



SER TRABALHADOR FERROVIÁRIO NA CIDADE DE PONTA GROSSA: ESCUTANDO OUTRAS FALAS, DESVENDANDO OUTRAS MEMÓRIAS (1940-2000)

Rosângela Petuba*

Universidade Estadual de Ponta Grossa – PR

revistafenix@revistafenix.pro.br

RESUMO: O presente artigo busca apresentar algumas reflexões desenvolvidas num trabalho coletivo de pesquisa com memórias e narrativas orais de trabalhadores ferroviários na cidade de Ponta Grossa/ PR.

ABSTRACT: The present work pretend to show some reflections developed in a collective work of research with memories and verbal narratives of railroad workers in Ponta Grossa city.

PALAVRAS-CHAVE: trabalhadores-ferroviários – memórias – narrativas orais

KEYWORDS: railroad workers – memories – verbal narratives

O presente artigo é fruto das várias reflexões desenvolvidas durante a realização de um projeto de pesquisa coletivo intitulado **Experiência, Cultura e Cotidiano dos Trabalhadores Ferroviários em Ponta Grossa (1940-2000)**. Neste projeto, a proposta foi dar visibilidade e dialogar com as diversas experiências e memórias sociais construídas pelos trabalhadores ferroviários e suas famílias no período que compreende desde a instalação à privatização da ferrovia na cidade de Ponta Grossa¹.

* Mestre em História Social pela Universidade Federal de Uberlândia/MG, professora do Departamento de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa/PR.

¹ Nessa perspectiva, orientamos três trabalhos de Iniciação Científica no início de 2003. Dois projetos foram renovados para o período 2004-2005 e um deu origem a uma Monografia de fim de Curso de Licenciatura em História-UEPG.

HOLZ, Eliana. **Memórias e Experiências Femininas no Cotidiano da Ferrovia em Ponta Grossa. (1950-1970)**;

CRUZ, Ingrid Danieli da. **O papel da Religiosidade no Cotidiano dos trabalhadores Ferroviários em Ponta Grossa (1950-1970)**;

SILGRE, Rosicléia, Flors de Bortoli. **Conflitos e Experiências dos Trabalhadores Ferroviários em Ponta Grossa (1940-1960)**.

Muitos foram os desafios enfrentados nos trabalhos de pesquisa realizados no interior do projeto. O primeiro deles foi trabalhar com indagações e problemáticas sobre o movimento de constituição da cidade, cultura e experiência social dos trabalhadores. O outro foi o desafio de construir na prática da pesquisa, do ensino e da escrita o imbricamento entre história, memória social e procedimentos de trabalho que nos possibilitem dialogar com as experiências dos trabalhadores ferroviários.

No diálogo com a historiografia local foi se construindo a percepção de que a mesma havia se debruçado, com maior ênfase, na discussão da constituição da ferrovia e do *boom* por ela provocado na cidade. O projeto proposto visou encaminhar a discussão num outro sentido, isto é, recuperar do ponto de vista dos próprios trabalhadores, a partir de suas trajetórias de vida, a maneira como a cidade vai se constituindo e adquirindo significados para os ferroviários com base em suas experiências vivenciadas não apenas nos locais de trabalho, mas também nos outros cenários sociais da cidade. Buscando desvendar nas tramas do cotidiano: os modos de vida, as resistências e a organização desses trabalhadores dentro da cidade e a maneira pela qual diversos atores sociais se envolveram nesse fazer-se da cidade. Assim, os trabalhos realizados no projeto partiram do pressuposto de que o ser ferroviário constituiu-se num modo de vida que influenciou significativamente no fazer-se da cidade de Ponta Grossa e buscaram discutir, do ponto de vista dos próprios trabalhadores envolvidos, a maneira pela qual este modo de vida se constituiu e foi sendo (re)significado a partir da decadência e do desmantelamento da ferrovia.

Um dos primeiros objetivos do projeto foi fazer um levantamento das diversas fontes existentes que pudessem ir compondo as múltiplas possibilidades de questionamentos e interpretações, viabilizando as articulações necessárias para melhor compreensão do tema. A percepção de que as experiências dos trabalhadores podem ser apreendidas não apenas nos locais de trabalho, mas também nos outros cenários sociais públicos e privados da cidade, no desvendamento das tramas do cotidiano, dos modos de vida, das resistências e da organização desses trabalhadores no contexto urbano levou-nos à opção de articular as pesquisa à documentação escrita com a realização de entrevistas e produção das narrativas orais².

² O acesso aos trabalhadores ferroviários (aos aposentados e àqueles que ainda trabalham na Rede, tendo passado pelo processo da privatização) e a seus familiares tem sido relativamente tranquilo, pois ainda podemos encontrar na cidade famílias praticamente inteiras de ferroviários (tanto os próprios trabalhadores quanto esposas, filhos, netos e outros). Nas entrevistas, esses indivíduos dão notícias de

A constituição inicial da cidade de Ponta Grossa, situada no centro sul do Estado do Paraná, na região denominada de Campos Gerais, está vinculada à atividade do tropeirismo, que durante os séculos XVII e XIX deu origem a inúmeras cidades em todo sul do país: Ponta Grossa, Vacaria, Lajes, Palmas, Lapa, Castro, Sorocaba entre outras. Com sua história inicialmente ligada à atividade tropeira, às fazendas e ao ritmo de vida rural, Ponta Grossa converteu-se num considerável centro urbano dos Campos Gerais.

Com a chegada da ferrovia, no final do século XIX, a cidade transformou-se em ponto obrigatório de passagem de mercadorias e pessoas que se deslocavam pelo Paraná, fazendo praticamente desaparecer o antigo modo de vida constituído em torno do tropeirismo.

A instalação do complexo serviu como pólo de atração para os migrantes vindos de cidade paranaenses (Curitiba, Castro, Morretes) ou de outros estados, sobretudo São Paulo, Santa Catarina, Rio grande do Sul e Minas Gerais, bem como atraiu, para trabalhar na implantação dos trilhos, imigrantes estrangeiros já presentes na Região (alemães, poloneses, sírios, portugueses e espanhóis), que se estabeleceram ao longo das linhas, dando origem a inúmeras colônias em caráter definitivo.

Essa movimentação propiciou a intensificação das atividades econômicas e a adoção de hábitos típicos dos centros urbanos daquele período. Muitos desses trabalhadores se estabeleceram ao longo dessas linhas, e o crescimento dos núcleos de povoamento determinou sua permanência definitiva no sul do estado do Paraná, chamado “Paraná Tradicional”.

Em 1893, Ponta Grossa tornou-se o Terminal da Estrada de Ferro do Paraná, ligando-se diretamente à Capital do estado e ao litoral paranaense. Em 1896, foi a vez da instalação da Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande. Pela cidade passavam todos os trens que cruzavam o Paraná e, em conseqüência, a importância da cidade se fortaleceu no cenário regional.

outras pessoas, do seu grau de envolvimento no processo e até do destino que tiveram os que não estão mais na cidade (por falecimento), indicando o nome das esposas, filhos, netos, o que obviamente facilita os contatos. Por outro lado, apontam nas suas falas nomes de outras pessoas (políticos, líderes religiosos, médicos, advogados, ex-engenheiros da Rede) que estiveram envolvidos de forma direta ou indireta com a Rede Ferroviária em Ponta Grossa e Região, o que abre a possibilidade de ampliar o leque de informações sobre o processo.

Em 1940, tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam funcionando aquém da sua capacidade, o Governo da União, por meio de Decreto, encampou-as transformando-as numa única Rede, na condição de autarquias, era a RVPSC (Rede Viação Paraná - Santa Catarina), que, em 1962, passou a compor a Rede Ferroviária Federal.

Por situar-se na parte intermediária do percurso entre São Paulo e Rio Grande do Sul, Ponta Grossa foi escolhida para a implantação da infra-estrutura que atendia às demandas de funcionamento da Companhia: pátios para manobras e armazenamentos de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de cargas e passageiros, depósitos de vagões e locomotivas e cargas, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas *profissionais*, hospitais, armazéns e vilas.

Neste contexto, os ferroviários ponta-grossenses foram considerados tanto numericamente, quanto por sua organização o segmento mais destacado entre os trabalhadores locais, desde a primeira metade do século passado. Ao longo das décadas, a categoria protagonizou diversos momentos significativos na história da cidade, por exemplo, na Greve Geral de 1917, quando coordenaram a paralisação na cidade e dirigiram o Comando de Greve.

Por outro lado, o discurso existente sobre o papel da ferrovia em de Ponta Grossa, amplamente trabalhada na historiografia local e regional, como um dos fatos históricos mais relevantes para o “desenvolvimento da cidade”, articulado à construção da imagem da classe ferroviária, como uma espécie de “elite” entre as demais categorias, foi um aspecto bastante inquietante que motivou várias indagações no interior do projeto.

É consenso na historiografia local a importância da instalação da ferrovia e da constituição de uma classe de trabalhadores ferroviários no chamado desenvolvimento urbano de Ponta Grossa e região. Segundo Leonel Monastirsky, *a implantação de ferrovia contribuiu para que a sociedade ponta-grossense vivenciasse um rápido processo de modernização urbana. A atividade comercial, aliada à localização estratégica, que sempre foi o referencial econômico da cidade, dinamizou-se com o transporte ferroviário*³. A idéia de que a instalação da ferrovia trouxe progresso social, econômico e cultural para Ponta Grossa é uma constante, ainda que os trabalhos

³MONASTIRSKY, Leonel. **Cidade e Ferrovia**: A mitificação do Pátio central da RFFSA em Ponta Grossa. Florianópolis, 1997. Dissertação de Mestrado – UFSC, p. 56.

questionem, em certa medida, sua mitificação como sinônimo de progresso. A relação intrínseca entre a ferrovia e a expansão urbana de Ponta Grossa também aparece bastante evidenciada nas reflexões propostas sobre o assunto, na perspectiva de que a instalação do complexo ferroviário em Ponta Grossa tenha determinado a configuração da estrutura urbana da cidade, pois, ao longo dos trilhos e ao redor dos equipamentos da Rede, ocorreu parte da ocupação habitacional da cidade⁴.

Essa dinamização econômica trazida pela atividade ferroviária é apontada como a responsável pelo surgimento das primeiras indústrias na cidade. [...] *Ponta Grossa tomava impulso desenvolvimentista, enquanto maior entroncamento ferroviário no sul do país. Nesse momento as ferrovias representavam um papel de destaque no processo de integração regional e no processo de aceleração da economia*⁵. A idéia do desenvolvimentismo esteve bastante presente na construção da memória da cidade de Ponta Grossa, que foi denominada por muitos como **cidade-encruzilhada**. *A importância da cidade provém em grande parte de sua localização estratégica: entroncamento rodo-ferroviário do interior do Estado ligando as principais regiões econômicas e os centros políticos [...] Primeiro as Tropas, depois a ferrovia. Ponta Grossa sempre foi local de passagem, uma cidade encruzilhada*⁶. O desenvolvimento da cidade proveniente de uma situação geográfica privilegiada é uma tônica presente em boa parte do discurso historiográfico elaborado, e a instalação da ferrovia é inserida neste contexto. Na outra ponta dessa abordagem está o surgimento de uma classe ferroviária muito importante na conformação econômica e política de Ponta Grossa, uma vez que ligadas à ferrovia surgiram várias instituições importantes no cenário social da cidade, bem como advindos dessa classe surgiram muitos sujeitos políticos de destaque (grifo da autora).

Segundo o historiador Niltonci Batista Chaves, os ferroviários destacaram-se em Ponta Grossa nas décadas de 1910, 1920 e 1930, não só por sua expressão numérica, mas principalmente por sua participação em alguns acontecimentos registrados na cidade. Nessas décadas, os ferroviários ponta-grossenses participaram das greves gerais de 1917 e 1920, fundaram sindicatos da categoria e a Cooperativa Mista 26 de

⁴ LOWEN, Cicilian Luiza. **Favelas**: um aspecto da expansão urbana de Ponta Grossa-PR. Rio Claro, 1990. Dissertação de Mestrado. UNESP.

⁵ CHAVES, Niltonci Batista Chaves. **A cidade civilizada**. Discursos e representações sociais no jornal Diário dos Campos – década de 1930. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2001, p. 19.

⁶ DITZEL, Carmencita H. de.Mello. A “cidade encruzilhada”. In: **Os Velhos Campos Gerais e a Nova Ponta Grossa**. Jornal Diário dos Campos.(Edição Especial – 178 Anos de PG), Set/2001, p. 7A.

Outubro⁷. A imagem da classe ferroviária como elite operária sobrevive quase intacta na memória da cidade e das demais categorias de trabalhadores ponta-grossenses. Numa Edição Comemorativa aos 180 anos de Ponta Grossa, editada em 2003, nos deparamos com o um artigo intitulado: **Metalúrgicos formam nova elite operária**. (grifo meu) *De acordo com o gerente da Secretaria de Estado de Emprego e Relações de trabalho, os metalúrgicos representam hoje o que os operários da ferrovia significavam para Ponta Grossa no passado*⁸.

Porém, o diálogo com as entrevistas realizadas foi evidenciando outras possibilidades de discussão. Ao observarmos o depoimento seguinte, surgem novas indagações no campo de análise:

[...] no meio ferroviário aconteceu a mesma coisa, porque nós não tinha crédito pra uma caixa de fósforo no começo, porque o salário já tinha passado prá três mil réis e nós tava com dois conto e trezentos, então qualquer mecânico tava ganhando acima do que nós estava ganhado, daí houve foi aquela primeira greve nossa e eles deram a aumento de dois mil conto de réis com abono, né, E mesmo assim ainda não tava equivalendo ao que as empresa já tavam pagando⁹.

Tendo em vista estas questões, o projeto tem buscado problematizar a construção da imagem de **elite operária**, na discussão com experiências concretas das condições de vida e trabalho dos ferroviários.

Recuperar as memórias desses trabalhadores anônimos, que não alcançaram destaque político, e cruzar as suas lembranças do ser ferroviário com outras representações mais visíveis na história da cidade tem evidenciado novos significados e novas formas de compreender a realidade social problematizada neste trabalho. Isto ocorre, uma vez que a memória é um campo minado por lutas que colocam em perspectiva justamente o direito de lembrar e de contar a história de outras formas, a partir de outros lugares e outras vivências muitas vezes segregadas e ou silenciadas no duplo movimento de ocultação e clarificação realizado pela memória.

⁷ “Com a denominação de Associação Beneficente 26 de outubro, em 26 de outubro de 1906, os ferroviários da então Linha Itararé – Uruguay deliberaram fundar uma sociedade destinada a auxiliar seus associados especialmente na parte da assistência hospitalar e fornecimento de gêneros de primeira necessidade”. In: **Edição Comemorativa no 50º Ano de Fundação**. Cooperativa Mista 26 de Outubro, 1956.

⁸ Metalúrgicos formam nova elite operária. **Jornal Diário dos Campos**. (Suplemento Especial – Ponta Grossa 180 anos.) Ponta grossa, set. /2003, p. 10.

⁹ *Hitalo Batista Gomes, ago/2004.*

Monastirsky analisa a “mitificação do Pátio Central da RFFSA”, destacando toda a rede de significações, memórias e disputas políticas em torno desse espaço cravado no coração da cidade e que, conseqüentemente, deixam entrever projetos diferenciados de cidade em disputa. O autor afirma que alguns benefícios trabalhistas caracterizavam a Rede Ferroviária como a melhor opção de emprego na época e, guardadas as devidas proporções, trabalhar na Rede entre 1930 e 1970 equivalia, grosso modo, a trabalhar no Banco do Brasil ou na Petrobrás entre 1970 e 1980. Segundo entrevistas (questionários aplicados aos trabalhadores), a maioria dos ferroviários dizia estar muito satisfeita por ter trabalhado na ferroviária: *a estabilidade, a política de ascensão de níveis, a moradia de boa qualidade organizada em vilas operárias, a regularidade do pagamento mensal e um poder de compra acima da média salarial determinava a boa relação do ferroviário com a cidade e a empresa* (grifo da autora)¹⁰.

Questionar o que vem a ser essa boa relação com a cidade e com a empresa, recuperando os conflitos entre os trabalhadores e a Ferrovia, é um dos objetivos centrais da pesquisa: **Conflitos e Experiências dos Trabalhadores Ferroviários em Ponta Grossa (1940-1960)** que está sendo desenvolvida pela pesquisadora do grupo Rosicléia F de B. Silgre.

O trabalho com as fontes orais trouxe a perspectiva de contribuir no desvendamento dessas outras memórias que aparecem, às vezes contradizendo, em outras reafirmando elementos já apontados pela historiografia local. De qualquer forma, elas ampliam o campo das perspectivas de análise na investigação do tema. Desenham um universo complexo e intrincado de expectativas, sonhos, valores. A ferrovia surge em sua relação com a cidade em narrativas repletas de afetos, nostalgias, críticas, um quadro impossível de ser cristalizado ou homogeneizado num único movimento, num único conceito. É como se elas trouxessem uma outra cidade, ou a mesma colorida com outros matizes... *E quando chegava de trem o circo... era uma alegria. Todo mundo ia pro quadro da Estação pra ver o elefante no vagão, a girafa... ah, que felicidade! Era uma beleza... o circo chegava de trem, não vinha de caminhão. O Quadro da Estação ficava em festa prá ir ver o circo.*

No trabalho **Memórias e Experiências Femininas no Cotidiano da Ferrovia em Ponta Grossa (1950-1970)**, de Eliana Holz, a autora busca recuperar o cotidiano da

¹⁰ MONASTIRSKY, Leonel., op. cit., p. 52.

ferrovia em Ponta Grossa sob a ótica feminina, por meio da análise de experiências e trajetórias de vida de mulheres de trabalhadores ferroviários do período. Analisa esse processo por meio dos registros de documentos da época, especialmente processos criminais, que articulados às narrativas das mulheres que tiveram suas vidas ligadas à ferrovia, problematizam também como o processo de desmonte e estagnação da ferrovia foi vivenciado e percebido por estas mulheres, quais os impactos em suas condições de vida e nas suas representações sobre a cidade.

Para a autora, a Rede Ferroviária e todos esses sujeitos revelam histórias do cotidiano, formando uma teia de relações, de tensões sociais, abrindo caminhos para a improvisação de papéis informais novos e de potencialidade de conflitos e confrontos. O trabalho constrói um olhar minucioso acerca dos papéis informais, de fundamental importância na construção do significado da ferrovia para a cidade, pois

mulheres que também tinham grande importância no funcionamento diário da ferrovia, estavam sedentas por falar, para não perder suas histórias, compartilhar suas trajetórias de vida. Da estrutura que ainda resta na cidade, nos trilhos, nos espaços transformados, correm também suas lembranças, suas memórias. E o que significa, então, a cidade para essas mulheres? Seguindo a máxima de que a memória é um campo de luta, para determinar que memória é preservada, a cidade teve seu significado especial quando do funcionamento da ferrovia, e isso é o que elas preservam. Este trabalho, então, não se colocou numa perspectiva maniqueísta, mas sim valorizou memórias de pessoas que vivenciaram a ferrovia como um todo em suas vidas¹¹.

As narrativas saem do campo dos dados, das estatísticas, nelas os problemas históricos ganham cor, vida, movimento, vestem-se com novas roupagens. A cidade que aparece na fala dos trabalhadores não surge pronta, mas vai se constituindo na multiplicidade de experiências, sentimentos, afetos e valores vivenciados no cotidiano do viver em Ponta Grossa, exercer a profissão de ferroviário na cidade e de ter o ritmo da vida em certa medida regido pelos apitos do trem, seja o trem de passageiros que chegava à estação ou do “manobra”, vagãozinho destinado a levar os ferroviários para os turnos de trabalho nos galpões e nas oficinas da Companhia:

Deus o livre de perder o manobra, porque daí como é que ia né? Daí quando era 11:00 o Manobra trazia eles prá almoçar. Mas às 13:00 o Manobra descia. Então não dava tempo deles vir almoçar em casa. Então a gente tinha que fazer o almoço correndo; vinha um menino

¹¹ HOLZ, Eliana. **Memórias e Experiências Femininas no Cotidiano da Ferrovia em Ponta Grossa (1950-1970)**. Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2004, p. 12. (Monografia).

levar prá gente lá, então a gente tinha um garotinho que ele era contratado prá levar o almoço. Ele chegava as 11:00 e a gente tinha que dá pra ele ir levar voando, porque daí eles almoçavam e devolviam a marmita pro menino. Então era uma correria, porque de manhã era uma luta prá você fazer o almoço na hora, porque tinha de fazer o almoço, tinha de cuidar de criança, fazer o pão pro café das 15:00 h, a garrafa de café, às vezes era tanta pressa que a gente tinha que acabava esquecendo o garfo... às vezes a gente se atrasava, o menino corria muito, até ele chegar lá tava tudo virado na sacola... agora tinhas uns meninos malandrinhos que papavam a marmita... Não foi fácil ser esposa de ferroviário, tinha que se dedica¹².

O lado bom de ser ferroviário na cidade de Ponta Grossa surge mediado por uma série de outros valores que só fazem sentido quando analisados à luz das experiências dos próprios trabalhadores e de suas famílias

Nossa... como eu viajei de trem. Eu entrava de férias hoje, amanhã eu já tava no trem. A minha avó morava ali em Mallet, ia muito pra Jaguariaíva a minha irmã morava lá... Porque a Rede era tão boa, que quando o ferroviário entrava de férias ela dava o passe-livre prá viajar prá onde quisesse com a família, então a gente viajava e não pagava nada.



eles davam lenha, né? quem era o maquinista jogava uns paus de lenha para as mulheres, elas traziam pinhão (*fruto das araucárias, árvore típica do Paraná*), traziam coisas para trocar né? Então sempre tinha aquela troca e a criança ficava esperando em casa. Era uma festa... ali onde era a Estação Paraná... era a Estação de cargas. Então tudo esses vagões paravam ali, porque daí chegava o que comprava as frutas, daí a gente comprava já antes de ir para a casa de frutas, então a gente comprava bem barato¹³.

Como podemos perceber, os elementos que fizeram da ferrovia “a melhor opção de emprego”, “o melhor lugar para se trabalhar” ou, até mesmo, “uma coisa muito boa para a cidade” muitas vezes são diferentes das questões apontadas nos estudos já realizados e, em muitos momentos, os contradizem. As vantagens salariais e benefícios oferecidos pela Rede Ferroviária não são desconsiderados, mas aparecem somados a uma série de outras vantagens não tão evidentes ao primeiro golpe de vista. Por outro lado, a pesquisa intitulada **Trabalho e Trabalhadores: Experiência e Cultura Ferroviária em Ponta Grossa (1950-1970)**, de Ingrid Danieli Cruz, enfocou principalmente a experiência de vida dos trabalhadores ferroviários, buscando recuperar seus modos de vida, seus sonhos, projetos no cotidiano da cidade, problematizando os

¹² Maria de Lourdes Bortoli Dropa, Jun/2004.

¹³ Idem.

espaços de lazer, moradia e religiosidade. Busca no diálogo com as evidências a maneira como a memória recompõe os acontecimentos que exemplificam a desestruturação e instabilidade do sistema ferroviário, indagando-se sobre o modo pelo qual os mesmos afetaram ou não o modo de vida dos trabalhadores e seus costumes. Na articulação entre os depoimentos e as outras fontes, vai tomando forma a maneira pela qual a instabilidade da ferrovia estava sendo percebida, comentada e vivenciada pelos trabalhadores e suas famílias. A limitação dos recursos e as condições de trabalho muitas vezes causavam danos à sua saúde. Não existia um sistema de rodízio de horário noturno efetivo, e eles poderiam ser chamados a qualquer hora, ou seja, a vida dos trabalhadores era regrada pela ferrovia. A autora discute, ainda, os mecanismos criados para ocultar essa realidade da sociedade de um modo geral. A presença de vários acidentes como descarrilamentos, choques de trens com carros, caminhões, pessoas esmagadas entre os trilhos, também são recuperados e, na maioria dessas ocorrências, as mortes eram inevitáveis. A falta de segurança no trabalho era percebida, mas eram utilizadas apenas soluções temporárias.

O trabalho aponta a precariedade das condições de trabalho e a ausência de soluções efetivas no cotidiano da ferrovia como um dos elementos constituintes da devoção dos trabalhadores a São Cristóvão. Segundo a pesquisadora:

O trabalhador ferroviário não possuía uma segurança efetiva, ou seja, várias lacunas precisavam ser preenchidas e a fé em São Cristóvão, padroeiro dos ferroviários, foi um dos complementos para esta lacuna, pois o auxílio dos familiares era o que os trabalhadores tinham de mais valioso [...] a fé no Santo era um ícone de identidade dos trabalhadores daquela empresa¹⁴.

Assim, estamos buscando construir um trabalho no qual se cruzam discussões sobre a cultura, experiência, memória e cidade, como também a opção de trabalhar conjuntamente depoimentos orais com documentos escritos, enfrentando problemáticas cada vez mais abordadas no campo da história: Quem são os sujeitos trabalhadores? O que pensam? Que visão possuem de suas vivências e que significados lhes atribuem? Que reelaboração fazem ou não de seus valores?

¹⁴ CRUZ, Ingrid Danielli. **Trabalho e Trabalhadores: Experiência e Cultura Ferroviária em Ponta Grossa (1950-1970)**. Relatório Iniciação Científica/CNPQ/UEPG - 2003-2004. Orientadora: Rosângela Petuba.

Mas se estas experiências devem ser resgatadas através da memória dos sujeitos, como detectar, gravar e “definir” nos procedimentos da pesquisa a memória dessas vivências? Como saber diferenciar adequadamente a memória enquanto construção individual/coletiva? As indagações ilustram bem como é delicado o trabalho com a memória, pois se o passado não volta “tal como ele de fato foi”, o que estamos buscando, quando nos dirigimos a ele?

Compartilhamos com Khoury¹⁵ a idéia de que o desafio está no esforço de compreender como as pessoas se apropriam e usam o passado, no campo complexo das disputas dentro das quais se constituem, pois, na compreensão dos processos sociais de construção de memórias, está presente a tarefa de produzir um inventário das diferenças e perceber as tendências que tencionam a dinâmica social, bem como se vislumbra a relação intrínseca entre história e memória que interagem nas problemáticas sociais sobre as quais nos debruçamos.

Num trabalho com famílias migrantes mineiras em São Paulo, Célia Toledo Lucena nos traz notícias disso, ao dizer: *rememorar não é mesmo que viver o passado, mas sim a releitura do sujeito que a produz, numa sociedade que se diferencia daquela a qual se refere à lembrança*¹⁶.

Assim a memória reescreve a realidade vivida pelo sujeito e as lembranças são imagens construídas, produzindo um conjunto de representações que adquirem (ou não) um caráter coletivo. No vai e vem entre o presente e o passado, o relato da vida é sempre uma interpretação atual dos fatos passados. O ato de rememorar encontra um conjunto de intenções conscientes e inconscientes que selecionam e elegem - escolha que é derivada de incontáveis experiências objetivas e subjetivas que o sujeito lembra. Por outro lado, a compreensão de que a memória histórica se constitui em um dos mais poderosos instrumentos de legitimação do poder, aliada à busca em explicar como certas representações ganham destaque e domínio público no transcorrer das disputas sociais, como ideologias, debates políticos formais, meios de comunicação e o próprio discurso historiográfico agem nesse processo, reforçando, criando e disseminando mitos e estereótipos, foi de fundamental importância no diálogo que o projeto tem buscado

¹⁵ KHOURY, Yara Aun. Muitas memórias, outras histórias: A cultura e o sujeito na história. In: **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olhos D'Água, 2004, p. 132.

¹⁶ LUCENA, Célia Toledo. *Memórias de Famílias Migrantes: Imagens do lugar de Origem*. **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 17. Nov./1998, p. 397.

empreender com a historiografia local e com os demais atores sociais na problematização da ferrovia e de seus significados na história ponta-grossense.

Assim, consideramos a memória como fenômeno histórico social, que se manifesta e se socializa por meio da linguagem, da narrativa, do depoimento oral. Memória como um refazer o percurso, repensando e reconstruindo, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado problematizado nas questões suscitadas pelo presente. A valorização da memória dos sujeitos apresenta-se como oportunidade de trazer à tona outras histórias e outros olhares sobre o passado.

Percebemos as narrativas como um trabalho de recompor, de forma singular, trajetórias vivenciadas, em um espaço produzido social e historicamente na multiplicidade de sujeitos e experiências que o constituem e, por isso mesmo, um espaço em constante processo de disputa.

Essas mesmas narrativas são problematizadas como evidências de um rico processo histórico, no qual os trabalhadores estão quotidianamente fazendo emergir novas representações possíveis do viver, do morar e do trabalhar na cidade de Ponta Grossa, em diferentes épocas. Tal movimento pode ser evidenciado no trabalho da fala que traz, em si, o esforço de significar “ser ferroviário”, hoje e ontem.

No caminho trilhado pelo projeto, a opção pelo trabalho com fontes orais configurou-se no sentido de reconhecermos as suas potencialidades de trazer à tona as experiências vivenciadas por esses sujeitos no processo. Entretanto, esta escolha requer sensibilidade, pois,

se cada narrador organiza os materiais da história de forma única valendo-se dos instrumentos criados e compartilhados e se suas narrativas ocorrem num meio social dinâmico, devemos ser cautelosos para não situá-las fora do indivíduo. Isso supõe lidar de maneira cuidadosa com a subjetividade de cada pessoa que narra, não trabalhar subjetividade e objetividade como elementos estanques e dicotômicos, atentar para as dimensões imaginárias e simbólicas presentes em cada narrativa como realidades históricas e... atentar para os modos como as dimensões presentes, passadas e futuras se cruzam e se relacionam nos enredos, refletindo os trabalhos da fala, da memória e da consciência¹⁷.

As narrativas orais permitem buscar as aspirações, as opiniões e os aspectos sociais desses sujeitos acerca da sociedade na qual estavam inseridos. Contudo, pensar

¹⁷ KHOURY, Yara Aun. Narrativas Oraís na Investigação da História Social. **Projeto História**, São Paulo, n. 22, jun. 2001, p. 84.

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

Temos a clareza que o trabalho com fontes orais também requer uma interlocução continuada com a discussão sobre memória. Num projeto de trabalho em que um dos objetivos é recuperar o significado da experiência vivida a partir dos relatos dos próprios atores sociais do processo, a memória é percebida não apenas como um depositário passivo de fatos, mas um processo ativo de criação de significações. Assim, a utilidade das fontes orais, para o historiador, não repousa tanto em sua habilidade de preservar o passado ou recuperá-lo tal como ele foi. Trata-se, na verdade, da possibilidade de entrever as muitas mudanças forjadas pela memória, que revelam o esforço dos narradores em buscar sentido no passado e dar forma às suas vidas, colocando a entrevista e a narração em seu contexto histórico¹⁸.

Outra perspectiva importante para esse grupo de pesquisadoras é o fato de que, ao trabalhar com fontes orais, não pretendemos que a pesquisa se apóie somente na oralidade dos sujeitos. O que pretendemos é construir caminhos de pesquisa, nos quais as narrativas sejam apreendidas e compreendidas como possibilidade de enriquecer nossa compreensão sobre as múltiplas vivências, significados, temporalidades que se instituem no processo histórico. Neste universo, tem sido possível analisar, não apenas as trajetórias dos atores envolvidos e as relações estabelecidas entre eles e os demais setores sociais, mas também tecer um quadro significativo sobre o processo que vai da instalação ao desmonte do complexo ferroviário em Ponta Grossa. Tudo isso é feito a partir do cruzamento das diversas informações presentes nas fontes já referidas, no intuito primeiro de construir, sobre bases sólidas, a reflexão sobre o nosso objeto da pesquisa.

Retomar a experiência de vida dos trabalhadores ferroviários e de suas famílias, bem como suas lutas dentro e fora da Rede Ferroviária têm sido também um exercício interessante de forjar novas leituras não só do passado e dos motivos que o engendraram, mas, principalmente de um presente tão fustigado por antigas e novas

¹⁸ PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 14, fev.1997, p. 33.

disputas. Com isso, buscamos atuar, de forma mais efetiva, nos rumos das mudanças sociais e construir um conhecimento histórico, no qual mais pessoas se reconheçam como sujeitos.



www.revistafenix.pro.br