

AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL N° 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail recursoscontinuos@dirbi.ufu.br.

Inas. Cuent
3454
(c)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA

CIDADE E PATRIMÔNIO: O DIREITO À MEMÓRIA E À
CIDADANIA CULTURAL. ARAGUARI / MG

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Centro de Documentação e Pesquisa em
História - CDHIS
Campus Stª Mônica - Bloco 1Q (Antigo Mineirão)
Av. Universitária S/Nº
Tel 38400-902 - Uberlândia - M G - Brasil

GUIMAR CORDEIRO DE ANDRADE JÚNIOR

3454
S.9(c)

GUIMAR CORDEIRO DE ANDRADE JÚNIOR

**CIDADE E PATRIMÔNIO: O DIREITO À MEMÓRIA E
À CIDADANIA CULTURAL. ARAGUARI / MG**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção dos títulos de Bacharel e Licenciado em História, sob a orientação da Profª Dra Célia Rocha Calvo.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FEVEREIRO DE 2007

GUIMAR CORDEIRO DE ANDRADE JÚNIOR

**CIDADE E PATRIMÔNIO: O DIREITO À MEMÓRIA E À
CIDADANIA CULTURAL. ARAGUARI / MG**

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dra. CÉLIA ROCHA CALVO
(orientadora)

Prof^ª. Dra. HELOISA HELENA PACHECO CARDOSO

Prof. Ms. SÉRGIO PAULO MORAIS

DEDICATÓRIA

De maneira geral dedico este trabalho com muito carinho,

Ao meu pai, Guimar Cordeiro de Andrade, pela enorme dedicação, companheirismo e pelo exemplo de vida que vem me fornecendo ao longo de todos esse anos.

Aos entrevistados que me prestaram esclarecimentos e cederam gentilmente seus depoimentos.

Aos familiares e amigos da cidade de Araguari, personagens anônimos, mas fundamentais tanto na constituição desta monografia como na formação do próprio pesquisador

RESUMO

O presente texto aborda a presença da ferrovia no imaginário social da cidade de Araguari e sua relação com a vida social da mesma, refletindo o modo como esse fato foi construindo o foco central das políticas de preservação do patrimônio histórico cultural implementado pela Prefeitura Municipal de Araguari, a partir do ano de 2001. Partindo deste pressuposto, num primeiro momento, busca-se interpretar o envolvimento de diversos segmentos sociais no ato de fazer preservar esse patrimônio e como o passado neste presente é e foi construído de modo a afirmar memórias e histórias sobre a cidade, fazendo assim emergir elementos até então deixados de lado pelas entidades responsáveis pelo processo de preservação do Patrimônio ferroviário na cidade de Araguari.

Num segundo momento, aliada a análise das relações de trabalho na ferrovia, procura-se refletir as memórias e vivências destes trabalhadores, como vivenciaram e se inseriram no movimento de defesa pela preservação dos bens da Companhia de Estradas de Ferro Goiás e o modo como a Divisão de Patrimônio Histórico procurou inserir esses sujeitos sociais como parte do processo de restauração do patrimônio, valorizando apenas aspectos diretamente ligados ao espaço físico da Estação.

Palavras-chave: Memória, cidade, patrimônio histórico, trabalhadores ferroviários, Araguari.

AGRADECIMENTOS

A Deus, que faz-nos tolerante nos momentos difíceis de nossa vida, ensina-nos o verdadeiro caminho e ilumina nossa consciência dando-nos forças para seguir o caminho escolhido.

Ao meu pai Guimar Cordeiro de Andrade, ferroviário aposentado, e a minha mãe Ana Maria Rodrigues de Andrade, pela minha existência, pelo carinho, paciência e dedicação ao longo da minha jornada e pelas informações que possibilitaram o acesso aos entrevistados.

A todos os meus colegas, amigos e alunos que de alguma forma contribuíram para a realização desta pesquisa.

A Prof^a Dra Célia Rocha Calvo pela convivência aos longos desses anos no curso de graduação e por ter pensado comigo auxiliando-me no amadurecer das idéias que compõe este trabalho. Agradeço especialmente pelas palavras amigas, pela sua orientação cuidadosa e paciente que tanto me motivou e estimulou nos momentos de desânimo.

A Prof^a Dra Heloisa Helena Pacheco Cardoso e ao Prof Ms Sérgio Paulo Moraes por terem aceitado participar da banca examinadora e pelas contribuições dadas a este trabalho.

Especialmente às pessoas que colaboraram com documentos, esclarecimentos e com as entrevistas sem as quais seria impossível a realização deste trabalho.

SUMÁRIO

Considerações iniciais.....	08
Capítulo I	19
Sentidos construídos no processo de preservação do patrimônio ferroviário na cidade de Araguari	
Capítulo II	44
Memórias das relações de trabalho e vida da Estrada de Ferro Goiás	
Considerações finais.....	65
Fontes.....	67
Bibliografia.....	72

CONSIDERAÇÕES INICIAIS.

Este trabalho foi constituído com o intuito de abordar a presença da ferrovia no imaginário social da cidade de Araguari, analisar as políticas de preservação do Patrimônio Histórico e Cultural relativo aos bens da Companhia de Estrada de Ferro Goiás adotadas pela Prefeitura Municipal de Araguari. Aliada a essa perspectiva será feita uma discussão acerca das memórias sobre relações de trabalho e vivência na ferrovia.

No ano de 2005, o prédio da Estação de Passageiros da Estrada de Ferro Goiás foi restaurado e inaugurado como sede da Prefeitura Municipal e parte integrante do Circuito Turístico da cidade de Araguari. Localizada no Triângulo Mineiro, a seiscentos e quatro quilômetros de Belo Horizonte, com uma população de aproximadamente cento e dez mil habitantes, Araguari possui uma economia diversificada, apoiada nas atividades agropecuárias, no comércio, na indústria e no turismo.

Desde 2002, a Prefeitura Municipal, em parceria com o Instituto Estadual de Patrimônio Histórico, vem tentando consolidar e fomentar a atividade turística como pólo gerador de renda para o município de Araguari; por isso, o poder público iniciou, a partir de então, o processo de tombamento de vários bens que seriam posteriormente restaurados mediante o apoio da iniciativa privada e das leis de incentivo à cultura. Nesse sentido, a Fundação Aragarina de Cultura adotou uma política de preservação que visava abarcar somente aqueles bens que foram classificados, pela Divisão de Patrimônio Histórico, levando em consideração somente o valor venal dos mesmos, aliados às suas características arquitetônicas, isto é, somente a monumentalidade arquitetônica dos bens foi levada em conta, *desprezando não só sua vinculação a grupos sociais específicos, como suas multiplicidades de experiências na construção de referências e identidades.*¹

O patrimônio ferroviário da cidade foi um dos alvos dessas políticas de preservação iniciada com o Mutirão Pró-Restauração e Limpeza do prédio da

¹ SILVA, Marcos A. História, o Prazer em Ensino e Pesquisa. São Paulo: Brasiliensis, 1995. p.44.

Estação Goiás; este fato político criou expectativas diferentes nos sujeitos sociais envolvidos em tal processo. De um lado, as pessoas que tiveram no passado vínculos de trabalho com a empresa buscavam a valorização da memória relativa às relações de trabalho e de vida na ferrovia; de outro os políticos, industriais e comerciantes locais vislumbravam no desenvolvimento da atividade turística uma possibilidade real de ganhos financeiros.

Na visão do pesquisador, o movimento criado pelo poder público em torno da restauração do patrimônio ferroviário passou a representar não mais a história da cidade como espaço da pluralidade e diversidade. Os intelectuais ligados à administração municipal passaram a vincular a memória ferroviária somente ao prédio da Estação criando assim uma história da ferrovia completamente desvinculada dos trabalhadores que nela atuaram. Enfocando e supervalorizando o “majestoso” prédio da Estação e o maquinário contido no mesmo esses intelectuais acabaram por esvaziar de sentido político a memória dos trabalhadores ferroviários.

Com base nessa percepção e buscando compreender esse processo como sendo o de produção social de muitas memórias, esta pesquisa visa discutir o significado das práticas de preservação tanto do patrimônio quando da memória ferroviária para os políticos, comerciantes, representantes da imprensa local e para os próprios ferroviários aposentados; contrapondo as diversas concepções que esses sujeitos sociais carregam, isto é, o que preservar, o por que do ato de preservar e para quem tal patrimônio deve ser preservado.

Buscamos também problematizar alguns conceitos que nortearam o processo de tombamento e restauração do Patrimônio Ferroviário em Araguari, tais como modernidade, desenvolvimento socioeconômico, patrimônio, memória e passado, demonstrando que esses conceitos, além de não possuírem significados únicos, não existem por si mesmo; isto é, eles foram construídos por agentes históricos com o intuito de corroborar o modo de produção de uma memória feita para referenciar interesses políticos. Conforme PAOLI, o patrimônio cultural deve ser preservado em seu conjunto não como expressão do poder instituído, mas porque

*forma um espaço de sentido múltiplo onde diferentes versões se contrariam porque saídas de uma cultura plural e conflitante. A noção de patrimônio histórico evoca dimensões múltiplas da cultura como imagens de um passado vivo: acontecimentos e coisas que merecem ser preservadas porque são coletivamente significativas em sua diversidade.*²

A perspectiva que orientou esta pesquisa está fundada na concepção de patrimônio histórico como prática social e cultural de múltiplos e diferentes agentes sociais que afirmam suas memórias e suas histórias em contraponto e ao mesmo tempo compartilhando da história oficial produzida pelos mantenedores da ordem estabelecida; isto é, esses sujeitos sociais que se sentiram alijados no bojo do processo de preservação do patrimônio ferroviário, quando suas memórias relativas às relações de trabalho e vida na ferrovia foram desconsideradas pelos intelectuais ligados a Prefeitura Municipal, de certa forma acabaram ‘apoando’ as iniciativas da Divisão de Patrimônio Histórico no que diz respeito à restauração do espaço físico do prédio da Estação. Segundo Marilena Chauí, o Patrimônio Histórico e Cultural deve ser tomado como uma prática reflexiva que *torna visível a disputa pela memória social, deixando aparecer ações até então invisíveis, capazes de questionar as ações institucionalizadas com que a sociedade constrói para si mesma seu próprio significado.*³

Para realização deste trabalho foram utilizadas fontes escritas: recortes de artigos publicados nos jornais Diário de Araguari e Gazeta do Triângulo referentes à ferrovia, dois relatórios da empresa, três volumes da Revista Ferroviária e um Memorando da Divisão de Patrimônio Histórico, e fontes orais: entrevistas com ferroviários aposentados, pessoas ligadas aos órgãos de imprensa supracitados e à Divisão de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Araguari.

Os recortes de artigos publicados nos jornais pesquisados foram organizados e doados, em novembro de 2005, em decorrência da inauguração do Palácio dos Ferroviários, pelos jornais supracitados. Em 2004, esses órgãos de imprensa, a

² PAOLI, Maria Célia. Memória História e Cidadania: O Direito ao Passado. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo, 1992. p.25

³ CHAUI, Marilena. Cidadania Cultural: O direito à cultura. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006. p. 124.

pedido da administração municipal, agruparam em uma pasta os artigos publicados referente à ferrovia desde meados da década de 1950 até o ano de 2003. Foram responsáveis por essa organização o Sr Cláudio Antônio Medeiros da Gazeta do Triângulo e o Sr Milton Ferreira do Diário de Araguari. As pastas contendo os artigos pesquisados encontram-se disponíveis no Arquivo Público Municipal Dr Calil Porto.

Na realidade, a organização deste acervo, contendo recortes dos jornais supracitados, serviu não só para corroborar a noção do passado como algo distante, mas também para instrumentalizar essa perspectiva vencedora de preservação.

Optei por trabalhar com recortes de artigos publicados nos jornais Diário de Araguari e Gazeta do Triângulo por serem estes periódicos que circulam regularmente em Araguari desde 1948. De cunho conservador, esses órgãos de imprensa sempre foram defensores dos interesses políticos, mercantis e comerciais dos grandes fazendeiros e dos comerciantes em geral; por isso procuravam sempre incorporar e reproduzir a idéia de progresso advinda com a instalação e funcionamento da ferrovia.

Os artigos publicados na imprensa local foram pesquisados no sentido de refletir sobre o modo como esses órgãos de imprensa se inseriram nos debates públicos relativos à questão do patrimônio ferroviário e explicitaram no presente os sentidos desse passado como sendo universais, pertencentes a todos os moradores da cidade; sendo assim, trabalhamos a temporalidade destes artigos para analisar os sentidos construídos pelos mesmos no que diz respeito a preservação e restauração do prédio da Estação Goiás, visto que estes periódicos abordam e carregam as concepções de seus redatores, tanto sobre a ferrovia como sobre as políticas de preservação do patrimônio histórico.

Ao longo desta pesquisa a imprensa aparece tanto como um órgão formador de opinião quanto um espaço articulador de projetos políticos, isto é, a imprensa é compreendida como um dos lugares privilegiados para a construção de sentidos para o presente, sendo uma das responsáveis pelo processo de produção social da

memória legitimando os interesses daqueles que escrevem, assinam, compram e vendem os jornais, pois segundo MACIEL:

*ainda é preciso refletir sobre os nossos procedimentos e os modos como lidamos com a imprensa em nossa prática de pesquisa para não tomá-la como espelho ou expressão das realidades passadas e presentes, mas como uma prática social constituinte da realidade social, que modela formas de pensar e agir, define papéis sociais, generaliza posições e interpretações que se pretendem compartilhadas e universais. Como expressão de relações sociais, a imprensa assimila interesses e projetos de diferentes forças sociais que se opõem em uma dada sociedade e conjuntura, mas os articula segundo a ótica e a lógica dos interesses dos seus proprietários, financiadores, leitores e grupos sociais que representa.*⁴

Foram analisados três volumes da Revista Ferroviária, publicação mensal da empresa destinada aos funcionários no tempo em que o trabalho ferroviário era ativo na cidade. Esses volumes fazem parte do arquivo pessoal Sr Paulo Santos, ferroviário aposentado. Ao entrar em contato com estas publicações feitas pela ferrovia, visamos refletir sobre os projetos da empresa relativos à vida dos trabalhadores dentro e fora da empresa. No conjunto dos artigos foi possível inventariar sobre temas como lazer, comemorações de aniversários, informes sobre palestras e cursos de aperfeiçoamentos ministrados tanto para os funcionários – no que diz respeito às suas funções específicas – quanto para suas esposas, isto é, bordado, culinária e corte e costura. Nestas revistas, que circulavam entre os ferroviários, podemos notar a construção de significados positivos atribuídos ao trabalho na ferrovia por meio da valorização que a empresa instituiu para os espaços ligados ao lazer e “ao tempo livre” dos seus empregados. Pesquisamos também dois relatórios da ferrovia com o intuito de compreender melhor os problemas relativos à organização do trabalho e os regimentos internos da

⁴ MACIEL, Laura Antunes. Produzindo Notícias e Histórias: Algumas questões em torno da relação telegrafo e imprensa – 1880/1920. In: Muitas Histórias, Outras Memórias. Editora Olhos d'água, 2004, p 14.

empresa.⁵ Um dos relatórios analisados faz parte do arquivo pessoal Sr Paulo Santos, o outro relatório encontra-se disponível no Arquivo Público Municipal.

Procurando compreender os significados e sentidos das relações de trabalho na ferrovia e o modo como esses sujeitos sociais interpretam a questão do tombamento do patrimônio ferroviário na cidade de Araguari foi que realizei entrevistas com ferroviários aposentados. Nesses registros procurei perceber, por meio das memórias, os aspectos relativos à organização social do trabalho na ferrovia e às transformações que esses trabalhadores experimentaram com a imposição de uma nova lógica de trabalho, para compreender assim quais as memórias que esses trabalhadores procuram preservar. Aliada a essa perspectiva buscamos perceber nas falas desses sujeitos sociais como as políticas de preservação do patrimônio histórico explicitam suas memórias e o modo como eles se reconhecem nesse patrimônio que foi tombado e restaurado.

Abordei nas memórias desses trabalhadores algumas mudanças impostas a partir das relações de trabalho estabelecias pela ferrovia, estabelecendo assim uma discussão sobre as novas condições de trabalho que redefiniram aspectos de suas vivências, sobre o modo como viviam nas fazendas antes do ingresso na empresa, as experiências em outras atividades desempenhadas antes da entrada para Estrada de Ferro Goiás e como foram pressionados a articular novas maneiras de vida.

Perceber uma série de pressões exercidas em diversos campos, a partir das mudanças ocorridas nas relações de trabalho, envolvendo horário e moradia foi aos poucos um exercício que acabou revelando novas vivências e novos olhares, os quais trouxeram à tona alguns marcos na vida dos entrevistados, como o ingresso à empresa, a saída de uma relação de trabalho não assalariada para o experimento de relações assalariadas e a mudança na concepção de tempo não mais regida pelos fenômenos naturais. Em sua dissertação de mestrado CALVO, pesquisando as relações de trabalho na Ferrovia Paulista, aponta como a presença da ferrovia

⁵ A maneira como o modo de vida dos trabalhadores foi se transformando em aspectos controlados pela ferrovia foram referenciados na dissertação de mestrado de CALVO.

CALVO, Célia Rocha. Trabalho e Ferrovia: A Experiência de ser Ferroviário na Companhia Paulista: 1890 – 1925. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mimeo, 1994

exigiu que se formassem novas relações de trabalho “*caracterizada por um ritmo intenso, exigindo um novo perfil de trabalhador*”.⁶

Nas entrevistas, a ferrovia foi surgindo não como um todo articulado universal, entendida numa percepção comum por todos os trabalhadores e moradores de Araguari que deveria conferir um significado para o local; seu sentido foi sendo percebido em dimensões construídas por seus agentes num recompor contínuo que unia presente e passado em dimensões das experiências sociais traduzidas em suas memórias, articuladas em suas narrativas. Foram aparecendo dimensões do trabalhar na ferrovia enquanto experimentar emprego fixo e assalariado, com horários fixados e presença constante de um chefe de sessão que controlava rigidamente as atividades, em oposição ao trabalho nas fazendas, que a maioria dos entrevistados se dedicavam antes do ingresso na empresa.

Assim conduzi a pesquisa ao mesmo tempo em que fui sendo levado por temas que foram aparecendo nos depoimentos dos entrevistados a partir de aspectos de suas vidas: como sentiram e elaboraram as transformações ocorridas e algumas maneiras que usaram pra intervir nessas mudanças. Procurei indagar, e ao mesmo tempo ouvir, pessoas que tiveram no passado uma relação de trabalho efetivo na ferrovia, identificando o significado do trabalho ferroviário em suas vidas, assim como o espaço onde movimentavam e construíram suas expectativas, isto é o local de vivência com suas marcas, suas elaborações culturais, suas resistências e aceitações, espaço do “sofrimento”, das brincadeiras no qual era forjado um lugar de vida. Todos os entrevistados, no período em que foi realizada a pesquisa, residiam em Araguari e foram localizados com a ajuda do Sr Guimarães e do Sr Paulo Santos, ambos ferroviários aposentados e moradores da cidade de Araguari.

Para além daqueles que trabalhavam diretamente na ferrovia também foi realizada uma entrevista com Dona Maria do Carmo, esposa de ferroviário. Na narrativa desta entrevistada pude perceber que, para ela, as mulheres eram tidas

⁶ CALVO, Célia Rocha. Trabalho e Ferrovia: A Experiência de ser Ferroviário na Companhia Paulista: 1890 – 1925. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mimeo, 1994

pela empresa como uma das ‘responsáveis’ pelo bom desempenho dos seus funcionários. Segundo a entrevistada, a preocupação com a família do ferroviário podia ser percebida nas atitudes tomadas pela empresa no sentido de “educar” esposas e filhos. Nessa entrevista, a depoente delineou os trabalhos que fazia antes e depois de seu esposo ingressar na ferrovia; em sua concepção ela passou, a partir de então, a ser responsável não só pela casa e pelos filhos, mas também de cuidar para que as refeições fossem servidas no horário de almoço destinado pela empresa.

Realizamos também entrevistas com pessoas ligadas à imprensa local, à assessoria de imprensa da Prefeitura Municipal e à Divisão de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Araguari com o intuito de analisar os diversos interesses que nortearam as práticas de preservação do patrimônio ferroviário, o significado que esses sujeitos sociais carregam tanto no que diz respeito à ferrovia, ao trabalho ferroviário e a concepção de patrimônio histórico, assim como do próprio ato de preservação do prédio da Estação Goiás.

Aliada a essas fontes, a interpretação do pesquisador se fez presente em todo o desenvolvimento desse trabalho. Para que pudesse compreender os significados firmados em cada depoimento, tornou-se necessário conhecer, visitar, me relacionar minimamente com aquelas pessoas e, sobretudo, observar na relação da entrevista a maneira como suas memórias se tornavam atos interpretativos e constitutivos de suas experiências sociais. Em contato com os entrevistados pude estar a par de situações e acontecimentos comuns e perceptíveis àquele grupo e que foram relatados nas entrevistas.

Antes de gravar as entrevistas (e também depois) tive conversas informais com todos os entrevistados. Acredito que essa foi uma forma do pesquisador construir vínculos no sentido de compartilhar este projeto de pesquisa com os entrevistados, aproximando-me do ambiente dos seus convívios, ao mesmo tempo em que ia colocando-os a par da perspectiva social desta investigação. Busquei construir uma relação de igualdade na diferença, procurando na relação dialógica construída entre entrevistador e entrevistado apreender os significados presentes

nas narrativas dos depoentes. Algumas idéias concebidas antes do início da pesquisa foram então desmontadas e outras reafirmadas, dando a ela um novo rumo.

No contato com as fontes, procurei refletir:

*...sobre o significado social das mesmas, explorando suas possibilidades, avaliando seus limites, indagando sobre as relações sociais, políticas e ideológicas inscritas no processo mesmo de sua produção e conservação. Quando em nossas análises, perguntamos quem as produziu, quando, onde e em quais circunstâncias, não estamos buscando simples autoria, nem meras datas, ou contextos já dados, que lhes são, portanto, anteriores e exteriores. Estamos considerando que elas expressam sujeitos históricos, inseridos numa complexa rede de relações e acontecimentos num intrincado jogo de pressões e limites que é preciso problematizar.*⁷

Durante a orientação deste trabalho, ao lidarmos com as entrevistas e com a documentação escrita, discussões sobre memória foram incorporadas ao mesmo, pois, através delas foi possível conhecer tanto os significados das experiências vivenciadas pelos narradores quanto às concepções presentes nas fontes escritas. Pelo movimento da memória apreendemos as transformações e as (re) significações elaboradas pelos sujeitos:

*Ao narrar, as pessoas sempre estão fazendo referências ao passado e projetando imagem, numa relação imbricada com a consciência de si mesmo, ou daquilo que elas próprias aspiram ser na realidade social. Associando e organizando fatos no espaço e no tempo, dentro dos padrões de sua própria cultura e historicidade, cada pessoa vai dando sentido à experiência vivida e a si mesmo nela.*⁸

Na estruturação do texto, busquei incorporar os “traumas” que os ferroviários aposentados experimentaram em suas vidas e a partir dos quais interpretaram, no presente, um sentido do trabalho ferroviário e as relevâncias

⁷ FENELON, Déa Ribeiro, CRUZ, Heloisa Faria, PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. Introdução – Muitas Histórias, Outras Memórias. In: Muitas Histórias, Outras Memórias. Editora Olhos d'água, 2004, p 10.

⁸ KHOURY, Yara Aun. Muitas Memórias, Outras Histórias: cultura e o sujeito na história. In: FENELON, Déa, et. ali. (orgs.). Muitas Memórias, Outras Histórias. São Paulo: Olho d'água, 2004. p.131.

sociais disto. Li com atenção as entrevistas e tive o cuidado de pensar a entrada na empresa e a adaptação neste novo tipo de trabalho, não enquanto conteúdos prontos – conceituações que dessem conta de suas vidas – mas como referências postas em movimento nos seus modos de vida. Durante as entrevistas, as relações de trabalho na ferrovia foram surgindo como meios melhor elaborados nas explicações de suas vivências, assim como no, presente, esses entrevistados incorporam e participaram de toda a discussão relativa ao processo de tombamento e restauração do patrimônio ferroviário em Araguari, se reconhecendo ou não na “história” imposta pelo poder público.

Para atingir o objetivo da pesquisa e para facilitar o seu desenvolvimento e compreensão, a monografia está dividida em dois capítulos. O primeiro capítulo busca pensar a presença da ferrovia no imaginário social da cidade de Araguari e como este fato se constituiu o foco central das políticas de preservação do patrimônio histórico e cultural da cidade. O diálogo estabelecido com as entrevistas e com a documentação pesquisada teve o intuito de delinear, através das falas dos sujeitos sociais que se envolveram em tal processo, as diversas atividades desenvolvidas pelo poder público desde o tombamento do prédio da Estação de Passageiros da Estrada de Ferro Goiás até a inauguração do mesmo com a transferência da sede da Prefeitura Municipal para as suas dependências.

Nesse sentido, buscamos descortinar o envolvimento de diversos segmentos sociais no ato de fazer preservar esse patrimônio e as expectativas de cada um deles, demonstrando como o passado neste presente é e foi construído de modo a afirmar memórias e histórias sobre a cidade. Procuramos articular também, através de artigos veiculados nos jornais pesquisados, o modo como esses órgãos de imprensa participaram do debate público e explicitaram publicamente os sentidos desse passado como sendo universais, pertencentes a todos os moradores da cidade. Este capítulo nos possibilitou refletir sobre a produção social da memória e sua consagração.

O capítulo segundo foi estruturado no intuito de analisar as memórias sobre as relações de trabalho e vida na ferrovia e o modo como essas memórias foram

apropriadas pelos órgãos responsáveis pelo Patrimônio Histórico e Cultural na cidade de Araguari. Procuramos investigar neste capítulo como esses ferroviários experimentaram as mudanças sofridas a partir da entrada para a empresa, como se cruzaram e se opuseram formas tradicionais de valor e execução do trabalho a uma outra maneira, imposta pela Companhia de Estradas de Ferro Goiás – movida pela regularidade do horário de trabalho, e como se organizaram, via memória, agora como aposentados e moradores da cidade de Araguari o sentido do trabalho ferroviário em suas vidas.

Discutimos também sobre como construíram / preservaram uma memória do trabalhar na ferrovia, quais valores procuraram preservar e como buscam novos referenciais no bojo das concepções de Patrimônio Cultural, ligados a ferrovia, impostas pelo poder público. Percebermos ao longo da estruturação do segundo capítulo como esses trabalhadores aposentados vivenciaram o movimento de defesa pela preservação dos bens da Companhia de Estradas de Ferro Goiás iniciado no ano de 2002 e o modo como esse patrimônio histórico tombado explicita ou não suas memórias.

Não poderia finalizar esta introdução sem antes mencionar não só o interesse como minha relação pessoal com o tema pesquisado. Cresci ouvindo histórias sobre o cotidiano de trabalho e sobre os trabalhadores na ferrovia, suas lutas, labutas, os diversos embates com a chefia e as brigas e desentendimentos cotidianos. Tudo isso despertou, ao longo de minha vida, o interesse pessoal por tal pesquisa. Outros fatos, embora não vividos por mim, compuseram um passado de família, ou seja, a memória familiar e também contribuíram para minha trajetória. Essas memórias e histórias se apresentavam como ponto referencial ao longo de minha formação.

A entrada na Universidade Federal de Uberlândia, no curso de graduação em História, significou um segundo momento na trajetória de vida, com referencial na ferrovia e representou um desejo de trazer à tona, a partir de um novo campo de discussões e embates envolvendo as questões referentes ao projeto de tombamento e restauração do patrimônio ferroviário em Araguari, as outras memórias

silenciadas durante esse processo implementado pela Divisão de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal.

Abordar este tema na perspectiva do historiador, no campo da História Social, contribuiu para abrir um leque mais amplo nas referências pessoais que descortinam um meio social carregado de tensões e frustrações, no qual os intelectuais vinculados à administração municipal procuram consolidar um modelo único e verdadeiro de conhecimento histórico. Ao longo deste trabalho tornou-se importante para mim, não só enquanto pesquisador e educador, mas, sobretudo enquanto filho de ferroviário aposentado e morador da cidade de Araguari, perceber como a ferrovia teria propiciado transformações locais mais amplas e mudanças culturais nas pessoas que moravam na região, e como, após quase trinta anos de esquecimento, o poder público local se apropriou desse patrimônio e o instituiu como símbolo e referência desta cidade.

CAPÍTULO I

SENTIDOS CONSTRUÍDOS NO PROCESSO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE ARAGUARI

O reconhecimento do direito ao passado está ligado intrinsecamente ao significado presente da generalização da cidadania por uma sociedade que evitou até agora fazer emergir o conflito e a criatividade como critérios para a consciência de um passado comum. Reconhecimento que aceita os riscos da diversidade e da ambigüidade das lembranças e esquecimentos. Não teme restaurar e preservar o patrimônio edificado sem pretender conservar o “antigo” ou fixar o “moderno”. Orienta-se pela produção de uma cultura que não repudie sua historicidade, mas que possa dar-se conta dela pela participação nos valores simbólicos da cidade, como o sentimento de “fazer parte” de sua feitura múltipla.

Maria Célia Paoli

Em agosto de 2006, durante as festividades de inauguração do Palácio dos Ferroviários, antigo prédio da Estação da Estrada de Ferro Goiás que abriga atualmente a sede administrativa da Prefeitura Municipal de Araguari, os membros da Divisão de Patrimônio Histórico procuraram ressaltar a *“importância da memória ferroviária na constituição da identidade social desta cidade enquanto mantenedora e conservadora de uma parte importante da história deste meio de transporte em nosso país, pois como se afirma entre os moradores desse município: cada araguarino ou é ferroviário ou tem família de ferroviário, falar nesse assunto sempre traz de novo toda uma lembrança que é boa de ser recordada”*.¹

Sendo assim, este capítulo foi estruturado com o intuito de discutir a presença da ferrovia no imaginário social da cidade de Araguari e como este fato se

¹ Esta citação foi retirada do discurso do Sr. Jose Machado Rocha, membro da Divisão de Patrimônio Histórico, proferido na semana de festividades de inauguração do Palácio dos Ferroviários. Este discurso foi publicado na íntegra no jornal Cidade Livre do dia 05 de dezembro de 2005 em alusão ao aniversário de fundação do referido prédio.

constituiu o foco central das políticas de preservação do patrimônio histórico e cultural da cidade assim, como trazer à tona elementos até então deixados de lado pelas entidades responsáveis pelo processo de preservação do Patrimônio Ferroviário na cidade de Araguari, reavivando conceitos que são de fundamental importância no campo da História Social para uma interpretação do que Déa Fenelon chama de “concepções de patrimônio cultural”:

*Diante deste quadro, uma de nossas primeiras tarefas quando queremos discutir os conceitos de Patrimônio Cultural será a de promover a crítica das concepções dominantes de patrimônio histórico unicamente associada ao Artístico, com as definições de que estamos falando, no sentido de construir uma noção ampla do que entendemos e praticamos como Patrimônio Histórico e Cultural, uma concepção que possa abarcar práticas, fazeres e memórias individuais e coletivas e, ao mesmo tempo, voltamos a insistir, possibilitar que esta discussão não se restrinja apenas ao corpo técnico das várias instituições, mas se faça também através da participação de setores da sociedade diretamente envolvidos com o tema e da população em geral.*⁹

Nas abordagens historiográficas do período, a presença da Companhia de Estradas de Ferro Goiás em território mineiro (especificamente Araguari) remonta a um projeto que data do final do Império, que visava permitir a ligação do interior do país aos portos situados no Rio de Janeiro e em São Paulo, mediante o aproveitamento dos trilhos da Estrada de Ferro Mogiana que tinha seu último ponto em Araguari.

O governo Federal, segundo essa abordagem, começou a se interessar pela grande produção agropecuária do Estado de Goiás e procurou viabilizar uma ligação férrea entre aquele Estado e o litoral. Essa ligação permitiria, na visão do governo Federal, além do escoamento da produção, a modernização do interior do país. O decreto nº 862, de 16 de outubro de 1880, concede à Companhia de Estradas de Ferro Alto Tocantins a construção de uma ferrovia que ligaria a Vila de Catalão à cidade de Palma (ambas no norte do Estado goiano). O mesmo decreto concede à Estrada de Ferro Mogiana o direito de prolongarem os trilhos de Jaguará

⁹ FENELON, Déa Ribeiro. Políticas Culturais e Patrimônio Histórico. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo, 1992, p. 30

até Catalão.¹⁰ Nesse sentido ocorreria a ligação do estado goiano através da Mogiana com São Paulo.

Devido a interesses políticos e econômicos, várias pressões foram exercidas por fazendeiros e políticos de Araguari e o trajeto inicial vai sofrendo alterações, fazendo com que o ponto de encontro com a Mogiana passe de Jaguará para Araguari. Visando atender esse novo trajeto o nome da empresa é alterado de Alto Tocantins para Estrada de Ferro Goiás, em 1906. Após atrasos sucessivos e alterações de projetos, em meados da década de 1920, a Companhia Goiás começa a funcionar efetivamente. Somente no início dos anos cinquenta, segundo o historiador Nasr Chaul, foi que essa ferrovia atinge a capital do Estado de Goiás, Goiânia.¹¹

Em relatório apresentado em 1951 pelo Diretor da Ferrovia Goiás, a empresa teria como ponto principal o trajeto Araguari – Goiânia, entroncando naquela cidade com a Mogiana. Considerada, pelo Departamento Nacional de Estrada de Ferro, de pequeno porte pela extensão e local onde se encontra, a Companhia de Estradas de Ferro Goiás seria responsável pelo transporte de passageiros e carga do interior para outras regiões. No início dos anos cinquenta, a expansão da Goiás atingia seu trajeto final, estando assim definida:

Extensão total:..... 478,2 Km

Em território Mineiro:..... 52,9 Km

Em território Goiano:..... 425,3 Km¹²

Os marcos de fundação desta memória também estão presente nos depoimentos de alguns sujeitos sociais. Segundo o entrevistado Honor Machado, morador da cidade de Araguari, antes da consolidação da malha ferroviária no Triângulo Mineiro, o transporte de produtos que vinham do litoral para o interior

¹⁰ Essas informações encontram-se em: CHAUL, Nasr Fayad, Marchas para o Oeste. In: SILVA, Luiz Sergio Duarte da (Org.). Relações Cidade-Campo: Fronteiras. Goiânia, Ed. UFG, 2000, p. 110 a 115.

¹¹ Ibidem.

¹² Estrada de Ferro Goiás. Relatório apresentado ao Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Engenheiro Vicente de Brito Pereira Filho, pelo Capitão Mauro Borges Teixeira, quando este assume a Diretoria da Empresa, em. Oficinas Gráficas de Araguari-MG, em 1951, p.30.

goiano era feito com o uso da tração animal. Quando questionado sobre a importância da ferrovia para a cidade de Araguari, o ex-comerciante, escritor e memorialista, Sr Honor Machado, afirma que:

Os carros de boi ferrados ao rigor, derramavam melodia dolente na ação do eixo friccionado ao cação, era assim que os fazendeiros traziam e levavam seus produtos. Araguari era o fim da linha da Mogiana, a viagem de carro de boi até o interior de Goiás levava quase dois meses e quando os carreiros chegavam traziam mercadorias rústicas: farinha, açúcar de forma ou mascavo e toucinho salgado. Daí uns dias retornavam carregados de produtos trazidos pelo trem, eram sacarias de sal grosso, café, barricas e cimento e caixotes com tecidos da moda, trazidos por encomenda para um ou outro comerciante. Isso foi assim até 1917 quando a Goiás inicia suas atividades firmando os primeiros trilhos; e foi desta maneira que aconteceu, o progresso não podia parar, tínhamos um sertão inteiro pela frente para povoar e desenvolver e isso foi feito com a ajuda dos trilhos de ferro.¹³

A noção de progresso imputada à ferrovia, construída e consagrada pelas produções historiográficas do período, é também referência nas narrativas de alguns dos entrevistados. Como podemos notar, predomina na fala do Sr Honor Machado o saudosismo do tempo áureo do transporte ferroviário o qual se tornou, em sua concepção, ferramenta fundamental para acirrar o processo de desenvolvimento e de circulação de bens.

Nesse sentido, a afirmação do entrevistado “o progresso não pode parar” ancora uma das concepções que nortearam as políticas de preservação do patrimônio ferroviário em Araguari, visto que, na concepção dos intelectuais ligados à Divisão de Patrimônio Histórico, “o tempo áureo da ferrovia” foi cristalizado num passado distante, que apaga as diferenças e as tensões sociais e os outros sentidos de quem viveu este processo. Seguindo esta linha de raciocínio, o critério utilizado para a preservação dos documentos e dos monumentos, constitui

¹³ Sr Honor Machado, ex-comerciante e membro da Academia de Letras e Artes de Araguari, entrevista realizada em 27/06/2005, Araguari, MG.

*uma forma de nostalgia de algo que não existe mais, de uma história que se fechou em si mesma.*¹⁴

Para o Sr Honor o elemento modernizador que a ferrovia viria a implantar no sertão foi de fundamental importância, pois, para ele, até então o “progresso” não havia chegado naquele lugar. A ferrovia, nesta memória produzida, é interpretada nos sentidos vinculados aos interesses de comerciantes locais. Este tipo de concepção faz-se presente também nos próprios relatórios da Companhia de Estrada de Ferro Goiás, a qual *“tinha como um dos objetivos primordiais desbravar e modernizar os locais por onde estendesse seus trilhos de ferro; esses resultados industriais foram alcançados e os demais poderão ser verificados ao longo dos anos que virão.*¹⁵

Assim como a historiografia, os jornais de maior circulação na cidade incorporam e reproduzem essa memória triunfalista ancorada na idéia de progresso advindo com a extensão da malha ferroviária para o interior do país. A imprensa em Araguari,¹⁶ não só em seu nascimento como na atualidade, era predominantemente de propriedade de pessoas ligadas às atividades políticas, mercantis e comerciais.¹⁷ Os políticos e comerciantes locais, que se viram beneficiados com a inauguração da ferrovia no final do século XIX, assim expressavam, através da nota publicada no jornal Diário de Araguari, seus pensamentos, anseios e interesses com relação a este meio de transporte:

¹⁴ PAOLI, Maria Célia. Memória História e Cidadania: O Direito ao Passado. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo, 1992. p.26

¹⁵ Relatório dos serviços da Estrada de Ferro Goiás, referentes ao ano de 1955. Oficinas Gráficas da Estrada de Ferro Goiás, 1956, Araguari-MG, p.5. Este relatório traz minuciosas informações sobre os resultados da empresa nas diversas atividades em que esteve envolvida, especificando além do ano de 1953, dados comparativos em relação às movimentações verificadas nos três anos anteriores; tal relatório encontra-se alocado em acervo particular.

¹⁶ Vários foram os jornais fundados em Araguari que não seguiam a linha ideológica do Diário de Araguari e da Gazeta do Triângulo, mas nenhum deles teve logo período de circulação, por esse motivo eles não são relevantes para essa pesquisa.

¹⁷ O primeiro jornal de Araguari foi fundado em 1894, recebendo a denominação de “Araguary”; seu primeiro proprietário foi o Sr Tertuliano Goulart, passando mais tarde para as mãos do Sr Antonio Nunes de Carvalho, ambos comerciantes. Dezenove anos após a fundação do jornal acima citado, o irmão do Sr Tertuliano Goulart, o então político Sr Paulo Goulart funda o jornal “Diário de Araguari”. Mais tarde, em 1937 os Srs Odilon Paes de Almeida e João Alamy Filho, ambos ligados às atividades agrárias, fundam o jornal de cunho extremamente conservador intitulado: “Gazeta do Triangulo”. Esses dois últimos jornais continuam sob a direção de familiares dos fundadores e circulam até o presente momento.

*A inauguração oficial da Estação de Ferro Goiás propiciou e continuará propiciando grandes transformações e acabará muito contribuindo para o progresso do município. Tal meio de transporte, um dos mais avançados da nossa época auxiliará o desenvolvimento do comércio de Araguari, não só levando e trazendo mercadorias novas, como os próprios funcionários dessa empresa gastarão seus proventos no comércio local. Pessoas virão de vários locais do país, algumas para investir seu capital no crescimento da cidade, outros para procurar novas oportunidades de emprego e moradia, influenciando assim toda a sociedade com suas tradições e sua cultura, na construção de suas residências e na vida social e econômica da cidade.*¹⁸

Os jornais Diário de Araguari e Gazeta do Triangulo, durante as décadas de 1940 a 1960, eram não só os portadores como também os defensores dos interesses agrários e comerciais, visto que grande parte da renda desses tablóides vinham de investimentos diretos ou indiretos dos proprietários de terras e dos comerciantes. Este fato explica o porquê destes jornais ressaltarem a importância do entroncamento ferroviário Goiás – Mogiana enquanto mola propulsora do desenvolvimento socioeconômico não só da cidade de Araguari como de todo o Triangulo Mineiro. O sentido de ‘progresso’ e de ‘modernidade’ construídos por esses órgãos de imprensa explicita uma articulação de forças políticas que controlavam a cidade, por isso a ferrovia era alardeada como o meio mais moderno e eficaz no transporte de carga e passageiro, visto que atendia bem aos interesses desses sujeitos sociais. Quando questionado sobre o modo como, no presente, o jornal Gazeta do Triangulo faria um balanço a respeito da presença da ferrovia em Araguari e dos benefícios advindos para a cidade com a instalação da mesma, o jornalista e escritor Almir Lourenço Ferreira assim respondeu:

A ferrovia foi, indiscutivelmente, uma importante alavanca para o progresso mundial, com efeitos diferenciados sobre as diversas economias. A Mogiana de Estrada de Ferro, organizada em 1872 com capitais cafeeiros aqui se instalou em 1896. A extensão ferroviária tinha garantias legais de rentabilidade, motivo econômico suficiente para ser estendida em direção ao interior. O negócio cafeeiro era uma atividade capaz de gerar

¹⁸ Enquete intitulada: Araguari, o século XXI pertence a você! Essa enquete, feito e distribuído pela Prefeitura Municipal, faz parte das publicações em comemoração do centenário da cidade de Araguari, e foi retirado do jornal Diário de Araguari, publicado em 21 de julho de 1940, o qual se encontra disponível no Arquivo Publico Municipal nos flecheiros referentes ao centenário da cidade.

*capitais e organizar ferrovias e as ferrovias eram a possibilidade de expansão dos cafezais. A extensão da ferrovia de Araguari à Catalão veio reformular a organização socioeconômica do Triângulo e, ao mesmo tempo, redefinir o papel de suas cidades na divisão inter-regional do trabalho. Araguari encontrou no final do século XIX a possibilidade de um crescimento mercantil, a partir de sua ligação ferroviária com a economia cafeeira. A polarização de seu entorno agropecuário e de todo o sudeste goiano deve ser vista em duplo sentido, pois, se de um lado Araguari funcionava como catalisadora das esparsas atividades produtivas, por outra a ferrovia era a possibilidade real e o estímulo ao desenvolvimento da produção de mercadorias em toda essa região. Araguari, também privilegiada enquanto ponto terminal da ferrovia, tornou-se um importante locus de apropriação do excedente regional através do desenvolvimento do capital comercial.*¹⁹

Essa concepção da ferrovia enquanto “alavanca para o progresso mundial” permanece na memória dos intelectuais ligados à administração municipal e dos agentes sociais cujo trabalho era escriturar e produzir significados positivos no que diz respeito ao funcionamento da ferrovia em Araguari. A concepção de desenvolvimento socioeconômico atribuída à esse meio de transporte, presente nas produções historiográficas do período, nos memorandos internos da ferrovia, assim como nos órgãos de imprensa locais e no enredo de alguns entrevistados –, que experimentaram relações sociais diferentes das vivenciadas pelos trabalhadores ferroviários – quando problematizadas sobre o prisma do presente, revela-nos o modo como foi produzida uma memória construída para referenciar interesses políticos, isto é, as categorias de análise imputadas a determinado fato não existem por si mesmo. Estas versões triunfalistas que ancoram a idéia de “progresso” e “modernidade” e que se fazem presentes nas fontes acima relacionadas foram construídas por agentes históricos, envolvidos nesse processo, no intuito de consagrar e perpetuar seus interesses políticos e econômicos.

Não devemos cair no erro de relativizar pura e simplesmente as fontes com as quais trabalhamos, visto que tanto as concepções presentes nas falas dos sujeitos sociais, quanto as publicações que emergem na imprensa, em diferentes temporalidades, referentes à ferrovia, estão vinculadas a determinados propósitos

¹⁹ Sr Almir Lourenço Ferreira, entrevista realizada em 07/11/2005, Araguari, MG.

do momento e por isso constroem sentidos presente-passado no momento que estão relatando sobre determinado fato, isto é, quando um meio de comunicação noticia um acontecimento ele está criando uma versão sobre tal acontecimento, por isso não existe fato nele mesmo, o que existe são versões que explicam fatos de acordo com os interesses e intenções desse momento.

As versões produzidas e preservadas nos recortes de jornais pesquisados estão vinculadas às práticas de preservação adotadas pela administração municipal. Um bom exemplo das possíveis interpretações na relação presente-passado pode ser visualizada na fala do jornalista Almir Lourenço quando, em entrevista, enalteceu a ferrovia como uma possibilidade real de desenvolvimento, assim como no artigo publicado pelo Jornal Gazeta do Triângulo há quase cinco décadas, que busca legitimar a atuação da Estrada de Ferro Goiás em Araguari:

*Todos aqueles que defendem o verdadeiro progresso da cidade de Araguari, não podem deixar de reconhecer que o entroncamento ferroviário existente nessa cidade é de fundamental importância para o desenvolvimento da mesma. Após a instalação da Cia Goiás o comércio tornou-se mais dinâmico e alegre, a cidade ficou mais movimentada e festiva podendo oferecer à seus habitantes melhores oportunidades em todos os aspectos. O que enaltece mais esse feito é a possibilidade de melhorias não somente em Araguari como em toda a região que se encontra beneficiada com a passagem dos trilhos de ferro.*²⁰

Se levarmos em conta apenas as explicações de cunho econômico, que procuram dar conta da deterioração e extinção do transporte ferroviário, teríamos então que, a partir da década de 1970, a falta de investimento do Governo Federal, aliada à política de expansão das rodovias, acabou fazendo com que o transporte ferroviário entrasse em decadência. Na década de 1980 o tráfego de passageiros foi definitivamente extinto na região em detrimento do transporte de carga que, apesar da precariedade, continua vigente até o presente momento, sendo explorado em nossa região pela Ferrovia Centro-Atlântico que adquiriu, mediante leilão, os bens da antiga Rede Ferroviária Federal no Estado em Minas Gerais. Como referência a

²⁰ Recorte de artigo publicado no jornal Gazeta do Triângulo em 15/10/1959. Tal recorte encontra-se alocado no Arquivo Público Municipal.

essa abordagem, PAULA ressalta o porquê da predominância do transporte rodoviário sobre as ferrovias:

Juntamente com a questão mais interna de administração das empresas ferroviárias, considero também como fatores fundamentais para o aprofundamento da crise ferroviária, a ausência de financiamentos e de uma política voltada para a renovação tecnológica e novas construções. Acentuou-se a deterioração do parque ferroviário e, paralelamente, fortaleceu-se a política de construções rodoviárias, amplamente divulgada como de retorno financeiro mais rápido e de uma infra-estrutura mais barata.²¹

E ainda:

A crítica da formação e desenvolvimento da rede ferroviária se baseava no cálculo da produtividade efetiva das ferrovias, computada pelo índice de densidade de tráfego, isto é, pelo quociente do número de toneladas-quilômetro úteis dividido pela extensão da linha em quilômetros. Entre 1965 e 1985, a rede ferroviária regrediu de 33.864 km a 29.777 km. Sendo que somente no período de 1966 a 1970, foram arrancados 3.926 km de trilhos, graças à atuação do GESFRA – Grupo Executivo de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos.²²

A autora afirma que, a partir da década de 1970, foi criado o estereótipo da ferrovia com algo ultrapassado e extremamente oneroso para o poder público, isto é, a ferrovia deixou de ser um projeto hegemônico no bojo das relações capitalistas, cedendo o lugar à rodovia, que, por sua vez, mediante vultuosos investimentos estatais, passa a ser o *locus* privilegiado de disputas dos setores dominantes em relação aos transportes de passageiros e de mercadorias. Conforme identificou PAULA, o próprio aparato estatal engendra as noções de modernidade e atraso, o qual passa a ser atribuído às ferrovias:

Ao lado da imagem da ferrovia como veículo ultrapassado, criava-se também a idéia de regiões economicamente inexpressivas. Ambas seriam permanentemente relacionadas no campo do discurso: as ferrovias estavam ligadas às antigas regiões cafeeiras do século XIX, outrora

²¹ PAULA, Dilma Andrade de. Desenvolvimento e Rodovias: Estado e política de transporte no Brasil, 1950-1960. In:

²² Ibidem, p. 20

*centros da economia, agora relegadas à periferia, já que grande parte delas passou a dedicar-se ao mercado interno. Eram, portanto, elementos de um passado a remover e esquecer.*²³

A abordagem acima descrita refere-se a uma concepção que está no social e na maneira como determinados sujeitos, envolvidos na política de preservação do patrimônio ferroviário, encamparam essa política, isto é, segundo essa concepção a ferrovia aparece como uma imagem congelada do passado que merece ser conservada para atestar somente a existência de uma herança coletiva, não trazendo nenhuma contribuição efetiva para as gerações futuras.

A própria estagnação econômica que ocorre na cidade de Araguari a partir da década de 1980 também encontra explicação nessa abordagem, sendo associada, na visão de alguns intelectuais, políticos e comerciante locais, ao desmonte do transporte ferroviário que ocorre após o encampamento da Estrada de Ferro Goiás pela Rede Ferroviária Federal e a adoção do modelo rodoviário como o meio de transporte por excelência. A esse respeito temos as versões que se cristalizaram também em 1985 por meio da imprensa na cidade. Neste ano, o Jornal Diário de Araguari, porta-voz desses interesses, também emite sua opinião em artigo publicado sobre a conjuntura socioeconômica da cidade:

Com mais tempo, e tendo o país optado erroneamente por priorizar somente o transporte rodoviário, a ferrovia passou a ser vista com descaso e foi perdendo espaço e importância no cenário nacional. A Estrada de Ferro Goiás levou sua sede para a capital daquele Estado; a Mogiana integrou-se a FEPASA e sua estação local, no fim da rua Marciano Santos, foi demolida. Os trilhos das duas ferrovias foram arrancados e onde estavam, tempos depois, surgiu atual avenida Batalhão Mauá. Com mais tempo ainda podemos alcançar o tamanho do impacto e das conseqüências negativas para Araguari, da implantação do modelo rodoviário de transporte e do quase abandono da ferrovia como meio de deslocamento de cargas e pessoas. Com o tempo, veio a compreensão de que em Araguari existia importante entroncamento ferroviário, com grande movimento de cargas e passageiros; oferecendo emprego a centenas de pessoas e movimentando a economia local e regional. Realmente, essa foi uma época de ouro para nossa cidade. Tudo girava em torno da Goiás; os

²³ Ibidem, p. 6

*melhores hotéis e restaurantes estavam ao redor do majestoso prédio da estação; o comércio era bem mais dinâmico e atrativo.*²⁴

Ao fazer apologia à ferrovia, este órgão de imprensa, está construindo, neste momento, um sentido para o que ele está designando “crise do transporte ferroviário”, chamando atenção para o instante em que esse meio de transporte foi “abandonado” em detrimento de um outro considerado mais eficaz por aqueles que se beneficiariam dele: companhias petrolíferas, montadoras e revendedoras de automóveis dentre outras.²⁵ Nesse sentido, o Diário de Araguari, em fins da década de 1980, traz para o debate público os interesses de seus mantenedores porque se via também prejudicado em aspectos políticos e econômicos.

Fazendo esse paralelo podemos observar que os maiores prejudicados, entre outros, com a predominância das rodovias no Triângulo Mineiro foram os agricultores de um modo geral e os comerciantes araguarinos que tinham na ferrovia a base da organização do escoamento da produção; os primeiros pelo fato de gastarem bem mais com transporte e distribuição de gêneros agropecuários, acarretando assim um aumento no preço da mercadoria e uma conseqüente redução nos lucros; os últimos pela redução tanto no estoque e variedade de mercadorias, pois estas se tornaram mais caras, quanto no volume de vendas, devido ao fato da redução do contingente de mão de obra da ferrovia e da supremacia da cidade de Uberlândia, tanto na oferta de mercadorias, quanto na de oportunidade de absorção de mão de obra.²⁶

Em 1973, o tráfego de mercadorias em transporte ferroviário em Araguari foi transferido para o novo terminal situado nos arredores da cidade e desde então o prédio de passageiros da Estrada de Ferro Goiás foi desativado, permanecendo abandonado até o ano de 2001. Nesse longo período, o prédio sofreu não só a ação

²⁴ Artigo publicado no jornal Diário de Araguari em 28/08/1985, em edição especial de comemoração do aniversário da cidade, com o título: Um olhar sobre a cidade.

²⁵ Fazemos esse pequeno adendo para demonstrar a relatividade e contradição da situação do transporte ferroviário no país no pós Segunda Guerra Mundial: a ferrovia sendo um meio de transporte barato e de fácil manutenção acabou sedento lugar às rodovias, bem mais onerosas, devido às pressões dos interesses dos capitais estrangeiros.

²⁶ Acalorado foi o debate e várias foram as causas levantadas sobre a predominância econômica da cidade de Uberlândia sobre a cidade de Araguari, mas essa questão não é de fundamental importância para os objetivos propostos nesta pesquisa.

dos agentes naturais, como também o ataque constante de vândalos, deixando-o em situação precária e causando uma depredação quase irreversível. Após várias manifestações e petições judiciais, em 1989 o prédio foi tombado pelo poder público, mediante a aprovação do Decreto nº 10/89, o qual foi reiterado pelo Decreto nº 013/98.²⁷ Infelizmente essas ações abarcaram somente o prédio da estação de passageiros, os outros bens da Companhia de Estradas de Ferro Goiás continuaram a mercê da ação do tempo, pois não foram contemplados por este projeto de preservação.

Na gestão 1997 – 2000 do prefeito Milton de Lima Filho, filiado ao PMDB, período no qual houve a reiteração do Decreto de tombamento nº 013/98, a Secretaria de Educação e Cultura, através do seu setor de Divisão de Patrimônio Histórico sob a direção de Marlene Maia Guimarães, adotou uma visão de patrimônio que levou em conta apenas os aspectos ligados à monumentalidade arquitetônica dos bens, descartando tudo aquilo que fosse considerado “comum” e sem valor de mercado imediato. Pretendia-se, então, restaurar e preservar somente o prédio principal, não só pela sua visibilidade como também por ser um bem adquirido pelo município que seria posteriormente colocado a serviço da Prefeitura.

Na realidade esta foi apenas mais uma maneira de fazer entrar verba no orçamento municipal através de repasse de impostos do governo do Estado para o Município; além das razões acima descritas, havia também vários interesses políticos e econômicos em jogo por traz do simples tombamento. No período em que foi ratificado o processo de tombamento, publicou-se na imprensa local vários artigos a respeito de negociatas realizadas por pessoas ligadas à administração municipal com uma empreiteira local, que receberia benefícios na licitação de restauro do prédio em troca de apoio político nas eleições vindouras.²⁸

Os assuntos relativos ao patrimônio ferroviário, esquecidos por mais de três décadas, voltaram à baila durante as festividades do aniversário de Araguari, no ano de 1999. O poder público, aliado à iniciativa privada, realizou várias

²⁷ Informação retirada do artigo: Estação da Estrada de Ferro Goiás – Mutirão de limpeza; publicado no Diário de Araguari em 13/06/2001.

²⁸ Esse caso foi prontamente abafado pela assessoria de imprensa da Prefeitura Municipal, que, em nota publicada no Diário de Araguari, acusa a oposição de tramar contra o governo municipal.

atividades envolvendo o espaço físico do antigo Prédio da Estação de Passageiros da Estrada de Ferro Goiás, tais como visitas às antigas instalações da ferrovia, palestras e shows nas fachadas do prédio. Essa “volta” ao passado foi uma das ferramentas usadas pela Prefeitura não só para chamar a atenção da população para a situação de abandono na qual o patrimônio ferroviário da cidade se encontrava, como também uma estratégia utilizada para angariar fundos estaduais para a restauração do prédio, já que *“o processo de tombamento da Estação de Passageiros foi concluído no ano anterior e a Prefeitura não dispunha de nenhum recurso para levar adiante a restauração e a conservação do mesmo.”*²⁹

O grande problema foi o modo como o poder público, num primeiro momento, encarou a questão do Patrimônio Histórico.³⁰ Tinha-se que restaurar o prédio por dois motivos: porque ele fora tombado e não se podia fazer mais nada com aquele imenso espaço físico encravado bem no centro da cidade e pelo fato de ele estar quase em ruínas, *“destoando a bela paisagem do local que poderia ser um centro de referência para as futuras gerações”*.³¹ Nesse primeiro momento não foi levado em conta o valor do patrimônio cultural em si, valor que permite entendê-lo como prática social e cultural de diversos e múltiplos agentes que se reconhecem na História e nos bens culturais que se quer preservar; somente o valor monumental atribuído ao valor de mercado fora levado em conta. A consagração do valor monumental também estava vinculado a determinados interesses do momento, como desenvolvimento das atividades turísticas e a captação de recursos do governo estadual para o município.

Tinha-se a pretensão de transformar o conjunto arquitetônico da ferrovia em atração turística rentável que fosse capaz de se auto-sustentar, isto é, queria-se manter toda a estrutura com os recursos advindos das atividades turísticas realizadas no âmbito do espaço físico da ferrovia. Esse projeto acabou sendo abandonado no mesmo ano. Apesar da conclusão das obras de restauro do prédio

²⁹ Trecho do artigo: Araguari, cidade sorriso, publicado no jornal Gazetas do Triângulo em 12/12/2000.

³⁰ Vale lembrar que essa é a década das grandes privatizações que varreram o país de norte a sul sob a égide do governo Fernando Henrique Cardoso. Foi nesse período que a Rede Ferroviária Federal passou para as mãos da iniciativa privada e todos os ramais que não fossem produtivos foram desativados.

³¹ Trecho do artigo: Araguari, cidade sorriso, publicado no jornal Gazetas do Triângulo em 12/12/2000.

da Estação, ocorrido em 2006, o projeto acima descrito continua em pauta na Secretaria de Educação e Cultura do município.³²

A transformação do patrimônio cultural em atração turística reflete os efeitos das práticas neoliberais no âmbito cultural, que busca na parceria privada, sobretudo no que diz respeito à valorização do patrimônio enquanto potencial a ser explorado pelo turismo, Leis de Incentivo Cultural que contribuem ainda mais para burocratizar o apoio à cultura. Em entrevista, quando questionado sobre as diretrizes municipais referentes às atividades turísticas envolvendo o complexo ferroviário, o Sr José Machado Rocha, então membro da assessoria de imprensa da Prefeitura Municipal de Araguari, na gestão do prefeito Milton Lima, filiado ao PMDB e representante dos interesses dos industriais e comerciantes locais, disse-nos que:

*A intenção da Prefeitura era criar um circuito turístico com intuito de aumentar a renda do município e de garantir a manutenção do complexo ferroviário tombado pelo poder público estadual na década de 1990, pois o município até então não dispunha de recursos e quase não recebia verbas do Estado para destinar à Educação e Cultura. Uma das ações feitas no período foi a estruturação de um projeto bem organizado que abarcasse o bem tombado, possibilitando a entrada de verbas estaduais para o município, mas devido a interesses políticos esse projeto não foi viabilizado.*³³

Durante o governo do Sr. Milton Lima, somente o telhado do prédio foi reformado mediante uma parceria com a CEMIG e recursos liberados pelo governo estadual. Nenhuma outra atitude efetiva foi tomada com relação à restauração propriamente dita, como nos afirmou em entrevista o então assessor de imprensa da Prefeitura: *“os recursos previstos não foram liberados devido à recessão econômica que gerou um corte orçamentário promovido pelo governo estadual, visto que o valor total de restauro do imóvel chegaria a R\$ 700 mil”*³⁴. Não houve

³² O projeto que prevê a instalação do Circuito Turístico envolvendo o complexo ferroviário da cidade de Araguari faz parte do Memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico, redigido pela historiadora Leila Regina Gomide e publicado em 29 de junho de 2003. Encontra-se no Arquivo Público Municipal.

³³ Sr. José Machado Rocha, entrevista realizada em 18/02/2005, Araguari, MG.

³⁴ Ibidem.

nenhum envolvimento da população em tais ações; muitos moradores da redondeza e até ferroviários aposentados não sabiam o que estava acontecendo, nem o porquê da movimentação no prédio abandonado. A Prefeitura não tomou nenhuma iniciativa com o intuito de informar a população a respeito do projeto de restauração e das medidas que seriam tomadas a partir de então. O Sr Guimar, ferroviário aposentado e residente nas proximidades do prédio da Estação, recorda em entrevista que:

*Bem, ninguém sabia direito o que estavam fazendo na Estação da Goiás, quando a gente perguntava porque eles estavam mexendo no telhado, eles respondiam que era para não entrar chuva nem sol (...), mas ficava só nisso, acho que nem eles mesmos sabiam o que aconteceria depois. Quando terminaram de fazer o telhado, fecharam a frente do prédio e ficou assim por mais de dois anos, porque diziam que não tinha verba pra fazer mais nada.*³⁵

Naquele momento, para os arquitetos e historiadores ligados à Secretaria de Cultura, o patrimônio digno de atenção estava diretamente vinculado ao valor de mercado e a imponência e beleza arquitetônica, isto é, no caso específico dos bens da Estrada de Ferro Goiás, somente o prédio da Estação de Passageiros, devido a sua monumentalidade, deveria ser restaurado, o resto seria relegado ao esquecimento e a depredação. Agindo dessa maneira, o poder público desconsiderou completamente a multiplicidade de experiências na construção de identidades e referências dos sujeitos sociais que mantiveram relações sociais de trabalho com a ferrovia.

Quando se coloca a questão do patrimônio histórico em pauta nunca deve ser descartado que, aliado à preservação propriamente dita – no caso o prédio da Estação de Passageiros –, deve-se levar em conta que as dimensões múltiplas da cultura são imagens de um passado vivo, isto é, são acontecimentos e coisas que merecem serem preservados porque são significativamente importantes em sua diversidade. PAOLI critica a concepção do patrimônio histórico desvinculado da

³⁵ Sr. Guimar Cordeiro de Andrade, entrevista realizada em 20/10/2005, Araguari, MG

noção de passado enquanto experiência coletiva atuante na formação cultural de uma sociedade :

*Há uma atitude de gostar do passado, de qualquer coisa que pareça “antigo”. Tal atitude (...) está fundada na seguinte premissa: a de não se reconhecer ou importar com a inscrição do significado coletivo do “legado” do passado. Nesse sentido, a identidade como “antigo” aparece apenas no sentimento de perda – e o critério de preservação dos documentos, objetos e monumentos constitui uma forma de nostalgia de algo que não existe mais. (...) Em uma palavra, a história é concebida nesses termos como um processo acabado e fechado aos significados sociais.*³⁶

Em um país como o Brasil, no qual o poder público sempre esteve a serviço dos interesses vinculados ao capital financeiro, os setores ligados à saúde, educação, cultura e investimentos na manutenção e ampliação dos mesmos sempre foram deixados em segundo plano. A perspectiva que orienta a crítica em relação à atitude adotada pelo poder público referente ao patrimônio histórico, especificamente no que diz respeito à “retomada” do prédio da Estação Goiás enquanto lugar que representa um passado distante, reflete as palavras de PAOLI:

*A atitude externa que habitualmente se tem com relação a esse passado mostra o quanto sua preservação – como produção simbólica e material – é dissociada de sua significação coletiva, e quanto está longe de expressar as experiências sociais. (...) este legado apresenta-se sem referências com o presente e sem ligações significativas com as constantes modificações da cidade e das formas de vida que ela comporta.*³⁷

Fato interessante que começou a ocorrer a partir do ano de 2001, período no qual o Sr Marcos Alvim, filiado ao PSC, assume a Prefeitura Municipal, foi o grande interesse do poder público municipal por tudo aquilo que foi considerado “antigo” pela gestão anterior e que estivesse abandonado. A política de preservação e tombamento adotada no governo Marcos Alvim fundamentada na “manutenção e

³⁶ PAOLI, Maria Célia. Memória História e Cidadania: O Direito ao Passado. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo, 1992, p. 25.

³⁷ Ibidem. p. 26.

preservação do passado da cidade”³⁸ serviu para diferenciar as políticas socioculturais adotadas pelo PSC – representante dos interesses do PSDB e conseqüentemente do governador Aécio Neves – das medidas relativas à cultura e ao patrimônio histórico adotadas pela gestão do PMDB, que foram classificadas como “insuficientes”³⁹ pelos peritos do Instituto Estadual de Patrimônio Histórico de Minas Gerais.

Várias casas “velhas” foram adquiridas pela Prefeitura com o intuito de tombá-las e restaurá-las. Em 2001 houve a reestruturação da então Secretaria de Educação e Cultura que passou a denominar-se Fundação Aragarina de Educação e Cultura, instituída pela Lei Municipal nº 3635 de 21 de setembro de 2001.⁴⁰ Atendendo as orientações do IEPHA, a Fundação de Educação e Cultura concedeu maior autonomia a Divisão de Patrimônio Histórico, que *“a partir de então ficou responsável não só pelos processos de tombamento, fiscalização, e inventário dos bens considerados como tal, como também pelo trabalho no sentido de despertar na comunidade o sentido de valorização dos bens culturais”*.⁴¹

Na realidade, esta atitude visava potencializar a captação de recursos, tanto públicos quanto privados, para dar continuidade às obras dos bens a serem restaurados. Vale lembrar que o governo federal, através da lei de incentivo fiscal, destinava uma porcentagem do ICMS para fins culturais. O governo de Minas Gerais, através da Lei Robin Hood, somente iniciaria o repasse de verbas para os projetos relativos aos bens do patrimônio histórico quando os mesmos fossem aprovado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais e reiterado pelo Ministério da Cultura.

Em maio de 2002, Araguari recebeu a visita de uma comissão formada por peritos e historiadores do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas

³⁸ Este foi um dos slogans utilizados na campanha política do Sr Marcos Alvim, quando o mesmo disputava as eleições municipais.

³⁹ Esta afirmação aparece no Memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico, redigido pela historiadora Leila Regina Gomide e publicado em 29 de junho de 2003. Encontra-se no Arquivo Público Municipal.

⁴⁰ Informação retirada do Memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico, redigido pela historiadora Leila Regina Gomide e publicado em 29 de junho de 2003.

⁴¹ Trecho do Memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico, redigido pela historiadora Leila Regina Gomide e publicado em 29 de junho de 2003. Encontra-se no Arquivo Público Municipal.

Gerais, que avaliaram o projeto de restauração da Estação Goiás e verificaram o real estado do prédio. Em outubro do mesmo ano o projeto foi reavaliado e aprovado pelo Ministério da Cultura. Em artigo publicado, o jornal Diário da Araguari, órgão de imprensa defensor dos interesses firmados na gestão do Sr Marcos Alvim, ressalta que:

*O objetivo da Secretaria de Educação e Cultura, sob a direção de Maria Eleonora é demonstrar ao Ministério da Cultura que Araguari cuida de seus bens históricos. Apesar de não deixar claro, a secretaria sinaliza querer viabilizar a concretização do projeto de reforma e restauração do antigo prédio, já aprovado, acelerando a liberação de verbas do governo federal através do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais.*⁴²

A administração que assume a Prefeitura Municipal de Araguari, no exercício de 2001 – 2004, procurou assumir uma postura um pouco diferente no que diz respeito ao patrimônio histórico e cultural da cidade visando diferenciar-se da administração anterior. Uma das diretrizes básicas adotadas pela Secretaria de Cultura visava, através de ações integradas à comunidade, restaurar e preservar o prédio da Estação assim como o significado que o mesmo tinha e tem para a sociedade. As políticas culturais adotadas por este governo contaram com a participação de diversos intelectuais da cidade, que se colocaram a serviço da Prefeitura. Pode-se ler no memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico, redigido por uma integrante da Secretaria de Cultura, a professora e historiadora Leila Regina Gomide, que:

A Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari tem desenvolvido uma política que visa recuperar, proteger e preservar seus bens. Entendemos que, para a história de um Patrimônio estar sempre viva e presente, é necessário que ela se torne uma referência para as pessoas. É conhecendo que se aprende a dar valor, a prestar atenção, a cuidar e a ter orgulho. É desta forma que se perpetua a história e que se preserva a memória. Por isso temos buscado, num primeiro momento, recuperar os patrimônios tombados pelo Município que se encontram em situação precária de conservação e depredados. O objetivo neste primeiro momento é apropriação dos espaços e a retomada do uso pela comunidade

⁴² Artigo publicado no jornal Diário de Araguari em 16/10/2002.

*araguarina pelas diversas funções culturais, porque o patrimônio é de todos.*⁴³

No que diz respeito aos bens da Companhia de Estradas de Ferro Goiás, o memorando da Divisão de Patrimônio Histórico segue as mesmas diretrizes adotadas para os demais bens:

*Sabemos da importância das obras de restauração, pois são elas que devolvem ao bem sua integridade e recupera sua história. A restauração da antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás, parte de um conjunto maravilhoso, tem sido um sonho dos araguarinos. Todo o conjunto é extremamente importante para a cidade, tanto no espaço físico / arquitetônico, como no histórico. O prédio da Estação, majestoso e imponente, deverá ser sede administrativa e cultural da cidade. Com o intuito de resguardar esse bem é que foi idealizado o Mutirão Pró-Restauração. Hoje uma realidade, o Mutirão tem surpreendido pelos resultados: despertou na população a importância da restauração, ocupação e revitalização desse espaço.*⁴⁴

Na visão dos responsáveis pela Divisão de Patrimônio Histórico, a história da ferrovia estava referenciada no prédio da Estação, que passa a ser concebido como lugar simbólico do poder. Sendo assim, tudo aquilo que merecia ser preservado estava relacionado à concepção de quem “venceu” e das forças que representavam e continuam representando o poder na cidade de Araguari, visto que o Sr Marcos Alvim foi reeleito para mais um mandato de quatro anos. A noção de patrimônio histórico enquanto representante dos ideais e dos interesses dos “vencedores” norteia a crítica de PAOLI no que diz respeito à preservação enquanto contestação ao triunfalismo que procura

“esconder e silenciar as outras narrativas dos acontecimentos passados e presentes, esta história se torna “oficial”: a história necessária e

⁴³ Trecho do Memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico redigido pela historiadora Leila Regina Gomide e publicado em 29 de junho de 2003. Encontra-se no Arquivo Público Municipal.

⁴⁴ Ibidem.

*documentável, e referência na qual o valor de outros projetos e de outras presenças são medidos e julgados.”*⁴⁵

É nesse contexto, onze anos após a homologação do processo de tombamento, que começa a restauração propriamente dita. Tal processo contou com o envolvimento de diversos segmentos sociais que se viram identificados com a revitalização do prédio da Estação. Com relação às medidas adotadas pela Prefeitura Municipal através de sua Divisão de Patrimônio Histórico, a professora e historiadora Tais Tormim afirmou em entrevista que:

*Para chamar a atenção da população araguariana para o prédio que estava abandonado – muitas pessoas nem conheciam direito o prédio e as novas gerações nem tinham lembrança da ferrovia atuando – foi preciso fazer uma movimentação para que a cidade olhasse para esse prédio; através do Mutirão Pró-Restauração foi desenvolvido, junto a comunidade araguarina, um movimento de limpeza. Então em um determinado momento a comunidade se uniu e levamos adiante o projeto; toda a população se viu envolvida: polícia civil, batalhão, marceneiros, pedreiros, bombeiros, escolas, estudantes e ex-ferroviários, enfim, todos participaram.*⁴⁶

Num segundo momento, visando ressaltar o modo como a Prefeitura estimulou a participação popular e iniciou o processo de “recuperação” da memória ferroviária, a entrevistada nos disse que:

*Desde que a população, estimulada pelas várias publicações da Divisão de Patrimônio, “reconheceu o prédio” foi feita uma palestra pela prof^a Leila Regina Gomide que tinha desenvolvido um trabalho sobre a história da ferrovia, a população compareceu em massa. Nós tivemos uma grata surpresa: porque o povo realmente estava ali presente para ouvir a história da Goiás. Foi aí que começamos a trabalhar a questão da recuperação e preservação da memória ferroviária ao mesmo tempo em que levávamos adiante o projeto de restauro.*⁴⁷

⁴⁵ PAOLI, Maria Célia. Memória História e Cidadania: O Direito ao Passado. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo, 1992, p. 26.

⁴⁶ Prof^a Tais Tormim, entrevista realizada em 13/06/2005, Araguari, MG.

⁴⁷ Ibidem.

Como afirmou a entrevistada, aliado a restauração, iniciou-se um trabalho de “resgate” de memória ferroviária e do significado social da ferrovia para a população araguarina. Segundo Tais Tormin, vários historiadores e intelectuais ligados à Prefeitura deram sua contribuição durante esta etapa, ministrando palestras sobre o patrimônio ferroviário nacional, auxiliando na catalogação de documentos e prestando esclarecimentos à população sobre o andamento da obra. Foram reunidos diversos documentos, depoimentos de moradores e ferroviários aposentados e fotografias da ferrovia. Todo esse material foi catalogado e enviado para o Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto.

Quando questionada sobre as diretrizes do projeto de restauração no que diz respeito aos bens propriamente ditos, a prof^a Tais Tormin disse-nos em entrevista que, atualmente, a intenção da Prefeitura é criar um museu ferroviário para agrupar todos esses documentos colocando-os a disposição da população:

Nossa proposta é criar um museu ferroviário e um museu-escola. Esse museu, no início, será uma apresentação e exposição de algumas peças, documentos e fotografias. O mais importante é que as pessoas possam enxergar ali sua vida, sua história. Nós começamos a receber doações e visitas; as pessoas vão ali e contam suas experiências e isso é muito positivo. Com relação ao museu-escola, estamos catalogando todo o maquinário da ferrovia para, num segundo momento, colocá-los a disposição da comunidade, explicando-lhes a utilidade e como essas máquinas funcionavam. O museu está ali dentro, mas nós falamos que a sua extensão não se restringe àquelas salas, ele é todo o prédio, toda a história, todo o conjunto. O prédio em si já representa um pouco da história da ferrovia.⁴⁸

A concepção que se firmou nas práticas adotadas pela Secretaria de Cultura estava diretamente ligada ao prédio da Estação enquanto símbolo da história da ferrovia e não como parte integrante da cidade, isto é tanto nos depoimentos dos membros da Divisão de Patrimônio Histórico, quando nos memorandos desta instituição, a ferrovia aparece como uma “entidade autônoma” que se desvinculou da história da cidade. O museu-escola que seria criado nas dependências do prédio, contendo exposições de objetos relacionados à ferrovia, teria o objetivo de ilustrar

⁴⁸ Prof^a Tais Tormim, entrevista realizada em 13/06/2005, Araguari, MG.

um passado distante, que de certa forma, não traz nenhum ensinamento no presente. A memória ferroviária, nesta concepção autoritária, transformou-se em uma coisa a ser transmitida e imposta à população. Nesse sentido, o poder público procurou instituir uma “memória coletiva” que, na realidade, não é compartilhada por todos os sujeitos sociais, pois eles não carregam os mesmos sentidos no que diz respeito ao patrimônio ferroviário na cidade de Araguari.

No discurso de inauguração do prédio, que foi publicado pelo Jornal Diário de Araguari em 28/08/2005, a responsável pela Divisão de Patrimônio Histórico, prof^a Tais Tormim, assim salientou a importância da obra para a cidade e para a população araguarina:

*A importância dessa conquista é de valor imensurável pra cidade, porque a história da Estrada de Ferro Goiás faz parte da história de Araguari. Restaurar o prédio significou, além da recuperação material e arquitetônica do mesmo, a preservação da memória ferroviária e do que ela representa para os araguarinos e, mais do que isso, para o próprio povo mineiro.*⁴⁹

De um modo mais amplo, a preservação e revitalização do patrimônio ferroviário aliado à recuperação das memórias ligadas à ferroviária e a criação de museus para exposição de objetos ligados a ferrovia não foram ações exclusivas do município de Araguari. A partir de 2003 a mídia, de um modo mais amplo, patrocinada não só pela iniciativa privada como pelo próprio Governo Federal, lançou um projeto de valorização do restante do patrimônio ferroviário nacional. Vários museus foram criados especialmente em Minas Gerais e Goiás, onde se encontra maior número desses bens. O Projeto turístico “Trens de Minas” do governo estadual, prevê ações de revitalização de determinados ramais ferroviários e a implantação de trens voltados ao turismo. A cidade de Araguari, visando uma maior captação de recursos estaduais, entrou na lista como uma das quatro cidades do Triângulo Mineiro a serem atendidas por esse projeto, com o recebimento de

⁴⁹ Discurso referido em 28/08/2005, pela prof^a Tais Tormim na inauguração do Palácio dos Ferroviários. Este discurso foi publicado na íntegra pelo Jornal Diário de Araguari e encontra-se no Arquivo Público Municipal Dr Calil Porto.

recursos para a efetiva implantação do Circuito Turístico envolvendo o patrimônio ferroviário.

No processo de “*resgate da memória ferroviária em Araguari*”⁵⁰ vários foram os agentes históricos que aparecem como protagonistas desse movimento, os quais expressam e defendem sentidos bem diferentes de passado. De um lado, os empresários e comerciantes apoiados pela imprensa local⁵¹, que viram na “*efetivação do circuito turístico uma possibilidade real de aumento na circulação de mercadorias no comércio local e um conseqüente aumento na arrecadação fiscal do município, que fomentará os vários setores da nossa economia*”.⁵² Esses sujeitos sociais reivindicaram e defenderam a revitalização do patrimônio histórico vinculado ao sentido utilitário de preservação do passado, com o intuito meramente comercial, visando os lucros advindo da atividade turística, não tendo nenhuma preocupação “*com as pautas da cidadania cultural, que fazem surgir em seu bojo a diversidade, a diferença, o múltiplo e as muitas memórias presentes nas concepções de Patrimônio Cultural.*”⁵³

No meio dessa diversidade de visões sobre o porquê preservar o prédio da Estação da Ferrovia, a Prefeitura Municipal – instituição que emerge como portadora de uma concepção de patrimônio que procura abarcar a diversidade em seu seio – tentou impor a noção de patrimônio enquanto sede do poder público, “sugerindo” à sociedade formas e conteúdos culturais para reforçar sua legitimação de poder sobre a sociedade, como um todo, através da cultura. A efetivação desse fato se deu com a transferência da sede da administração municipal para o então Palácio dos Ferroviários, isto é, estabeleceu-se a sede do poder público num local que deveria servir de centro de referência cultural para os moradores desta cidade. A Prefeitura Municipal, na administração do Sr Marcos Antônio Alvim, buscou transformar o prédio da Estação de Passageiros da Estrada de Ferro Goiás em ícone, não só do passado da cidade e da região, como também do poder instituído.

⁵⁰ Expressão usada pela professora Tais Tormim, chefe da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari.

⁵¹ Refiro-me aqui ao jornal Diário de Araguari.

⁵² Artigo publicado no Diário de Araguari em 30/11/2003

⁵³ CHAUI, Marilena. Cidadania Cultural: O direito à cultura. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006. p. 110.

Agindo desta maneira, o poder público municipal acabou destituindo de sentido político as memórias dos sujeitos sociais que tiveram relações de trabalho e vida na ferrovia.

Nesse sentido, os sujeitos sociais que tiveram relações efetivas de trabalho e vida na ferrovia não se reconheceram como parte dessa história instituída pelo poder público municipal, que colocou o prédio da Estação Goiás como um símbolo da cidade. Na concepção dos intelectuais ligado à Divisão de Patrimônio Histórico, os aspectos relativos às relações de trabalho e vida na ferrovia foram colocados em segundo plano, por se tratarem de assuntos de caráter pessoal, não tendo assim relações diretas com o patrimônio ferroviário.

Para os ferroviários aposentados, a preservação dos bens da Companhia de Estradas de Ferro Goiás e o resgate das memórias das relações de trabalho na ferrovia têm fundamental importância na reafirmação de sua identidade enquanto ferroviários. Quando eles narram suas experiências de trabalho estão não só relatando algo que ocorreu em um passado distante: suas memórias trazem a história vivida noutras relações / vínculos com a ferrovia no sentido de que eram trabalhadores e hoje estão aposentados. No capítulo seguinte discutiremos as memórias relativas ao trabalho na ferrovia, o modo como a ferrovia se tornou para esses sujeitos sociais uma referência que não está no passado, mas na própria maneira como, no presente, se reconhecem socialmente como cidadãos.

CAPÍTULO II

MEMÓRIAS DAS RELAÇÕES DE TRABALHO E VIDA NA ESTRADA DE FERRO GOIÁS.

Este capítulo surgiu da necessidade de refletir as memórias e vivências de ferroviários que moram na cidade de Araguari e vivenciaram o movimento de defesa pela preservação dos bens da Companhia de Estradas de Ferro Goiás implementado pela Prefeitura Municipal no ano de 2001. Ao longo do debate arrolado na sociedade, no qual tornou-se explícito a diversidade de visões sobre o porquê preservar o prédio da Estação da Estrada de Ferro Goiás como sendo um patrimônio histórico e cultural na cidade, a Divisão de Patrimônio Histórico procurou envolver os trabalhadores aposentados no processo de restauração do patrimônio, valorizando apenas aspectos diretamente ligados ao espaço físico da Estação.

Nos critérios de seleção que nortearam a política de preservação do patrimônio ferroviário, assim como nos depoimentos dos ferroviários aposentados, pude observar que, quando esses sujeitos sociais foram convidados a participar, eles eram ouvidos ou doavam algo para o museu que seria fundado somente o que dizia respeito ao prédio da Estação era considerado importante, o resto ficava em segundo plano ou era simplesmente descartado como uma mera lembrança pessoal. Em entrevista, quando questionado sobre os aspectos que os membros da Divisão de Patrimônio Histórico procuravam ressaltar junto aos ferroviários, o ferroviário aposentado, Sr Paulo Santos nos relatou que:

Quando o prédio da Estação ficou pronto eu fui lá ver. O pessoal que fica na portaria me perguntou se eu trabalhei na ferrovia ou se conhecia alguém que tivesse trabalhado lá. Eu falei pra eles que eu era ferroviário e tinha trabalhado no tráfego e na locomoção. Eles me perguntaram se eu podia falar ou doar alguma coisa da ferrovia para ser colocada no museu. Eu disse que tinha alguns objetos em casa e que, se soubesse, responderia as perguntas deles. Eles marcaram dia e hora pra eu ir lá e eu fui; levei duas lanternas de locomotiva à vapor e uma caderneta que a gente usava para anotar as coisas da oficina. Me perguntaram várias coisas sobre as

*máquinas, ferramentas e sobre o prédio da Estação. Sempre quando eu falava sobre as coisas que aconteciam durante o trabalho, eles voltavam no assunto das máquinas e das funções do prédio. Eles falaram que só as lanternas iam servir para o museu, a caderneta eu podia levar de volta porque fazia parte de recordações pessoais e não tinha relação direta com a Estrada de Ferro.*⁵⁴

Sendo assim, procuramos analisar ao longo deste capítulo o modo como o poder público, visando consagrar uma memória que tem como referencial somente o prédio da Estação de Passageiros, acabou silenciando outras memórias que consagram esse espaço como um local no qual experimentaram relações de trabalho e sociabilidade. No que diz respeito às diretrizes adotadas pela Divisão de Patrimônio Histórico ao longo da restauração do prédio da Estação Goiás, o depoimento do Sr Paulo Santos contribuiu para a compreensão do processo de produção da memória enquanto campo de disputas, no qual o poder público buscou instituir uma memória hegemônica relativa ao patrimônio ferroviário.

Podemos perceber, na narrativa do Sr Paulo, que os critérios utilizados no processo de preservação do patrimônio ferroviário em Araguari não abarcaram as memórias relativas às relações de trabalho na ferrovia. Para os intelectuais ligados à Divisão de Patrimônio Histórico, os ferroviários aparecem como sujeitos marginais no bojo do processo de preservação dos bens da Estrada de Ferro Goiás e as narrativas referendadas no dia-a-dia de trabalho na empresa não tiveram importância, porque acabavam remetendo à *“recordações pessoais e não tinha relação direta com a Estrada de Ferro”*.⁵⁵ Nesse sentido, tivemos o intuito de refletir até que ponto essas memórias foram apropriadas pelos órgãos gestores do processo de tombamento e restauração, isto é, procuramos descortinar como os saberes e fazeres dos ferroviários foram ou não celebrados nessa forma de consagração por meio das concepções que ‘venceram’ e se consideraram, desde então, guardiãs e responsáveis por valorizar um “passado” ali monumentado.

Seguindo esta linha de raciocínio, buscamos perceber como os entrevistados se organizavam via memória – agora como aposentados e moradores da cidade de

⁵⁴ Sr Paulo Santos, entrevista realizada em 15/09/2005, Araguari, MG.

⁵⁵ Ibidem.

Araguari – e construíram / preservaram uma memória do trabalhar na ferrovia; quais valores gostariam que fossem preservados nessa política pública e como buscam novos referenciais no bojo das concepções de Patrimônio Cultural ligado à ferrovia que foram impostas pelo poder público municipal. As entrevistas feitas surgiram como reveladoras dessa dinâmica em meio às transformações vividas por eles, daí sua importância.

Muitos entrevistados atribuem valor àquele espaço quando recordam o período no qual ingressaram na empresa. No enredo construído com eles, e por eles, formas tradicionais de valor e execução do trabalho se cruzam com a organização das relações de trabalho imposta pela Estrada Goiás movida pela regularidade do horário de trabalho. Foi lembrando disso que esses trabalhadores consagram, na atualidade, este espaço no qual eles construíram relações de trabalho e laços de sociabilidade e solidariedade.

Optamos por realizar entrevistas com ferroviários que tiveram vínculos empregatícios com a Companhia de Estradas de Ferro Goiás entre os anos cinquenta e setenta, por entendemos que este período aparece nas recordações como um período de intensas transformações, não só nas condições de trabalho como também na própria situação da cidade de Araguari.

Este marco de memória, presente nos depoimentos dos entrevistados, relaciona-se ao fato de, até meados da década de 1950, a diretoria da Estrada de Ferro Goiás situar-se em Araguari. Quando Mauro Borges, filho de Pedro Ludovico, presidente da província de Goiás, assume a diretoria geral da empresa em 1951, vários políticos daquele Estado começaram a fazer pressão para que a Diretoria fosse transferida para Goiânia, alegando que 89% da extensão da ferrovia localizava-se em território goiano. Em 1954 a transferência da Diretoria foi concluída, ficando as dependências da ferrovia em Araguari subordinada à Goiânia. A “decadência” e o desmonte de alguns trechos da ferrovia em Araguari aparecem associados, nos depoimentos dos ferroviários aposentados, à transferência da Diretoria da Estrada de Ferro para Goiânia. Quando questionado sobre as consequências deste fato o Sr Guimar nos disse que:

*Na época que o capitão Mauro assumiu a direção da Goiás ele fez uma série de mudanças e uma delas foi levar a diretoria daqui pra Goiânia; isso trouxe enormes prejuízos para cidade. Todas as decisões referentes ao funcionamento e manutenção da Estrada de Ferro não eram mais tomadas aqui, tudo vinha de fora, por isso alguns setores deixaram de receber a atenção que recebiam antes. A tipografia, os escritórios e o hospital da Goiás foram os mais prejudicados.*⁵⁶

Nos relatos privilegiei a maneira como os entrevistados elaboram o entendimento da vida diária, que a partir de imposições da empresa altera profundamente os modos de vida anteriores; nesse sentido procurei perceber o campo de forças⁵⁷ no qual estavam inseridos em seu cotidiano e como foram pressionados a reelaborar hábitos e valores a partir das exigências da empresa.

No que diz respeito às relações de trabalho, uma questão que nos possibilita visualizar melhor o processo de adaptação à nova lógica de trabalho imposta pela empresa está colocada na forma como os entrevistados recordarem do tempo antes da entrada para a ferrovia. Ao estabelecerem uma temporalidade em suas vidas, quando sugerido que discorressem sobre ela e falassem sobre as condições anteriores de trabalho, quais trabalhos foram executados, é possível perceber uma clara diferenciação na compreensão e na forma que atribuem, a partir do presente, um sentido para o passado em que viveram.

Os entrevistados que tiveram relações de trabalho com a Companhia de Estradas de Ferro Goiás em Araguari, foram contratados entre a década de 1950 a 1970. Grande parte deles tiveram como primeira experiência o trabalho, nas fazendas da redondeza, uma condição de agregados sem salário fixo. Menciona o entrevistado Sr. Pedro Leopoldo que, no primeiro dia de trabalho na ferrovia: “*A primeira coisa que a gente tinha que fazer ao entrar para a Goiás era comprar um relógio, porque cada minuto perdido era descontado na folha de pagamento.*”⁵⁸ O tempo cronometrado para a execução das mais diversas tarefas na Estrada de Ferro diferencia-se do tempo de trabalho nas fazendas, onde o dia a dia de serviço era

⁵⁶ Sr Guimar Cordeiro de Andrade, entrevista realizada em 28/09/2005, Araguari, MG.

⁵⁷ Expressão utilizada pela professora Dra Yara Khoury, para indicar o conflito não como algo dicotomizado em disputas que conflituam duas forças majoritárias, onde as pessoas estariam inseridas, mas algo perpassado por diversas disputas.

⁵⁸ Sr Pedro Leopoldo, entrevista realizada em 19/09/2005, Araguari, MG.

firmado pela observância da natureza em suas diferentes estações ou pela movimentação do sol.

Na passagem de um ritmo de trabalho para outro, um dos grandes problemas era a adaptação do corpo às novas condições. Não que a situação de ferroviário determinasse suas vidas, o ser ferroviário apresentava questões com as quais esses sujeitos sociais tinham que lidar: condições de trabalho, relacionamento envolvendo outros ferroviários, local de moradia (de preferência perto do local de trabalho, para que nos momentos de emergência pudessem ser localizados com maior facilidade); e todas essas questões eram experimentadas nas próprias relações de trabalho mediante embates envolvendo ambas as partes: ferrovia e ferroviários.

Nesse sentido, fui influenciado pelas concepções metodológicas de THOMPSON ⁵⁹. Em seus trabalhos há uma recusa em aceitar o fato dos trabalhadores incorporarem pacificamente as exigências impostas pelas relações assalariadas de produção, assim como em buscar um padrão médio de vida dos trabalhadores em meados do século XIX na Inglaterra. Estas categorias me ajudaram a pensar as várias mudanças, como elas foram experimentadas e, no mesmo sentido, como os trabalhadores ferroviários enfrentaram cotidianamente essas questões a partir dos costumes que possuíam.

A percepção de como aparece, nas memórias dos trabalhadores, o lidar com essas alterações nas relações de trabalho e nas condições de vida, permite-nos um melhor entendimento das mudanças enfrentadas em contextos particulares da história de vida de cada um. Esta questão apontou também como essas pessoas lidaram e interpretaram a vida de ferroviários, como moradores da cidade de Araguari a partir dos anos cinquenta.

O Sr Paulo Santos, ex-ferroviário, ao ser indagado sobre a diferença que sentiu ao sair da fazenda na qual era agregado para trabalhar na ferrovia, apontou

⁵⁹ Dentre os trabalhos podemos destacar: *Costumes em Comum: Estudo Sobre a Cultura Popular Tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Vol 1 e 3. São Paulo: Paz e Terra, 1997. *Folclore, Antropologia e História Social*, In: *A Peculiaridade dos Ingleses e outros Artigos*. NEGRO, Antonio Luigi e SERGIO, Silva (organizadores). Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

que um dos problemas enfrentados por ele foi a adaptação à rigidez dos horários a serem cumpridos:

*... o horário do almoço; na roça a gente levantava bem cedo, às cinco horas da manhã e trabalhava geralmente até as nove e meia, que era a hora do almoço, a gente comia e descansava um pouco antes da labuta. Na estrada, era onze horas e não tinha como, enquanto não apitasse onze horas a gente não podia ir almoçar, e meio-dia e meia tinha que tá de volta, a gente tinha uma enorme dificuldade de adaptação com a hora do almoço. No começo, ia dando lá pelas onze horas eu quase desmaiava de fome.*⁶⁰

Algumas imagens do trabalhador da ferrovia surgem para os entrevistados como uma forma diferenciada das atividades que eles haviam executado até então; muitos afirmam que antes de entrar para estrada de ferro a “malandragem no serviço eram comum”, tinham tempo de “tirar uma fumaça de vez em quando”, como afirma o Sr Sebastião:

*... quando a gente trabalhava na praça o negócio era bem diferente, o serviço era quase sempre por empreito, era a gente que controlava o dia de trabalho, você recebia conforme trabalhasse e não tinha hora certa para pegar ou largar o serviço, a gente tinha tempo de fumar um cigarrinho e até tirá uma sonequinha de vez em quando (risos). Já na Goiás era o contrário, tinha hora pra tudo e quem não cumprisse o horário recebia advertência.*⁶¹

Uma questão sempre presente na fala dos entrevistados é o experimentar uma relação de trabalho assalariado onde se recebia mensalmente e no qual o fruto do trabalho não era imediato. A estranheza e ressentimento com a nova maneira de trabalho são percebidos como uma perda da autonomia e de um dia no qual se podia fazer o que queria.

No diálogo estabelecido com os entrevistados, percebemos algumas estratégias usadas para lidar com as mudanças, como a saída da fazenda ou da

⁶⁰ Sr Paulo Santos, entrevista realizada em 15/09/2005, Araguari, MG.

⁶¹ Sr Sebastião Reis, entrevista realizada em 10/09/2005, Araguari, MG.

cidade para a entrada na empresa, as questões como moradia, alimentação e a disciplina imposta ao trabalho ferroviário.

Durante a entrevista, o Sr Sebastião recorda também que antes de entrar na Goiás havia o momento de descanso, onde podia pescar, passear ou fazer outras atividades, e o resto do dia era seu e de sua família:

...a coisa mais difícil de acostumar na Goiás era ter de esperar o fim do mês para receber (o salário), a gente tava acostumado a ter sempre dinheiro no bolso, tem certas necessidades que não esperam o fim do mês. E quando o salário atrasava então, era um Deus nos acuda (pausa). Outra coisa que eu não gostava era ter que ficar no serviço oito horas por dia. Tinha vez que a gente terminava o serviço, mas tinha que ficar lá até dar a hora. Alguns colegas até tentavam escapar de vez em quando, mas se o chefe pegasse... (pausa). Descanso pra valer era só no domingo ou feriado, porque tinha sábado que a gente trabalhava até meio-dia.⁶²

Uma dimensão diferente do trabalho ferroviário aparece nos relatos do Sr Sebastião: enquanto para alguns ferroviários o fato de trabalhar na ferrovia trazia sentimento de “orgulho”, para outros representava a perda da autonomia, do tempo ‘livre’ e do controle das atividades desenvolvidas. Este fato demonstra a inexistência do termo “memória dos trabalhadores ferroviários”, visto que as memórias desses agentes sociais são múltiplas e trazem significados diferentes.

Nos relatos do Sr. Sebastião, o trabalho ferroviário surge organizado em um campo extenso, denso e multifacetado. As novas exigências de trabalho indicavam um ritmo de atribuições com as quais os trabalhadores não estavam acostumados a lidar nos empregos anteriores à empresa, onde as atribuições eram feitas por tarefa. Ao lembrar o passado foram surgindo as tensões vividas nas relações de trabalho, um tempo no qual as ameaças emergiam da mudança constante do trabalho feito sob a vigilância do chefe de sessão. Além disso, existia a possibilidade eminente de serem punidos a qualquer momento, de demissão ou transferência para outro setor ou até mesmo para outra cidade.

⁶² Ibidem.

Apesar da racionalização nas relações de trabalho que a empresa tentou implementar, as relações de parentesco continuaram sendo, durante o período pesquisado, uma maneira de intervenção nos processos internos na ferrovia; um parente no escritório, ou em posto de comando na empresa, representava uma oportunidade de entrada, ascensão de cargo ou de se livrar de alguma punição. Em entrevista, ao ser indagado se conhecia ou tinha algum parentesco com alguém que trabalhava na empresa e se esse contato o ajudou no ato de sua contratação, o Sr Guimar, ferroviário aposentado, menciona que:

*Quando fundaram a Escola Profissional na década de quarenta, o Povoá, professor e um dos fundadores da escola, me arrumou uma vaga como contínuo lá na escola. Até então eu trabalhava na fábrica de móveis do Ferreira. Quando eu entrei pela primeira vez na Estrada de Ferro eu tinha 13 anos, isso foi na metade do ano de 1942. Trabalhei como contínuo de escritório até 1944, quando fui dispensado, apesar de saber todo o serviço de escritório. Entrou um major novo e teve corte de pessoal, eu estava no meio. Em 1950 iniciaram duas grandes obras na Estrada de Ferro: o hospital e a tipografia. O Euclides Costa, conhecido como Badu, trabalhava como escriturário, ele freqüentava lá em casa e era muito amigo do meu avô, ele me chamou para trabalhar na construção do hospital da Goiás. Então em 4 de julho de 1950 eu voltei para a Estrada de Ferro trabalhando na turma de pedreiro.*⁶³

A influência do amigo da família que trabalhava no escritório da empresa em Araguari aparece apenas como a possibilidade de um convite para preencher a vaga. Na elaboração que quase todos os entrevistados fazem sobre a entrada na empresa, cruzam-se, de forma difusa, o orgulho de possuir os atributos necessários para o emprego com o “simples fato” ter relações de amizade com alguém na ferrovia. Nesse sentido, minimiza-se o fato de ter um parente ou conhecido em cargo de chefia como possibilidade de entrada na empresa.

Ao tentar focalizar como o viver em família surge nas falas, busquei perceber uma ordenação, um gênero dotado de significado que privilegia o que deve ser lembrado de uma forma, e não de outra. Procurei também analisar quais aspectos tornaram-se reveladores das pressões exercidas pela empresa, as respostas

⁶³ Sr Guimar Cordeiro de Andrade, entrevista realizada em 28/09/2005, Araguari, MG.

forjadas pelos trabalhadores no dia-a-dia e as medidas tomadas pela empresa no sentido de minimizar esse confronto.

As relações percebidas nas entrevistas foram encaminhadas com o intuito de pensar as relações de trabalho não como construídas somente no trabalho nas oficinas, mas como referenciais de mudança que atingiam toda a família, tendo em vista que estão unidas às condições de trabalho no delineamento do cotidiano de trabalho dessas pessoas.

Nesse sentido, dona Maria do Carmo, esposa de ferroviário, recorda a maneira como sua vida mudou depois da entrada de seu esposo para o trabalho na Goiás:

*Meu marido trabalhava por conta, tinha dia que eu só via ele de noite, o serviço que apreciava ele pegava. Quando ele foi chamado pra trabalhar na Estada de Ferro o negócio mudou completamente, tanto pra ele quanto pra mim. Tinha que ter hora pra tudo. Levantava às seis horas da manhã, servia o café pra ele, porque sete horas ele tinha que tá lá. Quando dava onze horas o almoço tinha que tá pronto; meio-dia e quinze ele saía daqui pra chega lá meio-dia e meio. Quando não tinha extraordinário, ele saía as quatro e meia, quando tinha, ele vinha mais tarde. Tinha sábado que ele trabalhava até meio-dia (pausa). Tinha que cuidar bem da roupa e das coisas do marido da gente, quando ele chegava em casa tava que era só graxa, se não lavasse direito os outros reparava. A vida da gente era marcada pelo apito da Goiás, até os costumes dos meninos (filhos do casal) teve que mudar, muitas vezes eles tinham que levar comida pro pai deles, outras vezes tinham que levar algum recado meu pra ele, quando apitava a sirene eles corriam pra casa porque senão eles não viam o pai, no começo era muito difícil, mas com o tempo a gente foi acostumando.*⁶⁴

Percebemos na fala da entrevistada que a vida doméstica passou a ser movida e controlada pelo trabalho ferroviário, tanto para ela quanto para seu esposo, já que “*com apito da Goiás a gente nem precisava usar mais relógio no braço, já sabia direitinho o que tinha que fazer cada vez que a sirene apitava*”.⁶⁵ Quando questionada sobre as diferenças que havia entre o trabalho na ferrovia e as outras atividades desenvolvidas por seu esposo, a entrevistada fez questão de

⁶⁴ Dona Maria do Carmo, entrevista realizada em 10/10/2005, Araguari, MG.

⁶⁵ Ibidem.

mentonar os diversos “benefícios” que, em sua concepção, a empresa proporcionava aos funcionários:

De todos os serviços que meu marido pegou, a Goiás foi um dos melhores porque o salário era muito maior e a gente tinha a garantia que ia receber no fim do mês. Quando ele trabalhava na praça só tinha dinheiro quando aparecia serviço... (pausa) Uma das coisas que eu gostava na Goiás era o hospital e a cooperativa. Lá na cooperativa tinha de tudo: loja, açougue, armazém, só não tinha padaria. Para comprar era um pouco difícil, quando era início de mês a gente tinha que ir pra lá bem cedo pra pegar mercadoria boa, a fila era enorme. A gente comprava e era marcado num cartão, no final do mês descontava no pagamento, tinha vez que eles (funcionários da cooperativa) descontava coisa a mais, tinha vez que faltava mantimentos, mas era bom. Para quem morava no trecho saía um vagão, uma vez por mês, lotado de mantimentos e roupas e saía vendendo pros “tatus” (funcionários responsáveis pela manutenção da linha férrea). Outra coisa boa era a Escola Carmela Dutra onde as filhas da gente podia estudar de graça, pros meninos tinha a Escola Profissional.⁶⁶

Constituem marcos de memória para grande parte dos entrevistados os serviços assistenciais prestados pela empresa, os quais eram descontados na folha de pagamento. Esses serviços aparecem, nos depoimentos, como “benefícios” que a mesma proporcionava aos seus funcionários e familiares. As publicações da empresa destinadas aos funcionários procuravam ressaltar as medidas adotadas pela ferrovia visando o bem estar dos ferroviários e seus familiares. Após os anos cinquenta, com a circulação da revista “Família Ferroviária”,⁶⁷ confeccionada nas Oficinas Gráficas de Araguari, foi possível perceber entre outras questões, a preocupação da empresa com a família do ferroviário; o papel desempenhado pela mulher, considerada por esta como o “esteio do lar”, e a preocupação com a educação das crianças, estimuladas, a partir de uma certa idade, a frequentar as escolas da empresa.

O trabalho na Estada de Ferro Goiás, a disciplina do trabalho nas oficinas – um importante setor da empresa, que após 1965 foi incorporado à locomoção – introduziu elementos como horário de trabalho, técnicas específicas de trabalho,

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Os exemplares pesquisados foram: nº 28, janeiro de 1958; nº 30, março de 1958 e nº 40, fevereiro de 1959.

disciplinarização, respeito à hierarquia, que rompem com as formas costumeiras experimentadas por esses trabalhadores. Em sua pesquisa de mestrado CALVO, pesquisando as relações de trabalho na Ferrovia Paulista, apresenta como a presença da ferrovia exigiu a formação de novas relações de trabalho:

*... a implantação das ferrovias representou também um novo sistema de trabalho, caracterizado por um ritmo intenso, exigindo um novo perfil de trabalhador. Esse ritmo, bem como a sua organização, impunham aos trabalhadores, a submissão a longas jornadas de trabalho, horários fixos, novos comportamentos, o que implicava na mudança no modo de viver e trabalhar.*⁶⁸

Assim como foi apontado por CALVO, no que diz respeito à Ferrovia Paulista, a exigência de um novo tipo de trabalhador adaptado às condições de trabalho nas diversas categorias da ferrovia, aparecem freqüentemente nos relatórios da Companhia Goiás de Estradas de Ferro. Nesses documentos, os dirigentes da ferrovia procuravam, mediante a aplicação de cursos profissionalizantes e palestras, impor “*normas rígidas aos trabalhadores das oficinas da Goiás, pela especificidade e pela precisão das atividades desenvolvidas por esses funcionários*”.⁶⁹

Aliada a preocupação em disciplinar e profissionalizar os funcionários, a Companhia de Estradas de Ferro Goiás inicia, no ano de 1945, a construção de casas para alguns de seus funcionários visando pressionar esses trabalhadores a permanecerem na empresa. Quando indagado a esse respeito, o Sr Guimar recorda:

... a primeira leva de casas construída foi para os engenheiros; essas casas ficavam perto da Esplanada da Goiás, depois foi construída a casa do diretor geral, que fica na esquina, de frente para o Armazém de Carga e Baldeação. Em 1945 o Major Antônio Jamiti, que era o diretor, fez a Cooperativa da Goiás e mandou construir as casa da Vila Goiás, o bairro Goiás tem esse nome por causa dessa vila, eram mais ou menos 15 casas e essas casas eram para os foguistas, maquinistas, portadores e “tatus”. O major mandou construir essas casas para ter esses funcionários sempre a

⁶⁸ CALVO, Célia Rocha. Trabalho e Ferrovia: A Experiência de ser Ferroviário na Companhia Paulista: 1890 – 1925. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mimeo, 1994

⁶⁹ Relatório dos serviços da Estrada de Ferro Goiaz, referentes ao ano de 1955. Oficinas Gráficas da Estrada de Ferro Goiaz, 1956, Araguari-MG, p.5.

*disposição. Quando a gente passa por lá, onde ainda estão algumas casas até hoje, pode ver que o nome das ruas são os mesmos da profissão daqueles que ocupavam as casas. Na rua dos foguistas moravam os foguistas, e assim por diante, e só moravam nas casas os empregados que tivessem boa conduta.*⁷⁰

A construção de casas destinadas a determinados seguimentos de trabalhadores tinha o intuito de disciplinar e instituir certos costumes que não faziam parte do modo de vida desses trabalhadores além de criar uma identificação com a empresa, já que para ocupar essas casas os funcionários tinham que ter 'boa conduta', como afirma o Sr Guimar. Quando questionado sobre o significado de ter boa conduta, o Sr. Paulo Santos respondeu:

*Os responsáveis pelas casas achavam que a pessoa tinha boa conduta se não chegava atrasado no serviço, não pedia dispensa por qualquer motivo, não ficava tonto nem bebia em serviço, não fazia arruaça até altas horas dentro da vila e estivesse sempre em casa quando fosse chamado. As famílias que ocupavam as casas ficavam como de experiência nos seis primeiros meses, só depois a casa era delas, se não fizesse do jeito deles tinha que mudar. Eu morei por mais de vinte anos numa das casas da Vila Goiás e eles nunca tiveram uma reclamação nem de mim nem da minha família. Quem morava na vila tinha orgulho disso, porque eram considerados os melhores trabalhadores naquelas funções.*⁷¹

Em seu trabalho CALVO aponta que a construção das casas seria um mecanismo usado pela ferrovia visando controlar, de um modo mais eficaz, os trabalhadores:

*Nesse sentido, a empresa buscou formas para inibir essas práticas (saídas constantes da empresa), como a construção de casas próximas ao local de trabalho, objetivando criar condições para esses trabalhadores sentirem-se menos livres para abandonar o trabalho.*⁷²

E ainda salienta que:

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Sr Paulo Santos, entrevista realizada em 15/09/2005, Araguari, MG.

⁷² CALVO, Célia Rocha. Trabalho e Ferrovia: A Experiência de ser Ferroviário na Companhia Paulista: 1890 – 1925. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mimeo, 1994.

*Ao vincular trabalho à moradia, a empresa constrói um caminho para adentrar no universo que até então estava fora de sua influência direta. O modo de vida dos trabalhadores foi transformado em temas de regulamento.*⁷³

Acreditamos que as normas visualizadas pela autora no período que pesquisa, válidas na Ferrovia Paulista, podem ser aplicadas como normas que eram vigentes na Estrada de Ferro Goiás, no entanto ao lembrarem desse tempo, os entrevistados que residiam nas casas da empresa expressam esse fato com ‘orgulho’, pois eram considerados pela empresa como ‘bons funcionários’. Ao estabelecer o parâmetro “boa conduta” como um dos critérios de seleção para conseguir as casas, a empresa tinha o intuito de criar vínculos mais fortes com esses funcionários, que na visão da empresa, eram indispensáveis para o tráfego ferroviário. Isso pode ser verificado pelo fato da ferrovia destinar essas casas para determinados funcionários criteriosamente escolhidos, e não para qualquer pessoa que trabalhasse na ferrovia.

Pelo que podemos perceber nas entrevistas, os trabalhadores vão sendo pressionados a alterar alguns hábitos, reordenando alguns modos de vida a partir das mudanças nas condições de trabalho imposta pela ferrovia após 1965. Essas mudanças diziam respeito à introdução das máquinas movidas a diesel, o aumento dos acidentes nos “trechos perigosos” devido a maior velocidade desempenhada pelas locomotivas à diesel, alterações nas exigências para entrada na empresa, a introdução das inspeções diárias nas máquinas das oficinas. O Sr Pedro Leopoldo, quando questionado sobre as exigências da empresa a partir da década de 1960, recorda que:

A partir de 1963 começou a chegar na cidade umas locomotivas francesas movidas a lenha com o maquinário mais complexo do que as fabricadas aqui, além disso, elas desenvolviam uma velocidade bem maior do que as outras e isso acabou gerando acidentes em determinados trechos, principalmente nas curvas longas e acentuadas. Os maquinistas tinham que estar sempre atentos para não sobrecarregar os tanques e as válvulas de vapor; foi nesse período que a empresa introduziu provas

⁷³ Ibidem.

*escritas e testes de aptidão para o cargo de maquinista. A manutenção dessas máquinas era extremamente complicada, porque elas eram muito grandes e as peças de reposição vinham de fora e eram ajustadas aqui; os funcionários da locomoção tiveram que fazer cursos de especialização com os fabricantes que vinham uma vez por ano. Em 1970 as primeiras locomotivas a diesel começaram a circular na Estrada de Ferro Goiás e novamente os funcionários tiveram que fazer cursos de aprendizagem para manutenção e operação dessas máquinas; devido à rapidez e precisão do trabalho nas oficinas e no trecho, muitos funcionários acabaram se acidentando, por isso a vigilância da chefia tornou-se mais acentuada ainda.*⁷⁴

Na maioria das vezes os trabalhadores das oficinas acabavam entrando em atrito com trabalhadores de outros setores – como a locomoção e o tráfego – e com funcionários da empresa, maquinistas e chefes de estação. Esses embates ocorriam em grande parte devido à precisão do serviço prestado pelos trabalhadores das oficinas: os reparos nas locomotivas e nos vagões de carga e passageiro deveriam ser “perfeitos” e ocorrer no menor tempo possível para que o tráfego não fosse prejudicado, e se ocorresse alguma falha ou imperícia durante esse serviço – um parafuso mal apertado, um pequeno vazamento não sanado ou um pino desajustado – os prejuízos em caso de acidentes seriam enormes.

Os perigos de acidente nos locais de trabalho aparecem como conteúdos que indicavam contradições. Estando exposto a isso no dia-a-dia, os trabalhadores reagiam e, na leitura que fazem hoje, apontam questões percebidas neste trabalho enquanto memória de ferroviário. O Sr. João Batista, ferroviário aposentado, vítima de um acidente no final dos anos sessenta, quando recorda o ocorrido culpa o chefe de sessão:

Eu trabalhava na carpintaria numa máquina que desengrossa a madeira para fazer as tábuas e forros de vagão. Uma vez eu comecei a ver que a máquina tava fazendo um barulho diferente do normal, aí eu avisei pro chefe e ele disse que isso era desculpa e que eu era preguiçoso. Foi mais de uma semana, a máquina chiando e eu reclamando. Na segunda semana eu tava trabalhando nela e de repente o disco solta e me corta três dedos fora (mostrando a mão). Foi um reboiço danado, veio aquele mundo de gente. Fiquei internado quase um mês porque o negócio complicou. Sai

⁷⁴ Sr. Pedro Leopoldo, entrevista realizada em 19/09/2005, Araguari, MG.

*de licença por setenta dias e depois vortei pro serviço. Depois de argum tempo discubriram que a máquina tava toda arreventada. Eu bem que tentei avisá.*⁷⁵

Podemos notar na narrativa deste entrevistado que ele procura culpar o responsável pela sessão no qual trabalhava pelo seu acidente; em seu depoimentos o ocorrido parece não ser responsabilidade direta da ferrovia, mas sim do chefe de sessão que, sabendo do defeito na máquina, não fez nada a respeito. Durante a entrevista, quando questionado sobre as normas de segurança adotadas pela ferrovia, o Sr João Batista buscou uma forma de interpretar a empresa como preocupada com a melhoria dos serviços prestados e com a segurança dos seus funcionários:

*Na maioria das vezes a gente tinha umas aulas pra aprender a operar as máquinas que a gente usava. A Goiás dava máscara, tampão de ouvido, luva, óculos de proteção e avental pra gente usá, mas tinha aqueles cabeça dura que não usava e quando acontecia qualquer coisa queria culpá a Estrada".*⁷⁶

No caso desse entrevistado, a identificação com a empresa parece estar referenciada, em parte, na forma como ele, depois do acidente, foi tratado. Após trabalhar alguns dias, notaram que ele não estava apto para continuar no cargo que ocupava; submeteram-no à perícia médica no hospital da Companhia Goiás e após dois meses ele foi aposentado por invalidez com salário integral. Apesar da aposentadoria por invalidez não proporcionar o salário integral, isso ocorreu com o Sr João Batista, porque foi constatado pela perícia que houve falha no maquinário que ele trabalhava e negligência por parte do chefe da sessão da carpintaria. Esses fatos aparecem no seu depoimento como se houvesse uma atenção especial da empresa para com o entrevistado; nesse sentido ao narrar o desenlace do acidente do qual foi vítima, aponta sempre o mesmo culpado:

⁷⁵ Sr João Batista Lopez, entrevista realizada em 20/08/2005

⁷⁶ Ibidem.

*Se não fosse aquele danado (referindo-se ao chefe), hoje eu teria minha mão no lugar (pausa). Mas graças a Deus eles (a empresa) foram muito bons comigo e me aposentaram direitinho, e hoje eu tenho como terminar meus dias em paz.*⁷⁷

Segundo os entrevistados, dentro das oficinas, os acidentes de trabalho eram constantes e isso ocorria em grande parte pelo consumo de bebidas alcoólicas e pela imperícia de alguns funcionários no manejo com as máquinas e ferramentas. Quando indagado sobre a possibilidade de um funcionário trabalhar alcoolizado e quais eram as medidas tomadas pela empresa com relação ao assunto, o Sr Guimar afirmou que:

*Não tinha um mês que não ocorria três ou quatro acidente; na maioria das vezes era coisa não muito grave, como a perda de um dedo ou coisa do tipo. Durante os vinte e cinco anos de trabalho só tive o conhecimento de dois acidentes que provocavam morte de funcionários durante a jornada de trabalho. Coisa que muita gente tinha o costume de fazer era trabalhar bêbado. Tinha um colega nosso, o Machado, ele era muito bom de serviço, mas gostava de beber. Uma vez ele tinha ido receber um abono e na volta tomou umas doses de pinga. Quando ele chegou no serviço não podia nem riscar um fósforo perto dele (risos). Ele foi pra máquina serrar umas madeiras, era uma máquina que a serra trabalhava deitada, eu cheguei a trabalhar nessa máquina, tinha que ter muita atenção pra não machucar. Ele serrou, daí um pouco a madeira puxou demais quando ele viu já estava sem os dedos. Foi uma confusão danada porque o chefe era amigo dele e para não deixar ele perder o dia de serviço deixou ele entrar na oficina bêbado. Quando o funcionário era pego trabalhando embriagado e não tinha ninguém que livrasse a barra dele levava três dias de suspensão e quando o caso se repetia várias vezes com o mesmo funcionário ele era demitido por justa causa.*⁷⁸

Na fala do Sr Guimar a constância dos acidentes aparece referenciada na gravidade com a qual o entrevistado classifica os mesmos: “coisa não muito grave, como a perda de um dedo ou coisa do tipo”, isto é, devido às condições de trabalho e as atividades que desenvolviam na ferrovia o fato de perder um dedo, na visão do entrevistado, não era coisa rara de acontecer.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Sr Guimar Cordeiro de Andrade, entrevista realizada em 20/10/2005, Araguari, MG.

Em quase todas as entrevistas realizadas com ferroviários pude perceber a valorização de determinados aspectos referentes às relações de trabalho, tais como o ideal de bom trabalhador leal à empresa e aos companheiros de serviço, honesto, que executa com precisão as tarefas que lhes eram atribuídas. Para alguns, a lealdade aos companheiros fazia com que tivessem problemas com a empresa, como aconteceu com o Sr. Pedro Leopoldo, chefe de sessão que afirmava ter atrito com seus superiores por não ter coragem de punir trabalhadores subordinados a ele:

*Ninguém é de ferro, tinha vez que uns colegas pediam para dar uma escapulidinha pra fumar ou para espichar as pernas; outros pedia pra sair mais cedo numa sexta-feira ou pra chegar um pouco atrasado, quando era bom trabalhador, correto e honesto, a gente acabava cedendo. Eu nunca prejudiquei nem a Goiás nem nenhum companheiro, nisso eu tenho a consciência limpa. Trabalhei até aposentar, cumprindo o horário e sem faltar nem um dia.*⁷⁹

Mesmo com a introdução de uma lógica de trabalho extremamente racionalizada, havia muitos casos de favoritismo, rivalidade, desavenças de caráter pessoal, intrigas e perseguições dentro do ambiente de trabalho. O Sr Paulo Santos afirma ter sido vítima de desavenças com um companheiro de trabalho:

*Quando fazia uns cinco anos que eu trabalhava na Goiás, fui transferido do tráfego para locomoção. Tudo ia muito bem até que um tal de Oswaldo Pereira começou a tirar farinha comigo; isso durou uns seis meses até que um dia, na saída, nós já estava na rua do lado de fora, ele começou a falar desaforo pra mim, me insultar e eu briguei feio mais ele. Ele conhecia muita gente importante e era amigo de um dos diretores, então, não sei o que ele aprontou que daí a três dias eu recebi o seguinte comunicado da chefia: ou eu seguia pra Goiandira ou eu estava despedido; por mais que eu fizesse tive que ir, deixando a mulher e dois filhos pequeno, fiquei trabalhando lá durante três anos até quando mudou a chefia do setor que eu trabalhava, então eu pude voltar pra Araguari.*⁸⁰

Apesar da fiscalização diária e da rigidez no cumprimento das normas de trabalho, várias eram as maneiras utilizadas por alguns trabalhadores para burlar as normas impostas pela empresa. Quando questionado sobre a possibilidade de haver

⁷⁹ Sr. Pedro Leopoldo, entrevista realizada em 19/09/2005, Araguari, MG.

⁸⁰ Sr Paulo Santos, entrevista realizada em 15/09/2005, Araguari, MG.

roubos ou desvios na empresa visando beneficiar os envolvidos, o Sr Guimar afirmou:

Era o que mais acontecia, principalmente no período em que havia mudança de chefia. Existiam muitas pessoas desonestas trabalhando na Estrada de Ferro, lá era pior do que ninho de rato (risos). Ferramentas e materiais de construção era o que mais sumia. Se a gente pegasse uma ferramenta na chaparia tinha que tomar cuidado, porque se deixasse em qualquer lugar sumia, aí tinha que pagar porque tava anotado no nome da gente. Muita gente ficou bem de situação trazendo coisas da Goiás. Pra te falar a verdade na Goiás existiam três tipos de empregado: aquele que trabalhou pouco e recebeu muito; aquele que trabalhou até “cair os dentes” e aquele que trabalhava quinze dias para a ferrovia e quinze dias para ele mesmo, esses tinham quase sempre a cobertura de um chefe.⁸¹

Nas condições diárias de trabalho, procurei refletir como as normas da empresa e modos de vida se enfrentavam no dia-a-dia, não percebidos como dois campos distintos, mas como elementos imbricados nas atividades que desempenhavam. Nesse sentido, a empresa buscou resolver as demandas que envolviam os trabalhadores, criando estratégias assistencialistas, providenciando auxílio hospitalar, criação da cooperativa, da Goiás Atlética, da Escola Profissional e da Escola Carmela Dutra com cursos de formação para filhas e esposas de ferroviários ou providenciando casamento civil para pessoas que já moravam juntas.

Ao agir desta forma, a Estrada de Ferro Goiás tinha o intuito de legitimar uma política que buscava revolver problemas como a educação, saúde, fornecimento de alimentos para as famílias ferroviárias. Essas políticas desenvolvidas pela empresa podem ser lidas em um ponto comum: firmar uma identidade ferroviária pra os trabalhadores da empresa.

Esta percepção torna-se mais evidente após a década de 1950, período em que a diretoria geral da Companhia de Estradas de Ferro Goiás foi transferida para Goiânia. Mesmo com a transferência da diretoria para Goiânia, a empresa continuou com os serviços assistenciais prestados aos funcionários da empresas e

⁸¹ Sr Guimar Cordeiro de Andrade, entrevista realizada em 28/09/2005, Araguari, MG.

seus familiares, visando assim minimizar o impacto dessa mudança. Muitos moradores da cidade demonstram grande rancor com relação a esse fato, como é o caso do Sr Pedro Leopoldo, que associou à transferência da Diretoria uma das causas da decadência do transporte ferroviário em Araguari. Segundo esse entrevistado,

*O transporte ferroviário, e a Estrada de ferro Goiás em especial, tiveram dois grandes inimigos: o presidente Juscelino que deixou as ferrovias brasileiras a ver navios, sem nenhum investimento, e o Major Mauro. Esse aí deu o golpe de misericórdia na Goiás: o homem era tão burro que transferiu a diretoria para uma cidade recém construída (Goiânia), sem nenhum aparato administrativo. Isso foi uma manobra política. Todas as partes importantes da Goiás estavam em Araguari e continuaram aqui, para você ter uma idéia, oficina gráfica do porte da nossa só tinha em Belo Horizonte; não sei se você sabe, seu pai era um funcionário muito querido e respeitado pelos colegas, então o chefe dele resolveu dar de presente para ele os convites de casamento que foram feitos na gráfica da Goiás, ficou uma formosura os convites... (pausa). Depois da transferência a Goiás foi morrendo, até ser transformada em Rede Ferroviária Federal na década de setenta, aí esculhambou de vez: o transporte de passageiro foi cortado e ficou só o de carga sendo feito na nova sede da Rede Ferroviária no final da Avenida Belchior de Godoy.*⁸²

O grande rancor presente nas narrativas dos entrevistados, no que diz respeito à transferência da Diretoria da Empresa para Goiânia, esta ligada à perda da autonomia da cidade de Araguari no que diz respeito às decisões relativa a empresa. Nos depoimentos percebemos que os trabalhadores ferroviários sentem-se menosprezados com o fato de terem que se subjugam à Goiânia.

Com a extinção do tráfego de passageiros, em 1973, e a redução do transporte ferroviário de carga, na década de 1980, alguns prédios da Estrada de Ferro foram desativados, permanecendo neste estado por mais de 30 anos. Neste longo período não só a memória dos ferroviários como o próprio patrimônio da Estrada de Ferro Goiás, e da posterior Rede Ferroviária Federal ficaram esquecidos pelo poder público que considerava os bens da ferrovia como parte do passado.

⁸² Sr Pedro Leopoldo, entrevista realizada em 19/09/2005, Araguari, MG.

Para os trabalhadores aposentados da ferrovia o descaso do poder público para com o patrimônio ferroviário acabou gerando indignação. Quando questionados sobre o significado, no presente, que aquele lugar tinha para eles, os entrevistados demonstraram grande dose de nostalgia, saudosismo e mágoa pelo fim de um período que eles consideravam áureo. Também são elementos presentes em suas falas o status e o respeito que a profissão de ferroviário conferia naquela época. Este marco de memória aparece, nos depoimentos dos entrevistados, associado à importância em si do transporte ferroviário aliada aos salários pagos pela ferrovia, que eram relativamente melhores comparados a outras profissões. Quando questionado sobre as vantagens do emprego na ferrovia no período em que foi funcionário da empresa o Sr Pedro Leopoldo menciona que:

*Antigamente um dos melhores empregos que existia era o de ferroviário, a gente tinha muito orgulho em dizer que trabalhava na ferrovia, pois tudo dependia dela: as correspondências do correio, as mercadorias das lojas e dos armazéns, o transporte de passageiros etc. Para você ter uma idéia, uma pessoa que trabalhava nas oficinas da linha recebia quase o dobro daquilo que recebia uma pessoa que trabalhasse noutra oficina qualquer, e assim era com quase todos os cargos da Estrada de Ferro; o único problema era que de vez enquanto o salário atrasava, mas tirando isso...(pausa). Hoje em dia só resta lembrança daquele tempo porque o transporte ferroviário está mais decadente do que tudo e os ferroviários então não precisa nem falar.*⁸³

Como foi salientado no capítulo I deste trabalho, apesar da ampla divulgação feita pelo poder público municipal visando o “resgate da memória ferroviária em Araguari”⁸⁴, somente alguns aspectos foram levados em conta pela Divisão de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Araguari durante as atividades de restauro. Ao ser indagado enquanto ferroviário aposentado e morador da cidade de Araguari sobre o significado do processo de restauração do patrimônio ferroviário, o Sr Paulo Santos diz que:

Tudo que foi feito no prédio da Estação ficou muito bonito, mas se resumiu no prédio que hoje é a sede da Prefeitura e aparece de vez em quando na

⁸³ Ibidem

⁸⁴ Expressão usada pela prof^a Tais Tormim, chefe da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari.

*televisão (alusão à flash do prédio que aparece no programa do Jô apresentado pela Rede Globo). Ninguém quis saber direito a importância que teve pra nós, ferroviários, a construção e depois a reforma do prédio. Quando eu e uns companheiros fomos lá ver aquilo tudo, perguntamos para o pessoal que trabalha no prédio: como funcionava determinada coisa; o que significa esses objetos e como eles viram parar aqui, qual a serventia disso ou daquilo, por incrível que pareça eles não sabiam responder. Para nós, ferroviários aposentados, aquilo ali, no passado, servia como local de trabalho e hoje deveria servir como um lugar onde a gente pudesse se reunir pra ver os amigos, pra conversar e para relembrar das coisas do passado que são tão importante pra nós.*⁸⁵

Foi na perspectiva de perceber a importância não só do trabalho ferroviário e da própria ferrovia, mas também o modo como esses sujeitos sociais participaram do movimento de preservação do patrimônio da Estrada de Ferro Goiás, empreendido Prefeitura Municipal de Araguari, que fizemos a escolha por dialogar com os documentos pesquisados, assim como com alguns ferroviários aposentados que viveram, e alguns ainda vivem, no ambiente arquitetural que antes formava o complexo ferroviário da cidade de Araguari. Esta pesquisa teve o intuito de explicitar outras memórias e interpretar outras histórias que também merecem ser lembradas, comemoradas e recriadas nos critérios e concepções sobre este patrimônio cultural.

⁸⁵ Sr Paulo Santos, entrevista realizada em 15/09/2005, Araguari, MG.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A redação final de uma pesquisa de monografia reflete muito pouco os caminhos e dilemas vividos pelo pesquisador e que são resultados dos diálogos e embates travados durante a execução do trabalho.

A definição do tema e de quais aspectos serão abordados, a escolha dos autores referenciados, pessoas selecionadas para as entrevistas e a definição das perguntas, apesar de não ser um caminho de mão única (pesquisador – objeto de pesquisa) estão ligados de maneira próxima não a procedimentos externos, mas a um amadurecer interno do pesquisador, na constante reelaboração das perguntas, muitas delas feitas não com as “fontes”, mas na própria sociedade em que se vive.

Como morador e educador da cidade de Araguari, no decorrer da pesquisa, fui percebendo o modo como o poder público procurou consagrar uma memória triunfalista, não abarcando outras memórias, que acabaram sendo silenciadas no decorrer desse processo. Nesse sentido, busquei reconstruir a dinâmica do processo de tombamento e restauração do patrimônio ferroviário nas maneiras lembradas por diferentes segmentos sociais, percebendo, em suas lembranças, os interesses implícitos e explícitos na construção e preservação das memórias desta cidade.

Buscamos memórias que não foram trazidas ao público como problematizadoras do entendimento de um local. Nesse sentido, para os mantenedores da ordem estabelecida, esses sujeitos sociais têm sido mantidos, por um certo pacto que envolve pesquisadores ligados ao poder público e memorialistas locais, como vítimas inertes de um processo maior e por isso não têm necessidade de relembrar esse passado petrificado e uniforme.

Buscar as trajetórias de ferroviários foi perceber a presença da ferrovia Goiás e, depois de 1957, a Rede Ferroviária Federal, como uma empresa cuja organização de trabalho pressionou alterações de costumes. Sendo assim, tive o intuito de buscar os sentidos que os entrevistados adquiriram em suas vivências de

hoje e, ao mesmo tempo, repensar o presente da cidade como um local que comporta uma diversidade tão grande de pontos de vista a respeito do patrimônio histórico local.

A preservação do passado que se encontra hoje estampada nos cartões de visita da cidade de Araguari diz respeito a um passado idealizado, mas sem muitos ensinamentos para a sociedade do presente; e pode-se afirmar que, para nós, o verdadeiro papel do historiador como um homem do seu tempo, preocupado com a questão do compromisso social e político, se constitui no “ *desafio de produzir e articular outras histórias para além daquela que se valida e se torna visível no universo acadêmico* ”.⁸⁶

Assim encerro este trabalho afirmando que ele, para mim, representa o fruto de um esforço de quase dois anos. Um esforço que valeu a pena não só pelo aprendizado adquirido, mas pelo enriquecimento pessoal conseguido a partir da convivência com as pessoas que fizeram parte dele. Considero esta pesquisa mais do que uma monografia de final de curso, para mim ela representa um pontapé inicial para projetos futuros, onde pretendo retomar essa temática com novos olhares.

⁸⁶ FENELON, Déa Ribeiro, CRUZ, Heloisa Faria, PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. Introdução – Muitas Histórias, Outras Memórias. In: Muitas Histórias, Outras Memórias. Editora Olhos d'água, 2004, p 10.

FONTES

Fontes Orais

Guimar Cordeiro de Andrade – conhecido como “Alemão”, nascido na cidade de Araguari em 16/03/1929. Descendente de imigrantes italianos, o Sr Guimar teve seu primeiro contato com a Estrada de Ferro Goiás através da Escola Profissional quando trabalhou como contínuo em meados do ano de 1942, permanecendo nessa entidade até 1944. Ingressou definitivamente na ferrovia em 4 de julho de 1950 na turma de pedreiro, permanecendo nesta função até 1955, quando foi transferido para as oficinas da linha. Em 1962 foi transferido para locomoção, ficando nessa função até 30 de dezembro de 1977, quando aposentou, por tempo de serviço, no cargo de metalúrgico. Sr Guimar é casado e pai de dois filhos. Atualmente desenvolve alguns trabalhos manuais em metal e madeira e participa de atividades na Igreja Católica estando sempre na companhia de ex-colegas de trabalho. Foram feitas duas entrevistas com o Sr Guimar Cordeiro de Andrade, mas ao longo da estruturação deste trabalho os esclarecimentos dele foram de fundamental importância. Entrevistas realizadas em sua residência em 28/09/2005 e 20/10/2005, Araguari, MG

Tais Tormim – nasceu na cidade de Araguari no ano de 1953. Formada em História pela extinta Faculdade de Filosofia e Letras de Araguari, atuou como professora da Escola Caméla Dutra durante a década de 1970, escola esta mantida pela Estrada de Ferro Goiás e destinada aos filhos dos ferroviários. Filha do Sr. Otto Tormim, funcionário aposentado da Estrada de Ferro Goiás, a Sra Tais, segundo afirmou em entrevista, sempre esteve ligada à ferrovia. Atualmente ocupa o cargo de chefe da Divisão do Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Araguari, sendo uma das responsáveis pelo processo de restauração do patrimônio ferroviário na cidade. Entrevista realizada na sede da Divisão de Patrimônio Histórico em 13/06/2005, Araguari, MG.

Sebastião Reis – nascido no distrito de Amanhece em 27/03/1933, veio para Araguari com a família em 1940 quando seu pai arrumou um emprego na Goiás como turmeiro. Até os dezoito anos o Sr Sebastião trabalhou em lavouras de café na região.

Em 1951 seu pai, através de um amigo que trabalhava no escritório da ferrovia, arruma-lhe um emprego de caldeireiro nas oficinas da linha. Trabalhou nessa função até aposentar-se em janeiro de 1979. O Sr Sebastião foi localizado pelo Sr Guimar. Mora atualmente com sua família em um sítio no distrito do Amanhece no qual desenvolve algumas atividades agropecuárias. Entrevista realizada em sua residência no Distrito de Amanhece em 10/09/2005.

Maria do Carmo Pereira – nasceu em 12/12/1944, na fazenda Preto Velho, município de Pires do Rio, GO. Permaneceu no campo até o ano de 1956 quando seu pai teve que vender a fazenda devido a dívidas contraídas com o Banco do Brasil. Seus familiares vieram para Araguari à procura de emprego. Casou-se, em 1958, com o Sr. Altamiro Ferreira com quem teve três filhos. Alguns anos após seu casamento seu esposo começou a trabalhar na ferrovia como diarista e após cinco anos passou a mensalista como auxiliar de maquinista; aposentou-se nessa função. Em 2000 o Sr Altamiro Ferreira veio a falecer vítima de enfisema pulmonar contraída pela exposição direta à fumaça das locomotivas nas quais trabalhou. Dona Maria do Carmo é amiga do Sr Sebastião Reis e foi localizada pelo mesmo. Ela reside em Araguari, na companhia de seu filho mais novo e participa de atividades voluntárias no Centro Espírita. Entrevista realizada sua residência em 10/10/2005, Araguari, MG.

Jose Machado Rocha – nascido na cidade de Uberaba em 11/01/1953, formou-se em jornalismo e mudou-se para Araguari na década de 1980. Participou da redação de vários jornais da cidade e foi diretor dos jornais: Informe do Comércio e Contudo. Participou ativamente, junto à acessória de imprensa da Prefeitura Municipal de Araguari, do processo de tombamento e restauro do Patrimônio da Estrada de Ferro Goiás. Mudou-se novamente para Uberaba no final do ano de 2006, onde irá dirigir um programa jornalístico na Rede Bandeirantes de Televisão. Entrevista realizada em sua residência em 18/02/2005, Araguari, MG.

Paulo Santos - nasceu na fazenda Boa Esperança, próxima à cidade de Araguari, em 07/11/1940. Trabalhou desde pequeno em lavouras de cana de açúcar com sua família. No ano de 1955, devido a problemas de saúde de seu pai, sua família mudou-se para Araguari. Trabalhou por empreito até entrar para a ferrovia em 1958 ocupando um cargo no setor do tráfego. Em 1963 foi transferido para locomoção e foi

morar numa das casas da empresa. Devido a desavenças com colegas de trabalho foi transferido, por um período de três anos, para a cidade de Goiandira, GO. Mesmo estando em outra cidade sua família continuou morando na casa da Vila Goiás. Aposentou-se em 1980 e desde então trabalha com restauração de livros e objetos antigos. Possui um grande acervo referente à Estrada de Ferro Goiás. Este entrevistado foi indicado e localizado pelo Sr Guimar. Entrevista realizada em sua residência em 15/09/2005, Araguari, MG.

Honor Machado – nascido em Araguari no ano de 1949. Estudou no Colégio São Luiz e fez o curso de Contabilidade na Escola do Comércio. Trabalhou no Banco do Brasil durante três anos, de 1968 a 1971. Foi obrigado a pedir demissão devido a problemas de saúde, dedicou-se então a atividades comerciais, trabalhando com venda de aviamentos, tecidos e lojas de secos e molhados. Aposentou-se no ano de 1990 e atualmente desenvolve atividades literárias e filantrópicas. Ocupa uma cadeira na Academia de Letras e Artes de Araguari e participou das atividades de catalogação e restauro do material destinado ao Museu Ferroviário. Atualmente está escrevendo um livro sobre a história de Araguari. Entrevista realizada na Academia de Letras e Artes de Araguari em 27/06/2005, Araguari, MG.

João Batista Lopez – nascido em 03/03/1944 na cidade de Pires do Rio, GO. Mudou-se com a família para Goiandira no ano de 1952 quando começou a trabalhar como ajudante de carpinteiro com o pai. Em 1963 um amigo da família o indicou para um cargo na Estrada de Ferro Goiás. Trabalhou no setor de tráfego e na carpintaria em Goiandira durante quatro anos e foi transferido para Araguari devido a grande demanda de serviço ocorrido nas oficinas dessa cidade. Em 1969 sofreu um grave acidente perdendo, em decorrência do mesmo, três dedos da mão esquerda. Recebeu tratamento no Hospital Ferroviário durante três meses e foi posteriormente aposentado por invalidez, mas com salário integral. O Sr João Batista atualmente reside na cidade de Araguari, é membro e obreiro da Igreja Universal do Reino de Deus e trabalha com artesanato em pedra e madeira. Ele foi localizado e indicado pelo Sr Paulo Santos. Entrevista realizada em sua residência em 20/08/2005

Almir Lourenço Ferreira – nasceu em Araguari em janeiro de 1938. Formou-se em jornalismo em fins década de 1950 e desde então trabalhou no Jornal Gazeta do

Triângulo como jornalista e redator. Escreveu vários artigos sobre a Estrada de Ferro Goiás. Devido a complicações de saúde foi obrigado abandonar o cargo de redator e teve que se aposentar no ano de 2001. Em dezembro de 2006 mudou-se com a família para a cidade de Vazante, MG. Entrevista realizada em sua residência em 07/11/2005, Araguari, MG.

Pedro Leopoldo – nascido em Araguari no ano de 1932, casado, pai de três filhos. Fez os estudos regulares na Escola Raul Soares e ingressou, como aprendiz de torneiro na Escola Profissional da Estrada de Ferro Goiás em 1949, sendo admitido como funcionário na empresa no ano de 1953. Trabalhou na locomoção durante sete anos, período no qual ganhou uma casa na Vila Goiás. Foi transferido para o setor de tráfego, permanecendo nesta função até o ano de 1963, e depois voltou para a locomoção no cargo de chefe de setor aposentando-se por tempo de serviço em 1979. Foi presidente da Associação do Bairro Goiás durante dois mandatos, mora na mesma casa que ganhou da empresa e participa de atividades ligadas a Igreja Católica. Este entrevistado foi indicado e localizado pelo Sr Paulo Santos. Entrevista realizada em sua residência em 19/09/2005, Araguari, MG.

Acervo do Arquivo Municipal Dr Calil Porto

Recortes do jornal Diário de Araguari no período de 1968 a 2003. Esses recortes referentes à Estrada de Ferro Goiás foram organizados, em 2004, pela assessoria de imprensa do Jornal Diário de Araguari, sob a direção de Milton Ferreira, em decorrência às comemorações de inauguração do Palácio dos Ferroviários; os mesmos foram doados, em novembro de 2005, ao no Arquivo Público Municipal Dr Calil Porto e encontram-se disponível para pesquisa.

Recortes do jornal Gazeta do Triângulo no período de 1968 a 2003. Esses recortes referentes à Estrada de Ferro Goiás foram organizados, em 2004, pela assessoria de imprensa do Jornal Gazeta do Triângulo, sob a direção de Cláudio Medeiros, em decorrência às comemorações de inauguração do Palácio dos Ferroviários; os mesmos foram doados, em novembro de 2005, ao no Arquivo Público Municipal Dr Calil Porto e encontram-se disponível para pesquisa.

Documentos Diversos

Revista Ferroviária: publicação mensal da Estrada de Ferro Goiás, a partir da gestão do Capitão Mauro Borges Teixeira, destinada principalmente aos trabalhadores da ferrovia. Coloca a disposição dos leitores balancetes, noticia acidentes e outros fatos como aniversários, casamentos e projetos destinados aos trabalhadores. Exemplares pesquisados: nº 28, janeiro de 1958; nº 30, março de 1958 e nº 40, fevereiro de 1959. Estes exemplares fazem parte do arquivo particular do Sr. Paulo Santos.

Relatório apresentado ao Diretor Geral do Departamento Nacional de Estrada de Ferro, Engenheiro Vicente Brito Filho, pelo Capitão Mauro Borges Teixeira, quando este assume a Diretoria da Empresa. Oficinas Gráficas de Araguari-MG, 1951. Este relatório encontra-se disponível para pesquisa no Arquivo Público Municipal Dr Calil Porto.

Relatório dos serviços da Estrada de Ferro Goiás, referentes ao ano de 1955. Oficinas Gráficas da Estrada de Ferro Goiás, 1956, Araguari-MG. Este relatório traz minuciosas informações sobre os resultados da empresa nas diversas atividades em que esteve envolvida, especificando além do ano de 1955, dados comparativos em relação às movimentações verificadas nos três anos anteriores; tal relatório encontra-se alocado em acervo particular do Sr Paulo Santos.

Relatório dos serviços da Estrada de Ferro Goiás, referentes ao ano de 1958. Oficinas Gráficas da Estrada de Ferro Goiás, 1959, Araguari-MG. Acervo particular do Sr Paulo Santos.

Memorando da Divisão Municipal de Patrimônio Histórico, redigido pela historiadora Leila Regina Gomide e publicado em 29 de junho de 2003. Encontra disponível para pesquisa no Arquivo Público Municipal e na Divisão de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Araguari.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Paulo Roberto e KHOURY, Yara Aun: **História Oral e Memória** – Entrevista com Alessandro Portelli. In: Revista História e Perspectiva (25/26), 2002, Edufu, Universidade Federal de Uberlândia.

CALVO, Célia Rocha. **Trabalho e Ferrovia: A Experiência de ser Ferroviário na Companhia Paulista: 1890 – 1925**. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mimeo, 1994

CHAUI, Marilena. **Política Cultural, Cultura Política e Patrimônio Histórico**. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. Departamento do Patrimônio Histórico. São Paulo: DPH, 1992.

_____. **Cidadania Cultural: O direito à cultura**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006.

CHAUL, Nasr Fayad. **Marchas para o Oeste**. In: SILVA, Luiz Sergio Duarte da (Org.). Relações Cidade-Campo: Fronteiras. Goiânia, Ed. UFG, 2000.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. **Patrimônio Histórico e Cidadania: Uma discussão necessária**. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. Departamento do Patrimônio Histórico. São Paulo: DPH, 1992

DAVIS, Natalie Zemon. **Culturas do Povo: Sociedade e Cultura no início da França Moderna**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

FENELON, Déa Ribeiro. **Políticas Culturais e Patrimônio Histórico**. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. Departamento do Patrimônio Histórico. São Paulo: DPH, 1992

_____. **Cultura e História Social: Historiografia e Pesquisa**. In: Revista Projeto História nº 10 dez./93.

_____. **Trabalho, Cultura e História Social: Perspectivas de Investigação**. In: Revista Projeto História, nº 4, 1992.

FENELON, Déa Ribeiro, CRUZ, Heloisa Faria, PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. **Introdução** – Muitas Histórias, Outras Memórias. In: Muitas Histórias, Outras Memórias. Editora Olhos d'água, 2004, pp. 05-14.

FRANÇA, Junia Lessa. Et al. **Manual Para Normatização**. Belo Horizonte: UFMG, 1996.

KHOURY, Yara Aun. Narrativas **Orais na Investigação da História Social**. In: Projeto História, Prevista do Programa Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Nº 22, Junho de 2001.

PAOLI, Maria Célia. **Memória História e Cidadania: O Direito ao Passado**. In: O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo, 1992.

PAULA, Dilma Andrade de. **Desenvolvimento e Rodovias: Estado e política de transporte no Brasil, 1950-1960**.

PORTELLI, Alessandro. **As Fronteiras da Memória: o massacre das fossas ardeatinas. História, mitos, rituais e símbolos**. In: Revista História e Perspectiva (25/26), 2002, Edufu, Universidade Federal de Uberlândia.

_____. **Formas e Significados na História Oral: A pesquisa como um experimento em igualdade**. In: Revista Projeto História, nº 14 fev./97.

_____. **História Oral como Gênero**. In: Revista Projeto História, nº 22 jun./2001.

_____. **O que faz a história oral diferente**. In: Revista Projeto História, nº 14 fev./97.

_____. **Tentando Aprender um Pouquinho**. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. In: Revista Projeto História, nº 15 abr./97.

THOMPSON, E. P. **Folclore, Antropologia e História Social**. In: A Peculiaridade dos Ingleses e outros Artigos. NEGRO, Antonio Luigi e SÉRGIO, Silva (organizadores). Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

_____. **Costumes em Comum: Estudo Sobre a Cultura Popular Tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.