. Eu o conheço a aproximadamente 12 anos, pois trabalhávamos na mesma empresa, porém em turnos diferentes. Desconhecia sua vida ferroviária, então soube que ele queria participar deste projeto gratificante.

Nascido na cidade paranaense Lapa, em 1950, é filho de ferroviário e na ferrovia atuou como artífice e supervisor metalúrgico.

–Luiz Laertes Custódio de Oliveira

Filho de ferroviário, Luiz Lartes Custódio de Oliveira é conhecido entre os ferroviários como ‘Bagrinho’. Nascido em 1952, estudou na escola profissional no ano de 1966 e ingressou em 1977 como auxiliar de estação, posteriormente desempenhou a função de chefe de estação.

–João Paulo Kovalski Kovalski

“Tem gente que diz que maquinista não faz nada, mas é por que nunca sentou num comando! tem que trabalhar com os pés, olhar como está o funcionamento dos motores no painel”.

Maquinista aposentado, conheci o João Paulo Kovalski Kovalski em 2014, quando estava na graduação em História. João Paulo iniciou suas funções na ferrovia como mecânico ajustador de locomotivas a vapor. Foi um dos poucos entrevistados que trabalharam com locomotivas a vapor.

Figura 27 – Locomotiva a vapor em Rio Negro – PR – Sem datação



Fonte: Acervo particular de João Paulo Kovalski Kovalski (2014)

–Pedro Moreira Benedito

Das entrevistas realizadas, Pedro Moreira Benedito é o ferroviário mais antigo. Aposentado desde 1969 e hoje com 93 anos, Benedito foi maquinista, porém iniciou como carvoeiro. Segundo ele:

O carvoeiro vem a ser um ajudante do foguista, então viajam em dois em uma máquina, ou se ele está trabalhando parado no depósito o serviço dele é limpar a máquina, abastecer a máquina com lenha, carvão ou nó de pinho, afinal abastecer a máquina. O serviço de foguista é serviço de viagem, viajar, fazer fogo, manter a pressão suficiente para a locomotiva. O maquinista trabalha como piloto da locomotiva (BENEDITO, 2014).

Pela idade avançada do narrador, esta entrevista foi realizada no ano de 2014 e ocorreu em sua residência, no bairro Vila Ivete.

Figura 28 – Pedro Moreira Benedito (Lado direito) e colegas em frente à Locomotiva “Maria Fumaça” na estação de Mafra – SC.



Fonte: Acervo de Pedro Moreira Benedito

–Darcy Juski

Muitos dos entrevistados para esta pesquisa foram alunos da Escola Profissional Coronel Machado Lopes, da qual Darcy Juski foi diretor entre os anos de 1981 e 1983. Questionado sobre as lembranças que ficam deste período ele lembra: “Somente coisas boas, foi uma época feliz que vivi, de realização profissional e pessoal por que construí minha família com esses recursos. Me desenvolvi nessa temporada juntamente com a empresa”.

–Maria Juracy de Oliveira

“Nós morávamos numa casa onde os fundos do terreno era próximo à linha, então sempre tinha trem passando, apitando. Faz quatro anos que saí de lá. Até hoje quando o trem apita eu acho falta”.

Dona Maria Juracy de Oliveira é uma integrante típica de família ferroviária, pois seu pai, seus irmãos, seu esposo e seus cunhados trabalharam na ferrovia. Esposa do maquinista Erasto de Oliveira, aos 89 anos concedeu-me uma entrevista leve, carregada de representações em torno do ‘ser esposa’ de ferroviário. Deu uma aula de como ser esposa de ferroviário, mais que isso, de como ser mulher. Numa entrevista de aproximadamente uma hora conversamos sobre sua vida, enquanto pertencente à família de ferroviário, e sobre a vida de seu esposo, já falecido.

Figura 29 – Maria Juracy de Oliveira e esposo Erasto de Oliveira



Fonte: Acervo de Maria Juracy de Oliveira

–João Maria Moreira

Enteado de ferroviário, João Maria Moreira traçou sua trajetória ferroviária, além de narrar as experiências do padrasto baseado nas histórias que ouvia da mãe. Assim como outros, Moreira é um entusiasta do patrimônio ferroviário mafrense e foi muito solícito ao aceitar participar do projeto. Ele conta que quando ingressou na ferrovia, na década de 1970, sua mãe ficou contente “porque sabia que naquela época a situação ia ser melhor do que na época do meu padrasto”.

- Azenita Loth

A conversa com Azenita foi a última dessa pesquisa, filha do maquinista ela relatou suas lembranças de criança quando seu pai ainda trabalhava na ferrovia. Suas passagens nostálgicas de uma adulta, porém, da infância iam e vinham a todo instante, pois através de suas palavras percebi que isso está muito presente na sua vida, mesmo após tantos anos. Durante nossa conversa, ela contou que seu pai, havia na sala de casa um retrato dele uniformizado e este ele guardava com carinho e tinha orgulho de mostrar a todos que um dia foi ferroviário.

Figura 30 – Azenita Loth e o quadro de seu pai Sr. Luiz Mendes de Souza



Fonte: Acervo Azenita Loth

Dentre as lembranças de Azenita sobre o retrato ela conta:

Este quadro ficava na sala da nossa casa, nela ele está vestido com o uniforme de maquinista. Ele tinha um carinho muito grande por essa foto., ele mostrava *pra* todos. Ele sentia muito orgulho de ser ferroviário e dizia que tinha contribuído para o desenvolvimento do país. (AZENITA, 2017)

Após o falecimento do Sr. Luiz e família decide doar o retrato à UNIFER para que todos os visitantes conheçam a história deste homem e o orgulho que ele sentiu em ser ferroviário. Foi assim que conheci Azenita, pois a cada entrevista o quadro estava lá e intrigada quis conhecer a história da imagem.

3.3.1 A Profissão e os Modos de Fazer

Gostaria de iniciar este texto fazendo algumas reflexões sobre a obra de Ricardo Antunes, intitulada 'Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho' (2009), mais precisamente sobre o capítulo 'classe-que-vive-do-trabalho'. Para o autor, esta é uma expressão por ele empregada para conferir validade contemporânea ao conceito marxiano de 'classe trabalhadora'. Sendo assim, a classe-que-vive-do-trabalho engloba os indivíduos trabalhadores que vendem sua força de trabalho, ou seja, trabalhadores produtivos. Os sujeitos desta pesquisa não fazem mais parte dessa classe, porém, o fato de terem a ela pertencido durante anos oportunizou-lhes descrever, através das narrativas, como o trabalho influenciou a vida dos ferroviários mafrenses.

“A evidência oral também pode ser utilizada para ampliar a informação sobre acontecimentos específicos da história operária, como a evolução de uma organização, ou o decorrer de uma greve” (THONSON, 1997, p.112).

Através das narrativas é possível proporcionar discussões entre as experiências do trabalho ferroviário e as relações sociais que desta resultam.

O trabalho é responsável pela constituição do ser social. Sendo assim, é coerente afirmar que as famílias mafrenses buscavam na inserção de seus filhos no trabalho ferroviário a formação identitária do indivíduo enquanto profissional e social. Para Antunes (2009, p.142), “O trabalho tem, portanto, quer em sua gênese, quer em seu desenvolvimento, em seu ir-sendo e seu vir-a-ser, uma intenção ontologicamente voltada para processo de humanização do homem em seu amplo sentido”.

Durante a realização das entrevistas sempre deixei aberto aos entrevistados que convidassem outros ferroviários que tivessem interesse em narrar sua vida ferroviária. Foi assim que conheci o Sr. Luiz Laertes Custódio de Oliveira enquanto

ferroviário, que conhecido em Mafra pelo apelido de Bagrinho, iniciou suas atividades na ferrovia como auxiliar de estação. Em nossa conversa ele relata que entrou para a ferrovia por incentivo da família: “Foi por vontade própria e incentivo do meu pai, que era ferroviário”. Bagrinho começou como agente de estação, em Mafra.

O senhor Luiz Laertes relata que a ferrovia não foi sua primeira opção. Quando jovem, iniciou a carreira militar atuando na marinha como fuzileiro naval, mas por dificuldade de vagas para progressão voltou a Mafra para, então, seguir os passos do pai e do irmão na carreira ferroviária.

Pedroso e Antônio Jungles também relataram que ingressaram na ferrovia estimulados pela família por seus pais serem ferroviários. Porém, este estímulo não era generalizado, pois alguns entrevistados que entraram na empresa a partir da década de 80 não foram incentivados, em sua maioria, a serem ferroviários. Acredita-se que isso se deve ao fato de que a partir desse período outras frentes de trabalho eram vistas como de maior credibilidade.

A afirmação acima se dá pelas narrativas do Edgar Augustin, que não entrou na ferrovia por pressão familiar, muito menos pertence a uma família de ferroviários: “Eu fiz um concurso no começo de 1980 e fui aprovado, então em 6 de agosto de 1980 eu fui chamado para ser auxiliar de agente de estação”. Entretanto, em conversa com o João Neri Rumpf, o mesmo relatou que ingressou na ferrovia aos 14 anos de idade (como aluno da escola profissional), incentivado pela mãe que via uma oportunidade boa de trabalho. “Em 1982, quando eu entrei, tinha 14 anos. Não tinha muita opção de trabalho, quem insistiu foi minha mãe. Foi por uma opção de emprego!”, conta Neri. Aos 17 anos iniciou na oficina como mecânico, desempenhando as tarefas aprendidas enquanto aluno:

A gente fazia reparação de vagões, manutenção, desmontava todo o sistema de freio, trocava cilindro, válvula, fazia os testes. Também fazíamos vagões acidentados, então os vagões que sofriam acidentes entravam e começávamos a fazer o vagão, montando-o inteiro (RUMPF, 2017).

Durante a infância, Pedroso teve a saúde frágil, o que contribuiu para que ainda jovem fosse morar em Curitiba com uma irmã mais velha. Quando retornou, ingressou como funcionário da ferrovia desempenhando a função de artífice de linha: “O artífice soca linha, roça, carpe, soca dormento, tira, põe dormento... era um

serviço pesado. Mas eu trabalhei um ano e meio arrocado, depois foi só numa boa, eles me davam turma para coordenar”.

Nem todos os funcionários da oficina tinham a oportunidade de realizar trabalhos externos, sendo assim, quando surgia possibilidades desse tipo de atividades Jungles aceitava:

Às vezes dava problema em uns vagões acidentados ali na estação e me chamavam *pra* ir ajudar no guincho, eu ia porque estava ganhando *pra* isso. Às vezes na sexta depois do almoço *a gente* estava folgado, eles diziam: ‘Olha, tem que ir buscar um vagão de dormento lá no Km 9 *pra* queimar na caldeira, você vai?’ eu disse: ‘Claro!, ia tomar um ar diferente’ (JUNGLES, 2017).

3.3.2 As Dificuldades do Trabalho Ferroviário

Eu vi algumas mortes, colegas morreram por causa de tombar vagão. Um estava vindo num trem de Porto União *pra* cá de noite, com vagão de madeira, e quebrou a manga do vagão. O vagão saiu fora da linha, arriou e tombou, isso de noite! foi *pro* brejo. Lá embaixo tinha uma lagoa e o homem estava em cima do vagão [...] morreu misturado com madeira e quantos não aconteceu (BENEDITO, 2014).

O autor Richard Koselleck, em sua obra ‘Estratos do Tempo’ (2014), traz discussões pertinentes sobre as lembranças de tempos difíceis. Neste texto usarei relacionar fragmentos pertinentes da obra de Koselleck com o trabalho ferroviário.

O trabalho ferroviário não aconteceu da mesma forma em todas as cidades brasileiras, cada local é único, dotado de significados, com indivíduos de características divergentes entre si, o que gera experiências de vida diferentes e próximas ao mesmo tempo. Ser ferroviário, assim como qualquer trabalho, significava encontrar dificuldades ao longo do caminho.

Todas as vivências contêm semelhanças, aspectos comuns que geram disposições parecidas na consciência. Nesse caso, podemos falar de eventos estruturados, ou estruturas de eventos, que produzem configurações comuns da consciência (KOSELLECK, 2014, p. 248).

Durante as conversas cada ferroviário lembrou de percursos diferentes, de acordo com a área de atuação que exercia na ferrovia. O senhor Antônio Jungles, que atuou anos na oficina como metalúrgico, conta que o barulho era grande no

interior da oficina e que, mesmo a empresa oferecendo equipamentos de proteção, muitos colegas se recusavam a usar. O uso de biocidas para evitar a rápida deterioração dos dormentes de madeira era comum. Durante a conversa o ferroviário mostra uma foto sua em frente a um vagão de creosoto narra como ocorria o processo de limpeza dos vagões:

Nós estávamos trabalhando num vagão de veneno chamado de creosoto, mas nós não sabíamos. Ficava um embaixo, um em cima e um lá dentro, aí num trabalho eu estava lá dentro e sentia que quando eu mexia no barro para tirar lá de dentro ardia muito o rosto, daí os outros também estavam reclamando. Eu fui lavar o rosto e ficava pior. Eu fui falar com o supervisor e ele chamou o médico, depois o médico foi lá e disse que era veneno *pra* passar nos dormentes. Mandaram nós para Curitiba para fazer radiografia dos pulmões (JUNGLES, 2017).

Figura 31 – Antônio Jungles junto a um vagão de creosoto



Fonte: Acervo de Antônio Clézio Jungles

João Paulo Kovalski Kovalski entrou na ferrovia como auxiliar de maquinista e lembra das dificuldades encontradas nos tempos da 'Maria Fumaça'.

[...] tinha que trabalhar no tempo, pegar lenha do tender *pra* pôr na caldeira, água, tudo isso aí, tinha que manter a pressão e o maquinista só fazia a função dele. Dependendo do trem tinha o maquinista e o foguista e carvoeiro, que ia na pá. E nó de pinho e carvão que ele jogava. E o auxiliar de maquinista, que era o meu caso, era só na lenha até esgotar o tender, daí parava nos trechos *pra* carregar mais, aí era os guarda-freios (KOVALSKI, 2014).

Pedro Moreira Benedito também narra sua trajetória e as atividades por ele desenvolvidas em cada uma de suas funções:

Eu comecei como carvoeiro, depois passei a foguista, trabalhei muito tempo como foguista, aí fui a maquinista. O carvoeiro vem a ser um ajudante do foguista, então viajam em dois em uma máquina, ou se ele está trabalhando parado no depósito o serviço dele é limpar a máquina, abastecer a máquina com lenha, carvão ou nó de pinho, afinal abastecer a máquina. O serviço de foguista é serviço de viagem, viajar, fazer fogo, manter a pressão suficiente para a locomotiva. O maquinista trabalha como piloto da locomotiva (BENEDITO, 2014).

O imaginário urbano referente à profissão de maquinista nos remonta a uma das funções de maior destaque dentro da ferrovia. Contrariando o pensamento popular, João Paulo Kovalski narra os percalços passados nos trechos durante as viagens.

Na grande verdade às vezes tinha que dormir em vagão velho ou num rancho que o batalhão deu *pra* dormir porque não tinha condições, mas não era só em Lages, era em vários lugares e o problema era no frio. Tem gente que diz que é bom, não é bom, é engano! Tem gente que diz que maquinista não faz nada, nada é porque nunca sentou num comando! Tem que trabalhar com os pés, olhar como está o funcionamento dos motores no painel (KOVALSKI, 2014).

Seu Pedro lembra como era difícil a alimentação no trecho.

A comida era o maquinista que levava de casa. Às vezes, quando era para trabalhar dia e noite, então os familiares do foguista e maquinista mandavam com o trem de passageiro uma marmita de comida ou pão. Aí ia com o passageiro, quando o trem de passageiro alcançasse o trem de carga então entregava (BENEDITO, 2014).

Sobre isso, João Paulo Kovalski Kovalski complementa:

Nós levávamos uma marmita, isso quando não azedava. Mas nós tínhamos que cozinhar... *a gente* levava uma caixa com comida e charque e fazíamos comida nas máquinas a diesel porque na [máquina] a vapor não tinha condições (KOVALSKI, 2014).

Com o desenvolvimento do transporte ferroviário, as máquinas a vapor foram gradativamente substituídas pelas locomotivas a diesel. Sobre essa mudança na forma de trabalho, Benedito declara:

Deu uma mudança grande, porque a máquina a fogo é sacrificado, é calor, sujeira, e a diesel não, a diesel o cara trabalha sentado só controlando os botões nas “alavanquinhas” para controlar marcha-frente, marcha-ré, marcha-neutro, então é mais facilitado em dois, mas um é só para [caso] dê uma desavença no maquinista, uma doença qualquer, então tem o auxiliar ali para socorrer. [...] Quando passamos a trabalhar com locomotiva a diesel tinha que trabalhar uniformizado, terno azul, camisa branca e gravata preta, tudo “x”, sapato bem polido. Na época da máquina a fogo era de qualquer jeito! Só que tinha que usar boné, por que não podia usar chapéu ou sem chapéu, era boné. Era maquinista, foguista, [com] boné na cabeça. Se não seguisse as regras seria chamado atenção, seria punido. Quando passei a trabalhar com a diesel dobrou a exigência porque nós tínhamos que ir conforme a chefia queria, uniformizados, boné, bem trajados, barba feita, tudo em ordem. Não podia ir meio de qualquer jeito (BENEDITO, 2014).

As viagens eram demoradas e com uma comunicação deficitária. Em caso de avariação nas máquinas o socorro por parte do serviço de mecânica poderia demorar, atrasando a continuidade da viagem. Nesse sentido, questionei Pedro Moreira Benedito se algo desta natureza havia acontecido com ele. Ele lembra:

Aconteceu na serra, eu vinha subindo com uma máquina diesel e aconteceu que desligou tudo e eu ‘não é possível, é qualquer coisa na parte elétrica!’ verifiquei tudo não encontrei nada, fui ver na caixa de bateria grande embaixo da locomotiva, um cabo arreventado. Mas eu tinha na minha bolsa de documentos um cabo de cobre, justamente igual aos da bateria, e o agente queria saber o motivo que estava parado, ‘assim que eu achar o defeito eu comunico vocês!’ Achei, eu disse ‘eu preciso de um eletricista! Que venha de Corupá ou de Mafra’. Tinha eletricista, mas não tinha litorina *pra* levar o eletricista até onde eu estava, estava na terra. Até que eu consegui aquele arame, entortei aquele cabo grosso, desliguei tudo quanto foi cabo da bateria e daí fui ligando aquele cabo de um em um, até quando liguei o último cabo fiz ligar a locomotiva, aí avisei, ‘avisa Mafra - Porto União que consegui sair daqui, consegui arrumar o defeito e até Mafra dá *pra* ir’. Cheguei em Mafra já tinha feito um aviso, tem que comunicar por aviso o que aconteceu, como é o que eu fiz (BENEDITO, 2014).

Assim como qualquer empresa, a otimização do tempo era muito importante na oficina para que as metas diárias de vagões e locomotivas fossem alcançadas. Sobre o uso do tempo, Itamar conta:

Sete horas, apitava cinco para as sete, às sete o segurança fechava e não abria mais. O horário era das sete ao meio-dia, só que tinha quinze minutos de intervalo para um cafezinho até meio-dia. Ficava até uma hora, uma hora começava e ia até umas cinco, cinco e pouco, dava uma descansada e ia até às oito horas *pra* nós que era da pintura, porque os vagões não podiam ser pintados durante o dia, tinham que ser à noite porque era muito perigoso, *a gente* ia trabalhar com solvente. Daí eles modificaram muita coisa, os horários ficaram melhores, mas foi um sofrimento muito grande nessa época (ITAMAR, 2017).

3.3.3 A Ferrovia e as Redes de Sociabilidade em Torno do ser Ferroviário

É preciso esclarecer quem são os sujeitos que narram as histórias ferroviárias. Entender o motivo pelo qual tornaram-se ferroviários é desvelar a sociedade mafrense de um período divergente ao atual, quando as famílias tinham grande poder na tomada de decisão profissional de seus descendentes. As análises partem das representações presentes no discurso do ferroviário cujo foco é estudar a hipótese de que a presença da ferrovia em Mafra é significativa a ponto de, a partir das memórias narradas, possibilitar a patrimonialização ferroviária neste município.

Buscando entender o elo dos entrevistados com a ferrovia faz-se necessário refletir sobre a presença deste modal de transporte na região, pois a ferrovia está presente em Mafra desde o início do século XX para escoar a produção de ervamate e demais ciclos econômicos posteriores. Porém, trabalhar na Rede era um caminho para muitos homens do município que viam na ferrovia uma estabilidade econômica, destaque social ou apenas a fuga do mundo agrícola. Sendo assim, questionei a todos os ferroviários entrevistados sobre os motivos pelos quais escolheram essa profissão e muitos afirmaram que, por ter familiares trabalhadores da RFFSA, o desejo de ser ferroviário, atrelado ao desejo dos familiares, foi um critério de decisão importante.

Durante a elaboração desta pesquisa conheci o Sr. José Carlos Gurski, um senhor de 77 anos que está aposentado há 30, após um grande período desempenhando a função de supervisor geral da mecânica. Todas as terças-feiras às quais me dediquei a ir ao escritório da UNIFER realizar as entrevistas encontrava Gurski, que sempre estava lá para junto com outros ferroviários tomar um café, ou chimarrão, e relembrar os tempos de trabalho. Em uma de nossas conversas, Gurski relatou que mais pessoas da sua família eram ferroviários: “Meus irmãos também

eram. Tive um irmão que trabalhava na Rede, só que em Curitiba, na carga e descarga, mas depois ele saiu pra fazer outra coisa. O outro trabalhava aqui. Meu pai também era ferroviário, meu avô ferroviário [...]” O pai do Sr. Gurski era chefe de trem nos tempos da Maria Fumaça, e tinha como uma de suas funções garantir que sua equipe deixasse o trem em condições de iniciar viagem.

Ser funcionário da RVPSC, posteriormente da RFFSA, era sinônimo de status social. Tal afirmação se sustenta pela falta de oportunidades com retornos salariais semelhantes aos da ferrovia em outras frentes de trabalho. Segundo Maria Juracy de Oliveira (2017), “Teve um tempo que o único que pagava mais que a ferrovia era o exército. Ser mulher de ferroviário era o máximo, depois foi diminuindo”.

Para muitos, assim como outras empresas de administração pública, a Rede era considerada cabide de emprego, porém, para os funcionários, a visão a respeito deste assunto é divergente:

Nós tínhamos horário para entregar os vagões, tínhamos horário para tudo. Muitos dizem: ‘Ah, cabine de emprego’, pode ser em outro lugar mas aqui não, nós trabalhávamos, tanto é verdade que quando começávamos a pintar o vagão iniciávamos cedo e as nove horas da manhã já tínhamos que tomar banho, porque não aguentava (ITAMAR, 2017).

O jovem aposentado Neri, que ingressou na ferrovia no início da década de 1980, também destaca a visão que a sociedade tinha do ser ferroviário naquele tempo.

Era visto como outros funcionários públicos, ganhava bem, não trabalhava muito, mas na verdade as pessoas difamavam, porque aqui se trabalhava muito. Cada um tinha uma responsabilidade durante a semana para que o vagão fosse liberado no fim de semana.

Em Mafra, oportunidades de trabalho com valor agregado eram apenas para funcionários bancários, ou em empresas localizadas nos municípios vizinhos, conforme lembra Jungles (2017).

Quando eu entrei na rede, o que dava mais dinheiro em Mafra era trabalhar no Banco do Brasil, Souza Cruz e Rede, só que era um serviço sujo. Tive muitos amigos que não quiseram entrar porque era serviço sujo, graxa, poeira, barulho. Só que eu não pensava por esse lado, eu pensava no que eu ganhava e fazia o que gostava, *pra* mim deu certo.

Pela boa média salarial oferecida pela empresa, a procura por uma oportunidade de ingressar era grande. João Moreira (2017) lembra que “Quando tinha concurso fazia fila de gente *pra* tentar entrar, a concorrência era muito grande porque o salário era atrativo.

Em uma cidade pequena onde muitos indivíduos se conhecem fica fácil entender os privilégios que os ferroviários tinham, como narra Pedroso:

Se nós chegássemos no mercado, bar, hospital, nós éramos atendidos primeiro. Mas não era só nós que usávamos esses lugares, nós tínhamos mais condições financeiras que outras pessoas e para o dono do bar e do mercado isso era bom (PEDROSO, 2017).

Os funcionários sempre foram vistos pela sociedade em geral como uma categoria bem remunerada e isso facilitava as compras no comércio local. Luiz Laertes conta o quão valorizado era o ferroviário em Mafra.

Na época era *status!* ser ferroviário na cidade era muito importante, as pessoas olhavam diferente porque economicamente tínhamos um bom salário. O fato de ser ferroviário dentro de uma família de ferroviários era muito bom. Nós tínhamos uma abertura melhor de crediário! (OLIVEIRA, 2017).

Ferrovário das antigas, Pedro Moreira Benedito tem outra versão.

Todo mundo era igual, não tinha privilégio nenhum. Se quisesse ir de trem para Curitiba tinha que pagar igual não tinha privilégio, agora depois que a *gente* se aposentou a *gente* tinha passe livre até para a família. Cada um tinha uma carteirinha com o nome do pai embaixo que era o segurado, dava *pra* usar até quando morresse daí se o segurado morresse os filhos não tinham direito. Só tinha direito enquanto o velho era vivo. Era bom, mas acabou-se, fazer o quê (BENEDITO, 2014).

A maioria dos homens ingressavam jovens na ferrovia. Sendo assim, nas conversas busquei entender se havia algum estranhamento por parte dos funcionários que já trabalhavam há anos em relação aos jovens integrantes da empresa, haja vista que no trabalho social se faz necessário estabelecer relações com outros seres sociais.

A formação de mão de obra qualificada proveniente da ‘Cel. José Machado Lopes’ contribuir para que muitos jovens, recém-formados, fossem compor o grupo de funcionários da Rede. Durante as entrevistas questionei os ex alunos quanto à receptividade dos colegas com mais tempo de trabalho. Jungles recorda: “Me sentia

em casa, porque em primeiro lugar você tem que fazer o que gosta [...] eu me adaptei bem, tudo que mandavam fazer eu fazia”.

Sobre isso, João Maria Moreira lembra: “Com quatro meses de trabalho abriu concurso para artífice. Eu, como tinha segundo grau, fiz e passei. Quando saiu o resultado, nós estávamos vendo o edital na parede e um senhor mais velho disse ‘só passou os vadios’. Só porque nós tínhamos estudo!”

Já Neri, dos entrevistados o último a ingressar na oficina, nos conta: “No começo o pessoal estranhava a piaçada nova, depois eles viram que ninguém ia tirar o lugar de ninguém. Nessa época a *gente* fazia muita amizade, tenho colegas falecidos e outros aposentados, nós éramos como irmãos”. Estas amizades citadas por Neri se reforçam nas outras entrevistas, quando seus colegas falam do carinho e admiração por ele.

Se continuasse a Rede com a tecnologia a sabedoria que eles têm, se a gestão fosse com essa piaçada — Everaldo, João, Neri Rumpf —, seriam outras conquistas. Eu gosto muito do Neri e eu me lembro dessa juventude! tenho saudade deles, tratava-os como se fossem meus filhos (BENJAMIM, 2017).

Esses meninos novos aí, João Neri, entre outros, se criaram conosco aqui [...]. Como não pegar amor por esses piás? Hoje todos homens feitos. Agora há pouco encontrei o João Neri, nos abraçamos. A *gente* sente saudade dessas boas amizades (MOREIRA, 2017).

Figura 32 – Visita de Ferroviários aposentados a Oficina de Mafra



Fonte: Acervo Antônio Clázio Jungles

A foto acima foi disponibilizada pelo Sr. Jungles de vermelho, (à frente) e se trata do registro de umas das visitas que os ferroviários aposentados fazem anualmente ao prédio da oficina no dia do ferroviário. Questionado sobre o sentimento de voltar ao local de trabalho, ele descreve: “Ah! Eu fico muito feliz, mas eu lembro do pessoal que trabalhou comigo e que já morreu”.

3.3.4 Última Parada: A Hora de Dizer Adeus

O fim de uma carreira profissional é o fim de uma batalha para o ferroviário. Não estou comparando o trabalho com a crueldade de uma guerra, apenas digo que é o fim de um ciclo após anos de trabalho dedicados à ferrovia. Ao longo da vida percebemos que nos despedir de pessoas e locais que aprendemos a amar é um momento delicado, e nem sempre as palavras são capazes de expressar o turbilhão de sentimentos que permeia nosso imaginário.

Para Koselleck (2014, p. 253), “Muitas coisas são esquecidas, outras permanecem fincadas na consciência como um espinho. Muitas coisas são recalçadas, outras são glorificadas”. O desligamento de um ferroviário após anos de dedicação, neste caso, foi um dos temas abordados nas conversas com os entrevistados, de modo que pudessem contar como foi essa experiência de vida.

Na década de 1990 a RFFSA inicia o programa de demissão voluntária incentivando os funcionários a romper o contrato trabalhista, haja vista que as negociações de privatização já estavam ocorrendo e as demissões ocorreriam de qualquer forma. João Maria Moreira, que trabalhava na oficina, lembra: “A partir da privatização, a Rede foi perdendo tudo. Eu lembro que fui escalado para demolir vagão novo para vender como sucata, dava uma dor no coração”.

Como consequência da privatização, as empresas administradoras da concessão desativaram trechos, desligaram funcionários, cancelaram o transporte de passageiros e fecharam estações, gerando mágoa e revolta para a população. Era o fim dos áureos tempos ferroviários. Em 1997 a administração do transporte ferroviário em Mafra fica a cargo da empresa ALL. Para Maria Juracy (2017), “O tempo do ferroviário foi bom, agora essa ALL acabou com tudo”. Em um discurso emocionado, ela exterioriza sua mágoa:

Eu sinto muita falta do trem [...] eu acho um pecado, privatizaram a Rede e agora não há caminhão que chegue, mas acabaram. O meu velho chegou a chorar, quando, depois que se aposentou, ele ia fazer as caminhadas dele e via o mato na linha (MARIA JURACY).

João Maria Moreira também declara: “Eu estou vinte e dois anos aposentado, até hoje eu acordo no mesmo horário que levantava para trabalhar”.

Antônio Jungles conta que se aposentou no auge dos seus 39 anos de idade e que foi difícil se acostumar com a nova rotina, pois nas primeiras semanas aposentado parecia que estava de férias:

Aí chegou no fim do mês, minha mulher notou que eu estava lidando na sacola de trabalho, e perguntou: ‘O que você está fazendo?’ Eu respondi: ‘Ah, está faltando umas peças aqui, preciso deixar no meu armário *pra* quando voltar a trabalhar’. Ela me olhou e disse: ‘Esqueceu que você está aposentado?’, eu só olhei para ela e não falei nada. Passou segundo, terceiro mês, mas eu sabia que tinha que vir *pra* cá, passou uns dias e ela falou *pra* eu vir na oficina, *pra* matar a saudade do trabalho, dos amigos. Depois fui me acostumando, mas a saudade aumentando, sonhava que estava trabalhando, sonhava que perdia o horário (JUNGLES, 2017).

Antunes (2009, p.143) declara: “A busca de uma vida dotada de sentido a partir do trabalho permite explorar as conexões decisivas existentes entre trabalho e liberdade”. E foi na busca de sentido a partir do trabalho que a vida funcional do seu Pedroso fundamentou-se, um homem que desde cedo trabalhou na ferrovia e que buscava a oportunidade de progressão dentro da empresa: “Também trabalhei na mecanizada até se acabar a Rede, e eu pensava: “ainda não fui promovido”. Fiz testes para feitor, *pra* maquinista, e nada! estava certo, eu não tinha estudo”. Nota-se que ele tentou várias oportunidades de ascensão, porém, sem êxito.

A Rede foi dando a conta e eu fui ficando, um dia eu peguei uns seis papéis e escrevi, coloquei numa xícara e coloquei debaixo do travesseiro. Num papel dizia: fico na Rede e me dou bem, no outro: fico na Rede e me dou mal, peço demissão e me dou bem, peço demissão e me dou mal. Tirei dois papéis que dizia: ficar na Rede e me dar bem, não peço demissão. Resumindo, não pedi a conta e não ganhei (PEDROSO, 2017).

Com a privatização ele permaneceu na ferrovia por mais algum tempo, e foi nesse momento, após anos dedicados a ferrovia, que a promoção que ele sempre sonhou aconteceu. Lembro-me que durante nossa conversa ele contou emocionado sobre esse momento, que para ele foi de reconhecimento. Porém, tempos após essa conquista Pedroso recebe uma ‘rasteira’ da vida, ele então líder de manutenção, é demitido. Sobre este momento, ele relata:

A Rede acabou, todo mundo saiu e eu fui ficando, depois a ALL me chutou[...]. Daí quando a ALL me deu a conta eu chorei, fiquei muito aborrecido, eu só me dei conta da demissão quando veio um psicólogo da empresa falar conosco. Ele disse: ‘senhor Pedroso, o senhor vai se aposentar com R\$ 960,00 por mês! agora a ALL será terceirizada, o salário vai cair, ninguém mais vai ganhar esse salário. O dinheiro que a empresa paga para o senhor dá *pra* pagar cinco homens’. Aí eu percebi que não era só eu que precisava (PEDROSO, 2017).

Mesmo após ter aceito que chegara o momento de sair da ferrovia ele não desistiu de voltar. Pedroso que já levou currículo na atual concessionária para voltar a trabalhar e aguarda ansioso o momento do retorno.

Além de suas lembranças Itamar mostra uma imagem que guarda com carinho do último dia trabalhado.

Figura 33 – Último dia de trabalho de Itamar Henrique



Fonte: Acerto Itamar Henrique

Itamar conta que, era comum quando um funcionário da oficina se aposentada ganhar um “banho” de caldeira. “A água não era gelada, pois usávamos para resfriar as peças que fabricávamos, lembro deste dia como se fosse ontem”

Tensões referente a privatização se espalharam por várias regiões do país, a angústia dos ferroviários era também sobre o que aconteceria com o patrimônio da RFFSA sendo assim, com o objetivo de amenizar as inquietações contrárias a privatização o governo por intermédio da Lei nº 11.483, de 2007, decide transferir a responsabilidade de preservar e administrar os bens ferroviários de caráter cultural para o IPHAN, sendo este responsável por garantir a preservação e a difusão da Memória Ferroviária.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

2º A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007).

Sobre a garantia de proteção dos bens materiais a lei foi fundamental, sendo desnecessários maiores discussões, porém, o período em que a lei foi promulgada levanta questionamentos, trata-se de uma lei que vem de encontro a um momento de esfacelamento do modal ferroviário, isso transcende o ferroso, invade a vida de muitos funcionários que veem na privatização o fim. A referida legislação chega para silenciar o trabalhador ferroviário, transferindo ao IPHAN o zelo de bens que por muitos anos foi do funcionário, pondo fim ao legado ferroviário.

Provavelmente você pode estar lendo este texto e não entendendo como uma lei pode ser interpretada desta forma. Pois bem, a legislação brasileira se estabelece apenas ao final de conflitos e/ou problemas, sendo assim, não seria interessante difundir algo ativo. Isso é exemplificado pelos processos de tombamento, onde só se busca preservar algo que está prestes a ruir. Nesse sentido, a legislação vem para concluir o desmonte ferroviário no Brasil, no que, a meu ver, representa um prêmio de consolação a classe ferroviária.

As narrativas coletadas nesta pesquisa contemplaram discursos emocionados a respeito da privatização, aposentadoria e deterioração dos bens ferroviários. Entendo que para os trabalhadores Mafrenses esta é a história da dor, dor esta proporcionada pelo sentimento de abandono oriundo da privatização do transporte ferroviário. Talvez para você, caro leitor, tal afirmação possa soar como forma de vitimizar os ferroviários. Não é este o objetivo, uma vez que a própria lei já garantiu tal vitimização.

3.3.5 Além da Materialidade: A Memória Ferroviária como Potência Preservacionista

Sabe-se que a primeira legislação a garantir a preservação patrimonial no país é de 1937, a qual, por intermédio do Decreto-Lei nº 25, firmado em 30 de novembro do mesmo ano, organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional da seguinte forma:

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos **bens móveis e imóveis** existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do

Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (BRASIL, 1937, grifo nosso).

Tal normativa é um divisor de águas no que tange à preservação patrimonial brasileira e, devido à efetivação do tombamento como instrumento de preservação muitos bens tiveram a proteção legitimada. Porém, a lei afirma, conforme seu artigo 1º, que apenas o tangível seria considerado patrimônio histórico.

O Quadro 2 apresenta os critérios utilizados para o tombamento.

Quadro 2 – Critérios de valoração para tombamento

<p>Critérios pelos quais o bem será Tombado</p>	<ul style="list-style-type: none"> (i) representar uma obra-prima do gênio criativo brasileiro; ou (ii) mostrar um intercâmbio importante de valores humanos, durante um determinado tempo ou em uma área cultural do Brasil, no desenvolvimento da arquitetura ou tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou do desenho de paisagem; ou (iii) mostrar um testemunho excepcional, de uma tradição cultural brasileira ou de uma civilização que está viva ou que tenha desaparecido; ou iv) ser um exemplo de um tipo de edifício ou conjunto arquitetônico, tecnológico ou de paisagem, que ilustre significativos estágios da história brasileira; ou v) ser um exemplo destacado de um estabelecimento brasileiro tradicional, do uso da terra ou do mar, que seja representativo de uma cultura (ou várias), especialmente quando se torna(am) vulnerável(veis) sob o impacto de uma mudança irreversível; ou vi) estar diretamente associado a eventos ou tradições vivas, com idéias ou crenças, com trabalhos artísticos e literários de destacada importância nacional; ou (vii) conter fenômenos naturais excepcionais ou áreas de beleza natural e estética de excepcional importância nacional; ou (viii) ser um exemplo excepcional representativo de diferentes estágios da história do Brasil, incluindo o registro da vida e dos processos geológicos no desenvolvimento das formas terrestres ou de elementos geomórficos ou fisiográficos importantes; ou (ix) ser um exemplo excepcional que represente processos ecológicos e biológicos significativos da evolução e do desenvolvimento de ecossistemas terrestres, costeiros, marítimos ou aquáticos e comunidades de plantas ou animais; ou (x) conter os mais importantes e significativos <i>habitats</i> naturais para a conservação in situ da diversidade biológica, incluindo aqueles que contenham espécies ameaçadas que possuem um valor brasileiro excepcional do ponto de vista
---	---

da ciência ou da conservação.

Fonte: Elaborado pela autora, Adaptado do guia: Que informações são necessárias para fazer um pedido de tombamento? do IPHAN

De acordo com o quadro apresentado acima, observa-se que, mesmo não sendo de forma explícita, a imaterialidade pode ser encontrada aos critérios de valoração dos bens, pois quem dá valor às coisas são as pessoas, estabelecidos por parâmetros diversos. O indivíduo de forma individual ou coletiva é que detém a capacidade de legitimar algo com valor.

[...], podemos considerar que o tombamento é fundado na necessidade de adequação da propriedade à correspondente ação social. E a função social, na hipótese, é estampada pela necessidade de proteção ao patrimônio cultural, histórico, artístico, etc. (CARVALHO FILHO, 2010, p. 869).

Meio século após o Decreto nº 25, a constituição de 1988 estabelecia em seu artigo 216 um entendimento atualizado no que se entende por patrimônio brasileiro.

Art. 216. **Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial**, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à **identidade**, à **ação**, à **memória** dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e **protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.**

§ 2º Cabem à administração pública, na forma da lei, a gestão da documentação governamental e as providências para franquear sua consulta a quantos dela necessitem.

§ 3º A lei estabelecerá incentivos para a produção e o conhecimento de bens e valores culturais.

§ 4º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei.

§ 5º Ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos.

A primeira singularidade presente no artigo 216 já se apresenta ao incluir o termo cultural com objetivo de atender mais ramificações do campo patrimonial, além do histórico e artístico. Outro diferencial é a incorporação da imaterialidade,

compreendendo valor aos saberes. Já o parágrafo 1º garante a proteção do patrimônio por meio de vários instrumentos, dentre eles inventários e registros.

Após a Lei da Memória Ferroviária de 2007, o IPHAN assume o controle frente à administração dos bens ferroviários de valor histórico no país. Porém, devido ao grande volume de bens, fez-se necessário uma norma forma de instrumento de preservação para garantir agilidade no processo, haja vista que o tombamento é um processo moroso.

Sendo assim, no ano de 2010 o IPHAN cria, por intermédio da Portaria nº 407, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - **Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico**, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, **motivada por seu valor simbólico**. Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo (IPHAN, 2010, grifo nosso).

Mesmo que tal legislação não aborde a imaterialidade de forma notória, observa-se que ela encontra-se de modo discreto, pois, além dos objetos representarem um valor artístico (sinalizado por pessoas) é o indivíduo o possuidor de conhecimento que opera tal tecnologia.

A Portaria nº 407 representa a instrumentalização da 'Lei da memória ferroviária', pois define diretrizes e parâmetros de trabalho. Os padrões administrativos estabelecem procedimentos paralelos ao modelo tradicional de submeter os bens à apreciação do Conselho Consultivo e ao tombamento. Ao longo da história do Iphan, a declaração do tomo consagrou-se como o instrumento principal no reconhecimento dos valores históricos, artísticos, arqueológicos e das artes aplicadas. No caso da tipologia ferroviária, com a criação da Comissão de Avaliação e da Lista, ficou instituído outro instrumento de acautelamento de bens móveis e imóveis, distinto do tombamento (MATOS, 2015, p.160-161).

Em contato com o IPHAN²² sobre a falta da proteção à imaterialidade ferroviária o Sr. José Cavalcanti, coordenador-geral do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM, relatou que algumas ações foram tomadas pelo instituto, como o registro de memória oral feito por algumas superintendências. Mas, de fato, não há uma linha de atuação específica por parte do departamento que trata dessa área. Ou seja, não há apontamentos na portaria 407/207 referentes à apreensão e divulgação do registro das memórias ferroviárias, mas, de alguma forma, elas estão acontecendo em alguns locais, viabilizando uma alteração na portaria para adequar-se ao que já está acontecendo no Brasil.

Nota-se que no percurso de preservação do patrimônio ferroviário a discussão frente à imaterialidade é nula. Contudo, a Lei nº 11.483, de 2007, abre caminhos para pensar além da materialidade estabelecida da preservação deste segmento.

Onde, mesmo a legislação não sendo explícita quanto sua imaterialidade ela está presente, haja visto que os ferroviários de todo país representam a história do Brasil, simbolizam a identidade de trabalhadores que a mais de 150 anos desempenham suas atividades, estabelecendo modos de fazer, criações tecnológicas que necessitam ser acautelados (se for da vontade dos sujeitos) conforme estabelece nossa constituição.

A Constituição Federal de 1988, ao introduzir uma listagem de categorias de patrimônio cultural, incluiu o patrimônio intangível, caracterizado mais por processos do que por produtos, como formas de expressão, modos de criar, fazer viver, os quais, porém, se examinarmos mais de perto, pressupõem múltiplos suportes sensoriais, incluindo o corpo. Os constituintes talvez nem tivessem consciência de que, desse modo, estavam incluindo o corpo como partícipe do patrimônio cultural! O “saber-fazer”, por exemplo, não é um conhecimento abstrato, conceitual, imaterial, filosófico ou científico, mas um conhecimento corporificado. Os especialistas falam de uma memória-hábito ou memória corporificada (embodied memory). É a memória que nos permite guiar um veículo ou andar de bicicleta como se fossem ações geneticamente previstas em nosso programa biológico. É a memória do músico, da cozinheira, do artesão. (MENESES, 2012, p. 31)

No município de Mafra, através das narrativas nota-se que eles querem ser ouvidos e que suas histórias sejam repassadas para outras pessoas que não tiveram a oportunidade de vivenciar o período grandioso da ferrovia no país. Respeitando os critérios estabelecidos pela carta magna de 1988 afirmo que, no

²² O contato ocorreu via e-mail no dia 14 de março de 2017.

município de Mafra, mesmo marcado por lembranças de abandono após a privatização há muita memória ferroviária a ser difundida de formas diversas.

Tais caminhos se concretizam através das narrativas expostas nos capítulos anteriores, que apontaram saberes, experiências de vida, condições de trabalho, ou seja, tudo o que constitui o 'ser' ferroviário, firmando o posicionamento de que há Memória Ferroviária na cidade de Mafra.

Sabe-se também que, só preservamos o que está a ruir, neste sentido concordo com correntes científicas que abordam a não necessidade de preservar/tombar tudo a necessidade precisa fluir e não se pode parar no tempo, porém, a partir do momento em que a matéria se vai há necessidade de manter registros do passado o que fortalece a potencialidade de acautelar a imaterialidade ferroviária. A memória dessas pessoas é algo de caráter existencial, estamos falando de locais de memória e experiências de vida que marcaram a vida dessas pessoas. Trata-se de "habitantes" da ferrovia que estão carregados de representações e vivências.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As questões de preservação ferroviária são discutidas desde 1954, ano em que ocorreu o tombamento da primeira ferrovia brasileira, e a partir de então muitos bens desse segmento foram preservados. Após a unificação das ferrovias brasileiras pela Lei n. 3.115, de 1957, e pela criação da RFFSA, a temática da preservação do modal ferroviário encontra-se em questão, seja pela sua importância histórica para o país, seja pelo início do desmonte deste modal como meio de transporte, substituído pelo sistema rodoviário.

O sucateamento deste modal fez surgir programas de preservação como o PRESERFE, que sustentou políticas patrimoniais até o fim do processo de privatização. Foi no ano de 2007, mediante a Lei n. 11.483, que o IPHAN passa a ter responsabilidade de preservação dos bens ferroviários e de difusão da Memória Ferroviária, termo este que, em razão do entendimento da Portaria n. 407, remete a uma memória ferroviária que, infelizmente, atende pouco ao reconhecimento de uma patrimônio ferroviário imaterial. Nesse sentido, durante os estudos que sustentam este trabalho, um questionamento surgiu à luz da leitura da Lei 11. 483, de 2007, da Portaria do IPHAN n. 407, de 2010, e da Constituição Federal de 1988: seria possível discutir ações de preservação de uma imaterialidade ferroviária a partir do reconhecimento da “Memória Ferroviária”? Nesse sentido, acredito que apesar de presente a discussão sobre a “Memória Ferroviária”, ainda que abranja a materialidade do modal ferroviário, fica nas entrelinhas a potencialidade de discussão da imaterialidade ferroviária.

Reconhecendo que o patrimônio material e o imaterial correspondem a aspectos complementares e essenciais para a preservação, proteção e acautelamento de bens culturais, históricos, artísticos, arqueológicos e naturais, a interpretação deste conjunto legal citado, longe de ser conclusivo, pressupõe uma possibilidade: a ampliação da discussão sobre o patrimônio imaterial em Mafra, em especial das discussões sobre memória, destacando a contribuição de homens e de mulheres para além das maquinarias e edificações, completando histórias de vida assim como aquelas produzidas por documentos, compreendendo, por fim, um patrimônio cultural completo que traduz com efetividade a população brasileira.

Nota-se, a partir das narrativas dos trabalhadores e de seus familiares, algumas histórias de interesse social, pois essas pessoas fazem parte da construção identitária da cidade de Mafra e deixarão um legado de valor histórico-social para a comunidade a que pertencem.

Após reflexões teóricas em uma pesquisa dialética entendi Memória Ferroviária como um conjunto de representações simbólicas que transita entre o bruto e os saberes, entre os modos de fazer e as experiências ferroviárias. Sendo assim, a partir das narrativas de atores sociais que prontamente se ofereceram para contar suas memórias pude conhecer como os locais que, para mim, são passagens, estão arraigados de significados e representações.

Conhecer as experiências de vida desses personagens proporcionou-me um mergulho nas reminiscências do outro e também nas minhas, pois, diferente de muitos pesquisadores, não busquei o afastamento do objeto de pesquisa, pertenço a esse grupo; as lembranças destas pessoas são as lembranças da minha cidade, são minhas.

Durante conversas preliminares e posteriormente às entrevistas nota-se o quão expressivo é o sentimento de orgulho em ser ferroviário. Assim, a pesquisa não busca apenas atender às necessidades acadêmicas, e torna-se para muitos a ponte para que suas memórias ferroviárias não se percam no tempo. Trata-se de um trabalho de valorização do trabalhador ferroviário mafrense, que durante anos dedicou parte de sua vida à ferrovia, não somente por uma obrigação trabalhista, mas sim por orgulho de pertencer a essa classe: dedicação firmada pela graxa, sujeita a intempéries e que se entrelaça a um sentimento de tristeza e dor pelo esfacelamento do modal que resultou na privatização ferroviária. Esta privatização é, para muitos, o abandono legitimado com a assinatura da Lei n. 11.483, de 2007, que prevê a difusão da Memória Ferroviária justamente quando os funcionários foram silenciados pela privatização.

Sendo assim, encerro esta viagem em que as narrativas reforçam experiências descontinuadas sobre nosso cotidiano, porém, marcam o contexto que fundamenta a passagem da ferrovia em Mafra.

REFERÊNCIAS

ENTREVISTAS ORAIS

AUGUSTIN, Edgar. **Edgar Augustin**: depoimento [jan. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 26 jan. 2017.

BENEDITO, Pedro Moreira. **Pedro Moreira Benedito**. depoimento. [abr. 2014]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 6 abr. 2014.

GURSKI, José Carlos. **José Carlos Gurski**: depoimento. [jan. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 12 jan. 2017.

HENRIQUE, Itamar. **Itamar Henrique**: depoimento. [abr. 2014]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 01 abr. 2014.

JUNGLES, Antônio Clézio. **Antônio Clézio Jungles**: depoimento. [jan. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 24 jan. 2017.

JUSKI, Darcy. **Darcy Juski**: depoimento. [jun. 2014]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 27 jun. 2014.

KOVALSKI, João Paulo. **João Paulo Kovalski**: depoimento. [jun. 2014]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 3 jun. 2014.

LOTH, Azenita. **Azenita Loth**: depoimento. [ago. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 8 ago. 2017.

LUZ, Benjamin Pierin da. **Benjamin Pierin da Luz**: depoimento. [mai. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 27 mai. 2017.

MOREIRA, João Maria. **João Maria Moreira**: depoimento. [jun. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 28 jun. 2017.

OLIVEIRA, Luiz Laertes Custódio de. **Luiz Laertes Custódio de Oliveira**: depoimento. [mai. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 16 mai. 2017.

OLIVEIRA, Maria Juracy de. **Maria Juracy de Oliveira**: depoimento. [jun. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 8 jun. 2017.

PEDROSO, Melquiades. **Melquiades Pedroso**: depoimento. [fev. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 4 fev. 2017.

RUMPF, João Neri. **João Neri Rumpf**: depoimento. [jan. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 31 jan. 2017.

REFERÊNCIAS

ALMANAQUE DA RFFSA. **O Preserve/ Preserfe**. 2010. Disponível em: <<http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br>>. Acesso em 16 fev. 2017.

ALMEIDA, Wania Manso de. **A industrialização no Estado Novo português e no Estado Novo Brasileiro**: Aproximações e distanciamentos. 2010. Tese (Doutorado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

ANTUNES, Ricardo L. C. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas**: magia e técnica, arte e política. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BORGES, Breno Albuquerque B. **Patrimônio ferroviário e autenticidade**: avaliação do Conjunto Ferroviário de Caruaru. 2014. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, 2014.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembrança de velhos. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRASIL. **Constituição de 1988**. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 26 jan. 2017.

_____. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Autoriza o governo a conceder uma ou mais companhias, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros. **Coleção de Leis do Brasil**. Rio de Janeiro. Câmara dos Deputados. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. **Decreto nº 159, de 15 de Janeiro de 1890**. Providencia sobre o modo de organização de um plano de viação federal. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-159-15-janeiro-1890-523603-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. Decreto nº 473, de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. **Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1852**. Concede a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de hum caminho de ferro na Provincia de Pernambuco, entre a cidade do Recife e a Povoação denomindada Agua Preta. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/>>

legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. **Decreto nº 305, de 7 de Abril de 1890.** Declara efectiva a concessão feita pelo decreto n. 10.432 de 9 de novembro de 1889, na parte em que havia ficado dependente da aprovação do poder legislativo, para a construção da estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-305-7-abril-1890-523631-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

_____. **Decreto nº 5774, de 21 de outubro de 1874.** Concede durante 30 annos fiança de garantia de juros de 7 % ao anno para o maximo capital de 3.300:000\$000, destinado á construcção da estrada de ferro denominada « de D. Thereza Christina na Provincia de Santa Catharina. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5774-21-outubro-1874-550718-publicacaooriginal-66761-pe.html>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

_____. **Decreto nº 10.432, de 9 de novembro de 1889.** Concede privilegio, garantia de juros e terras devolutas, mediante autorisação legislativa, para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé, na Provincia de S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na Provincia do Rio Grande do Sul, com diversos ramaes. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10432-9-novembro-1889-542322-publicacaooriginal-52491-pe.html>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

_____. **Decreto nº 35.447 – A, de 30 de abril de 1954.** Declara monumento histórico nacional o trecho ferroviário que indica. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-35447-a-30-abril-1954-326808-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

_____. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 1937. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. Acesso em: 30 jan. 2017.

_____. Lei 3.115 de 16 de março de 1957. Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 1957. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8031.htm>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização. **Diário Oficial [da] República Federativa do**

Brasil, Brasília, 1997. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. Lei nº 10.413, de 12 de março de 2002. Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 2002. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10413.htm>. Acesso em: 28 jan. 2017.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Brasília. Senado. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 27 jan. 2017.

_____. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 2007. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 27 jan. 2017.

_____. Ministério dos Transportes. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro, 1991.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das letras, 1995.

CARTA DE ATENAS de outubro de 1931. Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>>. Acesso em: 31 jan. 2017.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 23. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: COLÓQUIO LATINO AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL; 6., v. 1, 2012, São Paulo. **Caderno de resumos**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2017.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 2. Morar, cozinhar**. 10. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

CORREIO FERROVIÁRIO. **Desfile Cívico**. n. 11. Rio de Janeiro, 1964.

_____. **Escola profissional ferroviária Cel. José Machado Lopes**. n. 9. Rio de Janeiro, 1963.

_____. **Escola profissional ferroviária Cel. José Machado Lopes**. n. 5. Rio de Janeiro, 1964.

_____. **Tronco Principal Sul**. n. 421. Rio de Janeiro, 1968.

DEQUECH, Napoleao. **Revista comemorativa do cinquentenario do municipio de Mafra**: Santa Catarina, Brasil: 1917 - 8 de setembro - 1967. Curitiba: Litero-Tecnica, 1967.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 5. ed. São Paulo. Globo, 2012.

FERREIRA, Diego Vales Deslandes. **O horto sobre os trilhos**: mobilizações e modos de vida de trabalhadores ferroviários em um bairro belo horizontino. 2011. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Belo Horizonte, 2011.

FERROVIA TEREZA CRISTINA. **História da Estrada de Ferro no sul de Santa Catarina**, 2015. Disponível em: <<http://ftc.com.br/a-empresa/historia>>. Acesso em: 16 dez. 2017

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. 10. ed. São Paulo: Loyola, 2004.

GAZETA DE RIOMAFRA. **História da estação ferroviária de Mafra é exposta em painel**. Mafra, SC, 30 set. 2013. Disponível em: <<http://www.clickriomafra.com.br/portal/noticias/riomafra/?p=19545>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

GHIRALDELLI JÚNIOR, Paulo. **História da educação**. São Paulo: Cortez, 1991.

GOULART FILHO, Alcides. A estrada de ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. **Geosul**, Florianópolis, v. 24, n. 48, p 103-128, jul./dez. 2009.

_____. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 2013.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HOBBSAWM, E. J. **A era das revoluções**: 1789-1848. 34. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História geral da civilização brasileira**. 2. ed. São Paulo: Difel, 1974.

IPHAN. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2017.

KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história Social. **Projeto História**, n. 22, jun. 2001.

KOSELLECK, Richard. **Estratos do tempo**: estudos sobre história. Rio de Janeiro: Contraponto; PUC-Rio, 2014.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 287-320, dez. 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5539>>. Acesso em: 25 jan. 2017.

LIMA, Heitor Ferreira. **Industrialistas brasileiros**: Mauá – Rui Barbosa - Simonsen. São Paulo: Alfa Ômega, 1976

MARQUES, Sérgio de Azevedo. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: IPEA, 1996.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória ferroviária**: da mobilização social à política pública de patrimônio. 2015. 200 f. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) - Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais, Rio de Janeiro: FGV, 2015.

MEIRELLES, Hely Lopes; ALEIXO, Délcio Balestero; BURLE FILHO, José Emmanuel. **Direito administrativo**. 38. ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. O Campo do Patrimônio Cultural: Uma Revisão de Premissas. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**: desafios e estratégias e experiências para uma nova gestão. IPHAN, Brasília, 2012. p. 25-39.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, São Paulo, v. 10, out. 1993. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101/8763>>. Acesso em: 25 jan. 2017.

PESAVENTO, Sandra Jatthy. As leituras da memória: a cidade imaginária de um cronista do sul brasileiro (Antônio Álvares Pereira Coruja e a Porto Alegre do início do século XIX). **Anos 90**, v. 8, n. 14, Porto Alegre, dez. 2000.

PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na história oral. **Projeto História**, n. 15, abr.1997.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura. **Transporte ferroviário**. 2017. Disponível em: <[www.sie.sc.gov.br/conteudo/ferroviário](http://www.sie.sc.gov.br/conteudo/ferroviario)>. Acesso em: 16 dez. 2017.

SANTOS, Leandro Luis dos. Ferrovias 130 anos: Paranaguá – Curitiba: Parte 3: Trens antigos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 25 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/especiais/ferrovia-130-anos/trens-antigos.jpp>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da engenharia ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícias & Cia., 2011.

THOMÉ, Nilson. **História do trem no Contestado**. Curitiba: MTé Gestão e comunicação, 2010.

_____. **Trem de ferro**: história da ferrovia no Contestado. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

THOMÉ, Nilson. **Ciclo da madeira**: história da devastação da floresta da araucária e do desenvolvimento da indústria da madeira em Caçador e na região do contestado no século XX. Caçador: Universal, 1995.

THOMSON, Alistair. Reconstituo a memória. **Projeto História**, n. 15, abr. 1997.

TICCIH. **Carta Niznhy Tagil**, 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

XAVIER, Janaina Silva, CONSTANTINO, Marta da Silva. A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim - SP. **Museologia e Patrimônio**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 145 - 165, 2017.

ANEXOS

ANEXO 1 – PESQUISADORA HOMENAGEADA PELA UNIFER

Aniversários

OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
19 Alci Ivan Comazetto	24 Alairton José Lopes	11 Aliete Paisides Martins
14 Antônio Carlos Paiva	11 Albert de Almeida Percequini	30 Alcey Loizele F. de Melo
29 Antônio Wilson Camparioli	10 Alino Juvareno da Silva	31 Arnaldo Grein F. Amato
13 Arlindo Padilha	06 Amílton Cortador	05 Arnonor Correa
01 Carlos Alberto da Costa e Silva	07 Ana Paula Barbosa Cruz	26 Antonia Carlos de Araujo
10 Celso Cardero Pinto	23 Anita Litvinski	14 Ari Dias
28 Dalton Ferreira Ribas	30 Annila Krypiersowicz	18 Benedita de Jesus Pereira
10 Dayvita K. da Rocha	29 Bernardo Yazo Mattos	20 Carlos Eduardo Hertz
01 Dornas Luiz Cardeiro	13 Cristóvão Dias	09 Carlos Roberto Cardero
30 Diógenes Casmo de Silva	07 Djalma Costa Palmeira	01 Cozar Schenegasin
25 Diverse Ferrari	05 Elza Borges dos Santos	20 Cláudio Moreira
08 Ediv Salomae Basso	18 Evario Machado	30 Duval Ruz
03 Feliz Alberto Soares	26 Geozon Antonal da Cruz	27 Edilvina P. Cardoso
12 Gilberto de Melo	10 Genaro Kadubowski	27 Ercido Natal Sandoi
09 Irene Haim Burnett	30 Ilzer dos Santos	08 Hildebrando Costa
20 Ivo Christoforo	23 Itamar Moreira Rose	28 Ivonele Ferreira Vargas
19 Ivo Grein	10 Norilda Arduini	07 José Carvalho da Rocha
27 Ivo Padellin	22 Jair Carlos Hoffmann	20 João Paganini
15 João Maria Leminski	22 João Carlos Gonçalves Ferreira	09 Jovandir Taborada de Oliveira
09 José Haroldo Carneiro Lobo	07 João Ferreira Leite Ribeiro	04 Lilyane Mattos Vianna
01 Alexandre de França	20 João Ziemba	02 Lory Vieira de Lima
01 Laertes Pinto	07 João Lobo	24 Maria Inês Aparecida Maresch
07 Luiz Carlos G. do Nascimento	25 Jorilde de Almeida	10 Ivan Neves Eliseu
25 Maria de L. M. Santos	10 José Paes Ferrari	15 Natividade Tiesse
12 Maria de Lourdes Mafo Dezati	03 Jussara Maria Ribeiro Rieth	19 Nicolau Volante
21 Marijete Taborada de Oliveira	15 Lindaco Peters E Silva	23 Otávio Just
12 Mei de Carvalho	01 Lucrécia de Paiva	05 Paulo Roberto de Lara
02 Nevaldo Maia	27 Maria da Graça Ventura	29 Reme de Paula
	29 Maria Jeracy de Oliveira	28 Roberto Alves Pinto
	26 Mazildo Pedreira de O. Scarpelli	28 Roberto Cardoso
	12 Wercí Maria Reis	19 Roberto Taborada Mafo
	25 Nilson Carlos Rocha	13 Sueliz Terezinha Krypiersowicz
	14 Osniat Carlos Ferreira da Silva	04 Teruca de Souza Medeiros
	28 Osório K. da Silva Junior	28 Valquíria Lisboa Bosqaz
	01 Teruzinha Abelardina Dias	23 Victor Assad Baffara
	18 Thyádes Pavin	
	01 Vicente Tiburki	
	23 Zenilda Nair Carvalho Elias	

Encontro de Natal das amigas ferroviárias

O encontro de natal das amigas ferroviárias está agendado para acontecer no dia 25 de novembro, sábado, na sede da UNIFER. Está sendo preparado um cardápio especial, para um saboroso almoço, tudo sob a coordenação da chef de cozinha Maria Inez. Está sendo programado também, o tradicional amigo secreto. O preço máximo do brinde a ser trocado entre os presentes será de R\$ 30,00. Como já é de praxe, teremos horas de muita alegria e gostoso bate-papo. Por isso sua participação é esperada ansiosamente. Pedimos confirmar a presença até o dia 20 de novembro com a Sandra no telefone 3222-9855 ou Nicéia fone 98817-6468.

Não percam essa oportunidade de matar as saudades das amigas ferroviárias!



Representação de Mafra/ Rio Negro homenageia historiadora

Como reconhecimento pelo excelente trabalho que vem realizando para reativar a Memória Ferroviária no trecho Mafra – Lages, nosso representante em Mafra/ Rio Negro, ofertou à historiadora Grasielle Aparecida da Costa Ferreira Peters um brinde consistente em uma caneca comemorativa aos 25 anos da UNIFER. Convidou para fazer a entrega a representante da área de RH da empresa RUMO, Sra. Marcela Schlitt Eikel.



Na foto vemos o momento da entrega do brinde à Sra. Grasielle Aparecida da Costa Ferreira Peters.

Representações de Mafra e Porto União participam das comemorações alusivas ao centenário das duas cidades

Reunindo um grupo de ferroviários aposentados e contando com a colaboração de ferroviários ativos da empresa RUMO (Mafra), as representações de Mafra e Porto União, lideradas pelos colaboradores Srs. Itamar Henrique e Altamiro Lisboa, participaram de desfile comemorativo ao centenário de emancipação política dessas duas importantes cidades do norte do Estado de Santa Catarina.

Saliente-se a importância da ferrovia para o desenvolvimento das cidades, a maioria delas nascida ao entorno das estações ferroviárias, marco inicial de todo o progresso das regiões, notadamente no transporte dos produtos agrícolas, que foi por muito tempo a principal fonte de recursos do Brasil.

Parabéns, Mafra! Parabéns, Porto União!



Anexo 2 – REPORTAGEM SOBRE PESQUISA

Notícias não oficiais anunciam solução do problema para Acordos Coletivos

Fonte: Blog www.ferroviavezevoz.com do jornalista Fernando Abelha
06/08/2016

Atenção: As informações inseridas abaixo carecem, ainda, de constatação oficial. Trata-se de trabalho jornalístico de apuração investigativa, mas que as várias fontes consultadas falaram no condicional, isto é, sem compromisso com a autenticidade.

Contatos mantidos ontem, com fontes fidedignas da VALEC – Engenharia e da Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários, coincidiram com as mesmas informações de que foram encontradas soluções administrativas para o impasse levantado pela Empresa, quanto à assinatura dos Acordos Coletivos do Trabalho - ACs, de 2015 e de 2016.

Há expectativa de que, nos próximos dias, os ACs sejam assinados pela VALEC e homologados pelo Tribunal Superior do Trabalho – TST seguindo após para que os procedimentos administrativos de pagamento aos ativos, nos salários ainda deste mês, quanto a aplicação de 5% de aumento para 2015 e 6,4% para 2016.

Por sua vez, foram obtidas, ainda, informações através de outras fontes de gestores ferroviários ainda em atividade, também, confiáveis, de que VALEC já adiantou os cálculos à atualização administrativa dos níveis da tabela dos salários pelos dois ACs, dos 380 ferroviários para ela transferidos da extinta RFFSA, por sucessão trabalhista, com a inclusão dos percentuais mediados pelo TST.

Foi apurado, ainda, que a razão da postergação da assinatura dos ACs pela VALEC foi pelo fato de que, para 2015, não foi procedida junto ao Ministério dos Transportes a previsão orçamentária para os ferroviários da RFFSA, do pagamento dos atrasados. Quanto ao AC de 2016, surpreendentemente, aprovado juntamente com 2015, graças à habilidade e persistência da FNTF e, ainda, da competente mediação do TST ocorrida na segunda audiência de mediação, ficou, também, sem previsão orçamentária para o reajuste e os atrasados, razão pela qual o Departamento Jurídico da VALEC desaconselhou a assinatura dos ACs, o que impediu a homologação da mediação pelo TST, de vez que a Empresa não teria recursos para honrar o compromisso assumido junto àquela egrégia corte de justiça trabalhista.

Por sua vez, após confirmado o pagamento dos 380 ferroviários pela VALEC, em seguida será procedida pelo Ministério do Planejamento, com recursos da União Federal a atualização e programação do pagamento dos aposentados e pensionistas. É o que se espera...



INFORMATIVO DA UNIÃO DOS APOSENTADOS E PENSIONISTAS FERROVIÁRIOS DO PARANÁ E DE SANTA CATARINA - UNIFER

notas

Notas de Falecimentos

A UNIFER registra, com pesar, o falecimento dos seguintes associados e familiares:

FLORIZA BORGES FERNANDES, falecida em 2 de julho de 2016. A associada residia em Paranaguá e era sogra do associado Aldomir Pinho Batista e tia do também associado Delfim Vasques Fernandes Filho.

EDNA LIANE VIANA, filha do associado Jiovani Viana, falecida em 17 de março.

ROSÁLIA ENEIDA RAMON, ocorrido em 21 de agosto de 2016. As famílias enlutadas a Diretoria da UNIFER apresenta condolências.

Filha de ferroviário é mestranda em patrimônio cultural e sociedade.

A Sra. Grasielle Peters, filha do ex-funcionário da Rede, Amilton Heitor Ferreira, e também neta, esposa e sobrinha de ferroviários, está realizando trabalho para conclusão do curso de Mestre em Patrimônio Cultural e Sociedade, na Univille.

Uma de suas pesquisas, para obter o título de Mestre está voltada para o trecho ferroviário Mafra – Lages, e ela, para o desenvolvimento de seu trabalho pretende entrevistar ferroviários aposentados e familiares que tenham vivenciado a construção do trecho, guardem lembranças e documentos da época que possam contribuir para a realização do importante trabalho que ela está desenvolvendo.

Portanto, caro associado, se você vivenciou aquela época e tem informações e mesmo documentos que possam ajudá-la, ou conhece alguém que possa ajudá-la, principalmente aqueles ferroviários oriundos do 2º Batalhão Ferroviário, responsável pela construção do trecho, façam contato com ela, através do telefone (47) 3642-3056 ou celular (47) 9921-2724, do e-mail grasihistoria@gmail.com ou da representação da UNIFER em Mafra, com o Sr. Itamar Henrique.

O trabalho da Sra. Grasielle Peters é muito importante e vai contribuir para preservar a história ferroviária, objetivo não só dela mas também da UNIFER.

Vamos ajudá-la? Contamos com seu apoio.

ANEXO 3 – PARTICIPAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS NOS DESFILE CÍVICO EM
MAFRA – 2017



AUTORIZAÇÃO

Nome do autor: Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira Peters

RG: 4.333.219

Título da Dissertação: A MEMÓRIA FERROVIÁRIA E AS NARRATIVAS DO TRABALHADOR FERROVIÁRIO EM MAFRA-SC: ENTRE O ORGULHO, A GRAXA E A DOR

Autorizo a Universidade da Região de Joinville – UNIVILLE, através da Biblioteca Universitária, disponibilizar cópias da dissertação de minha autoria.

Joinville, 22 de maio de 2018.



Nome