

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 Nº 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.

Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de História
Curso de Graduação em História

JOÃO MARCOS FERNANDES MARINHO MARQUES

NOS TRILHOS DA MEMÓRIA:
ferrovia, cidade e história
(Araguari, MG, 1940-1980)

UBERLÂNDIA
FEVEREIRO 2015

JOÃO MARCOS FERNANDES MARINHO MARQUES

NOS TRILHOS DA MEMÓRIA:

ferrovia, cidade e história

(Araguari, MG, 1940-1980)

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em História.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Paulo Moraes

UBERLÂNDIA
FEVEREIRO DE 2015

JOÃO MARCOS FERNANDES MARINHO MARQUES

NOS TRILHOS DA MEMÓRIA:

ferrovia, cidade e história

(Araguari, MG, 1940-1980)

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em História.

Uberlândia, 13 de fevereiro de 2015.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Sérgio Paulo Moraes

Prof.^a Cinthia Cristina Oliveira Martins

Prof.^a Rosana Kasue Kuniya

*Ao meu avô e pai (in memoriam), ferroviário
aposentado, cujas histórias sobre a ferrovia
me inspiraram a trilhar não só suas memórias,
mas a de outros, que assim como ele, amavam
o que faziam.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço:

Primeiramente à Deus, pela vida e pelo amparo e proteção em todos os momentos.

Aos meus pais, pelo amor, incentivo e apoio em todas as minhas decisões e caminhos trilhados.

À esta Universidade, seu corpo docente, direção e administração pela oportunidade de fazer o curso.

Ao Prof. Dr. Sérgio Paulo Moraes, pela orientação e condução generosa na elaboração do trabalho, pela leitura atenta, pelas suas correções e direcionamentos.

Por fim, todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

RESUMO

O objetivo desse trabalho é fazer uma reflexão acerca da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), tendo como foco histórias de ferroviários aposentados, que permearam os corredores da estação, a partir de suas próprias narrativas, que deixam claro o amor e gratidão que eles tiveram trabalhando na ferrovia. A partir dessas narrativas, é possível perceber também a saudade do tempo do trabalho na ferrovia, que para eles não volta mais, e é sempre bom encontrar alguém para ouvi-los e entenderem a grandiosidade daquele período (1940-1980) período que marcou o apogeu da ferrovia em Araguari, significando assim o valor histórico, que para falar da cidade é inevitável não esbarrar no tema ferrovia, sendo que ela significa mais de meio século de história de pessoas, de monumentos construídos, de relações sociais ali constituídas e que agora somente a história é capaz de retratar esse período de suma importância para a cidade de Araguari. Na cidade você se depara com resquícios daquele período, mas você está frente a frente com uma pessoa que vivenciou aquele momento histórico e de grande valor para desta forma você analisar e constatar através de documentos e da história oral fatos marcantes e também aqueles que poderiam passar despercebido, mas que eles remontam sua vivência e trazem à tona toda uma discussão, uma reflexão acerca do período trabalhado.

Palavras-chave: Memória; ferrovia; experiência; Araguari.

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA.....	3
AGRADECIMENTOS	4
RESUMO	5
APRESENTAÇÃO.....	7
CAPÍTULO I.....	12
Ferrovia e sua relação com a cidade de Araguari: histórias e memórias.....	12
Capítulo II.....	23
Diálogos da vivência nos corredores da ferrovia (1940-1980).....	23
CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS	34
Entrevistas	34
Pesquisa na internet	34
Obras e textos	34

APRESENTAÇÃO

A história de Araguari está entrelaçada a história da ferrovia, uma vez que a ferrovia teve bastante expressividade nos anos 1940-1950 nessa cidade. Isso torna importante, por sua vez, a experiências dos trabalhadores que participaram do momento histórico que compreende a chegada da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e posteriormente da Estrada de Ferro Goiás a Araguari, e não apenas ouviram falar, mas sim viveram e presenciaram um importante momento histórico da cidade de Araguari.

Meu contato com o tema “ferrovia” começou quando eu ainda era criança e ouvia as conversas do meu avô, ferroviário aposentado, com meus tios e/ou com amigos dele, em que eles falavam sobre as experiências vividas dentro do serviço, como as melhorias da ferrovia na atualidade, em comparação com o passado. Assim, minha escolha por esse tema parte da grande influência que tive, dentro do ambiente familiar, sobre a “ferrovia”, o que me proporcionou conhecer várias histórias ali vividas, e que são contadas e compartilhadas, de certa forma, em reuniões ou conversas entre familiares e amigos que trabalharam e/ou que ainda trabalham na ferrovia.

A história, entretanto, acaba deixando de lado personagens importantes, como os trabalhadores, que, em diferentes áreas e competências, contribuíram para que a ferrovia marcasse um momento importante na história da cidade e da região. O tema surgiu dessas conversas e da motivação em entender como eram os “bastidores” do trabalho em uma empresa que pregava e trouxe o progresso e a melhoria de vida para a cidade, e onde os funcionários buscavam meios de proporcionar aos seus filhos uma melhor qualidade de vida.

Por esses motivos, busquei retratar nesse trabalho as experiências desses trabalhadores de diferentes setores, deixando que eles contassem como entraram na ferrovia, o que ficou marcado e como se sentem hoje com a lembrança de um passado bastante significativo, não somente no âmbito econômico, mas também no social e no cultural.

Acredito que como meu tema de pesquisa tem uma proximidade bastante expressiva com o meu ambiente familiar, já que tenho familiares que entraram no serviço ferroviário em diferentes épocas e funções, contei com modos bastante particulares de buscar evidências para demonstrar como ocorreram certas mudanças com a chegada da ferrovia na cidade, uma vez que essas histórias e informações permeia(ra)m meu cotidiano familiar.

Ao perceber a importância da ferrovia na cidade de Araguari durante o período de 1940-1980, busquei ressaltar, sobretudo, o impacto que esta significou e as mudanças

ocorridas, retratando os personagens deste período, bem como ferroviários aposentados. Procurei entender que relações eles tiveram nesse período de trabalho na ferrovia, as mudanças em seus cotidianos, se perceberam avanço ou retrocesso com a ferrovia na cidade, as experiências que esses trabalhadores tiveram na ferrovia, para poder entender o contexto político, econômico e social do período mencionado.

Meu objetivo foi demonstrar como a introdução da ferrovia, sobretudo do transporte ferroviário utilizado como forma de escoamento de grande parte da produção existente naquele momento e como forma de transporte de passageiros, influenciou a vida das pessoas e principalmente na economia do Brasil e, mais especificamente, da cidade de Araguari. Minhas análises giraram em torno de como essa cidade acompanhou o avanço da ferrovia que, naquele momento, com um fluxo muito grande de pessoas atrás de empregos e de uma vida melhor, viu a possibilidade desse crescimento e aceleração da economia.

Para isso, busquei analisar as conjunturas desse processo, desde a implantação da ferrovia até a maneira como as pessoas enxergavam esses movimentos, observando e analisando narrativas orais de alguns trabalhadores que fizeram parte e tem um conhecimento amplo desse processo histórico. Além disso, busquei perceber, através dessas fontes orais, como era significativo o movimento de pessoas chegando e saindo das estações ferroviárias.

Uma dessas estações se tornou patrimônio histórico da cidade Araguari, com a alcunha de “Palácio dos Ferroviários”, o que passa a ideia de uma cidade que reconhece o seu passado, que foi marcado pela implantação da ferrovia, o que significou na época um aumento significativo da economia e mudança na perspectiva de vida das pessoas que trabalhavam ali ou que estavam presentes naquele momento histórico.

Também procurei entrelaçar a história oral com fotos, arquivos de época para ter uma visão mais ampla e esclarecedora sobre o período, atenuando as falas e trazendo essa história para ser pensada e trabalhada, pois, a ferrovia não somente em Araguari ou em Minas Gerais, mas sim no Brasil e no mundo representou um avanço importantíssimo econômica, social e culturalmente falando.

Ao perceber a importância da ferrovia na cidade de Araguari durante o período de 1940-1980, busquei ressaltar, sobretudo, o impacto que esta significou e as mudanças ocorridas, retratando os personagens deste período, bem como ferroviários aposentados. Procurei entender que relações eles tiveram nesse período de trabalho na ferrovia, as mudanças em seus cotidianos, se perceberam avanço ou retrocesso com a ferrovia na cidade, as experiências que esses trabalhadores tiveram na ferrovia, para poder entender o contexto político, econômico e social do período mencionado.

Isso porque a chegada e implantação da ferrovia na cidade causou uma série de mudanças, já que era necessário a ampliação de mão de obra especializada para a prestação dos serviços que eram oferecidos pelas ferrovias, como mecânicos, maquinistas, eletricitas, torneiros, portadores, etc. Isso torna evidente que a ferrovia proporcionou o desenvolvimento da economia e impulsionou um investimento em relação a moradia, ao consumo de mercadorias e no movimento de pessoas.

É importante dizer que o ápice desse movimento começou a partir dos anos 1940, com a introdução de uma malha ferroviária interligada, com o intuito de escoar a produção de soja, minério, entre outros. Vale ressaltar que o transporte de pessoas em locomotivas também era intenso nessa época. Essas informações foram-me repassadas por alguns ferroviários aposentados, como meu avô, durante conversas rotineiras.

Essa abordagem é uma tentativa de interpretar o que mudou na perspectiva econômica, observando e atenuando o panorama econômico, com ênfase a partir de 1940, com a adaptação da ferrovia. Busquei analisar essas mudanças por meio de documentos, fotos, jornais e através de fontes vivas (história oral), o que contribuiu para entender, pela visão de quem viveu naquela época, o significado da ferrovia na vida de muitas pessoas.

De fato, é com a chegada da ferrovia que houve um aumento significativo na economia de Araguari e região, como também de Goiás (Catalão) e de vários trechos que interligavam essas regiões. Assim, não pretendi trabalhar apenas com a extinta Mogiana ou com a R.F.F.S.A, mas sim com o conjunto das empresas que conduziam essas malhas ferroviárias e o quê e como a ferrovia como um todo influenciou no panorama político, econômico e social de minha cidade.

Como material utilizei como fontes fotografias da época (1940-1980), além de livros que remontam algumas passagens de documentos escritos, para que, juntamente com as entrevistas, fosse possível ter uma noção da relação da ferrovia e a sua representatividade tanto para a cidade e região, quanto para quem vivenciou os corredores daquele momento histórico.

Quanto ao embasamento teórico, tive acesso a diversos trabalhos de pesquisa que me possibilitaram entender mais sobre o assunto pesquisado. Um trabalho importante foi a monografia de Luciana Lemos da Silva (2008), que ilustra justamente o significado da ferrovia e como esta foi importante para a constituição da Vila Goiás. Ela resalta que para os trabalhadores da ferrovia nas décadas de 1940- 1980, morar na Vila Goiás representava um status de bons funcionários que ali podiam morar, dado que um dos fatos que a autora resalta é a grande concentração de ferroviários residentes no Bairro Goiás ou nas suas proximidades.

Silva (2008) também trata da hierarquia em relação as moradias dos trabalhadores, tais como: a grande casa do diretor, e as demais casas de funcionários de outras funções. Entretanto, ela enfatiza que um dos seus entrevistados informa que algumas das ruas tem relação com a função desempenhada por alguns trabalhadores (Rua dos Foguistas, Rua dos Portadores, etc.).

Outro aspecto presente no trabalho de Silva (2008) e que vale a pena ressaltar é a rigidez do horário, um novo modelo que teve seu ritmo instaurado com a chegada da ferrovia. Tendo grande controle no horário de seus funcionários, a ferrovia até instaurou um sirene na hora de entrada e saída para almoço, depois retorno do almoço e saída no final da tarde.

O trabalho de Silva (2008) me é relevante porque ela trabalhou com fontes orais e a partir delas compreendeu experiências de um passado na perspectiva do trabalhador, relacionando seus ambientes de trabalho e familiar, isto é, onde esse trabalhador reside e os significados e particularidades da ferrovia e suas representações, experiências no cotidiano do ferroviário.

Outro trabalho importante para meu embasamento teórico é o de Guimar Cordeiro Andrade Júnior (2007) que, assim como no meu caso, sofreu grande influência no cotidiano familiar do tema “ferrovia”. O trabalho de Andrade Júnior (2007) tem como temática o ambiente ferroviário de Araguari, em que o autor faz uma crítica ao poder público, que passaria, com a restauração do patrimônio ferroviário, a representar mais a história da cidade, mas deixa de lado a experiência dos trabalhadores. “Enfocando e supervalorizando o ‘majestoso’ prédio da Estação e o maquinário contido no mesmo. Esses intelectuais acabaram por esvaziar o sentido político e a memória dos trabalhadores ferroviários” (ANDRADE JÚNIOR, 2007, p. 9).

O autor ainda enfoca na questão da valorização da ferrovia como progresso, avanço, o que deixa de lado os trabalhadores juntamente com suas experiências, uma vez que esse trabalhador seria a peça importante para o resgate desse processo histórico, que foi gente, ou seja, as pessoas que vivenciaram essas mudanças e participaram do passado de maneira ativa e ajudaram a construir a história da cidade e da própria ferrovia.

Assim como Silva (2008), Andrade Júnior (2007) ressalta que o tempo era o que regia o funcionamento da ferrovia. Os horários tinham que ser cumpridos rigorosamente, o que ocasionou uma mudança no panorama vivido até então na cidade e pelos próprios trabalhadores, pois antes da chegada da ferrovia não havia tanta preocupação com o horário e, após a chegada da ferrovia e a instalação da sirene, o tempo, por se traduzir em lucros para a empresa, torna vantajoso o controle do horário de trabalho de seus funcionários.

Quanto a opção por trabalhar com narrativas orais, interessa-me o que Portelli (2010) fala sobre o significado do trabalho com fontes orais, por estas serem capazes de revelar memórias de trabalhadores e dar sentido aos fatos históricos. É uma memória que compõe o enredo. Na forma oral, segundo o autor, o historiador faz a construção da narrativa juntamente com o entrevistado, o trabalhador.

Portelli (2010) ainda ressalta que o valor é o respeito por cada indivíduo. É importante ressaltar que as pessoas contam suas vidas a partir de seu próprio ponto de vista, o que torna necessário alguns cuidados com a utilização de fontes orais, tais como a responsabilidade na transcrição da fala de um indivíduo, garantindo o sentido da fala do entrevistado, ou seja, o pesquisador precisa transcrever a fala de sua fonte de modo que represente o contexto em que essa ocorreu.

Quanto ao meu trabalho, é necessário dizer que quem tomou as rédeas das entrevistas foram os próprios entrevistados, não tendo uma mesma pergunta feita a todos eles. Optei por deixá-los livres para me contarem os detalhes que eles julgavam interessante de uma experiência de trabalho de toda uma vida na ferrovia. Procurei encontrar e investigar funcionários de diferentes funções, como foi a indicação feita pela professora Dra. Célia Rocha.

Acredito ser de relativa importância este trabalho, pois trato de experiências de distintos indivíduos sobre a cidade, tendo em vista a ferrovia como ponto primordial, sem separar as duas coisas, por entender que as duas estão entrelaçadas. Tenho por objetivo maior uma vontade de falar sobre a ferrovia e suas ramificações na cidade de Araguari, por que meu avô, o qual eu considero como meu pai, e ali trabalhou até aposentar-se e sempre me demonstrou grande carinho pelo serviço, me influenciou a entender toda essa estrutura de trabalho, objetivando o entendimento pelo viés do empregado, que através de sua narrativa é um importante personagem na história da ferrovia na cidade de Araguari.

Meu trabalho será dividido em duas partes: 1) no Capítulo 1, tratei, de forma geral, da ferrovia e de suas ligações com a cidade de Araguari e região; 2) no Capítulo 2, apresento trechos das entrevistas realizadas e busquei demonstrar o que foi recorrente nessas entrevistas. Neste capítulo, partindo das narrativas, busque entender a ferrovia sobre a perspectiva dos próprios trabalhadores, sem utilizar outras fontes. Por fim, apresento as minhas considerações finais sobre o trabalho.

CAPÍTULO I

Ferrovia e sua relação com a cidade de Araguari: histórias e memórias

Para falar da ferrovia é necessários termos certa cautela, justamente porque essa permaneceu na cidade. A ferrovia teve períodos de auge, mas também houveram períodos complicados na história da ferrovia.

Vale ressaltar que o período a que vou me deter é durante a transição da E.F.G (Estrada de Ferro Goiás) e o início da R.F.F.S.A, esta última possibilitou a junção de 19 companhias, a fim de federalizar e evitar gastos desnecessários. A junção ocorreu devido à falta de investimentos e a ferrovia apresentava um grande gasto, o que levou o governo a juntar várias ferrovias que passavam por momentos financeiramente complicados, com o intuito de as estabilizar.

Devido à grande importância histórica que ferrovia tem para a cidade de Araguari, sobretudo nos primeiros anos do século XX, devemos levar em conta toda a estrutura que ela propiciou de mudanças nos hábitos, nas relações constituídas, além de se firmar com uma nova possibilidade de empregos e de fomentar e movimentar o comércio da cidade.

Abordar o período de 1940-1980 é mergulhar no passado com o intuito de entender como o passado de uma cidade pode ser resgatado através de um viés que engloba a questão política, econômica, social e cultural de uma cidade, como é o caso de nosso trabalho, a partir das narrativas orais de quem trabalhou e viveu nessa época. Para isso, nesse primeiro capítulo, me detenho sobre algumas fotos, para pensar essas mudanças a partir dos registros fotográficos feitos na época.

FOTO 1 – Década de 50, locomotiva 506 em trânsito na zona rural.



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

Percebemos na foto acima uma mudança no cenário da cidade nos anos de 1950, em que se vê o progresso da ferrovia em contraste com a figura de suma importância do homem do campo. A ferrovia, no entanto, é carregada de muitos valores e histórias, daqueles que viveram aquele período histórico de (1940-1980), e que permeiam até hoje o cotidiano de vários moradores, que vem sempre na tentativa de reviver esse passado carregado de vivências, de encontros, de embates, enfim de significados de um momento importante de se mencionar e necessário refletir e aprender com a compreensão de um passado e suas significações na memória do presente.

A Foto 1 tem sua representação ancorada justamente no cenário de mudanças e adaptações que a década de 1950 representou, sobretudo no que diz respeito aos enfrentamentos e aos avanços de tecnologias, mas para a compreensão do período tmei como ponto principal a voz desse trabalhador que vivenciou esse período e percebeu em seu cotidiano as mudanças e retrocessos ocorridos na cidade de Araguari, e o que significou a R.F.F.S/A em suas vidas.

FOTO 2 – Década de 50, Composição de trem dentro do período urbano, máquina 303.



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

As mudanças se fizeram presente, o avanço se tornou evidente no contexto social e político da cidade de Araguari. Vale ressaltar que antes do período que pretendo olhar minuciosamente existia a Estrada de Ferro Goiás (E.F.G.), que desempenhou grande avanço e teve uma contundente passagem por Araguari, ressaltando e abrilhando o nome da cidade, e trazendo investimentos, não somente em Araguari, mas para todas as regiões circunvizinhas.

Mas, em 1954 a sede mudou de lugar, o que gerou um grande descontentamento dos ferroviários, já que muitos, como dependiam da função desempenhada, tiveram que ser transferidos junto com a sede.

Em 1950 houve a criação da Vila Goiás, já que o bairro ficava perto da sede da ferrovia e muitos funcionários residiam na vila, que na atualidade chama-se Bairro Goiás, e tem, mesmo que limitados, alguns resquícios da época de auge do bairro, que era amplamente constituído por residência de funcionários de distintas funções. A empresa mandava construir casas, afim de que pudesse facilitar o trajeto até o serviço, este localizado próximo à Vila Goiás. Além disso, além das casas em que residiam funcionários da empresa, os nomes das ruas da Vila Goiás tinham uma ligação íntima com certas funções realizadas na E.F.G (Estrada de ferro Goiás).

A imagem abaixo retrata os modelos padronizados da época da década de 1950, detalhe e numeração acima das casas era de acordo com a função desempenhada na empresa e

assim a casa mudava. Como a casa de um dos chefes, que trazia toda uma simbolização, devido ela estar bem próximo ao pátio, permitindo assim que ele pudesse acompanhar de perto, além de ser uma casa imponente e diferente das outras construções próximas, ela tinha como características ser de dois andares e contar com um grande espaço físico.

FOTO 3 – Década de 1950: Vila da Estrada de Ferro Goiás.



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

As ruas¹ tinham nomes como: Rua dos Limpadores, onde residiam as pessoas responsáveis pela limpeza dos vagões e máquinas após o trabalho desempenhado. A Rua dos Foguistas, que eram os responsáveis por alimentar as caldeiras, com lenha. A Rua dos Tatus, onde residiam os que tinham a função de cavar buracos e arrancar dormentes, entre outros serviços desempenhado por esses trabalhadores; na Rua dos Portadores, segundo um dos entrevistados, residiam aqueles que eram responsáveis por tirar mercadoria (carga) e a transferiam de um vagão para o outro. Há também a Praça dos Ferroviários, localizada na proximidade do antigo Hospital da Goiás. É nessa praça é possível encontrarmos uma locomotiva no centro da praça, o que legitima a passagem da ferrovia na cidade.

¹ Essas informações foram obtidas a partir da leitura da monografia de Souza (2009).

A partir disso podemos perceber uma história bastante atrelada entre ferrovia e cidade de Araguari, em que as ruas homenageavam trabalhadores, casas foram feitas a fim de atender aos trabalhadores, o que possibilitava que eles residissem mais perto do seu local de trabalho.

A Foto 3 ressalta justamente mulheres com seus filhos na porta de suas residências. Segundo alguns entrevistados existiam algumas mulheres que exerciam algumas funções na R.F.S.S.A., mas geralmente as mulheres dos trabalhadores ficavam em casa cuidando dos seus afazeres domésticos e também tinham a responsabilidade de cuidar dos filhos.

Um símbolo da época que foi preservado é a sirene, que na época ajudava os empregados da ferrovia a saberem a hora de entrar e sair do local de trabalho. Era tocada uma sirene às 7 horas da manhã, horário de entrada na ferrovia; outra às 11 horas, para a saída para o almoço; e no final da tarde, às 17 horas, que indicava o final do turno.

FOTO 4 – Década de 40: Estação de passageiros da Estrada de Ferro Goiás (E.F.G.)



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

A imponência do prédio e sua localização na região central da cidade, a qual crescia no entorno da ferrovia, dava a ideia de que a cidade respirava ferrovia e que esta tinha uma grande representação para a sociedade araguarina.

FOTO 5 – Década 40: Estação de passageiros.



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

A imagem acima ressalta justamente o contraste em que vivia a cidade no período da década de 1940, em que na mesma fotografia é possível percebemos a presença de charretes e também de um prédio de grande porte, que funcionava como estação e que contava com um grande fluxo de pessoas, embarcando e desembarcando, movimento um mercado interno e possibilitando novos rumos para a cidade.

FOTO6 – Década de 50 – Construção de vagão de passageiros na oficina da Estrada de Ferro Goiás.



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

Na ferrovia existiam inúmeras funções, que hoje quase não existem mais. Eram variadas funções, como carpinteiros, mecânicos, eletricitas, dentre outras. A maioria das funções eram exercidas por filhos de ferroviários, que na maioria das vezes seguiam os passos do pai dentro da empresa, além da escola dar uma bagagem teórica para o aluno, ele já saía empregado da escola, tendo um emprego na ferrovia. Portanto, a figura demonstra a construção de vagão de passageiros por funcionários, em que há chance de alguns terem sido alunos da E.T.E.F. – Escola Técnica de Educação Familiar, e pela escola Primária da E.F.G., cujo objetivo era qualificar jovens trabalhadores na construção e na ferrovia. A escola funcionava desde a década de 1940 e tinha como professor responsável a figura de João Coimbra, que era um professor bastante qualificado dentro da escola de ensino da R.F.F.S/A, em parceria com o SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial).

FOTO 7 – Década de 70: Escola profissional da R.F.F.S/A



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

Após a mudança da sede da E.F.G. (Estrada de Ferro Goiás), ocorreu a mudança para a R.F.F.S/A, que passou a tomar conta da ferrovia em Araguari. A partir disso a empresa ficou conhecida por muitos ferroviários como “Rede”. Muitos aposentados gostam de ser chamados de *aposentados da rede ferroviária*. A R.F.F.S/A foi a junção de várias empresas ferroviárias, que controlavam o cenário do transporte ferroviário no final da década de 1950. As historiadoras Juscélia Peixoto e Aparecida Campos, autoras do livro “A ferrovia em Araguari”, ressaltam detalhes dessa transição da E.F.G., que foi incorporada pela R.F.F.S/A. Segundo as autoras, “no ano de 1957, três anos após a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás de Araguari para Goiânia, por determinação da Lei número 3115 de 16 de março, a Rede Ferroviária Federal S/A – R.F.F.S/A incorporou a sociedade” (VIEIRA E PEIXOTO, 2012, p. 97).

A relação da escola técnica se tornou mais presente durante a década de 1960, período em que as autoras enfatizam a construção de uma escola que pudessem dar o conhecimento necessário aos jovens ingressantes no trabalho na rede ferroviária: “Em janeiro de 1961, na diretoria de Nestor Rocha, após um período de obras equivalentes a cerca de 10 anos, foi concluído o prédio próprio da Escola Profissional Ferroviária, que contava com apoio técnico do SENAI” (VIEIRA E PEIXOTO, 2012, p. 97).

Na Foto 7, fica exposto o nome da R.F.F.S/A, juntamente com o do SENAI, o que deixa claro a parceria firmada entre os dois, no que se refere ao conhecimento técnico, em que muitos dos trabalhadores desempenhavam a função de professor, instruindo e explicando aos alunos o que futuramente muitos deles iriam fazer ao entrarem para o quadro de funcionários da ferrovia.

A R.F.F.S/A existiu por mais de 50 anos, tendo sua origem em 1957, em que, segundo o autor Márcio Furtado, autor do livro “Caminhos de ferro 2010”, ressalta que “durante o Governo Vargas propuseram como solução final à fusão das ferrovias da União sob uma administração única, que resultou em 1957, na criação da R.F.F.S/A, sendo o seu primeiro presidente o Engenheiro Renato Feio de grande experiência ferroviária” (FURTADO, 2010, p.36).

A R.F.F.S/A surgiu no intuito maior de ter um governo mais próximo e evitar gastos desnecessários, visto que, alguns trechos não davam mais a rentabilidade que havia no começo do século XIX. No final da década de 1957 apostou-se na federalização dessas ferrovias, o que ocasionou na absorção imediata de 18 ferrovias, sendo que inúmeras apresentavam alguns problemas a serem resolvidos, como problemas na administração. “A R.F.S.S/A possuía 27.313 quilômetros de via permanente, tinha 160.000 empregados, 1982 locomotivas a vapor, 226 locomotivas diesel-elétricas, 90 locomotivas elétricas, 3.161 carros de passageiros, 3.371 vagões de cargas e 07 carros motores” (FURTADO, 2010, p. 37).

Furtado (2010) ainda ressalta que existia toda uma estrutura que, apesar dos problemas, permitia que a ferrovia funcionasse, ainda que em dificuldades por causa da falta de investimentos. Isso ocorria pela falta de interesse por diversos governantes e também pelo fato de que davam mais importância ao transporte rodoviário na época, que se tornou o principal meio de escoamento da produção e de transporte de pessoas. Com isso, a estrutura ferroviária foi acabando, mas deixou muita lembrança e apego por parte dos ferroviários aposentados, que viveram e sentiam muita saudade do tempo em que tudo, até o mesmo chamado progresso, era visto através dos trilhos, do barulho e da fumaça das locomotivas.

FOTO 8 – Década de 70: Militares do 2º Batalhão Ferroviário, trabalhando em trecho da ferrovia.



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2014).

A ferrovia também contou com o apoio do batalhão no que diz respeito à abertura de trechos e construções de pontes e edificações da ferrovia. Teve a construção de um trecho intermediário da ferrovia, em 1906, em que Araguari era o ponto inicial e a capital Goiânia era o ponto final do trajeto.

Foi justamente em 1957, com a mudança da sede, o que significou uma grande mudança no aspecto econômico, político e social da cidade, em que antes estava em pleno desenvolvimento e era de grande importância para a região e para o país. Já com a transferência da sede, muitos funcionários foram transferidos, o que gerou uma desestabilização econômica e certo descontentamento geral, devido a tantas mudanças ocorridas no período. Mas vale dizer que a ferrovia já não andava muito bem, passava por problemas internos e atravessava um momento difícil. Muitos fatores foram responsáveis por essa crise, sobretudo a falta de investimentos na ferrovia e a chegada das rodovias como alternativa de escoamento da produção. A absorção da E.F.G. (Estrada de Ferro Goiás) não foi um caso isolado, mas muitas ferrovias no Brasil, naquele período histórico, passavam por problemas, o que levou a uma tomada de medidas do governo Getúlio Vargas em um projeto de junção de ferrovias, em uma companhia federal, conforme já mencionamos, a R.F.S.S/A.

Fica evidente que foi justamente uma tentativa de resolver o problema da ferrovia através do caminho político econômico, com a urbanização a qualquer custo, mas o que se sobrepõe é, no entanto, a grande história da ferrovia que perpassou gerações e atravessou anos, deixando o mais valioso e precioso bem que foi a historicidade e os valores socioculturais.

Entretanto, não foi somente uma das companhias, mas todas que desde os primórdios no começo do século XIX, trouxeram a Araguari histórias e vivências de trabalhadores, que nesse trabalho, tentamos dar a voz a narradores que presenciaram os fatos e que puderam perceber todas as mudanças e sofreram as inquietações que surgiram na época. E me preocupei também em separar momentos distintos, mas que no final trazem, sobretudo, caminhos e possibilidades de conhecimentos que podem ser percebidos através de temporalidades diferentes.

Esses acontecimentos marcam não somente uma história progressista, mas também uma história que possibilita ver retrocessos e avanços em uma vasta gama de documentos, que permitem-nos, por sua vez, perceber um pouco de uma época que não volta, mas que marcou e para sempre uma história de multiplicidades e peculiaridades.

Em 1973, houve a desativação da estação da R.F.F.S/A e a mudança de endereço, sendo depois desse momento construída uma nova estação com a ajuda 2º Batalhão Ferroviário, localizada no final da Avenida Coronel Belchior de Godoy, em Araguari-MG. O exército exercia uma força de grande importância e ainda tem raízes fortes com a ferrovia. Ainda hoje, pode-se ver na área do 2º Batalhão, em Araguari, algumas locomotivas, como monumentos que mostram sua gratidão com a história ferroviária.

Assim, o que fica evidente é um cenário de mudanças que abrange o período que vai de 1940 a 1970. No segundo capítulo, apresento as entrevistas com ferroviários aposentados da extinta R.F.F.S/A. É importante entendermos que muitos destes aposentados participaram dos dois momentos, tanto da mudança da sede, como também do período de junção das ferrovias. Muitos dos entrevistados estão aposentados a mais de 25 anos, e mesmo assim, trazem consigo uma riqueza tamanha de lembranças, memórias, e experiências, advindas daquele período. Sabendo que muitos têm muito a acrescentar e são eles as personagens principais, mas sempre tiveram pouco espaço na história, optei por dar voz a eles, para que eles possam remontar e trazer à tona as inquietações, experiências e ou problemas com evidências de um período de suma importância para a cidade de Araguari. E a certeza de que tiveram na ferrovia uma grande parceira para sua formação profissional e desenvolvimento cultural e social da sociedade de uma maneira geral.

Capítulo II

Diálogos da vivência nos corredores da ferrovia (1940-1980)

“O nome desse território é história oral: uma narração dialógica que tem o passado como assunto e que brota do encontro de um sujeito que chamarei de narrador e de outro que chamarei de pesquisador-encontro geralmente mediado por um gravador ou um bloco de anotações” (PORTELLI, 2010, p. 210).

Portelli (2010) ressalta justamente o ponto primordial de entendimento da minha pesquisa, que é retratar a história da ferrovia de Araguari durante o período de 1940 a 1980 a partir da perspectiva do trabalhador, em relação a sua vivência e a sua experiência enquanto servidor; se houve mudanças ou não, e se ele as percebeu durante o período em que trabalho para a ferrovia.

Tal como mencionado por Portelli (2010), é justamente o diálogo entre historiador-pesquisador com o narrador de sua experiência de vida e as mudanças que o mesmo percebeu abordando os aspectos econômicos, culturais, sociais e políticos do ponto de vista histórico.

O narrador-trabalhador, durante sua trajetória de vida, aprendeu e conheceu coisas e aspectos, características que estão no passado, mas que são de grande valia para a sociedade atual, no que tange a necessidade de resgatar o passado e mostrar as gerações futuras como se constitui a formação da história de Araguari, além da mesma ter grande afinidade com outras regiões. Além disso, nos possibilita perceber como o tempo trouxe mudanças para várias esferas da sociedade, em que muito desse passado foi perdido, mas que, mesmo assim, restam resquícios e é necessário resgatá-los.

Partimos da premissa que é importante que gerações futuras possam tomar conhecimento dessa valiosa história, que foi a da ferrovia atrelada ao desenvolvimento da sociedade de Araguari, durante o período de 1940 a 1980, trazendo novos rumos e retrocessos, com a desestabilização, ocorrida com o final do desenvolvimento e investimento na ferrovia, e ampliação da malha rodoviária.

Portanto, para entender é necessário conhecer a política da época, que ditava os rumos da economia, sobretudo tudo no governo de Juscelino Kubitschek, que busca um desenvolvimento, um crescimento em poucos anos, o tão falado: “50 em cinco anos”, em que plano de ampliação de rodovias, de criação de fábricas automobilísticas, construíam um novo

momento da história, que acabou por esquecer a ferrovia, sendo que o desenvolvimento e investimento foram voltados para a malha rodoviária.

O entrevistado Lourival relata sua entrada na ferrovia e fala sobre as mudanças que ele percebeu naquele momento histórico:

Eu me chamo Lourival Moreira, sou filho de Araguari, nascido em 03 de abril de 1941, me tornei funcionário público federal no dia 03 de novembro de 1954 na antiga Estrada de Ferro Goiás, na qual fui admitido como auxiliar de serviço gerais, posteriormente, aos 6 meses de serviço, houve-se um concurso interno no qual eu passei e fui trabalhar na parte administrativa da ferrovia e lá eu pude ter contato com várias situações de progresso, de instabilidade para meus amigos, e nós éramos na época uma classe privilegiada, tão privilegiada que a gente era considerado marajá, porém com as mudanças de governo e de moeda, a nossa classe foi enfraquecendo e posteriormente a oficina que chamava-se locomoção e dava emprego a mais ou menos a 1000 pessoas na cidade de Araguari. (MOREIRA, 2014).

Por esse trecho da entrevista é possível percebermos que a ferrovia dava a possibilidade, no início da década de 1950, do funcionário crescer dentro da empresa, sendo que muitos dos ferroviários aposentados que entrevistei enfatizam essa mudança de cargo dentro da empresa. Pela fala do senhor Lourival é possível percebermos também como eram as escolas e como essa era responsável por formar jovens para entrar na rede ferroviária e exercer sua função na área escolhida.

Nós tínhamos também a escola profissional ferroviária, a qual ensinava várias profissões aos filhos dos ferroviários a começar por carpinteiro, marceneiro, soldador, pintor, ajustador, mecânico, torneiro. Quando foi em 1964, essa oficina de aprendizagem foi extinta por determinação do regime militar, mas esse período em que a ferrovia era o coração de Araguari, os ferroviários traziam para o município uma economia de primeiro mundo, para o comércio, para a escola estadual, no qual fazia ao ensino básico a faculdade para quem quisesse fazer, eu estou falando dos filhos dos ferroviários e também aos demais araguarinos na faixa etária de 13, 14 até 17 anos que queriam estudar. (MOREIRA, 2014).

Em relação ao serviço prestado, o entrevistado Lourival deixa bem claro que Araguari, em razão da ferrovia, tinha grande papel em relação ao transporte ferroviário:

A ferrovia transportava toda a produção do estado de Goiás para o estado de São Paulo, fazendo uma baldeação entre a Estrada de Ferro Goiás e Companhia Mogiana, cujo entroncamento era Araguari, a ferrovia serviu de base para a construção da capital federal, cujos materiais da construção passou por Araguari através dos trilhos da extinta Companhia Mogiana, que era do governo do estado de São Paulo, aqui fazia o entroncamento para que os materiais pudessem chegar a Brasília, onde foi construída a nossa capital federal. (MOREIRA, 2014).

Vale se ressaltar que não houve apenas progresso, mas também retrocessos, o que pode ser percebido pelas falas dos ferroviários, que nos mostram que houve um momento de grandes mudanças, mas que aos poucos, devido a algumas medidas tomadas por parte do governo federal, começaram a diminuir significativamente os investimentos no transporte ferroviário, e começou-se a investir em rodovias.

A partir de vários momentos, por questões financeiras do próprio governo federal, ou mesmo por interesse de algum grupo, foi se decaindo a vida ferroviária em Araguari, inclusive aqui construía-se os vagão para transporte, os carros passageiros denominado auto-motriz, que eram uma construção onde transportava a elite ferroviária, elite ferroviária era os engenheiros, os chefes, esse auto linha, ou seja, um automóvel sobre trilhos, era construído dentro da oficina cujos os construtores eram marceneiros, carpinteiros, pintor, serralheiros, metalúrgicos, enfim, Araguari movimentava-se uma economia que se fazia inveja a cidade mais próxima daqui, Uberlândia, que na época era uma sombra para nós, a razão de nós ficar parado no tempo, estou falando ferrovia eu não sei explicar. (MOREIRA, 2014).

A ferrovia teve seus altos e baixos, mas algo que precisa ser trazido à tona, deixando um pouco de lado a política e economia, o que não quer dizer que esse aspecto seja de menor importância, mas que devemos levar em conta a experiência de trabalho e experiência pessoal do indivíduo que teve como local de serviço a ferrovia de 20 a 30 anos, até a sua aposentadoria, tendo portanto bagagem para falar sobre o que aprendeu, das experiências vividas, das relações pessoais e de todo o engajamento dentro da empresa, fazendo-os cidadãos felizes e realizados profissionalmente.

Ao perguntar para o entrevistado sobre a sua convivência no âmbito de serviço ele responde:

Quanto a minha convivência, eu sou aposentado há 30 anos, igual eu falava o valor sentimental, era como eu perdesse uma família, e cada dia do ano que nós, que aposentamos, perdemos um amigo, é como se perdesse um da família.

Porém, eu acho que todo governante, inclusive da esfera federal, municipal, estadual, devia voltar muitos olhos para ferrovia, pois é uma grande economia, não só para o Brasil, mas para os brasileiros. (MOREIRA, 2014).

Ele ainda chama a atenção para o material da ferrovia que ficou “no tempo”, jogado, e que está sendo destruído, o que, segundo ele, não pode ser considerado patrimônio, porque não está no museu, não está sendo restaurado, mas sim nos antigos pátios, sem nenhum cuidado.

E quanto a cidade de Araguari, nossos governantes poderia, tinha que parar para pensar, nós temos uma sucata ferroviária em Araguari que vale um bom dinheiro, poderia vender ela e empregar no hospital municipal, que está sucateado, poderia ser empregado na segurança. (MOREIRA, 2014).

Uma pergunta recorrente nas entrevistas era relativa ao que significaram, para os ferroviários aposentados entrevistados, os anos de 1950 a 1970, com relação a ferrovia e a Araguari naquele processo histórico.

De 1954 para cá, eu posso te responder que o coração e o pulmão de Araguari chamava-se Estrada de Ferro Goiás, posteriormente passou a ser a Rede Ferroviária, era o pulmão de Araguari, pulmão financeiro. (MOREIRA, 2014).

Nós éramos 1300 funcionários aqui em Araguari, não tem uma firma até hoje que chega a ter 500, fazendo certa comparação, você vê as minhas palavras, como encaixa no desenvolvimento econômico da cidade. (MOREIRA, 2014).

Em todas as entrevistas, há respostas muito parecidas quanto aos avanços significativos na cidade, o que estava estreitamente ligado a ferrovia, mas que aos poucos a ferrovia foi perdendo espaço, justamente pela falta de investimentos.

Em relação à experiência e o que ele mais tinha saudade, Lourival nos disse que

Da amizade, da moral, da compreensão, do respeito, e a gente era como se fosse uma família, eu passei inclusive ao lado do seu avô, maior parte da minha vida.

A família ferroviária, eu posso ter a honra de te dizer isso, que era mais uma irmandade com compreensão, respeito, amor ao próximo, que nós éramos muitos unidos. (MOREIRA, 2014).

Outro entrevistado que viveu no período enfocado foi o senhor Sebastião Barbosa, que nos falou, com veemência, que a ferrovia

Melhorou, porque na época, principalmente para emprego, era difícil, então a gente também já vem de família ferroviária, meu pai era ferroviário, fui criado dentro da antiga Estrada de Ferro Goiás.

Até hoje eu penso, toda vez que eu alembro, dou graças a Deus ter sido criado dentro da ferrovia, criei meus filhos e até hoje vivo da aposentadoria de lá. (BARBOSA, 2014).

Quando pergunto se ele sente saudade daquela época nos dias atuais, Moreira nos diz que :

Enfim, até hoje é uma irmandade, até hoje, união, tudo para nós era festa, entrei na Estrada de Ferro Goiás no ano de 1952, e eu tenho muita saudade, tinha muito amigo lá dentro. (MOREIRA, 2014).

Outro entrevistado foi o senhor Arismundo Barbosa, que ressaltou também a ferrovia na cidade de Araguari. Ele nos disse que

A cidade girava em torno da ferrovia.

Mudou né, porque muitas coisas, que não quis assinar a opção foi tudo para o correio, isso foi em 75.(BARBOSA, 2014).

Entrei no quadro de jovens, chamava quadro de jovens nessa época. (BARBOSA, 2014).

Perguntei ao senhor Arismundo mais sentida saudade, no período de 1950-1970, e nos disse que

Na época que passou para a CLT em 75, que aumentou o ordenado, melhorou o custo de vida.

Lá tinha muito amigos.

Entrei dia 06 de novembro de 1952, trabalhei no quadro de obras 8 anos, depois que passou para CLT mais 22 anos, tirei duas licença especial, que era trabalhando 10 anos tirava 6 meses de licença especial. Trabalhei na seção de truck, depois na montagem de freio extinga, trabalhei 6 meses fazendo revista nos carros de passageiros.

Ajudei a fazer a construção de carros metálicos.

Trabalhei de sub carregado dois anos, a ferrovia nos anos 50 representou muito, foi onde a maior parte do pessoal, trabalhava lá.

Aposentei em abril de 1982.

Fiz muitos amigos lá dentro. (BARBOSA, 2014).

Durante a entrevista com o senhor Laurentino Benedito da Silva, ele nos contou que entrou em 1948 na ferrovia, quando tinha 13 anos de idade, entrou para fazer limpeza, faxina na carpintaria. Ele nos disse que nem tudo era como se dizia na ferrovia, e que os funcionários chegaram a ficar quatro meses sem receber o salário, o que ocorreu na década de 1950. Ele também nos falou sobre o quadro de funcionários que iriam ser demitidos no final de cada ano.

Todo fim de ano tinha um quadro para os funcionários que iriam ser demitidos. E o meu esteve lá, duas vezes nesse quadro. Daí fiquei desesperado e fui conversar com meu chefe, aí ele foi e voltou atrás. Na outra fui e de novo meu nome estava lá, e fui chamado para conversar com o chefe e para minha alegria ele disse que eu seria promovido de função e ia ganhar aumento. (SILVA, 2013).

Na fala de Laurentino podemos perceber que ele gostava do que fazia e quando recebeu a oportunidade de continuar ficou demasiadamente satisfeito. Ele fez questão de falar que depois de 22 anos de função as coisas começaram a melhorar.

Com toda dificuldade consegui fazer um curso em Lavras e quando retornei o engenheiro me chamou: “Laurentino, vem aqui” e me disse: “Você não vai ter aumento de salário, por conta que você não tem o diploma de 4ºano”. Nesse dia cheguei em casa e falei para minha esposa que eu não seria promovido por conta dos estudos. A minha esposa falou, “Você que continuar estudar?” respondi que sim. (SILVA, 2013).

Laurentino nos disse que o engenheiro deu dois anos para que ele estudasse. Então ele falou que estudou na Escola Estadual São Judas, e foi a própria esposa que fez a matrícula e comprou os materiais para ele. A professora o colocou no 3º ano e como ela viu o esforço dele, chamou a diretora, Dona Joaninha (Joana), que fez um teste que permitiu que ele fosse para o 4º ano.

No outro dia, eu muito feliz, cheguei pro meu engenheiro e disse: “Senhor, não vou precisar de 2 anos para concluir meus estudos não. Doutor, no final do ano, eu entrego o diploma para o senhor. (SILVA, 2013).

Depois Laurentino nos disse que ele viajava muito. Segundo ele, ele trabalhou durante doze anos, até sua aposentadoria, no recebimento de dormentes², já que ele deixou de ser carpinteiro e passou a trabalhar no almoxarifado. Ele nos disse que, mesmo viajando, gostava muito da época por diversos motivos: o salário, oportunidade de conhecer novos lugares e pessoas, o que permitia que ele fizesse novas amizades além de conhecer outros setores.

Ele também enfatizou, durante as entrevistas, a convivência com os outros colegas de trabalho. Até os dias atuais ele agradece por essa boa convivência e sempre busca se encontrar com os amigos feitos na época da ferrovia. Ele nos revelou que ficou oito anos sem ver o senhor Valdote, outro entrevistado, e que se sentiu muito emocionado ao revê-lo.

Tenho muito contato com muitos ex-colegas de profissão e para mim é motivo de orgulho, pois são pessoas que fazem parte da nossa vida, né? (SILVA, 2013).

Ao ser perguntado se a ferrovia representou um aumento na economia da cidade, Laurentino nos respondeu que

Melhorou muito, movimento, mas depois da transferência da sede para Goiânia a economia desandou. (SILVA, 2013).

Quanto a sua experiência ter sido boa ou ruim, durante os anos de serviço prestados a ferrovia, Laurentino nos disse que

Graças a Deus aprendi muito com meu ofício, a convivência, a tolerância, e com meu serviço aprendi e melhorei. Sabe eu tinha o temperamento difícil e a ferrovia me ajudou com o contato com os colegas. Não posso falar nada de mal da ferrovia, já que foi de lá que tirei e tiro meu sustento até hoje pois, sou um aposentado da ferrovia. (SILVA, 2013).

Nosso outro entrevistado é o senhor Valdote Pereira Marinho, que foi mencionado pelo senhor Laurentino, que nos disse que o amigo era sério, sem muitas brincadeiras, mas um homem bastante respeitado pelos colegas de profissão.

² Trilhos nos quais as locomotivas passam por cima em seus trajetos.

Valdote é meu avô e foi por causa das suas histórias “do tempo da ferrovia” que escolhi o tema. Ele trabalhou na função de escriturário e entrou na ferrovia com 15 anos de idade, na função de auxiliar de serviços gerais. Em 1958, mudou de função e passou a exercer a função de datilógrafo, na qual permaneceu até 1960, quando se tornou agente administrativo da ferrovia. No ano de 1975, ele passou a exercer a função de supervisor de administração, na qual permaneceu até sua aposentadoria.

Morro de saudade daquela época, em que a cidade girava em torno da ferrovia e era grande o movimento de pessoas, que vinham de outras cidades a procura de trabalho, também o funcionamento da linha onde hoje é o Palácio dos Ferroviários, era um ponto de embarque e desembarque de trem que cortava a cidade e o movimento era intenso de pessoas chegando e saindo. (MARINHO, 2013).

Ele diz que o prédio era e continua sendo um símbolo de um tempo que só a história e suas perspectivas é capaz de trazer aos nossos olhos. E diz que é muito importante o papel da história e consequentemente dos museus, arquivos públicos, que tem como intuito relembrar aquilo que de fato marcou a sua vida e de muitos outros companheiros de serviço.

Ele fala com alegria dos tempos de ferrovia, pois, segundo seu próprio relato, essa tem um grande significado em sua vida, pois foi a partir do salário ganho enquanto ferroviário que criou seus filhos e manteve sua família. E também tinha amor pela ferrovia e também por fazer parte da empresa.

Ele sempre contava algumas peculiaridades do trabalho, como quando o chefe chegava de Belo Horizonte, cidade em que se localizava a sede, onde ficavam os engenheiros, os departamentos de diretoria. Assim, quando o chefe chegava a cidade, todos queriam mostrar serviço, seja para ter a oportunidade de mudar de função, ou até mesmo para não ser desligado da empresa.

Ele ressaltou também as viagens que fez a Belo Horizonte no tempo em que trabalhou na ferrovia e diz que, como funcionário, sempre procurou chegar no horário e desempenhar sua função da melhor maneira possível, dando o melhor de si, sempre.

Valdote diz que seu pai trabalhava na ferrovia e ele queria seguir seus passos. Além disso, a ferrovia, a partir de 1955, com a federalização das linhas que cortavam Araguari, quem nela trabalhava, se tornava funcionário público. O que mais o contrariou na ferrovia não foi nenhuma briga, ou coisa do tipo, mas sim a transferência da sede, de Araguari para Goiânia.

Consegui aposentar trabalhando em um único emprego. A ferrovia fazia o dinheiro circular na cidade, era uma grande empresa que possibilitou mudanças de um novo ritmo de trabalho, com carteira assinada. Fico feliz

por ter trabalhado e me aposentado trabalhando somente na ferrovia durante 35 anos. A ferrovia proporcionou muitos empregos e com a ferrovia a cidade era bastante movimentada. (MARINHO, 2013).

Outro ferroviário aposentado que tivemos a oportunidade de entrevistar foi o senhor Valentino Gomide da Silveira, residente do Bairro Goiás, 78 anos. Ele se aposentou exercendo a função de supervisor de obras no trecho Araguari-Pires do Rio. Ele nos contou que iniciou na ferrovia em fevereiro de 1952, trabalhando na CBC (Companhia Brasileira de Sinalização) na construção de linhas de comunicação telefônica entre Araguari e Goiânia, onde permaneceu até meados de 1954, quando finalizou a referida construção. Ingressou novamente na ferrovia em meados de 1955, como pedreiro, aos 21 anos de idade.

Segundo o entrevistado:

Foi muito boa a chegada da ferrovia, pois naquela época não existia quase nenhuma opção de emprego. O salário era bom em comparação com o recebido na praça. Na praça não tinha permanência, já na ferrovia tinha garantias de emprego permanente. Até 1975 a gente trabalhou como servidor público. Quando tive que optar pelo regime (CLT) em virtude da criação da rede Ferroviária S.A. (SILVEIRA, 2013).

O senhor Valentino também afirmou que dentro da ferrovia

Amizade tinha muita, respeito, consideração. Eu quando tinha que mandar os servidores eu não mandava, eu pedia. Havia muita união entre os companheiros de trabalho. Sempre procurei tratar os subordinados como ser humano, com respeito, tá entendendo? O trabalho não era fácil, tá entendendo? ... Não é uma carreira fácil, exercer a função de pedreiro, nem de chefe. A gente só pode exercer ela, tá entendo, com autoridade, mais com boas maneiras, e, quando se pode, contar com o apoio e reconhecimento de seus comandados. Eu quando desempenhei a função de chefe sempre me preocupava com as dificuldades e problemas particulares dos trabalhadores. (SILVEIRA, 2013).

Na entrevista percebi que Valentino, como os outros entrevistados, tem uma saudade imensa daquela época, o que pode ser percebido quando ele fala que

Apesar de chegar no fim da carreira, a gente sentia muito a ausência do trabalho, a falta dos companheiros, a falta da própria instituição (empresa). Até hoje a gente tem saudade, viu? Sinto muito a situação que se encontra a ferrovia hoje. O povo antigamente tinha amor pela ferrovia, pelo fato de ser ferroviário. Tinha dedicação. O pessoal se sacrificava, para que a empresa fosse reconhecida, para que ela fosse grande. A ferrovia significou uma transformação econômica e no social da cidade de Araguari. Ela, a ferrovia, significava segurança, bem estar social, tinha clubes, assistência médica, que davam esse apoio. Significava a união de muitas famílias. Quero dizer assim que a ferrovia significava uma grande família, um conjunto, praticamente a família ferroviária. (SILVEIRA, 2013).

Perguntei ainda ao senhor Valentino do que ele mais sentia saudade daquela época, no que ele responde:

Da própria estrada de ferro, dos colegas de trabalho, também das amizades que a gente adquiriu lá dentro. (SILVEIRA, 2013).

Quanto à questão sobre a se a ferrovia havia melhorado a vida do senhor Valentino, esse nos disse que

Sim, ela não melhorou não, vou te contar uma coisa, a ferrovia *mudou* minha vida, e da minha família. A gente criou a família a partir dela. (SILVEIRA, 2013).

Na fala de Valentino podemos perceber a saudade da época e também a questão de falar que ele fez parte da ferrovia, e que exerceu a profissão de pedreiro até 1972, quando foi elevado a função de supervisor de obras, o que foi para ele motivo de orgulho, de conseguir chegar a uma função respeitada. Ainda segundo o relato de Valentino, ele, ao passar uma tarefa para um colega, sempre o tratava com respeito, pois segundo ele, foi de lá que ele saiu e por isso devia dar o exemplo, ao contrário de muitos outros chefes.

É possível percebermos, com clareza, na fala de todos os entrevistados, que as amizades ali iniciadas são/eram de grande valor e esses amigos jamais esquecerão os momentos que passaram juntos durante o período de serviço na ferrovia, em que tinham como objetivo único e comum fazer com que a empresa crescesse e prosperasse, para o bem de todos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Araguari tem a sua história muito atrelada a ferrovia, principalmente com a Estrada de Ferro Goiás, e posteriormente a R.F.F.S/A (Rede Ferroviária de Sociedade Anônima), a partir da qual a cidade pode ser inserida em um contexto político e econômico nacional, o que lhe possibilitou avanços e recuos.

O meu trabalho visava, em um primeiro momento, retratar essas vivências e experiências no contexto da cidade e da ferrovia, mas acabei por encontrar outros caminhos, como a constituição do bairro ao lado da ferrovia, a importância dada hoje a patrimônios históricos advindos dessa época, além de perceber como eram as condições de vida dos funcionários que exerciam as mais diversas funções e de ter encontrado fotografias que retratam a peculiaridade e particularidade daquela época.

Outro fato que merece destaque é relativo a escola dos ferroviários, na qual era aprendido, na teoria e na prática, o que poderia ser aplicado no dia-a-dia do trabalho na ferrovia, o que nos permite vislumbra um investimento pioneiro na cidade de Araguari de ensino técnico, que visava dar o suporte necessário aos jovens ingressantes dessa escola, ensinando lhes profissões.

Além disso, esse trabalho me possibilitou, também, ter contato com ferroviários aposentados, o que, através dos diálogos, me fez (entre)ver como foram suas experiências enquanto funcionários da ferrovia de Araguari. Por exemplo, a partir dos relatos dos ferroviários aposentados, temos um panorama de como a ferrovia impulsionou avanços na economia, nas construções de casas e prédios, além de dar empregos a várias pessoas, inclusive mulheres, na cidade de Araguari. Outro aspecto importante de se mencionar é justamente o horário, que devia ser cumprido rigorosamente, o que mudou as relações dos trabalhadores com o tempo, que passou a ser observado com mais atenção, pois esse representava ganhos para a empresa e manutenção do trabalho do empregado.

Também pudemos observar a relação entre patrão e funcionários, que na ferrovia ocorria de modo que havia uma dominação dos chefes com relação aos seus subordinados. Entretanto a ferrovia oferecia, em contrapartida, toda uma estrutura que permitia ao trabalhador subir na empresa, além oferecer a ele e a sua família alguns convênios e ajuda aos funcionários, em que a empresa parecia ter um contato bastante amplo com a vida cotidiana do trabalhador, de forma a garantir um aumento na produção deste, inclusive de forma a moldá-lo para melhor exercer sua função dentro da empresa.

É necessário ressaltarmos que a pesquisa pode ser avançada e serve também como estímulo para aqueles que se interessam e tem o desejo de saber e aprender mais sobre a história da ferrovia na cidade de Araguari e do Brasil, de modo geral. Percebo que há um longo caminho ainda a ser pesquisado, já que a temática pode ser abordada a partir de outros pontos de vista, como o político, o econômico, o social, o cultural, entre outros. Cabe a cada pesquisador percorrer o caminho que lhe parecer mais pertinente.

Enfim, vejo que é de suma importância a história da ferrovia na cidade de Araguari, e a partir do desenvolvimento desse trabalho pude perceber que o que julgamos ser uma história que ficou no passado está, na verdade, ainda presente. Essa história precisa, desse modo, ser preservada, pois conta muito sobre trabalhadores de uma cidade, que tem seus laços na presença da ferrovia.

REFERÊNCIAS

Entrevistas

BARBOSA, A. [**Ferrovia e história: a visão dos ferroviários**]. Araguari, 22 de nov. de 2014. Entrevista concedida a João Marcos Fernandes Marinho Marques.

BARBOSA, S. [**Ferrovia e história: a visão dos ferroviários**]. Araguari, 22 de nov. de 2014. Entrevista concedida a João Marcos Fernandes Marinho Marques.

MARINHO, V. P. [**Ferrovia e história: a visão dos ferroviários**]. Araguari, 23 de mar. de 2013. Entrevista concedida a João Marcos Fernandes Marinho Marques.

MOREIRA, L. [**Ferrovia e história: a visão dos ferroviários**]. Araguari, 22 de nov. de 2014. Entrevista concedida a João Marcos Fernandes Marinho Marques.

SILVA, L. B. da. [**Ferrovia e história: a visão dos ferroviários**]. Araguari, 23 de mar. de 2013. Entrevista concedida a João Marcos Fernandes Marinho Marques.

SILVEIRA, V. G. da. [**Ferrovia e história: a visão dos ferroviários**]. Araguari, 22 de mar. de 2013. Entrevista concedida a João Marcos Fernandes Marinho Marques.

Pesquisa na internet

MOGIANA. Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/wp-uploads/2012/06/Cronologia-Mogiana.pdf>. Acesso em 24 de nov. de 2014.

SOUZA, A. J. C. de. **A formação da vila ferroviária da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari-MG**. Trabalho e cotidiano cercados pelos muros da ferrovia. 2009. Monografia (Bacharelado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia: 2009.

Disponível em:

http://www.geografiaemmemoria.ig.ufu.br/downloads/352_Alexandre_Jairo.pdf. Acesso em: 20 ago. 2014.

SOUZA, A. J. C. de; SOARES, B. R. **A demolição do conjunto da estação da antiga Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em Araguari-MG**. Decadência ferroviária e aspirações urbanizadoras. OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.2, n.5, p.64-87, nov. 2010. Disponível em:

<http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/2edicao/n5/A%20demolicao%20da%20Estacao%20Mogiana.pdf>. Acesso em 02 de set. 2014.

Obras e textos

ANDRADE JÚNIOR, G. C. de. **Cidade e Patrimônio: o direito a memória e a cidadania cultural**. Araguari /MG. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso. UFU. Orientadora: Celia Rocha Calvo.

FURTADO, A. de L. **Caminhos de Ferro**: comentários e fotos ferroviárias. Belo Horizonte, 2010.

HARTOG, F. Memória, história, presente. In: _____. **Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

PAOLI, C. M. Memória, história e cidadania: o direito ao passado. In: _____. **O direito à memória**. Patrimônio Histórico e Cidadania. DPH. SMC. PMSP, 1992.

PORTELLI, A. A entrevista de história oral e suas representações literárias. In: _____. **Ensaio de história oral**. Tradução de Fernando Luiz Cássio e Ricardo Santhiago. São Paulo: Letra e Voz, 2010. p. 209-230.

RIOS, G. M.; NAVES, M. C. F. **Araguari**: cem anos de dados e fatos. Brasília: Gráfica e Papelaria Mendes, 1988.

SILVA, L. L. P. da. **A Vila Operária, um lugar da cidade**: memórias e experiências de trabalhadores ferroviários. Araguari. MG. 2008. Trabalho de Conclusão de Curso. UFU. Orientadora: Celia Rocha Calvo.

VIEIRA, A. da G. C.; PEIXOTO, J. A. **A ferrovia em Araguari**. Araguari, 2012.