ESPAÇO EM REVISTA
ISSN: 2965-5609

OS ESPAÇOS HEGEMÔNICOS DA FORMAÇÃO DO OPERARIADO FERROVIÁRIO NA ESTRADA DE FERRO GOIÁS, EM ARAGUARI-MG (1930-1960)

Fábio de Macedo Tristão Barbosa
Doutor em Geografia, Prof. da Universidade Estadual de Goiás - Campus Formosa.
E-mail: fabio.de.macedo@gmail.com

Gilmar Alves de Avelar
Doutor em Geografia, Professor do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Catalão – IGEO/UFCAT. Programa de Pós-Graduação em Geografia-UFCAT
E-mail: gilmar_alves_avelar@ufcat.edu.br

Resumo
A proposta deste artigo é analisar os espaços hegemônicos que se constituíram como elementos centrais na formação do operariado ferroviário na Estrada de Ferro Goiás - EFG, na cidade de Araguari-MG, entre as décadas de 1930 a 1960. Tais espaços são constituídos pela Escola Profissional Ferroviária, a Vila Ferroviária da Goiás, as oficinas de manutenção e fabricação de vagões, o Hospital Ferroviário, a Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás - Goiás Atlética e a Cooperativa de Consumo, que compunham o conjunto de objetos formadores de uma espécie de complexo ferroviário na EFG. As relações espaciais no interior desse complexo disciplinar e formativo, forjaram uma fração da classe operaria brasileira: os ferroviários do triângulo mineiro e do sudeste goiano. A metodologia utilizada na pesquisa foi a pesquisa documental em jornais e revistas, entrevistas obtidas junto ao Arquivo Público de Araguari, fotografias e análise bibliográfica de memorialistas e historiadores locais. A contribuição da pesquisa será a possibilidade de melhor compreender os processos formativos da classe trabalhadora brasileira neste tempo histórico.
Palavras-chave: Ferrovia. Espaço. Trabalho.

THE HEGEMONIC SPACES FOR THE FORMATION OF THE RAIWAY WORKERS ON THE GOIÁS RAILWAY, IN ARAGUARI - MG (1930-1960)

Abstract
The purpose of this article is to analyze the spaces hegemonic that were constituted as central elements in the formation of the railway workers on the Estrada de Ferro Goiás - EFG, in the city of Araguari-MG, between the 1930s and the 1960s. These spaces are constituted by the Escola Profissional Ferroviária , Vila Ferroviária da Goiás, wagon maintenance and manufacturing workshops, Hospital Ferroviário, the Goiás - Goiás Atlética Railroad Employees' Beneficent Association and the Consumer Cooperative, which comprised the set of objects forming a kind of railway complex at EFG. The spatial relations within this disciplinary and training complex, forged a part of the Brazilian working class: the railroad workers in the Triângulo Mineiro and the southeast of Goiás. The methodology used in the research was documentary research in newspapers and magazines, interviews obtained from the Araguari Public Archives, photographs and bibliographic analysis of memorialists and

local historians. The contribution of the research will be the possibility to better understand the training processes of the Brazilian working class in this historic time.
Keywords: railway. Space. Work.

LOS ESPACIOS HEGEMÓNICOS DE LA FORMACIÓN DE LOS OPERÁRIOS DEL FERROCARRIL EN LA VIA DEL FERROCARRIL GOIÁS, EN ARAGUARI-MG (1930-1960)

Resumen
La propuesta de este artículo es analisar los espacios hegemónicos que se constituiran como elementos centrales en la formación de la clase operária ferrocarril en la Via del Ferrocarril Goiás - EFG, en la ciudad de Araguari MG, entre los anos de 1930 a 1960. Dichos espacios son constituídos por la Escuela Profesional Ferrocarril, la Villa Ferrocarril de Goiás, los escritórios de manutención e fabricación de vagones, el hospital Ferrocarril, la Associación Beneficente de los Funcionários de la Via Ferrocarril Goiás - Gioás Atletica y la Cooperativa de Consumo, componian el conjunto de objetos formadores de una especíe de complejo ferrocarril en la EFG. Las relaciones espaciales en el interior de ese complejo disciplinar y formativo, forjaron una fracción de la clase operária brasileña: los operários ferrocarriles del triangulo minero e del sudeste goiano. La metodologia empleada en la pesquisa fue un apesquisa documental en periódicos y revistas, entrevistas obtenidas junto ao Archivo Público de Araguari, fotográfias y analises bibliográfica de memorialistas e historiadores locales. La contribuición de esta pesquisa será la posibilidad de mejor compreender la clase trabajadora brasileña en este tiempo histórico.
Palabras-claves: ferrocarril. Espacio. Trabajo.

Introdução

Este artigo analisa os espaços hegemônicos de formação do operariado ferroviário da Companhia Estrada de Ferro Goiás, Araguari-MG, entre as décadas de 1930 a 1960. A Escola Profissional Ferroviária, a Vila Ferroviária da Goiás, as oficinas de manutenção e fabricação de vagões, o Hospital Ferroviário, a Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás - Goiás Atlética e a Cooperativa de Consumo compunham o conjunto de objetos espaciais do "complexo ferroviário" da EFG. As relações socioespaciais no interior desse complexo disciplinar e formativo forjaram uma fração da classe operária brasileira: os ferroviários do triângulo mineiro e do sudeste goiano.

Os mecanismos político-ideológicos colocados em prática pela direção da empresa se alinhavavam às orientações políticas que caracterizaram o Governo Vargas, imbuídos que estavam na aproximação/cooptação do operariado. Para essa tarefa, a ferrovia reelaborava *in loco* as práticas políticas do governo federal, uma delas, o discurso com que foram

apresentadas as benfeitorias sociais apenas como fruto da concessão benevolente da diretoria da EFG, procedimento que ocultava a participação dos ferroviários na luta diária no chão da fábrica.

Enxergar certos benefícios alcançados pelos ferroviários da Estrada de Ferro Goiás somente pelo crivo da "caridade", das políticas assistenciais da empresa, é fechar os olhos para a luta de classes e para a pressão exercida por aqueles que estão mais abaixo na pirâmide social. Embora tenham sido diversas as fontes consultadas para a construção desse trabalho, dentre as quais jornais e revistas da época, entrevistas, trabalhos de pesquisa sobre essa ferrovia, não foram encontradas notícias e/ou outros sobre grandes manifestações, paralisações ou greves, realidade essa que, de certa forma, acabou por realçar muito mais os elogios à empresa. Não parece crível que a relação ferrovia x ferroviário estivesse ausente de disputas e conflitos.

A metodologia utilizada para a investigação foi a pesquisa documental, valendo-nos do Arquivo Público de Araguari; entrevistas, fotografias e análise bibliográfica de memorialistas e historiadores locais. Os resultados possibilitaram-nos melhor compreender os processos constituintes da formação da classe trabalhadora brasileira neste período.

Os espaços hegemônicos de formação para o trabalho em sua forma capitalista possuem um arsenal de mecanismos éticos, morais, ideológicos que buscam a construção do consentimento da classe trabalhadora, procurando envolvê-la aos desígnios e aos interesses da empresa. É de suma importância enfatizar que, a ausência nas fontes consultadas que "apagam" da história as resistências e conflitos são também uma informação relevante de que boa parte dessas fontes estavam à serviço de formação do espaço hegemônico em torno da construção da Estrada de Ferro Goiás. Não indicar os conflitos mostra muito bem a quem servem as fontes consultadas.

Os ferroviários de Araguari resultam de suas experiências enquanto trabalhadores da EFG, que, submetidos a esses espaços de seu complexo fabril e das unidades espaciais de reprodução da força de trabalho, constituem-se como um organizado complexo voltado à formação de um determinado perfil de trabalhador: o ferroviário.

Primeiro espaço: escola profissional ferroviária: instrução para o trabalho

A Escola Profissional Ferroviária desempenhou relevante papel na formação do "ser ferroviário" de Araguari, sem se restringir à formação técnica de mão-de-obra para a ferrovia.

Seu lema "Instrução para o Trabalho" suscita as questões: que tipo de instrução? para que tipo de trabalho?. Constam do núcleo comum as disciplinas - português, matemática, biologia, física, geografia, história - e aquelas responsáveis pela formação técnico-profissional, como tornearia, mecânica, serralheria e outra. Com vistas a propiciar uma cultura geral ao formando e difundir valores morais e éticos, havia disciplinas como higiene social, noções de educação moral, cívica e educação racional ao trabalho. Buscava-se uma prática curricular integradora da formação geral a uma específica.

Figura 1 – Escola Profissional Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

O ferroviário aposentado, Milton Rodrigues, revela em depoimento a consciência de que a relação de produção e trabalho no capitalismo é permeada pela troca.

> Se nós somos contratados pra fazer alguma coisa, nós devemos realizar aquilo com o coração, porque nós estamos trocando, ou ao contrário, eles estão me dando o que eu não tenho e eu estou dando o que eles também não têm, então é uma troca[i].

Todavia, não se revela que essa relação de troca é interposta pela exploração capitalista do trabalho e, só aparentemente, é uma relação de igualdade. A experiência do senhor Milton aproxima-se da concepção teórica do historiador Edward P. Thompson, que se refere a "como pessoas que experimentam suas situações e relações determinadas como necessidades e interesses e com antagonismos, em seguida 'tratam' essa experiência em sua

consciência e sua cultura" (THOMPSON, 1981 p. 182). O *dar o que tem e receber o que não tem* naturalizam os antagonismos, as necessidades e os interesses de classe.

Em pesquisa sobre a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Segnini considera que: "Talvez esteja nesta Escola a origem da formação da 'família ferroviária', pois, desde o seu início, a preferência para cursá-la recaía sobre os filhos de ferroviários" (SEGNINI, 1982, p. 46). Como na Companhia Paulista, na Estrada de Ferro Goiás, Araguari, a entrevista do senhor Milton Rodrigues sinaliza a mesma trajetória "Bom sabe eu, filho de ferroviário, neto de ferroviário, e tinha meu pai ferroviário e mais cinco irmãos ferroviários, então a minha família pode chamar 'família ferroviária', porque nós nascemos, eu nasci a 2 metros da linha, em Ipameri"[ii].

Nas escolas de formação ferroviária havia preferência aos filhos dos ferroviários, sem negar a participação daqueles de outras famílias. Senhor Alberoni, maquinista da EFG, relata que a educação dos seus filhos proveio da ferrovia "toda educação que pude dar para eles veio da estrada de ferro". (MOREIRA, 2006, p. 38).

Várias empresas ferroviárias mantinham escolas de formação de trabalhadores para servir à ferrovia. Essa formação se dava nas áreas de manutenção, reparação de instrumentos, instalações e mesmo de construção de vagões automotivos. A primeira escola, "a Escola Prática de Aprendizagem das Oficinas, foi fundada em 1906, no Rio de Janeiro, na Estrada de Ferro Central do Brasil". (CUNHA, 2000 p. 96), mas, o ensino profissional ferroviário só adquire sistematicidade com a introdução de princípios racionais na organização do trabalho de cunho taylorista, com a criação da Escola Profissional Mecânica, no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, 1924.

Por racionalização do trabalho, TENCA (2006) entende como o capital almeja exercer seu poder político no processo de trabalho e sobre o trabalhador. O autor descreve tal processo como

> Prática totalizadora, fundada no controle ou domínio do tempo do trabalhador, seja o tempo vivido no lugar da produção, tradicionalmente entendido como tal, seja aquele vivido na esfera do lazer, para muitos compreendido equivocadamente como tempo livre (TENCA, 2006, p. 30)

Fundada em 1942, a Escola Profissional Ferroviária de Araguari foi, inicialmente, vinculada ao Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional - CFESP e, posteriormente, colocada sob a coordenação do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI, São Paulo, que criado pelo *"Decreto-lei 4.048 de 22 de janeiro de 1942"* (CUNHA, 2000 p. 100)

é, na verdade, resultado "de uma atitude conciliatória entre a vontade do Estado e os interesses [parte] dos empresários" (TENCA, 2006, p. 102).

Em obediência às diretrizes pedagógicas sintetizadoras dos projetos políticos da burguesia industrial nascente, a pedagogia desenvolvida pelo SENAI tem como fonte de inspiração o método "aprender fazendo", experienciado pelo russo, Vitor Della Voz, conforme lemos:

> No ano de 1868... o diretor da escola (Técnica Imperial de Estradas de Ferro de Moscou), Vitor Della Voz, compreendeu que o processo de treinar mecânicos, pelo método de aprendizado, era moroso e de resultados desiguais. E pensando conseguir um engenheiro de produção dentro de um sistema militar, Della Voz quis obter um tipo de operário treinado de grau mais elevado, mais uniforme, em menor espaço de tempo e por preços baixos. Concluiu que não podia conseguir isso pelos métodos de aprendizado usados nas oficinas de produção ligadas à escola. Estabeleceu um novo grupo de oficinas a que denominou "oficinas de instrução", para diferenciar das oficinas de produção. (Bennet apud FRIGOTTO, 1983, p. 41).

Em meados da década de 1930, o método Della Voz surge nas empresas ferroviárias brasileiras.

> O Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional criado no ano de 1934, em São Paulo, foi a experiência, que de modo mais sistemático utilizou o método Della Voz, adotando as séries metódicas, tendo o SENAI como seu herdeiro principal. (BRAGA, 2006 p.83).

Para Cunha (2000, p. 98), "O CFESP foi elaborado por Roberto Mange e apresentado pelo IDORT às empresas ferroviárias e ao governo do estado [de São Paulo]", e, com o decorrer do tempo, aderiram a ele (CFESP) empresas ferroviárias de outros Estados, alargando suas ações, pois passa a incorporar além das estradas-de-ferro de São Paulo, as de outros Estados da Federação, incluindo a Estrada-de-Ferro Goiás, Araguari.

A partir daí, o ensino profissional de formação da força de trabalho urbano-industrial começa a se consolidar sistematicamente no Brasil, advindo do prenúncio do SENAI, que incorporou, posteriormente, o IDORT, constituindo, então, a Divisão de Transportes.

Para Weinstein, apud Braga (2006, p. 84) o SENAI-SP *"*[...] procurava incutir virtudes morais, além das habilidades manuais, aos seus alunos". Tratava-se de educar, formar trabalhadores, produzir indivíduos segundo determinados princípios morais, uma moral do trabalho urbano-industrial que extrapolava, portanto, a dimensão do saber técnico da cultura fabril, moldando comportamentos e formas de pensar, como enfatiza Frigotto (1983, p. 41) "[...] mais que um aprendizado técnico do 'saber fazer o que serve' e 'o saber fazer de forma

eficiente' – tem-se uma internalização de uma determinada cultura – que explicita uma relação social dada".

A Estrada-de-Ferro Goiás, via Escola Profissional Ferroviária, então filiada ao CFESP, implanta essa metodologia do SENAI nos cursos de formação de seus ferroviários, seguindo a diretriz nacional. O caráter formativo dessas escolas profissionais é nitidamente classista, o que indica sua terminalidade. Não são escolas propedêuticas, mas de formação de operários, não sendo, pois, o caso de Araguari, isolado. Ele se insere nessa dinâmica mais complexa da formação do operariado brasileiro, em que a escola profissional da EFG é parte constituinte.

A atuação da empresa caracteriza-se como uma ação política liderada pelo Estado junto à cidade de Araguari, que, pela necessidade de formação técnico-profissional dos servidores da EFG, utiliza a empresa para privilegiar a difusão da ideologia da cooperação e da harmonia social, buscando camuflar o conflito de classe.

Matéria do Jornal Gazeta do Triângulo (1950) retrata o funcionamento da Escola Profissional Ferroviária da EFG

> Essa escola, [...] tem por finalidade proporcionar instrução geral e técnica, bem como prestar assistência necessária à formação profissional, não só dos filhos e parentes dos ferroviários, como também, de todos aqueles que prezem prestar sua colaboração no engrandecimento desta região do Brasil. O curso de Aprendizes de Oficina destina-se a formação técnica do pessoal para o serviço de oficinas ferroviárias, tendo os seguintes ofícios especializados: ajustadores, torneiros, aplainadores, caldeireiros, ferreiros, fundidores, soldadores, eletricistas e carpinteiros.
> O curso de formação de Artífice da Escola Profissional se fundamenta num aprendizado organizado metódico e seriado, de modo a formar o artífice hábil e capaz de seguir os progressos da técnica. A sua duração é de três anos para cada um dos ofícios especializados. As aulas gerais e técnicas, ministradas em prédio próprio, compreendem, português, matemática (aritmética, geometria, álgebra e trigonometria), higiene, noções de educação econômica, cívica e social e de organização racional do trabalho, educação física, tecnologia, física, mecânica, eletricidade, desenho, sendo a prática feita na oficina de aprendizagem, especialmente destinada a esse fim e anexa às oficinas gerais da E.F.Goiás, onde os alunos farão estágio de prática ferroviária, periodicamente. (...)
> Para a admissão na Escola Profissional exige-se que o candidato tenha um preparo básico correspondente ao do último ano do curso primário, submetendo-se para isso a um exame de sanidade e outro de admissão, em que se incluem, além de elementos de português, aritmética e geometria, testes para verificação do senso técnico e aptidões mentais, o qual deverá apresentar no ato da inscrição, certidão de Registro Civil de Nascimento, provando não ter menos de 14 anos nem mais de 16 anos de idade.
> A freqüência na Escola Profissional é obrigatória tanto às aulas, como às oficinas e à Educação Física. O aluno que faltar às aulas ou aos trabalhos de aprendizagem, ou de Educação Física, em um dos períodos, embora compareça ao outro, terá falta nesse dia. Será eliminado do Curso o aluno que atingir durante o ano 40 ausências, justificadas ou não, salvo casos excepcionais de comprovada capacidade teórica e prática. [...]

> Nesse sentido, a formação almejada pela Escola Profissional é aquela que vai ao encontro dos interesses do modo de produção capitalista, centrando-se na disciplina do trabalhador durante o processo de trabalho, assim como tem por interesse o comportamento desse fora da fábrica, o que configura, portanto, que esse trabalhador deve incorporar costumes e hábitos difundidos pela empresa.

A Escola Profissional Ferroviária era a formadora de uma plêiade de operários que, segundo a imprensa local, deveriam ser "de formação de ideal e não simples mercenários destinados à revolta, à inconformação, que só pode nascer da ignorância de seu meritório papel, tão essencial, na sociedade."[iii]

Essa escola pode ser vista, então, como espaço de educação profissional, porém aliado ao aspecto moral, estratégia de controle da força de trabalho, até porque esse não se exerce circunscrito ao nível da fábrica, mas se manifesta pelas normas e regras, hábitos e comportamentos que vão moldando um novo homem e, para além da fábrica, acaba por envolver outros espaços da sociedade.

A Figura 2 mostra os aprendizes trabalhando nas oficinas sob a observação dos instrutores.

Figura 2 – Aprendizes trabalhando nas oficinas da Escola Profissional



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Os métodos racionais e científicos do trabalho Fordista/Taylorista "estão indissoluvelmente ligados a um determinado modo de viver, de pensar e sentir a vida"

(GRAMSCI, 1991, p. 396). O fordismo era um novo método de produção que, aliado ao taylorismo, estabelecia os princípios racionais de produção e controle do trabalho, bastante presente tanto na organização das relações de trabalho nas oficinas da EFG, quanto na vida social de seus trabalhadores.

Pereira (2006, p. 34-35) mostra que a Escola, "Além de estimular os filhos de ferroviários a seguirem a profissão dos pais, abria oportunidades para os demais jovens araguarinos aprenderem alguns ofícios relacionados à profissão de ferroviário". Logo, estabeleciam-se vínculos também com a população não-ferroviária da cidade, aprofundando mais a relação da EFG com a cidade de Araguari. Ser diplomado por essa escola era condição *sine qua non* para preencher uma vaga nos quadros da empresa.

Uma prática comum executada pela direção administrativa da Estrada de Ferro Goiás concerne às festividades e/ou comemorações das datas cívicas memoráveis, caso do 1º de Maio, dia do trabalho, em que os alunos da Escola Ferroviária da Goiás e da Escola Primária Carmela Dutra desfilavam na rua, em frente ao prédio da estação da Goiás, palco das comemorações. (Figura 03).

Figura 3 – Desfile dos alunos da Escola Primária Carmela Dutra



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

A imprensa local tratou o acontecimento da seguinte forma:

> Neste 1º de maio, Dia do Trabalhador, essa Escola desfilou com garbo e civismo pelas ruas da cidade, comemorativamente, ao mesmo tempo que oferecia aos araguarinos fruto, polpudo e magnífico, seu jornalzinho elegante, bem redigido e substancioso – O APRENDIZ[iv].

"O Aprendiz", citado na matéria acima do Jornal Gazeta do Triângulo, era um órgão de imprensa no seio da formação dos operários - ferroviários ou não - de Araguari, que, ligado à direção da empresa, reproduzia no círculo operário a voz e os valores defendidos pelo patrão, como se evidencia na nota da imprensa:

> [...] são finalidades de "O APRENDIZ" a formação dos aprendizes ferroviários dentro do ambiente não só da técnica profissional mas também da educação econômica, cívica e social; quer desenvolver os sentimentos cristãos da solidariedade humana entre os adolescentes ferroviários, a fim de que na vida prática cheguem desativados de ilusionismo e se batam pelo ideal de uma sociedade feliz. Educação no seu sentimento completo[v].

Concomitantemente ao jornal "O APRENDIZ", os funcionários da EFG lançam também outro jornal: "O FERROVIÁRIO", que, em seu primeiro número busca suscitar o sentimento de cooperação e harmonia entre patrões e empregados, todos unidos a partir do lema "Por uma Goiás maior".

A administração da EFG, valendo-se dos meios de propaganda disponíveis, desde a criação do Departamento de imprensa e Propaganda (DIP) em 1939, vem demonstrando a utilização de meios similares aos da alta cúpula do Estado nacional, tendo em vista o consenso entre empregados e empregadores.

Sociedade feliz, nesse contexto, significava a harmonização entre as classes sociais antagônicas em nome da construção do ideal patriótico e, para tanto, buscava-se congregar as classes antagônicas em torno dos interesses mais gerais, ocultando os trabalhadores enquanto sujeitos políticos, subordinando-os aos ditames do capital. "A racionalização por si só não resolvia os problemas da produção enquanto não contasse com o interesse e o envolvimento do trabalhador" (LENHARO, 1992, p. 173).

Ao entrecruzar, pois, as macropolíticas Estatais às micropolíticas da EFG, alcança-se a capilaridade do cotidiano do trabalhador ferroviário, que incide intensivamente na cidade e no urbano em Araguari.

> O cruzamento de dispositivos da macro e micropolíticas é que permitem explicar como uma 'química totalitária' envolve as estruturas do Estado, as estruturas institucionais político-partidárias e sindicais, os familiares e até mesmo as estruturas individuais. (Ibid., p. 44).

No caso da EFG - braço do governo federal em Araguari -, o programa assistencial propalado pelo então diretor Major Mauro Borges Teixeira era amplo e envolvia uma série de benefícios, como: "Páscoa para os ferroviários, Natal da criança ferroviária pobre, casamentos, alto falantes oferecendo música ao ferroviário, cinema, escola técnica de educação familiar [...]"[vi]. Assim também pode-se dizer em relação à Escola Primária Carmela Dutra, fundada em 1944, considerada uma das melhores escolas da cidade de 1ª a 4ª série primária. Para nela se ingressar, a preferência era dada os filhos dos ferroviários, sem negar o ingresso de crianças de famílias não-ferroviárias.

A Sra. Janete Consuelo Scalia Passos[vii], depõe "A nossa escola era uma extensão da família, nós auxiliávamos não apenas nas informações, mas também na formação[viii]". Nessa fala percebe-se que nessa escola os primeiros passos eram dados rumo a uma carreira dentro da EFG, mantendo os laços e a continuidade da família ferroviária.

Da mesma forma que a Escola Profissional funcionava para os rapazes, em maio de 1953, fundou-se uma escola às moças: a Escola Técnica de Educação Familiar, responsável pela educação das filhas dos ferroviários, que cursavam as três séries do Curso Ginasial. Além do currículo da escola normal, as moças aprendiam: economia doméstica, higiene, corte e costura, culinária, enfermagem, puericultura, trabalhos manuais e educação para o casamento, um currículo voltado à definição de um estereótipo de mulher, com seu lugar claramente demarcado: dona de casa, contrariamente ao homem, preparado como e/ou para ser o provedor da família.

Segundo espaço: Vila Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás

No Brasil, desde a Colônia até os dias atuais, é significativa a prática de construção de casas para trabalhadores pelo Estado e pelas indústrias, em busca de responderem às necessidades da acumulação do capital. Correia (1998) considera essa prática como significativa, haja vista a quantidade de núcleos fabris e vilas operárias construídas no Brasil desde o final do século XIX até 1930, e mesmo após esse período, embora após 1930, houve a intervenção do Estado nesse processo, e a Vila Operária da Estrada de Ferro Goiás é fruto dessa intervenção.

Para Correia (1998) conjuntos de casas construídos por empresas em ambiente rural isolado, denominam-se *núcleos fabris,* e conjuntos de casas edificados em cidades, *vilas operárias.* Segundo a autora, "[O] tratamento generalizante contribui para ocultar as enormes

diferenças na forma de gestão do trabalho entre vilas operárias construídas em cidades existentes e vilas isoladas no campo" (CORREIA, 1998, p. 11).

Ao se referir às vilas operárias, a autora mostra que:

> As vilas operárias alcançaram um grande sucesso, multiplicando-se e gerando toda uma mística em torno da ordem urbana e social que incorporaram [...] Estes conjuntos de casas de baixo custo e planta freqüentemente coerente com princípios de higiene difundidos à época eram entendidos como um instrumento de saneamento da cidade e de transformação do cotidiano do pobre urbano, visto como marcado pela imoralidade e pela imundície. Em meio ao mundo tido como caótico onde vivia o pobre, as vilas surgiam nestas representações como ilhas de ordem e bem-estar. Sua difusão dentro de cidades existentes e em pequenos núcleos criados por fábricas, minas e usinas no campo era concebida como uma conquista de territórios da miséria e da barbárie pela civilização. As vilas eram tidas como o ambiente ideal para uma pobreza honesta, sadia, pacífica e obreira. (ibid., p. 10)

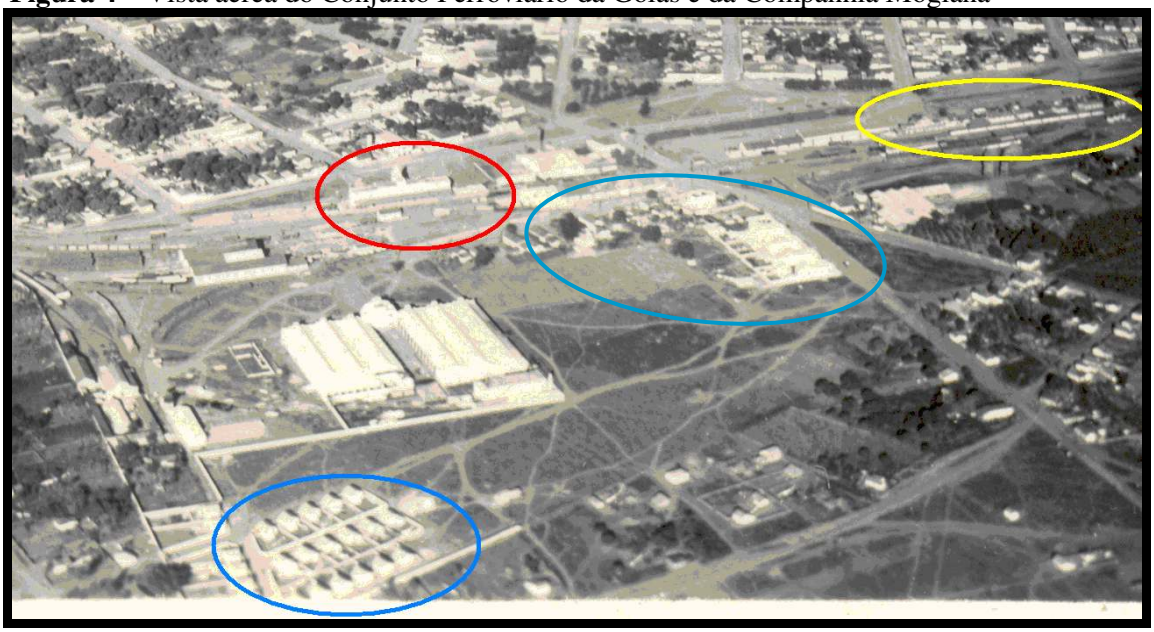
A edificação de vilas operárias por indústrias ou pelo Estado é tomada nessa afirmação como estratégia de cooptação e controle dos trabalhadores, denotando que a finalidade de construir casas para trabalhadores "converte a habitação em base para a construção de um novo modelo de trabalhador e de família proletária" (CORREIA, 1998 p. 14).

A vila operária da E.F. Goiás, erguida sob os preceitos da higiene, da moral, da lealdade à empresa, não é apenas local de moradia, mas como a extensão da própria fábrica.

> A casa higienizada, o lazer regrado, o ensino moralizante, a busca do controle dos contatos entre os moradores e entre eles e o exterior, a supervisão dos gastos e a intervenção do médico nos cuidados com o corpo foram alguns dos instrumentos básicos mobilizados nesse sentido, aos quais, eventualmente, aliou-se o incentivo às práticas religiosas, a concessão de ajudas diversas, a vigilância estreita do patrão e o governo rígido sobre os modos, a aparência e os hábitos pessoais dos operários. (CORREIA, Ibid. p. 76)

A construção da "vila ferroviária da E.F. Goiás" está inserida nesse contexto da arregimentação de operários, indispensáveis à constituição do trabalho ferroviário. Em 1950, foram construídas cinquenta e duas casas residenciais para parcela desses trabalhadores, favorecendo maior vigilância e disciplina sobre parte da força de trabalho desses, que poderia ser solicitada a qualquer momento, haja vista a proximidade entre a moradia do trabalhador e o lugar do trabalho, conforme Figura 04.

Figura 4 – Vista aérea do Conjunto Ferroviário da Goiás e da Companhia Mogiana

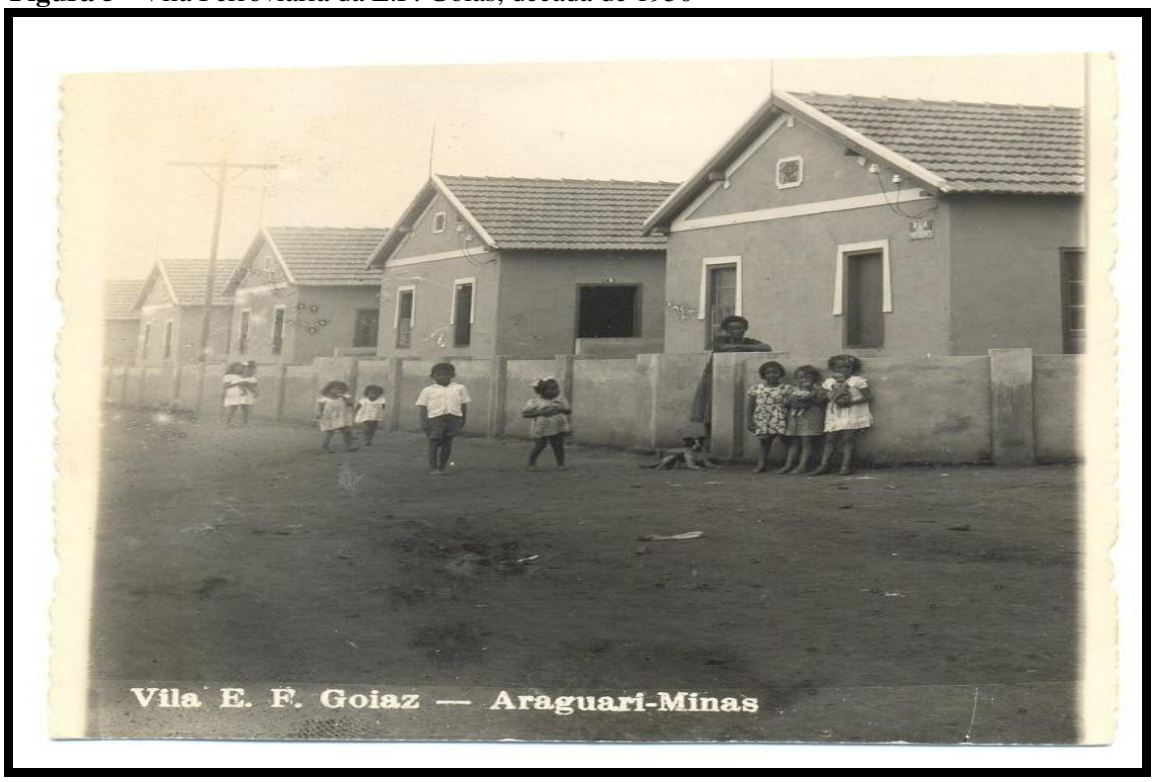


As cores azuis os dois conjuntos residenciais que formam a vila ferroviária da E.F. Goiás; em vermelho o prédio da estação goiás; e em amarelo a Mogiana entroncando com a Goiás.
Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Consoante Correia "As vilas construídas por empresas ferroviárias localizavam-se, sobretudo, nos entroncamentos de estradas-de-ferro ou em canteiros avançados de obras". (CORREIA, 1998 p. 10). Esse é o caso da Estrada-de-Ferro Goiás - cuja sede localizou-se na cidade de Araguari, até 1954 - formando importante entreposto comercial, em virtude do entroncamento ferroviário: ponto terminal da paulista Cia. Mogiana de Estrada de Ferro e ponto inicial da Estrada-de-Ferro Goiás. Nos canteiros de obras construíam-se casas aos trabalhadores braçais, responsáveis pela manutenção da linha férrea, prática presente também na Companhia Paulista de Estrada-de-Ferro "essas vilas passaram a compor o cenário de cidades como Jundiaí, Campinas e Rio Claro, entre outras, configurando-se numa extensão do trabalho ferroviário, uma vez que eram construídas em terrenos vizinhos à empresa". (Calvo, 1994, p. 41).

A construção da vila ferroviária da E. F. Goiás (Figura 05) deu-se ao lado do complexo ferroviário da Goiás, possibilitando o estreitamento dos laços entre os ferroviários, a empresa e a cidade,

Figura 5 - Vila Ferroviária da E.F. Goiás, década de 1950



Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Fato evidente desde a doação por parte da Prefeitura Municipal de Araguari do terreno onde foram edificadas as casas, a construção da vila ferroviária da E.F. Goiás - Araguari foi assim noticiada pela impressa local:

> Com presença, nesta cidade, do Doutor Vitorino Barreto Filho, presidente da Caixa de Aposentadoria e Pensões de Serviços Públicos da Zona Mogiana (...) e do Doutor Camargo Penteado, Engenheiro da Carteira Imobiliária, foi assinado no dia 07, terça-feira, pela Prefeitura Municipal, representada pelo Doutor Adalcindo de Amorin, a escritura de doação de uma área, no alto da Goiás, onde serão construídas as cinqüenta e duas casas populares que serão cedidas a servidores da E. F. Goiás (...). Realiza-se desta forma, velho anseio dos trabalhadores e funcionários daquela importante ferrovia aguardam essa alvissareira notícia, eis que vem suavizar o cruciante problema da casa própria em favor da grande maioria que vive sugada pelos aluguéis escorchantes. Está pois, de parabéns, a esforçada classe ferroviária e administração da Goiás, na pessoa do Capitão Mauro Borges[ix].

Por meio de doação, decretos e leis, que intervieram diretamente para dotar o espaço de infraestrutura ou planejamento urbano, foi que o Estado, nesse caso a Prefeitura, agiu no processo de produção do espaço urbano. Na citação acima, observa-se a "benevolência" do poder público para criar um espaço à reprodução do trabalho e dos trabalhadores ao lado do local de trabalho. É a moradia vista como fenômeno constituinte da organização social da

chamada sociedade do trabalho, embora ela seja apenas um dos elementos desse processo, pois como se sabe muitas outras ações foram implementadas e muitos princípios ideologizantes empregados para, conforme Correia:

> A criação desses equipamentos inseriu-se em um esforço amplo das elites na organização da sociedade do trabalho e do preparo de trabalhadores para a indústria. Princípios liberais, noções positivistas, teorias médicas, idéias do catolicismo social, técnicas de engenharia, noções de dever e lealdade, padrões de moral e civilidade foram mobilizados pelos industriais na concepção da ordem urbana e social dos núcleos que criaram. (CORREIA, 1998 p.11).

Para corroborar a ideia da autora, coloca-se que o aparato ideológico foi bastante difundido também na vila ferroviária da E. F. Goiás, como os elementos morais difundidos pelas Escolas Profissional Ferroviária e Técnica de Educação Familiar, por meio dos órgãos de imprensa ligados à ferrovia: os jornais "O APRENDIZ" e "O FERROVIÁRIO". Assim como a Escola Profissional Ferroviária, a construção da Vila Ferroviária da Goiás era elemento importante na adaptação do trabalhador às novas formas de trabalho, agora de tipo industrial, realizado na ferrovia. É uma adaptação física e psicológica do trabalhador à rigidez dos horários, ao respeito às normas, ao regulamento da empresa e ao mando dos chefes.

A vida na indústria é para Gramsci (1991, p. 391) "[...], um processo de adaptação psicofísica para determinadas condições de trabalho, de nutrição, de habitação, de costumes, etc., que não é inato, 'natural', mas que requer uma assimilação [...]". Daí a importância de temas como instrução para o trabalho, saúde, higiene social, enobrecimento da família e moralização fazerem parte do cotidiano do ferroviário da Goiás. Tratava-se da formação pedagógica da fábrica ir "fazendo a cabeça do trabalhador", uma formação ideologizante.

Há também um determinado ordenamento espacial fabril para o controle do trabalho, que não se restringindo a seu espaço interno, extrapola os limites de suas paredes, alcançando o cotidiano do trabalhador nos espaços cuja finalidade é a reprodução da força de trabalho, como se vê na Vila da Goiás. Chama atenção o nome das ruas da Vila: Ruas dos Tatus, dos Foguistas, do Portador e outros, que reproduzem a divisão do trabalho na fábrica e expressam, espacialmente, a hierarquização das categorias profissionais, vista também nas diferenças arquitetônicas das moradias. Para Harvey,

> A disciplinação da força de trabalho para os propósitos de acumulação de capital [...] é uma questão muito complicada. Ela envolve em primeiro lugar, alguma mistura de repressão, familiarização, cooptação e cooperação, elementos que têm de ser organizados não somente no local de trabalho como na sociedade como um todo. (HARVEY 1992, p. 119)

A Vila Goiás, com o passar do tempo, alarga suas dimensões com a construção de mais casas, transformando-se em bairro, hoje conhecido como "Bairro Goiás", um dos mais populosos da cidade, com grande concentração de ex-ferroviários. Hoje, a Vila da Goiás é apenas parte do Bairro Goiás, ao qual deu origem e nome. A construção de vilas operárias e núcleos fabris representaram talvez a melhor tentativa das elites de constituírem um espaço disciplinado, a ordenação de um bairro ou de uma cidade normatizada, porque carregada de regras, pois o controle da vida social das pessoas estava sob o comando das classes dominantes.

Terceiro espaço: Hospital Ferroviário, cooperativa de consumo e associação beneficente

O Hospital Ferroviário da Estrada-de-Ferro Goiás, inaugurado em 12 de dezembro de 1953, foi outro objeto espacial que compunha o complexo ferroviário da Goiás. A matéria publicada no jornal *Gazeta do Triângulo,* transcrita abaixo*,* refere-se ao discurso do diretor da EFG, major Mauro Borges, no dia da inauguração do referido hospital:

> [..] usou a palavra o Major Mauro Borges Teixeira, dizendo do seu esforço e das dificuldades encontradas para a consecução daquele hospital, mas finalmente tinha a satisfação de proclamar que era um fruto de todos, na luta em equipe, pela grandeza da Estrada e bem estar de seu pessoal, sua preocupação maior como dirigente da ferrovia.[x]

O elemento forte do discurso foi o consenso de classe, a cooperação individual de cada trabalhador como o aspecto preponderante ao progresso da ferrovia, compromisso que termina por unificar e encobrir as diferenças entre os dirigentes e os operários, com repercussão nesses últimos, de maneira que se sintam orgânica e diretamente responsáveis pelo desenvolvimento da empresa, já que sua direção não mede esforços para melhorar o "bem estar de seu pessoal", os operários também não podem medir esforços para o melhoramento da empresa.

O hospital era considerado o mais moderno da cidade à época, devido às instalações e aparelhagens, e foi lugar da primeira cirurgia cardíaca realizada no município. Evidentemente, sua instalação trouxe alguma tranquilidade aos funcionários e familiares, uma vez terem onde tratar da saúde. Concomitante, foram criados os serviços médico - odontológico itinerante, para atender o pessoal que trabalhava na manutenção da via permanente, aqueles que realizavam o trabalho "pesado", duro e degradante da ferrovia. Mauro Borges advoga que

> [...] funcionários não podiam ir às cidades tratar dos dentes e fazer consultas médicas. Criei, então, um serviço volante com automotriz que levavam médicos e dentistas a cada turma de 'conserva' da estrada, o que ocorria de dez em dez quilômetros. Os veículos eram retirados dos trilhos e passavam o tempo necessário para o tratamento dos dentes e da saúde geral dos trabalhadores e de suas famílias. (TEIXEIRA, 2002, p. 142).

A Estrada de Ferro Goiás inaugurou também postos de saúde em várias outras cidades servidas pelos seus trilhos, como em Goiandira, Ipameri, Pires do Rio e Goiânia. Com esse mecanismo, torna-se possível, mapear, via consulta e exame médico-hospitalar, por exemplo, as causas do baixo rendimento dos trabalhadores e atestar o motivo de faltas ao trabalho. Como sugere Foucault (1986), o hospital funciona também como espaço-instituição disciplinar, que vigia e controla por meio da prática do *exame*, que, segundo esse autor, "coloca os indivíduos num campo de vigilância, situa-os igualmente numa rede de anotações escritas; compromete-os em toda uma quantidade de documentos que os captam e os fixam" (FOUCAULT, 1986, p. 168).

A Cooperativa de Consumo dos servidores da Estrada de Ferro Goiás possuía em 1952 muitos associados, sendo que, segundo o jornal *Gazeta do Triângulo* "foram admitidos mais 698"[xi], totalizando-se 1.811 sócios no final de 1952, contra 1.204 do ano anterior.

A compra com desconto em folha de pagamento introduziu o crédito no dia-dia dos ferroviários apenas no ano de 1952, quando todos os associados juntos consumiram, de acordo com a *Gazeta do Triângulo, a* "importância de Cr$ 13.070.475,20[xii], sendo de Cr$ 864.723,40[xiii] o saldo devedor apresentado em balanço, relativo às vendas efetuadas a crédito"[xiv]. A cooperativa proporcionava aos ferroviários alimentos, vestuários e objetos de uso diversos a preços mais acessíveis, promovia a diversificação de hábitos alimentares e uma certa sofisticação na maneira de usar as roupas da moda.

A Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás – Goiás Atlética - fundada em 1º de maio de 1936, ampliou suas instalações em 1953, objetivando abrigar a ETEF (Escola Técnica de Educação Familiar), que também contribuiu fortemente para fortalecer os laços dos ferroviários e de sua família com a empresa.

À frente da administração da Goiás Atlética, no biênio de 1958-1960, estava Luiz Lins Monteiro França, que resolveu implantar uma administração "mais racional" à entidade, dividindo-a em três departamentos, dos quais destacamos o Departamento Financeiro e o Departamento Jurídico, conforme consta do boletim de prestação de contas dessa entidade, 1958.

O Departamento Financeiro "viu-se obrigado a elevar as mensalidades de Cr$ 5,00 para Cr$ 30,00, para cobrir os gastos que se apresentavam com a criação do Departamento Jurídico" (GOIÁS ATLÉTICA, 1958, p. 03). Justifica-se, ainda, o aumento da mensalidade dos associados, o aumento no auxílio funeral e as despesas com o setor educacional, haja vista a criação da escola para alfabetização de adultos e compra de material para a prática esportiva dos alunos. Tudo isso se justificava pela "união da classe", lema posto em todos os "cantos" e em todos os espaços de divulgação e propaganda da Estrada de Ferro Goiás.

Os serviços sociais prestados pela empresa a seus funcionários não se limitam às benfeitorias daqueles que residem na cidade, mas alcançam também os trabalhadores da manutenção do trecho ferroviário. Essa maneira "ampla" com que a empresa procura assistir seus empregados demonstra a dimensão do envolvimento dela com os trabalhadores e contribui para um melhor entendimento da aparente ausência de conflitos entre trabalhadores e empresa. Em matéria do jornal Gazeta do Triângulo, apresenta-se um pouco do programa de assistência à família ferroviária*:*

> O Serviço de Assistência e Cooperação à Família dos Ferroviários – S.A.C.F.F. tem por finalidade principal prestar, dentro de suas possibilidades, a assistência social que se fizer necessário à Família dos Ferroviários, criado por ato do senhor Engenheiro Clovis Pestana, quando Ministro da Viação e Obras Públicas, por proposta do senhor engenheiro Artur Pereira de Castilho, então diretor do DNEF, como se vê pela portaria 162, de 15 de fevereiro de 1949.
> O programa abrange assistência à saúde, compreendendo serviços hospitalares, serviços de maternidade, de policlínica, de farmácia, de serviços médicos, puericultura, clínica dentária e colônia de férias; assistência à educação, cursos de alfabetização e primários, escola técnica de educação familiar, cursos de higiene e puericultura, cursos de educação doméstica, de enfermagem, de datilografia e secretariado; assistência à família, visitas domiciliares, inquéritos sociais, diligências, orientação profissional, doméstica pré-vocacional, assistência aos doentes e jurídica à família; assistência ao serviço espiritual: Natal ferroviário, Páscoa ferroviária, festas cívicas e religiosas; palestras culturais; assistência às instituições da Estrada: visitas aos enfermos, instruções moral e cívica, romaria; assistência aos esportes e recreação [...] assistência à produção profissional: roupas em geral, bordado [...] assistência ao serviço de cooperação: círculos ferroviários, associações e Cooperativas [...]. Cuida da família ferroviária em globo.[xv]

Essas práticas, se bem realizadas, podem representar uma melhora nas condições de vida dos trabalhadores e suas famílias, todavia, uma análise- crítico - reflexiva faculta compreender essas práticas como relevantes instrumentos de controle e disciplina do trabalho, típicos do Taylorismo/Fordismo, presente na EFG. Além das práticas já citadas, na administração de Mauro Borges Teixeira, havia a obrigação de os trabalhadores cultivarem hortaliças, como mostra trecho de uma entrevista com esse senhor: "Eu mandava dar a

semente e obrigava, não era voluntário não, todo mundo tem que plantar horta. E aí, eu às vezes ia na hora do jantar, chegava lá e todo mundo comia sopa."[xvi]

Na administração do Major Zamith, implantou-se um sistema de criação de abelhas para a produção de mel destinada aos funcionários "ele instalou em toda linha, naquelas turmas aquelas coisas".[xvii] Veja-se o rigor a que era submetida a vida cotidiana dos ferroviários da Goiás, mesmo porque até os hábitos alimentares eram vigiados de perto pelos patrões, que interferiam também no lar dos trabalhadores, com o intuito torná-los ordeiros e obedientes às normas e às regras da empresa. Embora priorizassem os ferroviários, esses serviços se estendiam à parte da população não-ferroviária, abarcando uma maior inserção da empresa na sociedade da referida cidade e expandindo os vínculos da EFG com Araguari.

Considerações finais

Diante do exposto, em que pese a ausência nas fontes consultadas de expressões de luta de classe de maior vulto – luta sindical, grandes manifestações, greves, paralisações – por parte do operariado-ferroviário da Estrada de Ferro Goiás, torna-se importante não se fechar os olhos à "pequena luta", às formas sutis de resistência ao trabalho, ao fazer "corpo mole", às faltas ao trabalho, à desobediência aos chefes e ao abandono do emprego, entre outras ações/reações que se realizam à surdina, da pressão exercida junto aos chefes imediatos e à direção da empresa. É no cotidiano que certamente aparecem os descontentamentos, as reclamações, os protestos dos trabalhadores e, certamente, aparece também o pequeno castigo, as pequenas humilhações, o assédio moral do patrão ao empregado.

Crê-se, todavia, que a estratégia política da EFG no trato com seus trabalhadores procurava se antecipar às possíveis insurreições e protestos de maior dimensão, que porventura pudessem ocorrer. Seus dirigentes tinham, é claro, real conhecimento da organização dos ferroviários noutros lugares do Brasil. Dessa maneira, tem-se que as medidas assistenciais da empresa não só impactavam no rebaixamento dos custos salariais, mas também preveniam o afloramento de tensões entre as forças sociais envolvidas no processo de trabalho, o que revela, por conseguinte, a plena consciência da empresa do latente antagonismo entre patrões e empregados nas relações de trabalho. Vê-se, assim, que a ação antecipatória da empresa esclarece os conflitos ocultos nas fontes de pesquisa.

O fato das fontes silenciarem em grande medida as vozes dos ferroviários é típico de uma determinada memória que se quer preservar. A boa relação da empresa com seus comandados, a harmonia entre as classes sociais, essa seria a característica que fazia a "Goiás ser grande". Os trabalhadores aparecem sempre como coadjuvantes, nunca como sujeitos, protagonistas do processo histórico, que derramou literalmente suor e sangue na construção/manutenção da ferrovia.

Clara está, então, a diversidade e quão fortes foram os instrumentos políticos, ideológicos, econômicos e sociais utilizados pela Estrada de Ferro Goiás para promover a assimilação do trabalhador ferroviário e de sua família à lógica da empresa. Daí, a exaltação do sentido ético e moral do trabalho na ferrovia, plasmado com discurso do orgulho de ser ferroviário, de trabalhar em uma empresa estatal responsável pela construção do país e seu desenvolvimento. Outros sentimentos se amalgamam na formação do perfil ideal do operário-ferroviário de Araguari, é o trabalhador "ordeiro", "pacífico", que veste a camisa da empresa. Pedagogia que vem da fábrica, para formar o trabalhador-ferroviário que seja capaz de com seu suor, com sua subordinação e silenciamento garantir o domínio do capital sobre o trabalho.

Tudo isso contribuiu efetivamente para que se desenvolvesse na cidade de Araguari, na primeira metade do século XX, sobretudo dos anos 1930 em diante, uma "identidade ferroviária": as dimensões de uma empresa como a Estrada-de-Ferro Goiás, que, em seu auge, abrigou cerca de mil funcionários que trabalhavam em suas oficinas e na manutenção da linha férrea; seus filhos que estudavam na Escola Profissional Ferroviária e na Escola Carmela Dutra; as famílias que eram atendidas pelo Hospital Ferroviário; moravam na Vila Ferroviária da Goiás; consumiam os gêneros e objetos da Cooperativa de Consumo com preços abaixo da concorrência, contribuindo, sobremaneira, para manter os custos do trabalho baixos; divertiam-se nos seus espaços de lazer, comemorações e festas e conviviam na Associação Beneficente Goiás - Atlética.

Esses são importantes elementos socioespaciais voltados à reprodução da Estrada-de-Ferro Goiás, dos seus trabalhadores, e é a partir desses espaços, que os valores, a ideologia e a moral da classe dominante irradiam-se e alcançam a sociedade como um todo, com decisiva influência na vida cotidiana da cidade, inclusive da população não ligada diretamente à ferrovia, mas que, indiretamente, em muitos casos, era por ela servida.

REFERÊNCIAS

BRAGA, Lucelma. **A formação da classe trabalhadora para o capital e o projeto de hegemonia da burguesia industrial no Brasil (1930-1960).** In: Revista Antítese – Marxismo e cultura socialista, nº 2, Editora Kelps, Goiânia, maio de 2006.

CALVO, Célia Rocha. **Trabalho e Ferrovia:** A experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista: 1890-1925. São Paulo, 1994, 125 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1994.

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: Plano e cotidiano operário no sertão.** – Campinas, SP, 1998. – (Série Ofício de arte e forma)

————. **De vila operária á cidade-companhia:** As aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. A. 3, n. 4, 2001. p. 83-98. Disponível em http://www.anpur.org.br/publicacoes/Revistas/ANPUR_.pdf. Acesso em 13 de setembro de 2007.

CUNHA, L. A. **O ensino Industrial-manufatureiro no Brasil.** Revista Brasileira de Educação. Andep, Mai/Jun/Jul/Ago 2000, nº 14.

FOUCAULT, Michel. **O nascimento da medicina social.** In: Microfísica do Poder. Edições Graal, 6ª edição, Rio de Janeiro, 1986.

FRIGOTTO, Gaudêncio. **Fazendo pelas mãos a cabeça do trabalhador:** O trabalho como elemento pedagógico na formação profissional. Cad. Pesq., (47):38-45, nov. 1983.

GRAMSCI, Antônio. **Americanismo e fordismo.** In: Maquiavel, a política e o Estado moderno. 8ª edição, Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1991.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** Edições Loyola, São Paulo, 1992.

LENHARO, Alcir. **A sacralização da política.** Campinas, SP: UNICAMP, 1986.

MOREIRA, Deivid de Medeiros. **Araguari e a Estrada de Ferro Goiás. 1928-1954.** "O cheiro e o sabor da infância". Orientadora: Dilma Andrade de Paula. Monografia (Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, Curso de Graduação em História, 2006.

PEREIRA, Viviane da Silva. **Memórias a todo vapor:** a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1954) na imprensa araguarina (1947-1954). Orientadora: Dilma Andrade de Paula. Monografia (Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, 2006.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovia e ferroviários:** uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982.

TEIXEIRA, Mauro Borges. **Tempos idos e vividos.** Minhas experiências. Goiânia, Ed. do Autor, 2002.

TENCA, Álvaro. **Senhores dos trilhos:** racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2006

THOMPSON , E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros:** críticas ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.

i Entrevista no dia 19/08/03 às 15:00horas com o Sr. Milton Rodrigues, ferroviário aposentado da Estrada de Ferro Goiás. Realizada pelo Arquivo Público de Araguari: "Dr. Calil Porto" e Patrimônio Histórico

ii Entrevista concedida ao Arquivo Público Municipal de Araguari, no dia 19/08/2003, às 15:00 aos entrevistadores: Aparecida da Glória Campos, Thaïs Tormin Porto Arantes e Clayton França Carili.

iii "Surge "O APRENDIZ" órgão da Escola Profissional da Goiaz". Gazeta do Triângulo. 05/05/1948.

iv "Surge 'O aprendiz' órgão da Escola Profissional da Goiaz". Gazeta do Triângulo. 05/05/1948 – Ano XII nº 681, s/p.

v Idem.

vi "Postos de Puericultura na Estrada de Ferro Goiás". Gazeta do Triângulo. 01/03/1953 – Ano XVI nº 976, sp.

vii Ex-professora e ex-diretora da Escola Carmela Dutra.

viii Depoimento de Janete Consuelo Sacalia Passos. s/d. In: Relatório de Pesquisa. Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005, p. 11.

ix "52 Casas populares serão construídas, no alto da Goiás, para os servidores da E.F.Goiás". Gazeta do Triângulo. 05/12/1952.

x "Inaugurado, em solenidade simples, mas significativa o Hospital de Ferroviário de Goiás". Gazeta do Triângulo. 05/10/1952, sp.

xi Jornal Gazeta do Triângulo, 05 de Abril de 1953, p. 03.

xii Valor convertido em Real: 47.529,00.

xiii Valor convertido em Real: 3.144,70.

xiv Idem.

xv Gazeta do Triângulo "A Assistência Social da E.F. Goiás". 08/12/1951 – Ano XVI nº 919, sp.

xvi Entrevista com o Sr. Mauro Borges Teixeira ex-Diretor da EFG, concedida a Paulo Borges Campus Júnior, em 17/02/1998.

xvii Entrevista com o Sr. Alaor Puga ex-chefe das oficinas da Goiás, concedida à Paulo Borges Campus Júnior em 15/01/1998.