

EXPERIÊNCIAS FERROVIÁRIAS NA CIDADE DE PONTA GROSSA (PR) (1955-1997).

Rosângela Maria Silva Petuba¹

RESUMO: Este artigo dialoga com a experiência dos trabalhadores ferroviários e de suas famílias na cidade de Ponta Grossa (PR). Problematiza a maneira pela qual o ser ferroviário se constituiu em um modo de vida, uma prática social em que visões, projetos e significados do viver, do morar e do trabalhar na cidade e na ferrovia, articularam-se. Essas experiências foram percebidas como outra possibilidade de diálogo com o tempo vivido e como alternativa para construção de outras histórias da ferrovia e de sua relação com a cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Experiências. Ferroviários. Cidade. Memórias.

ABSTRACT: This paper discusses the experience of railway workers and their families in the city of Ponta Grossa (PR/Brazil). It questions how the railway workers constituted in a way of life, a social practice in which visions, designs and meanings of life, the living and working in the city and the railroad, were articulated. These experiences were perceived as another possibility of dialogue with the lived time and as an alternative to the construction of the railroad and other stories of the relationship with the city.

KEYWORDS: Experiences. Rail. City. Memories.

¹ Professora adjunta no Departamento de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG (PR). Doutora em História pela Universidade Federal de Santa Catarina-UFSC.

A gente foi criado com o crescimento da ferrovia, então a gente tinha amor na ferrovia, porque meu pai também possuiu amor na ferrovia, eu também criei meus filhos. A gente tem amor na ferrovia, a gente sente de ver abandonado o patrimônio né? [...] Meu pai já era ferroviário e a gente já vinha comendo o charque da Cooperativa, já tava no sangue da gente, o pai pediu pra ser ferroviário e a gente gostava da luta.

(AM, ferroviário aposentado da RFFSA).

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

Além disso, a cidade agregou expressiva estrutura da ferrovia em seu espaço urbano, como pátios para manobra e armazenamento de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de cargas e passageiros, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas profissionais, hospitais, armazéns e vilas.

Na década de 1940, tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam funcionando aquém de sua capacidade, o governo da União, através de decreto, encampou-as, transformando-as numa única rede, na condição de autarquias. Era a RVPSC² (Rede Viação Paraná-Santa Catarina), que em

² A Rede de Viação Paraná-Santa Catarina – RVPSC foi constituída pela fusão de quatro estradas de ferro autônomas: A Companhia São Paulo-Rio Grande, a Estrada de Ferro Paraná, a Estrada de Ferro do Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Essas estradas foram paulatinamente desapropriadas pelo governo federal. Em 1902, foi desapropriada a Estrada de Ferro do Paraná, que ligava os portos do Paraná

1962 passou a compor a Rede Ferroviária Federal, criada em 1957.

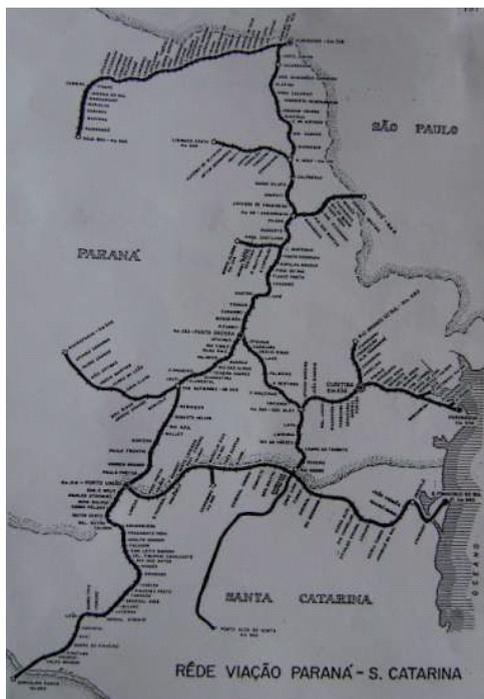


FIGURA1 - Mapa da RVPSC. Fonte: Revista Ferroviária, [1965?], p.157

Por conta de todos esses fatores, a ferrovia sempre foi tratada como um aspecto decisivo na conformação urbana, econômica e política da cidade de Ponta Grossa. Tal assertiva consolidou-se numa

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

memória que articulou e articula o auge das atividades ferroviárias ao apogeu da própria cidade, que teria ocorrido principalmente até final da década de 1940. Além disso, o desenvolvimento da cidade proveniente de uma situação geográfica privilegiada tornou-se uma convicção presente em boa parte do discurso histórico elaborado, e a instalação da ferrovia estava inserida nesse contexto.

Somado a essas questões, evidencia-se o fato de que, ao longo das décadas, ocorreram muitas mudanças na cidade e na própria rede ferroviária, a qual passou por um processo amplo e complexo: estagnação, decadência, desmantelamento e, finalmente, a privatização, em 1996. Este texto acompanha a maneira como esse percurso foi trilhado pelos trabalhadores ferroviários e moradores da cidade.

Os trabalhadores ferroviários ponta-grossenses também guardam suas próprias visões sobre o viver na cidade e o trabalhar na ferrovia durante o período estudado. Dialogar com a experiência desses trabalhadores e de suas famílias ajuda a problematizar a maneira pela qual o ser ferroviário constituiu-se em um modo de vida, uma prática social em que visões, projetos e significados do viver, do morar e do trabalhar na cidade e na ferrovia, articularam-se. Essas experiências podem ser percebidas como outra possibilidade de diálogo com o tempo vivido e uma alternativa para construção de outras histórias sobre a ferrovia e sua relação com a cidade.

Quando dizemos que as narrativas dos trabalhadores trazem a possibilidade de construir outras histórias, temos a clareza de que não se trata de contrapor essas histórias à história da cidade ou da ferrovia, identificando uma como verdadeira e legítima, por se tratar de experiências de trabalhadores, e a outra como oficial e dominante e, portanto, menos digna de crédito ou análise, pois: “Este estudo é essencialmente um estudo relacional, ou seja, deve-se inserir tanto a representação histórica dominante no âmbito público quanto procurar ampliar e generalizar experiências históricas subordinadas ou privadas”.³

³ GRUPO MEMÓRIA POPULAR. Memória popular: teoria, política, método. In: FENELON, D. R.; MACIEL, L. A.; KHOURY, Y. A.; ALMEIDA, P. R. (Org.).

Ao retomar os caminhos de sua pesquisa com trabalhadores ferroviários em Goiás, o historiador Paulo César Inácio nos fez um alerta interessante:

Naquela oportunidade, para recompor um passado ferroviário pelas experiências que os trabalhadores viveram, fomos *aplainando campos de memórias, para contrapor, à maneira oficial de lembrar, outra maneira, que se oficializaria como memória legítima dos trabalhadores*. Descortinamos apenas duas memórias possíveis: uma oficial, reproduzida nas instâncias de poder como o Estado, e outra ordenada nas entrevistas, que correspondia à memória dos trabalhadores. Esse movimento, embora importante naquela oportunidade, *identificou apenas verticalmente as duas memórias; não desvendamos pactos e relações imbricados que permitissem entender como memórias se fazem e se refazem no mundo dos trabalhadores*, bem como se pluralizam nas diversas respostas que os entrevistados dão às pressões sociais.⁴ (grifo nosso).

O pesquisador nos alerta para o perigo de se operar um aplanamento do campo das memórias, ao se rotular uma história como legítima, dos trabalhadores, e outra como a maneira oficial de lembrar, pois esse procedimento impede que o historiador desvele as tensões e os pactos sociais nos quais se fazem e se refazem as memórias.

Acreditamos que o grande desafio é, de fato, encarar essas memórias como possibilidades reais de diálogo com o social e com o tempo presente e, nesse movimento, reconhecer as diversas memórias com as quais lidamos como história e não só como recursos para “diversificar e enriquecer” a História, esta, sim, já constituída. Esse procedimento passa, inclusive, por

Muitas histórias, outras memórias. São Paulo: Olho D’Água, 2004. p. 285.

⁴ INÁCIO, P. C. *Sudeste Goiano: seus trabalhadores, seus construtores, suas memórias – nossas histórias*. 2009. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, 2009. p. 44.

aceitarmos, por exemplo, que nem sempre os marcos, os eventos e as periodizações construídas para determinados processos históricos serão igualmente importantes nas narrativas dos sujeitos entrevistados.

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

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

O conhecimento do passado e do presente também é produzido no transcorrer da vida cotidiana, pois existe um senso comum do passado que embora possa não ter consistência, nem força de explicação, contém não obstante, elementos do senso comum. Este conhecimento pode circular, geralmente sem amplificação, nas conversas do dia a dia e em comparações e narrativas pessoais, geralmente essa história se mantém em um nível de lembrança privada e não só não é registrada como pode ser silenciada.⁵

Nos enredos construídos nas narrativas,⁶ várias visões

⁵ GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p. 285.

⁶ As entrevistas foram realizadas entre os anos de 2003 e 2009 sendo concedidas à autora e a outros pesquisadores para fins acadêmicos. Aqui optamos por identificar os entrevistados apenas pelas letras iniciais de seus nomes, assim como optamos também, no processo de escrita do texto, em apresentar as questões do entrevistador, por entendermos a realização das entrevistas como um processo dialógico e compartilhamos com as perspectivas do estudioso Alessandro Portelli, especialmente nos textos: O que faz a história oral diferente. *Projeto História*. São Paulo: EDUC, n. 14, p. 25-40, fev. 1997. A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. *Revista Tempo*, Rio de Janeiro, v. 1. p. 59-72,

consolidadas sobre a ferrovia e os trabalhadores ferroviários na cidade foram redimensionadas a partir do diálogo com as trajetórias desses trabalhadores e de suas famílias, mas também a floraram formas completamente diferentes de percepção da ferrovia e da cidade.

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

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

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

A ferrovia aqui em Ponta Grossa foi um chamamento, né? Porque no começo era uma maravilha. Eu lembro quando eu era mocinha, de doze, treze anos [por volta de 1946] a gente passava ali na estação para ir para o Regente [Colégio Estadual Regente Feijó], porque eu morava ali na Rua Enfermeiro Paulino ali perto da Ação Social [antigo prédio do Hospital Ferroviário] e você precisava ver o movimento na estação. Não dava para passar, por causa do movimento dos vagões.⁷

1996. Forma e Significado da História Oral: A pesquisa como um experimento de igualdade. *Revista Projeto História*, São Paulo, n.14, p. 07-24, fev. 1997.

⁷ MLBD, 71 anos, esposa e filha de ferroviários. Entrevista concedida em 2004.

Ao nos indagarmos sobre os sentidos dessas falas e constatarmos certa consonância entre elas e a visão histórica hegemônica sobre as relações entre uma cidade-encruzilhada civilizada, moderna, desenvolvida e a ferrovia como um agente propulsor fundamental dessas atribuições, somos tentados a resvalar para a análise fácil de que os trabalhadores compraram a versão oficial da história ponta-grossense. A questão, entretanto, é mais complexa, e articulá-la dentro dessa complexidade tem se constituído num desafio fundamental, ao assumirmos o compromisso de incorporar as experiências e as trajetórias dos trabalhadores, como elementos de reflexão no fazer-se das cidades.

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

A memória social sobre o passado se articula tanto no campo das representações oficiais como no da memória privada, não como esferas separadas, mas como campos que se misturam ou se cruzam, em que elementos de um podem ser encontrados em outro, muitas vezes ressignificados no conjunto daquilo que vai readquirindo sentido para as pessoas.⁸

Ao problematizar memórias, imagens e significados do Memorial JK em Brasília (DF), a historiadora Heloisa. H. P. Cardoso abre um campo fértil de reflexões sobre essas interações entre as memórias públicas e as privadas. Tomando como material de

⁸ CARDOSO, H. H. P. Memórias e imagens: (re)pensando os significados do memorial JK. In: MACIEL, L. A. *et al* (Org). *Outras Histórias: memórias e linguagens*. São Paulo: Olho d' Água, 2006. p. 179.

reflexão alguns documentos/monumentos constituídos em toda a metade do século XX, que transmitem versões solidificadas sobre o desenvolvimentismo na história brasileira e, neles, a construção da imagem de líder do presidente Juscelino Kubitschek, a autora incorpora os depoimentos orais dos trabalhadores que vieram de vários estados para participar da construção de Brasília.

Ao lidar com essas narrativas individuais, ela constata que muitos elementos das versões oficiais sobre a história do Brasil, particularmente sobre a liderança de Juscelino e seu governo, incluindo a construção de Brasília, são reproduzidos a partir das inserções desses sujeitos no processo histórico vivido por eles, ou seja, há um movimento de realocação de acontecimentos e de dados que demonstram a absorção dessa memória hegemônica, porém, ressignificada nas trajetórias de vida de cada um. Para a autora:

Embora hegemônica essa reconstrução da história brasileira, não conseguiu, nem poderia, anular outras visões, outras propostas, também portadoras de sentido. *Nestas, não é uma história do Brasil que se constrói em oposição à visão hegemônica, mas interpretações que vêm também carregadas de elementos gestados pela história oficial, realocados em outras visões sobre o vivido.*⁹ (grifo nosso).

Embora as reflexões propostas por Cardoso tenham como foco outra realidade, elas nos ajudam a lidar com as imagens coincidentes entre as versões consolidadas sobre a história de Ponta Grossa, principalmente em sua relação com a ferrovia e com as memórias dos ferroviários entrevistados.

Além disso, as fontes orais (mas não apenas elas) guardam profunda relação com as realidades sociais nas quais são produzidas, e a experiência humana nelas inscrita não traz de volta o vivido tal como ele foi, mas o relê à luz das trajetórias posteriores e em profunda consonância com as disputas e com as expectativas do tempo presente.

⁹ CARDOSO, 2006, p.181.

Dizemos isso porque não é possível esquecer que esses ferroviários vivenciaram, indignados, o processo de desmonte e de privatização da ferrovia na cidade e no país em fins da década de 1990. Portanto, ao retomarem e ao reafirmarem a importância da rede ferroviária no desenvolvimento de Ponta Grossa, eles recolocam em pauta não apenas suas nostalgias, mas o sentido profundo de projetos abortados e de alternativas descartadas na história da cidade, nas quais suas próprias vidas inseriam-se. Temos clareza disso quando acompanhamos o final da resposta proferida pela Sra. MLDB à pergunta anteriormente formulada sobre a importância da ferrovia para a cidade:

E depois que tirou o movimento da ferrovia meio que se apagou, né? O quadro da estação sempre tava lotado de vagões. Eu acho uma pena, viu? Porque num trem quantos caminhão vai? E não precisa tá quebrando asfalto. E o asfalto sai caro pro governo, né? Eu acho que devia de voltar o mesmo transporte. [...] E você veja, um trem com vinte, trinta vagões não incomoda ninguém. Eu achei uma pena muito grande paralisar aqui porque o governo vendeu, né? Ele não devia. Olha, aquele tempo o trem vinha lá do Rio Grande do Sul a São Paulo.¹⁰

Em vista disso, reafirmamos que não se trata de escrever uma história da ferrovia em Ponta Grossa, a qual se construa em oposição à visão hegemônica, mas de dar visibilidade a outras interpretações que tanto incorporam elementos gestados nessa versão consolidada da história, quanto realocam e ressignificam o processo histórico a partir de elementos do vivido.

Trata-se também de observar que a cidade que aparece na fala dos trabalhadores não surge pronta, mas vai se constituindo na multiplicidade de experiências gestadas no cotidiano do viver em Ponta Grossa, do conviver com a ferrovia e/ou do exercer a profissão de ferroviário na cidade.

Ao retomar suas memórias, lembranças da infância, da

¹⁰ MLDB, 2004.

mocidade, os trajetos para o trabalho, as ruas da cidade, o movimento nas praças, os entrevistados vão descortinando uma cidade cujo ritmo estava muito entrelaçado com a presença da ferrovia:

Então ali eu sempre lembro: a gente atravessava o quadro da Estação sempre para ir trabalhar. A gente tinha que atravessar tudo aqueles vagões, era trem de carga que tinha, a gente sabia o perigo que era, mas a gente enfrentava, não tinha medo e sabe, era uma maravilha, gostava mesmo!¹¹

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

E ele cumpria expediente, em horário normal?

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

Daí quando era onze horas o Manobra trazia eles pra almoçar. Mas às treze o Manobra descia. Então não dava tempo deles vir almoçar em casa. Então a gente tinha que fazer o almoço correndo; vinha um menino levar pra gente lá, então a gente tinha um garotinho que ele era contratado pra levar o almoço. Ele chegava às onze horas e a gente tinha que dá pra ele ir levar voando, porque daí eles almoçavam e devolviam a marmita pro menino. Então era uma correria, porque de manhã era uma luta prá você fazer o almoço na

¹¹ MLDB, 2004.

hora, porque tinha de fazer o almoço, tinha de cuidar de criança, fazer o pão pro café das quinze horas, às vezes era tanta pressa que a gente tinha que acabava esquecendo o garfo... Às vezes a gente se atrasava, o menino corria muito, até ele chegar lá tava tudo virado na sacola [...] agora tinha uns meninos malandrinhos que papavam a marmitta. Não foi muito fácil ser esposa de ferroviário, tinha que se dedicá. ¹²

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

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

É, eu comecei a trabalhar na Rede em 1966, mas eu já conhecia a ferrovia desde criança, então por isso é que eu sei como é que funcionava porque eu já conhecia, né? Por intermédio dos meus tios, *eu ia levar almoço na estação* quando eles tavam trabalhando ali, então eu via como é que fazia e tudo. Tanto é que pra mim quando eu entrei não teve surpresa nenhuma porque eu conhecia já o que eu tinha que fazer.¹³

¹² MLDB, 2004

¹³ CMW, ferroviário aposentado. Entrevista concedida em 2009.

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

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

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

A cidade perdeu bastante, né? [...] Olhe, quando você passava aqui no quadro da Estação, nossa, parecia um formigueiro! Se tivesse a ferrovia, né? Que maravilha! Que felicidade! [...] Que felicidade quando chegava de trem o circo, era uma alegria. Todo mundo ia pro quadro da Estação pra ver o elefante no vagão, a girafa [...] ah, que felicidade! Era uma beleza! O circo chegava de trem, não vinha de caminhão. O Quadro da Estação ficava em festa prá ir ver o circo.¹⁴

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

¹⁴ MLDB, 2004

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

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

Então a gente sentia que o povo tinha uma confiança em nós, o crédito era mais fácil tudo era mais fácil pra nós. Você tava longe, às vezes dez, quinze dias fora, mas você sabia que a tua família não tava passando necessidade e se tivesse a sua família passando necessidade geralmente a família de um outro ferroviário ou parente tava ajudando, então não era difícil. Então a gente se sentia mais gente, né? Mais ser humano porque você podia sustentar sua família.¹⁵

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

Eu viajei muito de trem. Nossa como eu viajei de trem! Eu entrava de férias hoje, amanhã eu já tava no trem. A minha avó morava ali em Mallet, ia muito prá Jaguariaíva, minha irmã morava lá. Mas era uma festa viajar de trem era demorado, mas era bom. Nós fomos uma vez para São Paulo de trem, daí nós fomos de dormitório e daí eu já era casada, tinha dois filhos. Porque a Rede era tão boa que quando o ferroviário entrava de férias ela dava passe livre pra viajar pra onde quisesse com a família.¹⁶

Essas questões demonstram a vivência de situações

¹⁵ CMW, 2009.

¹⁶ MLDB, 2004.

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

Eles davam lenha, né? O maquinista jogava uns paus de lenha para as mulheres, elas traziam pinhão (semente das araucárias, árvore típica do Paraná), traziam coisas para trocar né? Então sempre tinha aquela troca e a criançada ficava esperando em casa. Era uma festa! Ali onde era a Estação Paraná, era a Estação de Cargas. Então tudo esses vagões paravam ali, porque daí chegava o que comprava as frutas, daí a gente comprava já antes de ir para a casa de frutas, então a gente comprava bem barato.¹⁷

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

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

Esses elementos não são tão evidentes ao primeiro golpe de vista e, para nós historiadores, dificilmente seriam explicitados se não fosse pelas entrevistas, mas são representativos quando nos indagamos sobre os muitos aspectos constitutivos do viver, do morar e do trabalhar como ferroviário na cidade, pois as narrativas saem do campo dos dados, das estatísticas; nelas, os problemas históricos ganham cor, vida e movimento, vestem-se

¹⁷ Idem, 2004.

com novas roupagens e as diversas facetas do ser ferroviário em Ponta Grossa surgem mediadas por uma série de questões que só fazem sentido quando analisadas à luz das experiências e das trajetórias dos próprios trabalhadores e de suas famílias na cidade.

Nesse sentido, é interessante observar que, para a maioria dos entrevistados, a vivência com a ferrovia começa bem antes da entrada na Rede. Suas representações sobre a importância das estradas de ferro e de ser ferroviário articulam-se num arcabouço de trajetórias anteriores. É o caso do Sr. CMW, nascido em uma pequena localidade chamada Tronco (PR), perto de Ponta Grossa. Ao ser indagado sobre como resolveu ser ferroviário, narra a trajetória de sua família no interior do Paraná, retomando as dificuldades vivenciadas com a mãe e com os irmãos após a morte do pai:

E o pai do senhor já era ferroviário?

Não. Meu pai era sapateiro, ele tinha um fabricazinha de sapato bem na beira da linha, bem próximo da estação de Tronco e o nosso sítio [...] se distanciava da Estação mais ou menos a dois quilômetros e então lá eu ajudava minha mãe, meus irmãos a carpir roça, plantava horta e tudo e a gente ouvia o sino do trem e enxergava o trem quando ele estava passando e eu tinha seis, sete pessoas da família da minha mãe que trabalhava no trem [...]. E como a gente era criança, tava lá trabalhando, então eu sempre olhava, meus tios acenava pra nós com uma toalha quando iam deixar qualquer coisa na estação e então aquilo fui me influenciando e passei a gostar da ferrovia e pus na minha cabeça que um dia eu ia entrar na ferrovia, na Rede.

E o que os tios falavam pro senhor de como era ser ferroviário, se era bom?

Eles incentivaram bastante a gente, avisaram que era bastante trabalhoso, que o serviço era bastante trabalhoso, mas que era um dos melhores serviços que a pessoa podia ter.

Que época foi isso, o senhor lembra? Que os tios do senhor trabalhavam na ferrovia?

Mais ou menos de 1955 pra frente, eu era criança nessa época, mas a gente guardava né? Depois faleceu meu pai, mais tarde ficamos com a mãe trabalhando na roça, na lavoura, plantando

roça, colhendo, arando, roçando enfim fazendo todo tipo de coisa pra minha mãe poder criar meu irmão, minhas irmãs que eram pequenos e nós ficamos numa situação bastante difícil, né? E então daí meus tios que trabalhavam na ferrovia ajudavam nós muito, inclusive mandavam as coisas pra nós, desde arroz, tudo [...].

E tudo vinha pelo trem?

Tudo vinha pelo trem, eles deixavam na estação pra nós [...] E então aquilo tudo foi incentivando a gente e dando alegria e até que quando eu cresci, eu vim para Ponta Grossa, meus tios fizeram questão que minha mãe, que viessemos para Ponta Grossa.¹⁸

Nesse belo relato, observamos a ligação emocional com o trem em virtude de tudo que sua passagem significava. Ele representava mais do que um meio de transporte, “tudo vinha pelo trem”: de arroz à alegria pelo contato com os tios ferroviários, o recebimento da ajuda material e, por fim, também a oportunidade de ir com a mãe e os irmãos para a cidade tentar vida nova. E tudo isso foi “incentivando, dando alegria” fundamentando a opção pelo trabalho ferroviário.

Muitas histórias como essa povoam não só os depoimentos de vida, como também as ficções literárias, os filmes e mesmo as músicas sobre o trem de ferro que chega trazendo o contato com o mundo exterior, novidades, mercadorias e pessoas.

A história do Sr. CMW e de sua família no interior do Paraná é uma entre muitas trajetórias de famílias em pequenas localidades que, de fato, dependiam do trem como transporte e que amargaram a desativação dos ramais, considerados antieconômicos, principalmente no tocante ao transporte de passageiros.

Na discussão sobre as vivências anteriores dos ferroviários com a ferrovia, notamos que entre os motivos elencados, o morar numa cidade onde a presença dos trens era cotidiana também marcou a opção de muitos desses antigos ferroviários, como relembra o Sr. PB, esposo da Sra. MLDB, entrevistado aos 73 anos de idade. Ao ser questionado se ele se sentia privilegiado

¹⁸ CMW, 2009.

por ser um ferroviário, ele retoma sua relação com os trens desde os trajetos da infância:

Na época que o senhor trabalhou na Rede o senhor se sentia privilegiado por ser ferroviário?

Sentia. Eu gostava de ver os trens, já quando eu estava no primário passava na estação e ficava vendo as locomotivas ali, quando era pra sair o trem de passageiro, sai uma hora e eu saía meio dia da escola, e as locomotivas ficavam preparadas ali para esperar o trem parar .¹⁹

Aqui, o “sentir-se privilegiado” expressa realização de um sonho de infância, revelando um vínculo antigo com a ferrovia, possibilitado pela presença dos trens, seus trabalhadores e suas instituições na cidade. Pode ser também percebido como um indício da importância e do respeito pela carreira de ferroviário no imaginário da população, pois transformar-se em um funcionário da Rede era, de fato, um projeto de vida para alguns:

Na época que o senhor estudava e via os trens, qual o cargo que o senhor queria ter na ferrovia?

Bom, tinha uma profissão era melhor que a outra, tinha torneiro mecânico, dali da escola sai direto para a oficina, tinha vários cursos na escola profissional, marceneiro, eletricista, torneiro mecânico e ajustador, e daí eu me formei em ajustador mecânico.²⁰

No rol das expectativas tecidas sobre o trabalhar na ferrovia, articulam-se múltiplas questões nas quais atuar na Rede foi se tornando uma alternativa para a viabilização de diversos sonhos e projetos de vida. É o que narra o Sr. ADR, que embora já tivesse o padrasto e o irmão ferroviários, trabalhava como garçom e só resolveu entrar na Rede porque queria se casar:

¹⁹ PB, ferroviário aposentado, 73 anos de idade. Entrevista concedida em 2004.

²⁰ Idem, 2004.

O seu pai também foi ferroviário?

Não, meu pai foi militar, mas meu padrasto era ferroviário. Meu pai morreu eu tinha oito anos, aí minha mãe casou segunda vez, aí casou com um chefe de trem, então eu tinha um padrasto, ele era chefe de trem.

Foi o serviço de seu padrasto que incentivou o senhor a entrar na Rede?

Não, quem me incentivou a entrar na ferrovia, é que eu era garçom ali no restaurante, e eu queria casar eu achei uma namorada e tal, e meu irmão, meu irmão era ferroviário já, meu irmão disse pra mim: Olha você quer casar, o serviço de garçom que você trabalha no restaurante não dá rapaz, você tem que entrar na Rede porque na Rede o serviço tem futuro. Aí como eu gostava da moça e já tinha até comprado aliança pra casar com ela, até hoje é minha esposa. Daí eu entrei na Rede e fiquei.²¹

Por outro lado, a ida para a Rede Ferroviária aparece articulada às expectativas profissionais, à inserção em um modo de vida partilhado, ligado ao amor e ao respeito pelo exercício da profissão na família, mas também a uma cultura de vida e trabalho na cidade, onde as possibilidades de emprego eram restritas. Acompanhamos um pouco a imbricação de todos esses fatores no depoimento do Sr. AM, 69 anos de idade, que entrou na Rede em 1950, com 14 anos, e lá trabalhou durante outros 25:

Seu pai também foi ferroviário?

Foi ferroviário.

A vontade de ser ferroviário veio devido à influência de seu pai?

Um pouco por ser e na época em [19]50 em Ponta Grossa ou você ia trabalhar na madeireira ou ia ser ferroviário. Eu preferi ir pra folia. Era o tempo que carregá vagão nas costas não era bom, mas eu queria ser ferroviário, né? Também um pouco puxa, né, porque a gente foi criado com o crescimento da ferrovia, então a gente tinha amor na ferrovia, porque meu pai também possuiu amor na ferrovia,

²¹ ADR, ferroviário aposentado. Entrevista concedida em 2004.

eu também criei meus filhos, a gente tem amor na ferrovia. [...] Em [19]50 tinha as madeireiras Nacional, Theófilo Cunha, eles pegavam rapaz novo também, mas pra carregar e puxar tábua e a ferrovia uma que meu pai já era ferroviário e a gente já vinha comendo o charque da Cooperativa, já tava no sangue da gente, o pai pediu pra ser ferroviário e a gente gostava da luta.²²

Para o Sr. AM, a ferrovia, apesar de ser um trabalho duro de “carregar vagão nas costas”, também tinha suas compensações e alegrias, que aparecem na expressão “eu preferi ir pra folia”.

Além disso, diante da restrição de ofertas de emprego para “rapaz novo”, o trabalho na estrada de ferro também é lembrado pelos depoentes como o mais promissor na época, porque, para eles, trabalhar na Rede “tinha futuro”, “mais chance de progresso” e “crescimento pessoal”.

Esse sentimento evidencia-se melhor na fala do Sr. EXB, 82 anos de idade. Ao narrar sua trajetória de vida, ele relembra os tempos em que trabalhou como engraxate, ajudante em um armazém de secos e molhados, garçom do restaurante da estação até 1952, quando, com a ajuda do sogro já ferroviário, entrou na RVPSC como carregador responsável por carregar e descarregar os vagões. Tendo se aposentado em 1984, na função de supervisor, o Sr. EXB traça um quadro minucioso da carreira ferroviária desde o início, ressaltando as possibilidades de aprendizado e ascensão profissional:

O senhor falou pra mim que o senhor entrou como combustiveiro...

Carregador [...]

É carregador [...] e depois o senhor foi fazendo concurso, foi se graduando dentro da carreira?

Sim.

Eu queria saber assim: quais eram as condições que a própria ferrovia oferecia para que vocês estudassem? Como é que funcionava esse incentivo à carreira? Quais eram os critérios? E

²² AM, 2004.

uma coisa que eu não falei antes e queria lembrar: o senhor disse que escreveu uma cartinha pedindo o emprego; o senhor lembra o que colocou nessa carta?

Ah, sim! Os termos usados eu não vou lembrar, mas o assunto era que eu desejava muito trabalhar na Estrada de Ferro e porque que eu queria trabalhar na estrada de ferro? A minha vontade de colaborar no crescimento pessoal porque na Estrada de Ferro havia uma carreira promocional do indivíduo que era desde a classe A até quase o final do alfabeto, quer dizer, era um quadro de funcionários com muitas categorias, cada categoria com várias classes dentro da própria categoria. Por exemplo, o carregador, tinha o carregador A, B e C aí ele tinha que fazer concurso para passar para conferente, aí o conferente ia para conferente A, B, C aí fazia concurso para Agente de Estação [...]

O concurso era interno? A própria ferrovia que organizava?

Era, ela que elaborava tudo. E tinha mais [...] a Ferrovia possuía Escolas Profissionais onde inclusive eu frequentei mais escolas profissionalizantes da própria ferrovia, onde hoje é o Ginásio Tibúrcio Cavalcanti de Ponta Grossa.²³

As narrativas anteriores são significativas na medida em que tramam uma rede de motivações que passa pelo econômico e pelo profissional. Tais declarações também articulam escolhas, afetos, valores construídos em torno de uma multiplicidade de vivências partilhadas na família e na comunidade.

“Ser criado com o crescimento da ferrovia, comendo o charque da Cooperativa, trazer a profissão no sangue, gostar da luta, ter amor pela ferrovia como os pais tiveram, ter chance de progresso e crescimento pessoal” são expressões que denotam expectativas embasadas num modo de vida articulado em torno da ferrovia, e cuja vitalidade dava sentido às opções dos homens e das mulheres que o partilhavam.

Por outro lado, entremeada com os diferentes motivos e percursos traçados até aqui pelas narrativas dos ferroviários, ao

²³ EXB, 82 anos, ferroviário aposentado. Entrevista concedida em 2004.

discorrerem sobre sua entrada na Rede, está a influência decisiva de familiares e/ou conhecidos. As relações de parentesco e de amizade eram um elemento central nas trajetórias que marcaram o ingresso desses trabalhadores na vida ferroviária.

O Sr. JR, 73 anos, entrou para a ferrovia em maio de 1952, aos 20 anos de idade, como praticante na Estação de Itararé/SP. Filho de ferroviário (mecânico) foi também professor primário, optando, depois, em seguir a carreira de ferroviário. Trabalhou como conferente e como chefe de estação. Em 1976, veio transferido para Ponta Grossa por causa da diminuição dos postos de serviço na RVPSC em Itararé e aposentou-se como agente comercial da Rede. Ao ser questionado por que resolveu ser ferroviário em vez de professor, ele reafirma:

Optei pela ferrovia devido meu pai já ser ferroviário e também por destino. Quando eu era criança eu gostava de ficar vendo os trens na estação eu ia no depósito e ficava brincando nas locomotivas, eu queria ser ferroviário. [...] Porque eu acho que na ferrovia eu tinha mais chance de progresso de promoção, isso tudo faz parte do destino.²⁴

O fato de já pertencer a uma família de ferroviários (avós, pais, tios, irmãos) teve significativa influência na opção, mas também a oportunidade de entrar para trabalhar na Rede:

O que levou o senhor a ser ferroviário?

É que o meu pai já era ferroviário e daí naquele tempo os empregos eram difíceis e passava a ferrovia. A ferrovia era sempre mais fácil a colocação, eu já era filho de ferroviário, daí meu pai falou com seu Castro que era escriturário. Daí o Castro fez o requerimento para mim de entrar praticante de estação ou praticante de escritório, que eu tinha já terminado o segundo grau e depois já estava entrando na escola normal do estado de São Paulo. E daí ele falou lá e entrou com o requerimento. Aí eles mandaram fazer uma provinha

²⁴ JR, 73 anos, ferroviário aposentado. Entrevista concedida em 2005.

a provinha naquele tempo não é igual a esses concurso que tem hoje seleção, concursos, era uma prova lá na estação que a gente fazia, as quatro operações e uma carta pedindo emprego, e daí entrei para trabalhar.²⁵

Embora a entrada estivesse condicionada a um teste básico de conhecimentos, que incluía o domínio das quatro operações e a redação de uma carta justificando o desejo de se tornar um ferroviário, as narrativas demonstram que havia, realmente, uma facilidade e, mais do que isso, certa previsibilidade no acesso àqueles que, de uma forma ou de outra, já conviviam com ferroviários.

Segundo os entrevistados, no período que antecede a implantação da CLT enquanto regime de trabalho na Rede Ferroviária, o ingresso na RVPSC era facilitado por uma indicação de parentes ou de conhecidos, o que, embora não significasse a certeza de entrada, colocava os pretendentes numa lista de espera para possíveis vagas.

E como foi que o senhor entrou na estrada de ferro como funcionário?

O meu sogro, o pai da minha esposa Divanir, ele chamava Jovino de Quadros, ele era chefe do depósito de locomotivas. Então ele conversou com o agente de estação na época, seu Alcides, e deixou meu nome lá na espera, não levou muito tempo eles me chamaram, aí eu fiz um teste escrito e passei no teste da cartinha que fiz pedindo emprego era só isso, as quatro operações, eu passei e aí eles me chamaram pra ser carregador.²⁶

O recrutamento de funcionários através de relações de parentesco e de amizade parece ser um traço recorrente na formação de outros agrupamentos de trabalhadores já pesquisados. Por exemplo, Paulo Fontes, ao estudar a trajetória de migrantes nordestinos e operários da Nitro Química em São

²⁵ JR, 2005.

²⁶ EXB, 2004.

Miguel Paulista (SP) entre 1945-1966, afirma que uma extensa rede de contatos entre os trabalhadores já instalados na empresa e seus parentes e amigos garantiu um intenso fluxo de mão de obra para essa indústria.

O autor ressalta que, embora não formal, a política de contratação de parentes e a indicação de empregados era estimulada pela própria empresa. Tal prática, além de garantir um provimento constante de trabalhadores, contribuía para a criação de laços de confiança e lealdade, reforçando a conformação daquilo que o discurso patronal qualificava como a “grande família nitrina”, mesmo que em muitos momentos esses laços de solidariedade e de lealdade tenham se contraposto aos interesses da empresa:

De qualquer forma [...] as redes sociais baseadas na família e nos laços de amizade e comunitários eram fundamentais. Eram elas que encaminhavam os migrantes para cidades e bairros e muitas vezes, diretamente para o trabalho em empresas específicas.²⁷

Outra possibilidade interessante para se analisar o ingresso na profissão, dentro de um processo em que a existência de uma rede de relações no meio é um elemento facilitador, é apresentada na análise proposta por Savage (2004), sobre a mobilidade social entre os trabalhadores. O autor argumenta que, embora seja um aspecto notoriamente negligenciado pela historiografia social, um dos pontos centrais da formação da classe são os percursos pelos quais essas mesmas classes tornam-se grupos com elevados índices de recrutamento próprio:

Pessoalmente subscrevo a ideia de que há muito para se extrair do recorte da mobilidade dentro de uma mesma geração e em ver a implicação da formação da classe com a criação de percursos ocupacionais “previsíveis”. Por serem previsíveis, tais trajetos podem dar forma a contexto e expectativas individuais e, assim,

²⁷ FONTES, P. *Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66)*. Rio de Janeiro: FGV, 2008. p.58.

moldar sua percepção, identidade e – mesmo – sua consciência de classe.²⁸

Para Savage, uma maior aceitação de que a formação da classe é, também, um processo demográfico temporal e cambiante, envolvendo dimensões familiares e ocupacionais que permitem percorrer um caminho de modo a mitigar as acusações de reducionismo determinista é, em geral, levantada contra as análises das classes sociais. Entretanto, ele alerta para os riscos de assumir, “no atacado”, tal abordagem, uma vez que, se usada indiscriminadamente, ela pode negligenciar a “experiência” do sujeito e as histórias de vida de cada indivíduo.

Posto isso, entendemos que a ideia de família ferroviária diz respeito a um modo de vida articulado como um processo múltiplo de aprendizados, posturas, costumes, opções, valores, afetos e deveres que, embora tenham o trabalhar na ferrovia como foco de referência e de sustentação, incorporam vivências religiosas, formas de sociabilidade, práticas de consumo, de lazer, de esportes, de relações com a vizinhança e de parentesco, entre outras.

Em nosso caso, é preciso lembrar que, além da formação nas escolas da RVPSC, os ferroviários e suas famílias criaram e/ou participaram ativamente, ao longo de décadas, de várias formas de convivência e atuação na cidade, como, por exemplo, o Clube Recreativo Homens do Trabalho, a Igreja de São Cristóvão (Padroeiro dos Condutores de Transportes), o time de futebol Operário Ferroviário Esporte Clube, inclusive com um estádio próprio (Germano Kruger), sem falar na Cooperativa Ferroviária 26 de Outubro, da qual trataremos na sequência.

Além da Escola Ferroviária Coronel Tibúrcio Cavalcanti, a instituição relembrada com maior frequência nas falas dos trabalhadores é, sem sombra de dúvida, a Cooperativa Mista 26 de Outubro:

²⁸ SAVAGE, M. Classe e História do Trabalho. In: FORTES, A. *et all.* (Org). *Culturas de classe: identidades e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Edunicamp, 2004. p.12.

Era uma estrutura muito grande (da ferrovia) aqui em Ponta Grossa, né?

Era uma estrutura muito grande e os ferroviários eles tinham assim uma assistência total para sua família, tanto assim que nós, os ferroviários, formaram as suas cooperativas, aqui em Ponta Grossa, Curitiba, Mafra, Londrina, Jaguariaíva, várias cidades afinal. Era a Cooperativa Mista 26 de Outubro que era uma estrutura imensa com alfaiataria, mercados, armazéns, hospitais, até com empréstimo de recursos para os ferroviários necessitados.

Tá, mas a Cooperativa era uma coisa assim administrativamente, financeiramente independente da Ferrovia, era uma coisa dos trabalhadores ferroviários?

Dos trabalhadores ferroviários. Os trabalhadores ferroviários inclusive elegiam a sua Diretoria da Cooperativa.²⁹

Relembrada constantemente como um patrimônio construído pelos e para os ferroviários, que garantia assistência médica e hospitalar, bem como fornecimento de alimentos e serviços variados, a Cooperativa Mista 26 de Outubro sempre aparece em todas as falas como um motivo de grande orgulho para os trabalhadores. Sua existência é apontada como uma certeza de assistência para o ferroviário e principalmente para suas famílias, estivesse ele presente ou não, pois os entrevistados afirmam que se ausentavam muito mais tranquilos porque sabiam que a Cooperativa socorreria suas famílias em caso de necessidade.

Entre as raríssimas documentações existentes sobre essa Cooperativa, tivemos acesso a uma revista comemorativa dos 50 anos de fundação da associação. Foi através dela que obtivemos alguns dados sobre seu histórico e funcionamento:

Com a denominação de Associação Beneficente 26 de outubro, em 26 de outubro de 1906, os ferroviários da linha Itararé-Uruguay deliberaram fundar uma sociedade destinada a auxiliar os seus associados especialmente na assistência hospitalar e gêneros de

²⁹ EXB, 2004.

primeira necessidade. Depois de inúmeras diligências, um grupo de cerca de 100 empregados da antiga Companhia de estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, hoje Rede Viação Paraná Santa Catarina por convocação do Sr. Roberto Helling, chefe das linhas em tráfego, realizaram uma sessão preparatória [...]. Consideram os presentes que a entidade estava fundada oficialmente.³⁰

Em 1969, também por ocasião de mais um aniversário da Cooperativa, o *Jornal Diário dos Campos* publicou matéria congratulando os “63 anos de serviço em prol de uma valorosa classe”. Naquele ano, de acordo com os dados apresentados pela reportagem, a Cooperativa possuía 8.153 associados e 322 funcionários, e possuía filiais em União da Vitória, Jaguariaíva, Ourinhos, Wenceslau Braz, Cornélio Procópio, Videira, Apucarana e Itararé (SP). A matriz, em Ponta Grossa, mantinha fábricas de macarrão, sabão e café, moinho de fubá, alfaiataria, armarinhos, armazém de secos e molhados, no varejo e no atacado, oficina mecânica e marcenaria.

Além disso, a Cooperativa também se notabilizou na cidade e região pelo atendimento médico prestado aos ferroviários e a suas famílias, por meio do Hospital 26 de Outubro:

Além do mais todos os lucros verificados em seus balanços se destinam a melhoramentos que visem beneficiar seus associados. Com essa renda, a entidade já adquiriu um aparelho de raio X, duas Kombis, uma máquina de contabilidade “RUF”, etc. [...] Na sede da Cooperativa [...] funcionam satisfatoriamente as seguintes sessões: Contabilidade, Secretaria, Pessoal, faturamento, Loja e Alfaiataria. Um mini-mercado “pegue-pague” estão sendo construído visando atendimento perfeito a centenas de associados.³¹

³⁰ EDIÇÃO COMEMORATIVA Cooperativa Mista 26 de Outubro. *50° ano de sua Fundação*. Ponta Grossa, out. 1956.

³¹ COOPERATIVA MISTA: 63 anos de bons serviços. *Jornal Diário dos Campos*, Ponta Grossa, 1 out. 1968.

Segundo a pesquisadora E. Johansen,³² o Hospital 26 de Outubro, construído pela Cooperativa e inaugurado em 25 de janeiro de 1931, era uma das mais bem montadas casas de saúde do Paraná, consistindo em assistência médica, farmacêutica e hospitalar ao associado e a sua família, incluindo-se nessa atuação o serviço de vacinação. De acordo com a pesquisadora, a maior parte dessas práticas médicas (pediatria, ginecologia, oftalmologia, otorrinolaringologia, radiologia, obstetrícia e urologia, entre outras) era prestada no Hospital Central em Ponta Grossa. Outras, conforme a época, em Curitiba, Irati, Itararé e em União da Vitória. O hospital mantinha, ainda, postos médicos em outras localidades servidas pela estrada de ferro. Os trabalhadores também dispunham de atendimento médico ao longo das linhas férreas e, Ponta Grossa, sendo a cidade sede da Cooperativa, recebia um número elevado de doentes vindos de outras localidades, assim como de outros estados.

A Cooperativa Mista 26 de Outubro constituiu-se no maior patrimônio material construído pela classe ferroviária da Rede Viação Paraná-Santa Catarina, mas os depoimentos demonstram que, a esse patrimônio, associaram-se outros, cujos significados desnudam-se no diálogo com os próprios ferroviários:

Porque que era bom ser ferroviário? Quais eram as vantagens, desvantagens?

As vantagens eram as seguintes [...] Os ferroviários podia se manter tranquilamente, eu saía pra fazer minhas viagens eu deixava minha família tranquila, eu sabia que a minha família podia não ter dinheiro em casa, mas tinha a Cooperativa 26 de Outubro que fornecia nós, ela nunca negava nem um grão de arroz, podia você tá lá onde tivesse a família ela fornecia. Nós tinha o Hospital 26 de Outubro que foi fundado por nós ferroviários, então você sabia que se algum da sua família precisasse de um hospital era só levar lá.

Então vocês saíam tranquilos?

³² JOHANSEN, E. Associação Beneficente 26 de Outubro: presença ferroviária. In: CHAVES, N. B. *Visões de Ponta Grossa: cidade e instituições*. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2004. p. 28-39.

Nós viajávamos tranquilamente. A nossa esposa era o homem dentro da casa na época.

E como funcionava a Cooperativa 26 de Outubro?

A Cooperativa funcionava assim, ela fornecia o que você precisava e no fim do mês era descontado do seu salário.³³

Savage sustenta que o traço distintivo da vida operária não se apoia exclusivamente no processo de trabalho, nem no mercado de trabalho, mas na insegurança estrutural vivida por todos os trabalhadores, pois, na sociedade capitalista, a retirada dos meios de subsistência de suas mãos significa constrangê-los a acharem estratégias para lidarem com a incerteza aguda da vida diária. Essa formulação possibilita reconhecer certas pressões estruturais sobre a vida operária, embora também pontue a urgência de se examinar a variedade de táticas que os trabalhadores podem escolher para cuidar de seus problemas – da luta contra os seus empregadores na formação de cooperativas, à tessitura das redes de apoio entre vizinhos, etc.: “É tão relevante olhar para essas estratégias de vida atualizadas nos bairros urbanos e nos lares, quanto para o processo de trabalho em si mesmo. Neste olhar, o trabalho, enquanto emprego, não carece ser visto como o único ou o principal eixo da classe social.”³⁴

Reportamo-nos à reflexão de Savage, pois o que mais chama a atenção nessas falas em relação à Cooperativa é o sentimento de tranquilidade proporcionado por sua atuação junto aos ferroviários e seus familiares. A existência dessa entidade ajudou os trabalhadores a lidarem com as dificuldades e com as instabilidades cotidianas:

É isso que estou dizendo pra você, todo ferroviário em si, ele tinha a Cooperativa e esse problema como falta alimento, cortarem luz, água isso não acontecia, tinha respaldo, então geralmente o ferroviário trabalhava tranquilo [...] a gente teve épocas boas

³³ CMW, 2009.

³⁴ SAVAGE, 2004, p.13.

na ferrovia né, a gente toda a vida tinha [...] nós tínhamos a Cooperativa, nos tínhamos o hospital, nós ferroviário pouco dependia do comércio, então nos tínhamos a Cooperativa que fornecia tudo [...] Então o ferroviário sempre teve altos e baixos, mas mais alto do que baixo.³⁵

Na afirmativa de que a falta de dinheiro não era impeditivo para que a família tivesse comida, para que garantisse as despesas básicas, como água e luz, e tivesse acesso a tratamento de saúde, desvendamos a existência de incertezas e inseguranças em relação ao salário: “Chegou até uma época de atrasar o pagamento, e os funcionários ficavam brabos [...] tinha que trabalhar sem receber nada. Não atrasava muito, às vezes 20 ou 30 dias, né? Mas já atrasou”.³⁶ Ao ser questionado sobre o porquê da realização de greves, o senhor JR afirma que as greves sempre aconteciam por um salário melhor, pois a inflação o desvalorizava constantemente e, em sua resposta, dá a entender que, sem a existência da Cooperativa, as coisas poderiam ser piores:

Por que o senhor acha que ocorriam as greves?

Eles queriam acompanhar a inflação. Naqueles anos a inflação era alta e se não pegasse o aumento todo mês o salário caía. Nós tínhamos a Cooperativa Mista 26 de Outubro, se o ferroviário não tivesse dinheiro ele tinha a Cooperativa. A Cooperativa vendia para receber depois. Havia empréstimos que a Cooperativa fazia, se o ferroviário ficasse doente ele tinha o Hospital 26 de Outubro e ele não pagava nada. Nós não tínhamos gasto nenhum.³⁷ (grifo nosso).

“Se o ferroviário não tinha dinheiro, ele tinha a Cooperativa”. Essa afirmação é ao mesmo tempo a constatação de instabilidade e das dificuldades vivenciadas pelos trabalhadores e a possibilidade de apreender a importância e o significado dessa

³⁵ AM, 2004.

³⁶ PB, 2004.

³⁷ JR, 2004.

associação de classe. Sua existência reforçava a certeza de uma rede de solidariedade, de socorro e de assistência mútua. Aliás, ao se questionar sobre a existência de redes de solidariedade no meio ferroviário é a Cooperativa que aparece como materialização concreta dessas relações.

No caso da morte de um ferroviário em serviço, como as famílias eram assistidas? Havia uma rede de solidariedade por fora da empresa?

A própria Cooperativa Mista 26 de Outubro. [...] Ali onde é o BIG (hipermercado da cidade), aquele terreno todo ali era ocupado por imensos prédios com alfaiatarias, armazéns, fábricas de moagem de café, fábricas de sabão, várias coisas.

Tudo da Cooperativa?

Tudo da Cooperativa para atender os ferroviários e suas famílias.

Que coisa boa, né? Então naqueles casos a própria Cooperativa ajudava [...].

Ajudava, fazia os enterros, o doente tinha hospital, onde nada lhe era cobrado, ele pagava a mensalidade, mas a cooperativa não precisava nem daquelas mensalidades porque os próprios recursos delas supriam toda a assistência que ela oferecia.³⁸ (grifo nosso).

Onde lemos “tranquilidade”, também podemos ler “dignidade”, mas infelizmente não foi possível aprofundar estudos sobre a dinâmica de funcionamento dessa organização, pois, além de algumas poucas reportagens nos jornais da cidade e das entrevistas com os ferroviários, tudo o mais sobre essa instituição parece ter se perdido, destino não muito diferente da maior parte da documentação sobre a ferrovia e seus trabalhadores, pelo menos no que tange à cidade de Ponta Grossa.

Tanto a existência quanto o funcionamento e a extinção da Cooperativa Mista 26 de Outubro permanece envolta em uma série de informações orais fornecidas, em grande parte, por intermédio das entrevistas realizadas:

³⁸ EXB, 2004.

Quando começou a *história da privatização o pessoal começou a desanimar* e daí a *Cooperativa foi caindo, o pessoal foi desanimando*, a maioria tinha tempo já pra aposentadoria, uns queriam sair. Então os que foram entrando não foram mais se interessando da mesma forma como nós [...] então eu acho que foi caindo né? Daí acabou a Cooperativa, porque daí a Cooperativa tiveram que entregar pra Prefeitura por causa dos impostos, INSS aquela coisa toda, porque aí deixaram de pagar, o 26 de Outubro (Hospital) também tiveram que entregar pra Prefeitura porque aí deixaram de pagar o INSS, os imposto.³⁹ (grifos nossos).

A fala transparece indícios de que, aos problemas administrativos e financeiros, somaram-se os de ordem política. Ao articular a decadência e o desaparecimento da Cooperativa ao processo de privatização, “o pessoal foi desanimando”, “a Cooperativa foi caindo”, explicita-se o impacto profundo desse processo sobre os ferroviários e sobre suas experiências de vida. Quando contrapomos essa afirmação de desânimo e desistência aos sentimentos de dignidade, orgulho e tranquilidade expressos nas falas anteriores em relação à importância da Cooperativa, nós compreendemos a força desarticuladora da privatização da Rede no cotidiano desses trabalhadores.

Nesse sentido, ainda que pesquisas posteriores possam acessar fontes mais esclarecedoras sobre o assunto, demonstrando que o declínio e a extinção da Cooperativa tiveram suas raízes anteriores ao final da década de 1990, à qual se reporta o depoimento transcrito; ou que problemas de ordem financeira, administrativa, patrimonial tenham sido realmente preponderantes e não diretamente vinculados à desestatização da Rede, o fato de os trabalhadores conectarem, em suas falas, o fim da Cooperativa à privatização, é extremamente significativo para a problematização da experiência vivida por eles, pois aponta a privatização como um golpe na classe ferroviária e em suas formas de organização.

³⁹ CMW, 2009.

Eu saía pra fazer minhas viagens eu deixava minha família tranquila, eu sabia que a minha família podia não ter dinheiro em casa, mas tinha a Cooperativa 26 de Outubro que fornecia nós nunca negava nem um grão de arroz, podia você tá lá onde tivesse que a sua família ela fornecia.⁴⁰

Ao buscar dar visibilidade às trajetórias dos ferroviários na cidade, a presença da Cooperativa Mista 26 de Outubro surge, constantemente, como um traço distintivo de uma época em que, para esses trabalhadores, ser ferroviário, apesar das muitas dificuldades enfrentadas, também era sinônimo de poder trabalhar, viver e manter a família dignamente.

Nessa perspectiva, abordamos suas vivências, que, agora relidas e ressignificadas na composição dessas entrevistas, retomam trajetórias individuais e coletivas dos mais diversos matizes e apontam um razoável compartilhamento de experiências comuns sobre o viver e o trabalhar como ferroviário em Ponta Grossa.

No diálogo com essas experiências sociais que emergiram das narrativas, apreendemos um modo de vida, uma cultura e uma identidade ferroviária na cidade, traduzidas e construídas nos mais diferentes espaços compartilhados por esses trabalhadores e suas famílias ao longo das décadas em estudo.

⁴⁰ Idem, 2009.