

CIDADE, FERROVIA E TRABALHADORES FERROVIÁRIOS EM PONTA GROSSA/PR (1950-1990): memórias e histórias sobre o viver e trabalhar como ferroviário em períodos de modernização urbana.

Rosângela Maria Silva Petuba¹

GT: Globalização, Relações Políticas e Trabalhadores: Conjecturas E Processo Histórico.

RESUMO: Este texto dialoga as memórias construídas sobre os modos de viver e trabalhar de ferroviários e de suas famílias na cidade Ponta Grossa a partir da década de 1950, analisando diferentes projetos de modernidade urbana gestados na cidade e como engendrados a eles muitos discursos sobre o significado da ferrovia e dos seus trabalhadores foram produzidos. Através da pesquisa em jornais e a produção de fontes orais problematizamos como a cidade foi modificando sua sensibilidade em relação à existência e a importância da ferrovia em seu espaço, rearticulando significados daquilo que era compatível, importante e coerente com a realidade urbana pontagrossense e a gradativa constituição de um discurso no qual, de alguma forma, práticas do cotidiano da Rede começam a se chocar com o projeto vigente de urbanização e com as novas exigências por ele colocadas.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade, Ferrovia, Trabalhadores Ferroviários, Modernização Urbana.

Esta apresentação está embasada na realização de minha tese de doutorado² que problematiza as relações entre a cidade de Ponta Grossa/PR e a estrada de ferro Rede de Viação Paraná Santa Catarina – RVPSC e seus trabalhadores a partir do diálogo com diversos sentidos construídos para a presença da ferrovia no espaço urbano pontagrossense no período que vai de 1955 a 1997.

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

A cidade agregou expressiva estrutura da ferrovia em seu espaço urbano, como pátios para manobras e armazenamentos de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de cargas e passageiros, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas *profissionais*, hospitais, armazéns e vilas. Na década de 1940 tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam funcionando aquém da sua capacidade, o Governo da União, através de Decreto, encampou-as transformando-as numa única Rede, na condição de autarquias, era a RVPSC³ (Rede Viação Paraná - Santa Catarina),

¹ Professora Adjunta do Departamento de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa-PR; doutora em História pela UFSC. rosangelapetuba@yahoo.com.br.

² Na Trama dos Trilhos: Cidade, Ferrovia e Trabalho (Ponta Grossa - PR, 1955-1997) , realizada sob a orientação do Prof. Dr. Adriano L. Duarte e defendida PPGHIS-UFSC, em março de 2010.

³ A Rede de Viação Paraná - Santa Catarina - RVPSC foi constituída pela fusão de quatro estradas de ferro autônomas: A Companhia São Paulo - Rio Grande, a Estrada de Ferro Paraná, a Estrada de Ferro do

que em 1962 passou a compor a Rede Ferroviária Federal criada em 1957. Por conta de todos esses fatores a ferrovia sempre foi tratada como um fator decisivo na conformação urbana, econômica e política da cidade de Ponta Grossa. Tal assertiva consolidou-se numa memória que articulou e articula ao auge das atividades ferroviárias ao apogeu da própria cidade que teria ocorrido principalmente até final da década de 1940. Além disso o desenvolvimento da cidade proveniente de uma situação geográfica privilegiada era uma convicção presente em boa parte do discurso histórico elaborado e a instalação da ferrovia era inserida neste contexto.

Somado a essas questões evidencia-se o fato de que ao longo das décadas ocorreram muitas mudanças na cidade e na própria Rede Ferroviária que viveu um processo amplo e complexo: estagnação, decadência, desmantelamento e finalmente a privatização em 1996 e me intrigou saber de que maneira esse percurso havia sido trilhado pelos trabalhadores ferroviários e pelos moradores da cidade. Todas essas questões permeavam a história da cidade para onde me mudei no início de 2002. Esse discurso existente sobre o papel da ferrovia em Ponta Grossa amplamente trabalhado na historiografia local e regional como um dos fatos históricos mais relevantes para o desenvolvimento da cidade articulado à difusão da imagem da classe ferroviária como uma espécie de “elite” entre as demais categorias foi um aspecto bastante inquietante ao meu olhar de historiadora recém-chegada na cidade. Mas, paradoxalmente, face a todos esses fatores, o que me inquietava não era a força da presença ferroviária em Ponta Grossa, pois o que eu percebia eram ausências, esfacelamentos e invisibilidades. Todos os indícios me reportavam não a força da ferrovia na cidade, à memória triunfalista de sua presença, mas ao silêncio constrangedor de uma memória histórica dominante que havia cristalizado o boom e o auge, mas se recusava a refletir sobre a decadência, o desmonte e principalmente sobre o destino dos trabalhadores da estrada de ferro na cidade. Instigada por esta percepção resolvi construir a pesquisa abordando principalmente o desmantelamento da rede ferroviária, dialogando com as memórias que emergem não sobre o apogeu das atividades ferroviárias em Ponta Grossa, mas sobre o processo no qual a RVPSC foi se transformando num problema para a cidade e sendo convertida “no outro” do desenvolvimento urbano pontagrossense.

Nesse trajeto fui percebendo duas questões importantes. Primeiro como as diferentes práticas sociais constituíam de maneira conflituosa esses projetos de desenvolvimento e modernidade urbana e como engendrados a eles, muitos discursos sobre o papel da ferrovia e dos seus trabalhadores foram sendo produzidos e transformados em marcos dessa memória. Em segundo lugar que a reflexão sobre a memória não era um debate necessário somente quando se tratava de justificar ou fundamentar o trabalho com as fontes orais. Ao me propor abordar os sentidos construídos para a presença ferroviária na cidade de Ponta Grossa tive que avançar forjando um olhar e um raciocínio que de fato entendesse a memória como um processo ativo de criação de sentidos e que, portanto permeava a produção de todas as fontes com as quais eu lidava. Compreendi que o desafio era para além de perceber o quê as fontes contavam sobre a cidade ou a ferrovia, perscrutar como os sentidos do passado haviam sido construídos, postos em

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

circulação, sido disputados e ganhado visibilidade nos vários registros estudados. Isto porque os sentidos do passado nunca são construídos sozinhos, eles se forjam a partir dos projetos do tempo presente e trazem em seu bojo projeções de futuro, portanto o trabalho da memória não é apenas retrospectivo, mas também prospectivo.

Nesse sentido, refletir sobre diferentes projetos de modernidade urbana gestados na cidade e como engendrados a eles muitos discursos sobre o significado da ferrovia e dos seus trabalhadores foram produzidos, me alertou para a possibilidade de ao invés de me apegar a uma definição de modernidade á priori, tentar demarcar como essa modernidade aparecia com diferentes significados no processo histórico evidenciando momentos de assimilação, tensões e resistências. Percebi que ao começar discutindo a ferrovia sob a égide da modernidade eu cairia fatalmente na armadilha do determinismo e da linearidade, ratificando uma visão de história como a marcha inexorável do progresso entendido como uma sucessão de inovações tecnológicas. Tal postura me aprisionaria numa estrutura onde todo o desmonte e o esfacelamento da ferrovia, dos modos de vida e trabalho erigidos em torno dela seriam inevitáveis; pois quando assumimos determinadas concepções de história com todas as conceituações e periodizações a elas subjacentes, estamos não só reforçando muitas memórias hegemônicas sobre o passado, mas principalmente legitimando o presente como a única possibilidade que estava dada nas disputas sociais de outrora. Busquei então redimensionar as modificações na percepção sobre a presença da RVPSC na cidade de Ponta Grossa como parte de um processo mais intrincado onde se mesclavam anseios de modernidade urbana traduzidas em práticas e projetos que disputavam a cidade cotidianamente e também a imbricação do estado do Paraná aos projetos nacionais em torno do transporte ferroviário e/ou rodoviário e a maneira como a Rede de Viação Paraná Santa Catarina (RVPSC) havia respondido a essa nova realidade. Ou seja, passei problematizar a ferrovia não como um sujeito histórico em si, portador do atributo da modernidade, mas como expressão das mudanças do próprio capitalismo no seu projeto histórico, forjando um conjunto de relações que penetra espaços, disputa de modos de vida, impõe limites, exerce pressões, cria sentidos, ressalta determinadas alternativas e produz a invisibilidade de outras tantas.

Em uma pesquisa realizada sobre o viver na cidade Ponta Grossa entre 1920 e 1945, os pesquisadores afirmam que naquele momento, “[...] Ponta Grossa se firma como pólo regional no Paraná exercendo profunda influência na região” (SILVA et al., 1994, p.01) mantendo sua condição de cidade mais importante do interior paranaense. O fato de ser um centro ferroviário do Estado contribuía decisivamente para que a cidade continuasse a constituir o maior “pólo de progresso” do Paraná após Curitiba.⁴ Baseados no Censo de 1940, os autores afirmam que houve naquela época, “um fabuloso desenvolvimento urbano da cidade” se comparado com o Censo de 1920. A cidade teria passado de 2.422 construções para um total de 8.331.⁵ Segundo o estudo, as ferrovias que passavam por Ponta Grossa continuavam tendo vital importância para que esse panorama se mantivesse, uma vez que ligavam a cidade diretamente com as principais cidades do centro-sul do país, ligando-a também via Porto de Paranaguá (PR) com o exterior.

Não obstante, a cidade que emerge dos registros jornalísticos a partir do ano de 1955 propicia o reconhecimento de uma realidade já bastante diversa daquela apontada

⁴ De acordo com o censo de 1940, 38.417^a população total era de 38.417 de habitantes sendo que 29.587 residiam na cidade e nos subúrbios e 8.830 habitavam na zona rural.

⁵ Destas construções em torno de 76, 41 % era de madeira, fato compreensível, segundo os pesquisadores para uma cidade que tinha na madeira um de seus principais sustentáculos econômicos além da tradição cultural de grupos imigrantes que privilegiavam o uso da madeira como elemento arquitetônico. Sobre essa tradição da arquitetura de madeira na cidade de Ponta Grossa ver: (FERREIRA, 2008).

nos trabalhos que enfocam essas décadas anteriores. Tanto em relação à presença da ferrovia quanto a outros aspectos próprios do processo de urbanização, a paisagem surge bastante modificada. Ao acompanhar essas reportagens, temos a percepção de que a cidade foi modificando sua sensibilidade em relação à existência e a importância da ferrovia em seu espaço. Passamos então a perceber um movimento no qual os discursos presentes nos jornais rearticulam os significados daquilo que é compatível, importante e coerente com a realidade urbana pontagrossense no que tange à estética, higiene, mobilidade de ruas avenidas e praças, à dinâmica do comércio, às ações dos políticos, à infra-estrutura (água, eletrificação, pavimentação), à prestação de serviços de saúde, segurança, educação, lazer e à presença de determinados atores sociais na cidade e suas práticas. Essas novas necessidades e expectativas (ou antigas em novas roupagens) vão sendo qualificadas como o progresso e a modernidade urbana desejadas para cidade.

A partir de meados da década de 1950, essa alteração de significados sobre o que era moderno, novo, bom e compatível para a cidade atingiu as percepções sobre a presença material e simbólica da ferrovia em Ponta Grossa. Assim é possível perceber a gradativa constituição de um discurso no qual, de alguma forma, práticas do cotidiano da Rede começam a se chocar com o projeto vigente de urbanização e com as novas exigências por ele colocadas. Em muitos momentos a RVPSC foi apresentada como um problema, um estorvo e não como uma aliada para os projetos que estavam em cena. Os problemas, os limites e as preocupações advindas de sua existência foram discutidos nas páginas dos periódicos. Esse processo nem sempre é explícito, pelo contrário, é na maior parte das vezes, muito sutil, mas pôde ser decifrado no teor das matérias e das manchetes dos jornais da época.

Em 1955, o prefeito de Ponta Grossa, José Hoffmann, dono do *Jornal Diário dos Campos*, administra uma cidade que se debate com problemas prementes de urbanização, diversas matérias sobre a falta de abastecimento de água e a necessidade de racionamento serão veiculadas. Os bairros são os mais atingidos e a necessidade de racionamento se coloca. Nesse momento, a Rede Ferroviária será condenada em diversas reportagens pelo gasto abusivo de água, exigindo medidas drásticas:

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

A ferrovia também foi retratada em contraponto com o estatuto de civilidade e de progresso alcançados por Ponta Grossa. Motivos não parecem faltar. Em artigo publicado no ano de 1956, o alvo do escândalo foi o desembarcadouro do gado transportado pela Estrada. A necessidade dos animais atravessarem algumas ruas da cidade entre a estação e o referido desembarcadouro levaram o colunista a dizer que tais práticas transformavam as ruas e avenidas da urbe civilizada em “campos de vaquejada”:

Tal efeito de coisas além de ferir de maneira sensível os fôros de civilidade da nossa comunidade, apresenta o incômodo constante de perigo para os pedestres e qualquer transeunte que por ali passa, na ocasião da solta desse gado, pois não raro se vê os condutores dos referidos animais logo que os soltam saírem a toda brida ora pelo leito da Estrada de Ferro ora rua abaixo até a Ermelino Leão para cercar um boi bravio ou um vaca ligeira [...] como é sabido, já se disse e provou que Ponta Grossa é uma das cidades mais belas, mais asseadas e mais cultas do sul do país. Ora se somos pioneiros em civismo, em cultura, em beleza, em doçura de clima e em progresso e quejandas, devemos por um imperativo de consciência cívica, propugnar por todos os meios pelo estado de sanidade do nosso povo e pela estética dos

logradouros e vias públicas. Não destoemos, pois, o panorama da nossa urbe, nem seu índice de civilização com a manutenção de animais soltos nas ruas, transformando suas belíssimas avenidas em campos de vaquejada. (CHIQUEIROS..., 1956, p.8).

É interessante perceber como as atividades cotidianas exigidas para o funcionamento da Rede Ferroviária são apresentadas neste artigo em evidente descompasso com a imagem de cidade bela, culta, limpa e civilizada. Ou seja, outrora indicadora de modernidade e desenvolvimento a ferrovia era agora apresentada como um perigo para a sanidade do povo e para a estética urbana. Mas se nos atentarmos um pouco melhor para as múltiplas tessituras do social podemos observar que os sentidos de moderno, novo, desenvolvido são constantemente disputados pelos sujeitos.

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

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

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

E era animada a cidade, tinha muita festa?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E todos esses trens paravam em Ponta Grossa?

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

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

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

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

Então era muito divertido, ali na frente da estação, por exemplo, tinha a praça né? Era ali na praça que tinha bastante carroças com animais, naquela época

existia muito pouco carro então as carroças fazia os táxi como diz o ditado [...] de pessoas, mercadorias [...] chegava mercadorias de trem e as carroças vinham carregar para outros lugares. Ali era trigo, era arroz, era de tudo, era móveis, era televisor, tudo essas coisas na época já existia, né? (Idem).

Acredito, entretanto, que o incômodo com as práticas ferroviárias no espaço urbano denota um momento de constituição e /ou rearticulação em torno dos sentidos de modernidade e progresso urbano que estavam sendo (re) criados e postos em circulação. O cronista Levi Fernandes ao abordar a demolição do histórico Cine Renascença, nos permite apreender a maneira como “o progresso” de Ponta Grossa era apresentado:

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

Como vimos esse processo era apresentado como premido por consequências irreversíveis, era impessoal e inexorável, só podia ser compreendido sob a égide da inevitabilidade. O progresso é apresentado quase como um ente metafísico, um processo sem sujeitos. Tal abordagem não é inocente, pelo contrário, ao tratar o social e suas mudanças sob o prisma do inexorável, se produz uma memória que ratifica o presente como a única possibilidade histórica que estava dada silenciando perversamente outras alternativas forjadas pelos sujeitos nas disputas sociais. Essa é uma operação política e ajuda a compreender como ao longo do movimento histórico do capitalismo, se produz constantemente a novidade e ao produzi-la tudo que a ela se opõe de prédios a modos de vida são tachados de obsoletos, anacrônicos e condenados à morte e ao desaparecimento via silenciamento, desqualificação ou mesmo a destruição física.

Penso que não foi diferente com a cidade de Ponta Grossa, nem com a ferrovia e o que ela representava. O discurso que forjou a imagem dos trens e dos trilhos como o outro do progresso urbano pontagrossense foi construído lentamente nas décadas que antecederam o desmonte e a privatização. E foi a essa cidade moderna que lentamente a ferrovia foi sendo apresentada como antípoda. Nessa perspectiva a retirada dos trilhos, a desativação das estações de passageiros e cargas e a ocupação das áreas da rede ferroviária na região central da cidade na década de 1990, são mais um capítulo na consecução desse projeto de modernidade urbana, embora a ele se adicionem as modificações presentes no sistema ferroviário brasileiro e que atingiram as cidades cuja dinâmica estava muito marcada pela presença dos trens em seu dia-a-dia.

Esse forjamento de um imaginário social em torno do moderno e do novo representados na ultrapassagem da ferrovia pela rodovia foi percebido inclusive pelos quadros de Direção da RVPSC, que em 1970 publicaram em sua revista *Correio dos Ferroviários* a seguinte reportagem:

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

Todos esses problemas e contradições gerados no interior do projeto de urbanização adotado em Ponta Grossa a partir de meados da década de 1950 constituíram-se numa pista

importante para compreendermos a maneira como a existência da ferrovia começou a ser representada como um empecilho para o crescimento e o desenvolvimento da cidade.

Por sua vez, os trabalhadores ferroviários ponta-grossenses também guardam suas próprias visões sobre o viver na cidade e o trabalhar na ferrovia, durante o período estudado. Dialogar com a experiência desses trabalhadores e de suas famílias ajuda a problematizar a maneira pela qual o ser ferroviário constituiu-se em um modo de vida, uma prática social onde visões, projetos e significados do viver, do morar e do trabalhar na cidade e na ferrovia se articularam.

Assim acompanhamos a tessitura dessas memórias, entendendo que, independentemente da cronologia ou da periodização, elas nos remetem aos sentidos construídos para as vidas desses trabalhadores, nas quais assumem centralidade o trabalho e a família. Nelas acompanhamos as avaliações que fazem de suas trajetórias como cidadãos e trabalhadores ferroviários, atribuindo sentidos diversificados para “o ter sido ferroviário da Rede”, na cidade de Ponta Grossa.

Posto isso, nos atentamos também para o fato de que o sentido do passado é construído de várias formas e dentro de um processo social que extrapola o da escrita da história acadêmica:

O conhecimento do passado e do presente também é produzido no transcorrer da vida cotidiana, pois existe um senso comum do passado que embora possa não ter consistência, nem força de explicação, contém não obstante, elementos do senso comum. Este conhecimento pode circular, geralmente sem amplificação, nas conversas do dia a dia e em comparações e narrativas pessoais, geralmente essa história se mantém em um nível de lembrança privada e não só não é registrada como pode ser silenciada, (GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p.285)

Nos enredos construídos nas narrativas, várias visões consolidadas sobre a ferrovia e os trabalhadores ferroviários na cidade foram redimensionadas a partir do diálogo com as trajetórias desses trabalhadores e de suas famílias, mas também afloraram formas completamente diferentes de percepção da ferrovia e da cidade.

A interlocução com a historiografia local problematizou uma gama de representações sobre a ferrovia e sua importância, apresentadas como cruciais no desenvolvimento e na significativa transformação urbana pela qual passaria a cidade, já nas primeiras décadas do século XX. Muitas dessas representações também aparecem nas entrevistas, reafirmando a importância atribuída à presença ferroviária na dinâmica da cidade, sempre movimentada pelo fluxo contínuo de pessoas, de mercadorias, de eventos culturais, políticos, e outros.

A Sra. Maria de Lourdes Dropa de Bortoli, professora aposentada, neta, filha e esposa de ferroviário (Pedro de Bortoli, 74 anos, aposentado da Rede desde 1983), em entrevista concedida em 2004, aos 71 anos de idade, ao ser questionada sobre a importância da ferrovia para Ponta Grossa, relembra, com detalhes, a movimentação da cidade propiciada em grande parte pela presença da estrada de ferro:

A senhora acha que a ferrovia foi boa para a cidade? Se ela atraiu mais pessoas, mais emprego?

A ferrovia aqui em Ponta Grossa foi um chamamento, né? Porque no começo era uma maravilha. Eu lembro quando eu era mocinha, de doze, treze anos [por volta de 1946] a gente passava ali na estação para ir para o Regente [Colégio Estadual Regente Feijó], porque eu morava ali na Rua Enfermeiro Paulino ali perto da Ação Social [antigo prédio do Hospital Ferroviário] e você precisava ver o movimento na estação. Não dava para passar, por causa do movimento dos vagões [...]

Ao nos indagarmos sobre os sentidos dessas falas e constatarmos certa consonância entre elas e a visão histórica hegemônica sobre as relações entre uma cidade-encruzilhada,

civilizada, moderna, desenvolvida e a ferrovia como um agente propulsor fundamental dessas atribuições, somos tentados a resvalar para a análise fácil de que os trabalhadores compraram a versão oficial da história ponta-grossense. A questão, entretanto, é mais complexa, e articulá-la dentro dessa complexidade tem se constituído num desafio fundamental, ao assumirmos o compromisso de incorporar as experiências e as trajetórias dos trabalhadores, como elementos de reflexão no fazer-se das cidades.

Em primeiro lugar, se partirmos do pressuposto de que a memória é um campo minado por lutas sociais que colocam em perspectiva justamente o direito de lembrar e de contar a história de outras formas, a partir de outros lugares e de outras vivências, muitas vezes segregadas e/ou silenciadas; se buscamos recuperar as memórias desses trabalhadores anônimos e cruzar suas lembranças com outras representações mais visíveis na história da cidade, na expectativa de trazer à tona novos significados e novas formas de compreender a realidade social, também precisamos admitir que:

A memória social sobre o passado se articula tanto no campo das representações oficiais como no da memória privada, não como esferas separadas, mas como campos que se misturam ou se cruzam, em que elementos de um podem ser encontrados em outro, muitas vezes ressignificados no conjunto daquilo que vai readquirindo sentido para as pessoas. (CARDOSO, 2006, p.179)

As fontes orais (mas não apenas elas) guardam profunda relação com as realidades sociais nas quais são produzidas e a experiência humana nelas inscrita não traz de volta o vivido tal como ele foi, mas o relê à luz das trajetórias posteriores e em profunda consonância com as disputas e com as expectativas do tempo presente. Dizemos isso porque não é possível esquecer que esses ferroviários vivenciaram, indignados, o processo de desmonte e de privatização da ferrovia na cidade e no país, em fins da década de 1990. Portanto, ao retomarem e ao reafirmarem a importância da rede ferroviária no desenvolvimento de Ponta Grossa, eles recolocam em pauta não apenas suas nostalgias, mas o sentido profundo de projetos abortados e de alternativas descartadas na história da cidade, nas quais suas próprias vidas se inseriam. Temos clareza disso quando acompanhamos o final da resposta proferida pela Sra. Maria de Lourdes à pergunta anteriormente formulada sobre a importância da ferrovia para a cidade:

E depois que tirou o movimento da ferrovia meio que se apagou né? O quadro da estação sempre tava lotado de vagões. Eu acho uma pena viu? Porque num trem quantos caminhão vai? E não precisa tá quebrando asfalto. E o asfalto sai caro pro governo, né? Eu acho que devia de voltar o mesmo transporte. [...] E você veja, um trem com vinte, trinta vagões não incomoda ninguém. Eu achei uma pena muito grande paralisar aqui porque o governo vendeu né? Ele não devia. Olha aquele tempo o trem vinha lá do Rio Grande do Sul a São Paulo (BORTOLI, M. L.2004).

Em vista disso, reafirmamos que não se trata de escrever uma história da ferrovia em Ponta Grossa, a qual se construa em oposição à visão hegemônica, mas de dar visibilidade a outras interpretações que tanto incorporam elementos gestados nesta versão consolidada da história, quanto realocam e ressignificam o processo histórico a partir de elementos do vivido. Trata-se também de observar que a cidade que aparece na fala dos trabalhadores não surge pronta, mas vai se constituindo na multiplicidade de experiências gestadas no cotidiano do viver em Ponta Grossa, do conviver com a ferrovia e/ou do exercer a profissão de ferroviário na cidade.

Ao retomar suas memórias, lembranças da infância, da mocidade, os trajetos para o trabalho, as ruas da cidade, o movimento nas praças, os entrevistados vão descortinando uma cidade cujo ritmo estava muito entrelaçado à presença da ferrovia:

Então ali eu sempre lembro: a gente atravessava o quadro da Estação sempre para ir trabalhar. A gente tinha que atravessar tudo aqueles vagões, era trem de carga que tinha, a gente sabia o perigo que era, mas a gente enfrentava,

não tinha medo e sabe, era uma maravilha, gostava mesmo!(BORTOLI, M. L. 2004)

O depoimento da Sra. Maria de Lourdes é muito significativo, sua narrativa evoca diversas passagens de uma vida vivida, da infância à velhice, em consonância com o ritmo dos trens, “Pois sabe que é tanta lembrança feliz, porque eu quando vou andar e eu passo ali no quadro da Estação, cada dia que eu passo ali, eu lembro um dia da minha infância lá, né?”. Essas memórias, reminiscências relidas de trajetos de vida, retomam tanto o espaço público das ruas, praças, do “quadro (pátio) da estação”, quanto das lides cotidianas na vida doméstica organizada a partir do expediente de trabalho do marido:

E ele cumpria expediente, em horário normal?

Era uma corrida, porque tinha que correr muito. Eles batiam o cartão as sete horas. Então pára ir daqui até lá eles tinham um trenzinho que levava eles. Chamava-se Manobra. [...] Eles iam ali, embarcavam, então as seis horas da manhã tinham que tá correndo, né? [...] Deus o livre perder o Manobra porque daí como é que ia né?

Daí quando era onze horas o Manobra trazia eles prá almoçar. Mas ás treze o Manobra descia. Então não dava tempo deles vir almoçar em casa. Então a gente tinha que fazer o almoço correndo; vinha um menino levar prá gente lá, então a gente tinha um garotinho que ele era contratado prá levar o almoço. Ele chegava às onze horas e a gente tinha que dá pra ele ir levar voando, porque daí eles almoçavam e devolviam a marmita pro menino. Então era uma correria, porque de manhã era uma luta prá você fazer o almoço na hora, porque tinha de fazer o almoço, tinha de cuidar de criança, fazer o pão pro café das quinze horas, às vezes era tanta pressa que a gente tinha que acabava esquecendo o garfo... Às vezes a gente se atrasava, o menino corria muito, até ele chegar lá tava tudo virado na sacola [...] agora tinha uns meninos malandrinhos que papavam a marmita. Não foi muito fácil ser esposa de ferroviário, tinha que se dedicá. (Idem, 2004)

Como podemos observar, a dinâmica da vida das famílias ferroviárias era regida pelo ritmo do trabalho nos trens e toda uma rede social era traçada para que esse trabalho se viabilizasse, desde a esposa, cujo ritmo da casa era ditado pelos horários de trabalho do marido - conciliar o cuidado com as crianças e a casa sem perder o horário do trenzinho que levava a marmita com o almoço, preparar a garrafa de café e o pão para as quinze horas - até o “menino malandrinho” que levava e, ocasionalmente, comia o almoço do ferroviário.

Nessas pequenas nuances de um cotidiano normal para qualquer trabalhador, delineia-se um modo de vida que agregava as famílias ferroviárias e, muitas vezes, originava a própria reprodução da classe ao reforçar vínculos e identidades. Digo isso porque, nas entrevistas, descobrimos que alguns desses “meninos malandrinhos” que passaram a infância realizando esses pequenos trabalhos no entorno da ferrovia, lembram-se que levavam comida para os ferroviários no pátio da estação e ali ficavam vendo o vai e vem dos trens e a lida dos trabalhadores e identificam aí o nascedouro de seu desejo de ingressar na Rede:

É eu comecei a trabalhar na Rede em 1966, mas eu já conhecia a ferrovia desde criança, então por isso é que eu sei como é que funcionava porque eu já conhecia né? Por intermédio dos meus tios, eu ia levar almoço na estação quando eles tavam trabalhando ali, então eu via como é que fazia e tudo. Tanto é que pra mim quando eu entrei na não teve houve surpresa nenhuma porque eu conhecia já o que eu tinha que fazer. (WALTER, 2009, grifo nosso).

As narrativas ampliam o campo das perspectivas de análise na investigação do tema ao desenharem um universo complexo e intrincado de significados, no qual a ferrovia surge em sua relação com a cidade, em falas repletas de afeto, de nostalgia, de crítica, em um quadro impossível de ser cristalizado ou homogeneizado num único movimento, num único conceito.

E é justamente quando os entrevistados (as) são inquiridos sobre os sentimentos em relação à privatização, ou mesmo antes disso, sobre a retirada dos trilhos da área central e suas falas articulam uma comparação entre o hoje e o ontem, conseguimos delinear uma imagem mais rica desses modos de vida, tecidos na confluência entre a cidade e a ferrovia, que incorporavam não apenas o mundo do trabalho, mas vivências dos mais variados matizes:

E como a senhora viu a cidade com a venda da ferrovia?

A cidade perdeu bastante né? [...] Olhe quando você passava aqui no quadro da Estação, nossa parecia um formigueiro! Se tivesse a ferrovia né? Que maravilha! Que felicidade! [...] Que felicidade quando chegava de trem o circo era uma alegria. Todo mundo ia pro quadro da Estação pra ver o elefante no vagão, a girafa [...] ah, que felicidade! Era uma beleza! O circo chegava de trem, não vinha de caminhão. O Quadro da Estação ficava em festa prá ir ver o circo (BORTOLI M. L. 2004).

Nesses depoimentos, observamos que os elementos que fizeram da ferrovia “a melhor opção de emprego”, “o melhor lugar para se trabalhar” ou, até mesmo, “uma coisa muito boa para a cidade” assumem nuances que obviamente incorporam as vantagens econômicas e salariais, mas mesmo aqui, elas aparecem articuladas a outros valores vivenciados cotidianamente e que dizem respeito a sentimentos de valorização e de dignidade como ser humano, como trabalhador, como pai de família, como cidadão:

Então nessa época aí ser ferroviário era uma coisa importante né?

Era e o ferroviário era muito respeitado na época né? Uma por causa do serviço dele... A gente sentia que o povo tinha um carinho especial pela gente porque falou que era ferroviário você podia chegar em qualquer loja que você tinha teu crédito, tinha tudo, você podia compra em qualquer parte da cidade, ninguém te negava sabe como era?

Então a gente sentia que o povo tinha uma confiança em nós, o crédito era mais fácil tudo era mais fácil pra nós. Você tava longe, às vezes dez, quinze dias fora, mas você sabia que a tua família não tava passando necessidade e se tivesse a sua família passando necessidade geralmente a família de um outro ferroviário ou parente tava ajudando, então não era difícil. Então a gente se sentia mais gente, né? Mais ser humano porque você podia sustentar sua família. (WALTER, 2009).

Às vantagens salariais aliam-se outras vantagens, como a garantia de poder viajar sossegado por saber que a família seria assistida num momento de necessidade, pôr os filhos para estudar numa escola melhor, ter respeito na cidade e crédito no comércio local, comprar alimentação mais barata, poder trocar itens de consumo ou viajar com a família nas férias e sem despesas com transporte:

Eu viajei muito de trem. Nossa como eu viajei de trem! Eu entrava de férias hoje, amanhã eu já tava no trem. A minha avó morava ali em Mallet, ia muito prá Jaguariaíva minha irmã morava lá. Mas era uma festa viajar de trem era demorado, mas era bom. Nós fomos uma vez para São Paulo de trem, daí nós fomos de dormitório e daí eu já era casada, tinha dois filhos. Porque a Rede era tão boa que quando o ferroviário entrava de férias ela dava passe livre prá viajar prá onde quisesse com a família. (BORTOLI, M. L 2004).

Essas questões demonstram a vivência de situações nas quais elementos materiais ganhavam um valor simbólico expressivo, porque se articulavam em um modo de vida possibilitado pela presença da estrada de ferro e pelas relações cotidianas estabelecidas entre os seus trabalhadores:

[...] Eles davam lenha, né? O maquinista jogava uns paus de lenha para as mulheres, elas traziam pinhão (semente das araucárias, árvore típica do Paraná), traziam coisas para trocar né? Então sempre tinha aquela troca e a criança ficava esperando em casa. Era uma festa! Ali onde era a Estação Paraná, era a Estação de Cargas. Então tudo esses vagões paravam ali, porque daí chegava o que comprava as frutas, daí a gente comprava já antes de ir para a casa de frutas, então a gente comprava bem barato. (Idem, 2004)

As lembranças que aparecem nas narrativas dos trabalhadores e seus familiares quase nunca dizem respeito a grandes eventos, acontecimentos de grande porte já estudados pela historiografia, marcos instituídos na memória pública e ou institucional, pelo contrário, remetem às minúcias do cotidiano: ir trabalhar, sair de férias, comprar e/ou trocar frutas, verduras, lenha, ver o circo chegar, observar e atravessar o pátio da estação com o movimento dos trens, das cargas e dos passageiros.

São a essas lembranças que primeiramente se remetem as falas dos trabalhadores, quando indagados sobre ser ferroviário na cidade de Ponta Grossa durante o período estudado. É a partir dessas minúcias cotidianas que a cidade se desvela e, também a partir delas, se acumulam possibilidades de compreender como se consolida uma identidade de classe.

Esses elementos não são tão evidentes ao primeiro golpe de vista e - para nós historiadores, dificilmente seriam explicitados se não fosse pelas entrevistas - porém são representativos quando nos indagamos sobre os muitos aspectos constitutivos do viver, do morar e do trabalhar como ferroviário na cidade. As diversas facetas do ser ferroviário em Ponta Grossa surgem mediadas por uma série de questões que só fazem sentido quando analisadas à luz das experiências e das trajetórias dos próprios trabalhadores e de suas famílias na cidade.

Essas experiências podem ser percebidas como outra possibilidade de diálogo com o tempo vivido e como uma alternativa para construção de outras histórias da ferrovia e de sua relação com a cidade. Abrem também a possibilidade de questionar a maneira como os processos históricos conhecidos como *desenvolvimentismo e modernização da década de 1950*, (entre os quais se incluiu o gradativo desmonte da rede ferroviária brasileira, principalmente no que tange ao transporte de passageiros e de pequenas cargas) sinalizam para momentos de reestruturação do capital. Essas reestruturações ontem e hoje, afetam, desagregam e/ou rearticulam os modos de vida de milhares de trabalhadores, que por sua vez não ficam/ficaram incólumes e passivos a esses processos. Acredito que o dialogar com as memórias construídas sobre os modos de viver e trabalhar de homens e mulheres comuns e anônimos pode redimensionar e/ou questionar marcos constituídos da memória sobre os processos históricos recentes do nosso país cujos efeitos ainda se fazem sentir nos múltiplos embates sociais do tempo presente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- BORTOLI, Maria de Lourdes Dropa de. Entrevista concedida em Junho de 2004
- CARDOSO, H. H. P. Memórias e Imagens: (re) pensando os significados do memorial JK. In: MACIEL, L.A et al (Orgs). **Outras Histórias: memórias e linguagens**. São Paulo: Olho d' Água, 2006, p. 179.
- CHIQUEIROS e Currais. Segura o Touro! **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, p.8, 21 jan./956.
- FENELON. D. R, MACIEL L.A, KHOURY Y.A, ALMEIDA, P. R. (Orgs) **Muitas Histórias, Outras Memórias**. São Paulo: Olho D'Água, 2000.
- INÁCIO, P. C. **Sudeste Goiano: seus trabalhadores, seus construtores, suas memórias - nossas histórias**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em História. / 2009. Tese de Doutorado.
- KHOURY, Y. A "Muitas memórias, outras história: cultura e sujeito na história". In: FENELON. D. R, MACIEL L.A, KHOURY Y.A, ALMEIDA, P. R. (Orgs) **Muitas Histórias, Outras Memórias**. São Paulo: Olho D'Água, 2004, p.116-148.

LIMA, R. M. L., **Uma Categoria Fora dos Trilhos**: Causas e Conseqüências da Crise entre os Ferroviários. Rio de Janeiro UFRJ, 1998. Dissertação de Mestrado

MACANHA, Amauri. Entrevista concedida em novembro de 2004.

MOMENTOSA Entrevista com Prefeito José Hoffmann: problemas de luz e água e remodelação da cidade Diário dos Campos, Ponta Grossa, p.1, 04/dez. 1955.

MONASTIRSKY, L. B. A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa. In: DITZEL, C. de H. M.; SAHR, C. L. **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais. Ponta Grossa: UEPG, 2001.

MONASTIRSKY, L. **Cidade e Ferrovia**: A mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa. Florianópolis, 1997. Dissertação de Mestrado – UFSC.

REIS, Airton Dionísio dos. Entrevista concedida em nov. de 2004.

RUTKA, João. Entrevista concedida em 2005.

SILGRE, R. F. de B. **Experiência dos Trabalhadores Ferroviários na Rede Viação Paraná Santa Catarina da Cidade de Ponta Grossa nas décadas de 1940-1960**. Ponta Grossa, PR: UEPG, 2005 (Monografia de Conclusão de Curso).

WALTER, Christiano Matheus. Entrevista concedida em 2009.