



Oralidades em foco: estudos de uma vila ferroviária.

SORAIA OLIVEIRA COSTA\*

ANA MARIA DIETRICH

---

\*Universidade Federal do ABC, mestranda.  
Universidade Federal do ABC, professora pós-doutora.

"Aqui a Vila é mágica  
A Vila aparece e desaparece  
Tem dia em que você vê o morro  
Tem horas que você não vê nada.  
Parece que o grande caldeirão  
Que você põe para esquentar  
E a fumaça vem  
Para a vela apagar  
Tem bruxa no pedaço  
Com sua varinha de condão  
Que põe fogo no fogão  
A fumaça aparece, e a Vila ...  
Desaparece!  
Como em um passe de mágica.  
O morro a sorrir a fumaça a persistir  
O dia não passa, nem as horas.  
Só fica a fumaça na cidade mágica."

Dona Francisca<sup>2</sup>

O verso da colaboradora Dona Francisca nos traz elementos poéticos de seu cotidiano na Vila de Paranapiacaba, onde muitas vezes véu da neblina e a fumaça da locomotiva Maria tocam o imaginário da população. Esta que foi um marco da pujança e da tecnologia no Estado de São Paulo e do país, com a implantação do sistema funicular para o escoamento de mercadorias na subida e descida realizada na Serra do Mar.

É importante ressaltar que até meados dos anos de 1940, os moradores da vila eram predominantemente ferroviários pela necessidade da manutenção do sistema funicular no período de 24 horas. A vila foi então construída pela empresa responsável pelo trecho, a inglesa São Paulo Railway, para abrigar os trabalhadores permanentemente, constituindo assim como vila dos ferroviários.

Na época da gestão da Companhia inglesa São Paulo Railway (1856-1946) havia uma efetiva manutenção das casas, ruas e calçadas. O colaborador Raphael Martinelli<sup>3</sup> comenta

---

<sup>2</sup> Poesia elaborada pela colaboradora do grupo Neblina Sobre Trilhos. Entrevista realizada por Demócrito Mangueira Nitão Junior. Vila de Paranapiacaba, Santo André, São Paulo, 30/01/2010.

que “Os ingleses tinham toda a estrutura de organização, existem elogios por ela da conservação do começo ao fim de seu contrato”.

A profissão ferroviária comumente se passava de geração à geração e na vila ferroviária havia um SENAI que formava também os jovens que ali residiam. Sobre isso o colaborador Aldo nos explicou:

“Quem nascia na vila, crescia já pensando em fazer 18 anos e ingressar na ferrovia, era mais ou menos automático. A ferrovia mantinha um Senai aqui, que formava os filhos dos ferroviários. Dali ele mesmo já entrava na empresa, trabalhava, aposentava. Isso foi acontecendo, quer dizer, havia meu pai, havia minha mãe, eu entrei na sequência, meu irmão, anteriormente meus avós, bisavós, etc.”

Aldo Ferreira Moura<sup>4</sup>

A partir dessas acepções, podemos ressaltar que a Vila de Paranapiacaba existiu como um lugar essencialmente ferroviário.

Posterior a 1940, a decadência se inicia com o fim da concessão inglesa e, principalmente, pelas transformações urbanas e econômicas ocorridas no cenário nacional a ferrovia cessa o ritmo de aumento na transportação e das melhorias técnicas até a expansão em larga escala da indústria automobilística e das construções das rodovias. (GAIARSA, 1991:32)

Portanto, após o patrimônio ser incorporado pela União houve o crescimento de investimentos do governo para a implantação das estradas de rodagem e gradualmente o cotidiano na Vila de Paranapiacaba também se alterou.

Podemos inferir, com o ferroviário Raphael Martinelli<sup>5</sup> que

“Existe no mundo o que é a estação de Paranapiacaba? Não existe, só que este Brasil não conserva nada. Tenho informação, porque fico especulando, que peças de bronzes foram tiradas das máquinas fixas. Aquilo era um espelho, era a coisa mais bela do mundo. Máquina fixa era o que levava e descia cabo, porque ela que leva o

---

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Em entrevista para Soraia Oliveira Costa, Ana Maria Dietrich, Marina Rosmaninho e outros. Na antiga Igreja Presbiteriana, conhecida hoje como Sub Bar. Vila de Paranapiacaba, Santo André - São Paulo 22/07/2010.

<sup>5</sup> Em entrevista para Soraia Oliveira Costa, Ana Maria Dietrich, Terezinha Ferrari, Marina Rosmaninho e Demócrito Mangueira Nitão Junior. No núcleo dos ferroviários, bairro Brás, São Paulo 22/06/2010.

cabo e vai descendo com os vagões, o que vira os cabos é a máquina fixa. No Paraná dizem que é um espetáculo a serra de estrada de ferro. A gente vê pela televisão e dizem que é um espetáculo até de turismo. Paranapiacaba também seria isso, só que não é usado, foi desprezado.”

Raphael Martinelli<sup>6</sup>

A partir desta reflexão, pode-se inferir que a alternância do espaço é hoje ditada pelos interesses mercadológicos e este movimento também modifica as formas de vida com a “liquidação das referências individuais e coletivas que constituíam a base da memória social.” (SCIFONI, 1994:113)

Em relação a estrutura ferroviária, os investimentos em melhorias só se dão em meados da década de 1970, década que a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que era na época responsável pelo trecho, investiu na mudança de sistema de operação ferroviário, com maquinários elétricos operados pelo sistema denominado cremalheira-aderência, elaborados pela empresa japonesa Hitachi. (GAIARSA, 1991:34)

Depois da implantação do sistema elétrico, a cremalheira-aderência implantada em 1974, diminuiu necessidade de operadores ferroviários residentes na Vila de Paranapiacaba, pois este sistema não carece de manutenção ininterrupta como havia no sistema funicular.

As narrativas mostram que por volta das décadas de 1960 até 1990 existia solidariedade entre os ferroviários na Vila de Paranapiacaba, nos dias de festas as casas eram abertas para todos interessados participar, esta “família de operários” foi uma das características encontradas nas lembranças dos ferroviários ainda habitantes da vila.

Esta inovação demandava pouco trabalhadores, o que determinou de vez com a mudança da função da Vila em questão, que era voltada para a vossa moradia. Passo a passo se acentua o abandono, a deterioração das casas, do material rodante, vagões, trilhos e etc. Até que os movimentos sociais assumem um papel crucial para alertar e denunciar essa condição.

Com a privatização da malha ferroviária ocorrida na década de 1990 e a liquidação da RFFSA iniciada em fins desta mesma década, a cessação de trens para passageiros na Vila diminuíram mais ainda a estabilidade financeira dos moradores.

As entrevistas mostram que entre após a década de 1990 as privatizações das malhas férreas fez com que os ferroviários tivessem que reelaborar seu passado - marcado pelos sentimentos de solidariedade e corporativismo - a partir do presente traumático decorrente à

---

<sup>6</sup> Ibidem.

falta de políticas públicas para a preservação, o descaso com o patrimônio ferroviário, industrial e ambiental. Pouco se é difundido os ensinamentos em sua totalidade. Tais fatores, evidencia-se mesmo numa Vila ferroviária considerada um patrimônio histórico pelo governo federal, estadual e municipal.

Com a compra deste distrito, efetivada em 2002 pela Prefeitura do Município de Santo André, “por cerca de dois milhões e meio de reais” (D’AGOSTINI; ABASCAL, 2014) a Vila se transformou com a ascensão do turismo e do empreendedorismo local, descaracterizando a sua antiga identidade “ferroviária”.

A prefeitura de Santo André elaborou o “Plano Patrimônio” (Prefeitura Municipal de Santo André, 2003) com a ideia de preservar o conjunto arquitetônico e implantou pequenos comércios em várias casas, visando aumentar de visitação turística. Porém nota-se também:

“O decréscimo populacional de aproximadamente 35% no período de dez anos (em 2000 a população da Vila era de 1418 habitantes, enquanto o levantamento censitário de 2010 apontou 921 habitantes) e pela opção dos moradores de buscarem fontes de renda nas cidades vizinhas, conforme apontado no Censo de 2010 (IBGE, 2010), sinalizando que as atividades ali empreendidas não foram suficientes para alavancar um desenvolvimento local sustentável.” (D’AGOSTINI; ABASCAL, 2014)

A partir das entrevistas se evidenciam as motivações e os movimentos históricos nos quais os ferroviários estavam inseridos, percebe-se também que existe um grande número de descontentamento, desemprego e desencanto dos antigos e atuais moradores da Vila. Poucos ferroviários ainda residem na Vila e continuam na mesma profissão. Dos que continuam, parte deles tem restaurante, bar e pousadas para pagar as contas e continuarem na vila.

O colaborador Fernando Barros Pereira<sup>7</sup> conhecido como Coco trabalhou em Paranapiacaba em 1982 exercendo a função de manobrista. Atualmente é lixeiro, trabalha e mora na Vila de Paranapiacaba. Durante a entrevista em 2010 para a equipe do documentário Transformação sensível, neblina sobre trilhos, relatou a sua experiência como ferroviário e o funcionamento do Viradouro<sup>8</sup>.

Explicou que posteriormente a privatização da linha não compensava mais trabalhar na ferrovia, pois eram rasos os benefícios e grande o risco de vida.

---

<sup>7</sup> Em entrevista para Soraia Oliveira Costa, Marina Rosmaninho e outros. Vila de Paranapiacaba, Santo André, São Paulo 22/10/2010.

<sup>8</sup> Maquinário utilizado para manobrar os vagões quebrados.

"Os avanços tecnológicos incidem também poderosamente sobre a vida cotidiana facilitando o cumprimento de determinadas tarefas, mas impondo um trabalho monótono e sem criatividade." (NETTO, 1989:12)

Isto fez com que ele mudasse de profissão e preferisse se trabalhar como gari para a prefeitura.

A metodologia que norteia essa pesquisa é a análise das narrativas orais provenientes de dados coletados durante três anos (2010-13) do Projeto de Extensão Neblina Sobre Trilhos (UFABC/CUFSA), que produziu o documentário *A transformação sensível, neblina sobre os trilhos* e utilizou a linguagem do audiovisual como instrumento pedagógico multidisciplinar para divulgação do patrimônio histórico e preservação da memória social brasileira.

Este registro histórico audiovisual revela um importante fragmento da história brasileira, da ferrovia e dos ferroviários, assim como da memória e o saber-fazer dos antigos trabalhadores, relacionando a história da implantação e o desenvolvimento da primeira via férrea em solo paulista: a *São Paulo Railway Co* e o papel da Vila de Paranapiacaba.

Foram realizadas exposições e debates com alunos de instituições do ensino superior, entidades, associações, sindicatos e núcleos de memorialistas, para a população de Paranapiacaba e outros interessados. O público alvo foram alunos, professores, ferroviários, especialistas ligados às áreas de engenharia, tecnologia e humanidades (sempre destacando o caráter interdisciplinar do projeto), estimulados sobretudo na colaboração da preservação da memória social, bem como na produção de novos conhecimentos gerados em exposições e debates.

Nesta dissertação, aproveita-se a pesquisa e o material bruto das entrevistas realizadas pelo Neblina Sobre Trilhos, seguindo o conceito e princípios da História Oral, mais especificamente a linha do Núcleo de História Oral da Universidade de São Paulo<sup>9</sup> (NEHO-USP) para analisar o cotidiano da secular vila ferroviária, pelo viés da história da ciência, técnica e sociedade.

Neste estudo a elaboração desta dissertação terá o viés de descortinar a história sobre trilhos, trazendo a tona o cotidiano da vila ferroviária e o conhecimento a respeito do patrimônio cultural.

Ao pensarmos na historiografia, na epistemologia e nos possíveis eixos de pesquisa propomos uma pesquisa qualitativa.

---

<sup>9</sup> MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História Oral**. São Paulo: Ed. Loyola, 2005.

A pesquisa qualitativa não é um método estatístico, identifica os problemas e desenvolve de maneira descritiva. “/.../ os dados recolhidos são em forma de palavras ou imagens e não de números”. (BOGDAN & BIKLEN, 1982:48) Nela não existe a preocupação em corroborar hipóteses previamente definidas. (LUDKE & ANDRE, 1986)

Entretanto, isto não quer dizer que não se é produzido conhecimento. A análise orientada por tal abordagem traz elementos do estudo e de seus pressupostos teóricos. E “nada impede que, diante de uma necessidade, lancemos mão de gráficos ou tabelas que sistematizem e revelem, quantitativamente, alguns dados”. (AZEVEDO, 2008:77)

Na pesquisa qualitativa busca-se descrever técnicas e procedimentos que estamos planejando utilizar para a coleta e para análise dos dados levantados, face à problemática colocada em questão na pesquisa. O pressuposto epistemológico e o método estão em constante diálogo para garantir uma coerente argumentação diante do problema de pesquisa proposto.

Optamos pela escolha de um estudo temático com a preocupação na história da ciência ferroviária na Vila de Paranapiacaba, visto o grande impacto que a história social deste local trouxe para a cultura regional, passando por períodos de progresso, destruição e tentativas de preservação.

Com anseio de gerar novas possibilidades de se estudar a história da ciência, nossa pesquisa transita por outros ramos do saber, como por exemplo, a sociologia, a geografia, a filosofia, a política, a economia e a psicologia. Entende-se então como uma pesquisa interdisciplinar.

Partimos de um cuidadoso levantamento de dados e informações para analisar o cotidiano e as oralidades na vila ferroviária, utilizando a metodologia da história oral. Vale destacar o argumento de Bosi, que “A fonte oral mais sugere que afirma, caminha em curvas e desvios obrigando a uma interpretação sutil e rigorosa” (BOSI, 2003:20) Portanto o estudo das narrativas orais exige atenção e estudo minucioso da coleta até sua análise.

Algumas pessoas se confundem ao pensar que esta metodologia seja a realização da entrevista. Porém, a entrevista apenas tem sentido dentro de um projeto e antes de fazê-la existe um processo que a antecede: elaboração do projeto, tema (trabalho e cotidiano), justificativa (história que pode se perder), hipóteses (interesses e descaminhos do progresso),

escolha de colônia<sup>10</sup> (Pessoas com ligação à história de Paranapiacaba) e formação da rede<sup>11</sup> (ferroviários, familiares de ferroviários moradores, turistas e pesquisadores).

No Manual de História Oral o autor Meihy (2005) explica que:

“Os objetivos primordiais devem atender sempre um interesse importante que vincula os sujeitos enfocados (colônia e rede) a um sentido social que marca a importância do trabalho.” (MEIHY, 2005:175)

Com a ideia de que o processo histórico está em construção e passa por metamorfoses, delimitamos também o período a ser abordado nas entrevistas, se os relatos indicam as relações de poder e trabalho, pensamos no espaço urbano, na memória, família, sentimentos e identidade dando sentido social para o desenvolvimento deste estudo.

Pensamos nas especificidades culturais dos colaboradores para o desenvolvimento do questionário semiestruturado, com perguntas abertas, que proporcionou no decorrer das entrevistas as pessoas colaboradoras pensarem nas experiências individuais e coletivas para elaboração da narrativa.

Os questionários foram feitos para os seguintes grupos: ferroviários, familiares destes trabalhadores, pesquisadores, moradores e turistas. Os roteiros destas entrevistas foram feitos de acordo com cada grupo, explorando as possibilidades analisáveis em suas particularidades, formando uma rede.

Por exemplo, no caso no grupo de turistas: *O que você conhece sobre a história da vila? Você busca o que quando vem aqui?* Para os pesquisadores *O que motivou a escolher a vila como tema de seu trabalho?* Aos moradores: *Como é seu dia-a-dia aqui na vila?*

Elaboramos os roteiros coletivamente para ser utilizado durante a realização das entrevistas. Sabíamos as possíveis dimensões que poderiam vir a ser desdobradas com maior profundidade com o material produzido, como por exemplo, o pesquisador Demócrito Mangueira Nitão Junior que elaborou a monografia em História intitulada *Paranapiacaba: O destino de uma Vila Ferroviária* e este estudo em nível de Mestrado, que adotou-se a metodologia da História Oral para análise das entrevistas realizadas nos anos de 2010 e 2011.

---

<sup>10</sup> “A colônia é sempre o grupo amplo, da qual a rede é a espécie ou parte menor que possa caber no limites de um projeto plausível de ser executado.” (MEIHEY, 2005:177)

<sup>11</sup> “subdivisão da colônia, que funciona como indicativo do modo de articular as entrevistas” (MEYHI, 2005:177)

Para o desenvolvimento desta pesquisa tivemos o interesse em aprofundar o estudo na história da Vila Ferroviária que pode se perder e no cotidiano dos ferroviários, familiares de ferroviários, moradores, turistas e pesquisadores.

As escolhas destas redes se deram pela relação destas pessoas com a Vila e suas experiências. Por exemplo, Dona Francisca, é moradora da Vila de Paranapiacaba há 40 anos, conheceu vários ferroviários e tem relação intensa com o patrimônio cultural. A Maria Diniz é esposa e mãe de ferroviários, tem então um vínculo de parentesco e é moradora da vila. Tanto Maria como Francisca têm lembranças pessoais que contribuem para o estudo da história e o cotidiano da vila.

Sendo que o trabalho na cotidianidade também ordena as demais atividades como festas, lazer, vida familiar, rituais etc. Nas sociedades modernas e arcaicas, os horários cotidianos são demarcados pelo trabalho dos diversos membros da família o que acaba acarretando mudanças no ritmo de vida nos hábitos. Nos *manuscritos econômico-filosóficos*, Marx indica que o trabalho, como labor, no capitalismo “é externo ao trabalhador, isto é, não pertence ao seu ser” e é dele subtraído o produto de sua atividade. É praticamente a “maldição da vida cotidiana” (HELLER, 1987:124)

A rede turista foi desenvolvida para entender o descaso com o patrimônio e pela preocupação com o fato de muitos turistas não fazerem visitas regulares.

Temos em mente que a formação social contribuí para a construção das narrativas orais dos colaboradores, observou-se os modos de narrar. Os ambientes que se deram as entrevistas contribuíram para a fluidez das falas, exceto do Raphael Martinelli, todas foram na Vila de Paranapiacaba.

O pesquisador Thomas Otávio Alves Corrêa<sup>12</sup> é colaborador da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, ele elaborou suas falas de forma fluída e dinâmica traçando uma narrativa cronológica da história do patrimônio cultural da vila baseada na sua vivência e pesquisa. Comentou que Paranapiacaba faz parte de toda sua vida e no cotidiano seu pai gostava de ferrovias.

Já a narrativa de Raphael Martinelli é centrada na organização de trabalho na época dos ingleses e em episódios ligados à história nacional. Tal colaborador é o único entre os entrevistados que trabalhou na ferrovia na época da gestão inglesa, além de ter participado efetivamente da política como militante e presidente do Sindicato dos Ferroviários.

---

<sup>12</sup> Em entrevista para Soraia Oliveira Costa, Ana Maria Dietrich, Marina Rosmaninho, Demócrito Manguiera Nitão Junior, Paulo Akio e outros. No Museu Tecnológico Ferroviário, Vila de Paranapiacaba, Santo André, São Paulo 11/05/2010.

Outra entrevista interessante foi intitulada por nós como Roda de ferroviários, pois foi composta pelos ferroviários José Carlos, Aldo Ferreira e Albério José de Oliveira e Sebastião, conhecido como Tião da Viola. Nesta entrevista os colaboradores narraram os causos que vivenciaram na Vila de Paranapiacaba, elaborando um diálogo entre as várias lembranças da vida como ferroviário, e o dia-dia na Vila ontem e hoje.

Depois realizamos entrevistas com estes colaboradores individualmente, somente não foi realizada com o Tião da Viola que além de ser não morar na Vila é um tanto calado e preferiu participar da pesquisa apenas com o grupo. O Aldo nasceu na vila e na sua família existe a tradição de trabalhadores ferroviários. José Carlos ainda mora na Vila e hoje comercializa seus artesanatos no Largo dos Padeiros. O Albério é morador da Parte Alta da vila e tem um comércio. Outros ferroviários que entrevistamos foi o Diniz, que mora na Vila e tem um restaurante, no qual trabalha com sua família e é cozinheiro; e o Fernando que é morador e hoje trabalha para a prefeitura como ajudante de serviços gerais.

No roteiro, havia duas perguntas de corte<sup>13</sup>, estruturadas estrategicamente para reaproximar o colaborador dos objetivos centrais da pesquisa quando necessário: *Qual a importância de ser ferroviário? Você acredita que sua história como tal é reconhecida? Valorizada?*

Em todos casos, nos preocupamos em buscar espaços mais apropriado com objetos e um cenário que possibilitassem reflexões mais aprofundadas sobre o cotidiano do colaborador entrevistado, a sua relação no trabalho e com o patrimônio cultural da Vila e em algumas situações a entrevista se deu de forma espontânea, sem agendamento.

Pedíamos aos colaboradores objetos, fotografias, documentos e optamos na maior parte das entrevistas irem aos locais que contribuíram para o aprofundamento das lembranças, do saber popular com o adensamento das experiências individuais (MEIHY, 2005:24-25).

Como sugere Meihy (2005:139), quando notamos que os relatos começaram a se repetir, decidimos parar de gravar as entrevistas. No entanto, não nos distanciamos dos colaboradores e do cotidiano na Vila, priorizando a conferência dos dados e a devolução pública do material utilizado.

O processo da transformação da oralidade para o documento escrito é composto por cinco etapas: audição, transcrição, textualização, transcrição e verificação. (MEIHY, 2005:179-185)

---

<sup>13</sup> "Pergunta de corte é uma questão que perpassa todas as entrevistas e deve referir a comunidade de destino que marca a identidade do grupo analisado." (MEIHY, 2005:177) A partir desse grupo se pode falar de memória coletiva.

Após organizar o áudio das entrevistas, ouvimos com atenção todas as gravações para depois realizar a transcrição do material bruto, nela passamos para forma escrita tudo o que foi falado, inclusive, palavras sem sentido ou frases não concluídas. As falas que não foram compreendidas foram colocadas entre parênteses para depois serem reavaliadas. (MEIHY, 2005:197-198)

A textualização é um momento de interpretação do pesquisador, nesta etapa eliminamos as repetições, os vícios de linguagens e são incrementamos os elementos não narrados – gestos, emoções, entonação. Nesta fase o texto fica mais fluído e objetivo. Entretanto, não é alterado a estrutura do raciocínio temático ou temporal da fala. (MEIHY, 2005:201)

Nessa fase é necessário um cuidado crucial: o de se atentar ao modo que a narrativa se dá antes de passar para o documento em forma escrita, pois são variadas circunstâncias que podem interferir na sua elaboração. São importantes as observações anotadas no caderno de campo pelos presentes na realização da entrevista. Estas anotações se tornam uma referência importante para serem agregadas ao conteúdo escrito, para tanto, é necessária a cautela na hora da entrevista para registrar as expressões e as gestualidades do colaborador. (MEIHY, 2005:187)

Durante o trabalho da textualização extraímos uma fala objetiva e de impacto da entrevista, que funcionou como título que convida o leitor a penetrar no texto, denominada como *tom vital*. (MEIHY, 2005:184)

Na transcrição, o pesquisador tem autonomia para extrair as partes que não são relacionadas ao projeto, agregar as perguntas na fluidez textual e redistribuir o texto de forma cronológica-temática para possibilitar maior expressão e coerência do enfoque analisado. (MEIHY, 2005:187)

Após a transcrição, feita com diferentes níveis de intervenção, há o processo de verificação e validação do material junto ao colaborador, com o cuidado jurídico e, sobretudo ético, para difusão da reprodução do estudo nas comunicações do projeto e para dar andamento na análise do material. (MEIHY, 2005:184-185)

Coloco um exemplo da realização desta etapa que contou com a ajuda de integrantes e colaboradores do grupo de pesquisa e extensão Neblina Sobre Trilhos: Marina Rosmaninho, Demócrito Nitão Jr., Ana Lee, Heitor Glauber e Fernanda Furtado:

### **TRANSCRIÇÃO:**

- É a quarta vez que eu venho no festival já, a primeira vez que eu vim pra cá é eu gostava mais do começo, acho que tinha mais participação das pessoas da região mesmo, né o pessoal que fazia as comidinhas, artesanato, eram mais as pessoas daqui, hoje tem muita gente de fora.

- O que você conhece sobre a história da vila?

- O que eu conheço? Eu conheço pouco

### **TEXTUALIZAÇÃO**

- É a quarta vez que venho no festival, a primeira vez que vim pra cá... gostava mais do começo, acho que tinha mais participação das pessoas da região mesmo. O pessoal que fazia as comidinhas, artesanato, eram mais as pessoas daqui, hoje tem muita gente de fora.

Conheço pouco da história da vila.

### **TRANSCRIÇÃO**

Dona Maria

- É a quarta vez que venho no festival... Gostava mais do começo, acho que tinha mais participação das pessoas da região mesmo para fazer as comidinhas, os artesanatos... e hoje tem muita gente de fora.

### **TOM VITAL: *é difícil de falar da história da Vila***

Prezamos pela prática de divulgar os resultados, mesmo que ainda parciais, aos colaboradores, nas comunicações nos eventos <sup>14</sup> científicos, culturais, na Vila de Paranapiacaba e nas mídias sociais. Seguimos assim temos uma tríplice relação construída entre narradores, pesquisadores e público interessado.

---

<sup>14</sup> UFABC para todos: Neblina sobre trilhos em 2010 e 2011; IV Simpósio de Política e Cultura: Diálogos e Interfaces, em 2010; 1º Simpósio de História Oral e Memória: Memória da Zona Leste. Transformação sensível: Neblina nos trilhos, em 2010; IX Encontro Regional Sudeste. A transformação, a memória e o trauma dos ferroviários, em 2011; I Seminário Laboratório de Estudos e Pesquisas da Contemporaneidade. Trabalho e transformação, atividade prático sensível, em 2011; Projeto Escola para Terceira Idade, seminário: O caminho pelos trilhos de Paranapiacaba - São Paulo - Jundiá. Vila ferroviária, Paranapiacaba, em 2011; Encontro Anual da ANPOCS, Neblina sobre os trilhos, em 2012; III Encontro Nacional de Pós-Graduandos em História das Ciências. A cientificidade no Patrimônio Cultural da Vila de Paranapiacaba, em 2013; 2º Simpósio de História Pública: Perspectivas da História Pública no Brasil. Neblina sobre trilhos: a linguagem audiovisual como ferramenta publica de difusão da história da ciência e da técnica na Vila de Paranapiacaba (ABC Paulista), em 2014; 14º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia, 2014. Eventos na Vila de Paranapiacaba: Pré-lançamento do documentário; Festival de Inverno de Paranapiacaba 2010, 2011 e 2012. Página no facebook: [www.facebook.com/NeblinaSobreTrilhos](http://www.facebook.com/NeblinaSobreTrilhos).

Para o entendimento mais aprofundado do leitor, construímos o perfil do colaborador, com a síntese de sua história de vida, seus conhecimentos técnicos, experiências na profissão, seu vínculo com a Vila e aspectos individuais importantes para entender a subjetividade do colaborador.

Neste perfil também consta informações de como ocorreu o encontro, a relação dialógica estabelecida e as informações gerais que proporcionarão subsídios para superar possíveis questões a respeito dos limites materiais do sujeito.

Com apoio das anotações realizadas, busca-se entender as possíveis omissões, deformações ou esquecimentos relatados pelos colaboradores, além de procurar entender os valores, modos de pensar, mitos fundadores, etc.

Salienta-se que o esquecimento é par dialético da memória, você só se lembra porque esquece. Então, o esquecimento faz parte da memória. Há vezes que o esquecimento é ingênuo, aconteceu sem a manipulação ou o interesse de descartar. Porém, parte da documentação histórica social das classes populares no país foram destruídas pelos aparelhos repressivos (PEREIRA, 1981:211-212) Portanto, existem esquecimentos propositais.

Por exemplo, em questões que não há o interesse em promover a vila enquanto um lugar histórico. O interesse está em promovê-la como turístico. Como o porque casas que são um monumento estão de forma precária, inutilizada ou mesmo destruídas? O testemunho oral tem o potencial de trazer dados significativos silenciados por muitas décadas. (PEREIRA, 1981:212) Logo tem-se a ideia de estudar o esquecimento.

São observadas quais intenções ou motivações que o provocou elaborar a narrativa. Por exemplo, o colaborador ferroviário Manuel Diniz<sup>15</sup> nos relatou que:

“Eu me esqueci das piores lembranças, não gosto de lembrar. Prefiro as boas lembranças. /.../ Dentro de uma empresa, tem dificuldades, e, para superar essa dificuldade você tem que gostar do que faz aí você supera e se torna fácil, não se torna difícil.”

Manoel Diniz<sup>16</sup>

Podemos inferir que “toda narrativa é sempre e inevitavelmente construção, elaboração, seleção de fatos e impressões” (MEIHY, 2005:56). Portanto, conseguimos

---

<sup>15</sup> Em entrevista para Soraia Oliveira Costa, Ana Maria Dietrich, Odair de Sá Garcia, Marina Rosmaninho, Paulo Akio, André Manzoni de Lima e outros. Vila de Paranapiacaba, Santo André, São Paulo 22/10/2010.

<sup>16</sup> Ibidem.

absorver do colaborador o que ele seleciona em sua memória, dados de sua experiência que o remetem às boas lembranças, criando uma memória seletiva.

Os objetivos desta análise desenvolvida giram em torno da circunstância histórica que envolve, direta ou indiretamente, o cotidiano dos trabalhadores. Derivando desta abordagem, o conteúdo das entrevistas norteiam as técnicas, as relações de trabalho, de poder, a política, a cultura e os acontecimentos no dia-dia da vila ferroviária.

As entrevistas nos abrem novas possibilidades. Percebe-se que cada sujeito tem sua particularidade, suas experiências e convicções que remontam as influências na elaboração de suas falas. A partir delas podemos refletir sobre os fatores sociais e coletivos da época relatada.

A contribuição deste estudo é a de extrairmos situações da relação dos indivíduos com suas técnicas na profissão, as vivências, o cotidiano no labor e o patrimônio cultural reconhecido.

Com isso, seguimos a estrutura de primeiro definir a narrativa individual e depois a de articular com a memória coletiva. Segundo Meihy,

“Ao se falar em memória é fundamental definir de qual tipo de memória se trata. A primeira operação a ser feita é a definição de memória individual, diferenciando da grupal. Como para a história oral a memória individual serve apenas para dar sentido às situações sociais, convém supor atenção prevalece à memória grupal, que, contudo é sempre filtrada pelas narrativas pessoais. Uma depende da outra e uma se explica pela outra.” (MEIHY, 2005:71)

Consideramos que o espaço está inserido na cultura, é carregado de história e, muitas vezes, a memória relativa ao espaço é historicamente alterada, pois o que é um marco hoje pode não ser lembrado amanhã pelas novas gerações.

“Hoje nós não temos trem de viagem para passageiro, só tem carga, só tem trem de subúrbio que não faz longas viagens, e o gostoso não é só o subúrbio... O gostoso é você transitar numa ferrovia, num trem de passageiro que corta o estado de São Paulo, corta o Rio Grande do Sul, corta o Paraná, corta Santa Catarina, atravessa o Mato Grosso, vem da Bahia, então seria o ideal ter o trem de passageiro. Como eu não sou o presidente, apenas espero que um dia entre um presidente que dê valor.”

Manoel Diniz<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Ibidem.

A entrevista de Manuel Diniz nos traz elementos que a nova geração não teve a possibilidade de vivenciar, principalmente ligados a experiência de trafegar via linha férrea para longas distâncias. Demonstra uma sensibilidade de aproximação pela articulação via férrea entre os distintos lugares para passageiros. Também levanta questões acerca da mudança no transporte de mercadoria antes realizado sobre trilhos e, desde os anos de 1940, sendo substituído gradativamente pelo modal rodoviário:

“Com essas mudanças que tiveram o transporte de cargas, desde os anos quarenta mudou o escoamento de mercadoria... o rodoviário em detrimento de ferroviário, que cada vez mais foi diminuindo. É, foi interesses de muitos. Ter empresas de caminhões aqui a Scania, a Volks, o interesse era grande... Então, o camarada ajudou a apoiar essas empresas e descartou muito a ferrovia. E teve muito engenheiro da ferrovia que deixou a ferrovia na situação que ficou, porque ele tinha empresa de ônibus. Ele transportava menos pessoas, diferente do trem transportava muitas e como o engenheiro ajudou a descartar, começou a investir em empresa de ônibus. Foi onde que foi relaxando.”

Manoel Diniz<sup>18</sup>

Essas reflexões de Manuel Diniz coaduna-se com outros elementos acerca do transporte de mercadorias. Segundo Revista Ferroviária (2012)<sup>19</sup>, as principais cargas transportadas sobre os trilhos da Serra do Mar entre Cubatão e Paranapiacaba, em São Paulo são: minério (carro chefe), celulose, materiais siderúrgicos que saí da usina, vagões vazios que vem da Usiminas, grãos e açúcar (soja, milho) que estão descendo. Entretanto, não há transporte de passageiros que vá de São Paulo para Santos e, a partir dos anos de 1940, há uma alternância no transporte de cargas e a principal opção de escoamento passa a ser a rodoviária.

---

<sup>18</sup> Ibidem

<sup>19</sup> Fonte: Revista Ferroviária, Operação da MRS na cremalheira. 17/07/2012. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdEditoria=13&InCdMateria=16113&pagina=1>  
Acesso em 12/12/2014