

UNIVERSIDADE DE SOROCABA
PRÓ-REITORIA ACADÊMICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO

Marivaldo de Oliveira

O CURSO DE FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA
(1931-1950)

Sorocaba/SP

2013

Marivaldo de Oliveira

**O CURSO DE FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA
(1931-1950)**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade de Sorocaba, com exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Educação.

Orientadora: Professora Dra. Vania Regina Boschetti.

Sorocaba/SP
2013

**O CURSO DE FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA
(1931-1950)**

Dissertação aprovada como requisito parcial
para obtenção do grau de Mestre no Programa
de Pós-Graduação em Educação da
Universidade de Sorocaba.

Aprovado em: ____/_____/____

BANCA EXAMINADORA:

Prof^a. Dra. Vania Regina Boschetti - UNISO

Prof. Dr. Wilson Sandano - UNISO

Prof. Dr. Rogério L. P. de Carvalho - UNISO

DEDICATÓRIA

A todos os professores que se dedicam ao ensino profissional.

A todos os colegas do Grupo de Estudo de História e Historiografia da Educação da
UNISO, dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Ao Deus Uno e Trino: Pai, Filho e Espírito Santo, a razão de meu viver;

Ao Prof^o Dr. Antonio Pasquini, pelos incentivos e exemplo de luta por um mundo
melhor e mais humano;

Aos Professores: Dr, Wilson Sandano e Prof^a Dra^a.Jane Soares de Almeida, que
despertaram em mim o encanto pelo resgate da história e historiografia da educação de
Sorocaba e Região;

À Prof^a. Dra. Maria Lúcia de Amorim Soares, cuja coroação de seus trabalhos se dá nas
premiações e realizações humanas de seus alunos e igualmente pelo carinho com que
me acompanhou nesta etapa de minha vida;

E, indubitavelmente, à Prof^a. Dr^a. Vania Regina Boschetti, minha estimada orientadora,
pela disponibilidade e paciência com que me conduziu neste programa de mestrado.

A todos, muito obrigado e as mais copiosas bênçãos de Deus!

In memória:

À Prof^a. Marisa Brisola de Oliveira – uma vida dedicada à educação

Prof. Dr. Hélio Iveson Madrado - dedicado Professor. Deixou-nos saudades.

Renê Boschetti, líder ferroviário.

*Os que ensinam os outros um dia como
estrelas no céu brilharão*

Dn 12,3

“É preciso preservar a memória física e espacial, como também descobrir e valorizar a memória do homem. A memória de um pode ser a memória de muitos, possibilitando a evidência dos fatos coletivos”

Paul Thompson - “Voz do Passado”

RESUMO

A pesquisa se propõe pensar o Curso de Ferroviários mantido e gerido pela Estrada de Ferro Sorocabana nos anos 30 – 50 e, as repercussões por ele provocadas uma vez que sua instalação estava voltada para as necessidades da ferrovia, para a produção e para o mercado. A urgência de formação de mão de obra especializada à época levou à consolidação do preparo dos jovens, atitude muito comum hoje, as indústrias e grandes empresas, se dedicam elas mesmas, a capacitar os trabalhadores.

A pesquisa aponta na direção do entendimento da formação humana a que se propuseram aquelas práticas de capacitação dentro do contexto histórico, nas articulações políticas e de gestão da Educação Profissional e Tecnológica que aconteciam no Brasil durante aquele período em que começavam a se vislumbrar outras possibilidades ligadas à economia e formação para o trabalho.

A pesquisa foi realizada através de consultas a arquivos históricos da Ferrovia, de atas e documentos dos Sindicatos ligados ao setor, jornais da época e outros documentos pertencentes ao acervo do Gabinete Sorocabano de Leitura, além de registros particulares pertencentes de famílias da época.

A finalidade foi identificar as especificidades dos cursos, as habilidades que se propunham formar, os conteúdos programáticos propostos, as bibliografias, as metodologias de ensino adotadas, as formas de avaliação e os pré-requisitos para o acesso dos dados, dos registros e das experiências.

Como ainda é possível contato com ex-alunos e pessoas que exerceram ou receberam influência da Escola de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana em Sorocaba, as compilações se apresentam sob uma análise comparativa das diversas fases da instituição, com a utilização de diversas ferramentas e suportes bibliográficos.

Reportou-se na contextualização, aos pensamentos de Alberti, Ciavatta, Taylor e Ford, como a análise dos métodos usados para a preparação de trabalhadores e sua capacitação em relação ao tempo utilizado e à qualidade de execução das tarefas.

Além da similitude da época com os dias de hoje, a pesquisa evidencia o atrelamento às exigências determinadas pela política e pela economia. Apresenta, portanto o Curso dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana enquanto elemento de formação profissional de jovens da cidade de Sorocaba e de cidades da região.

Palavras-chave: Curso Profissional. Formação Profissional. Instituição Escolar.

ABSTRACT

The research that suggests thinking about the Course of Rail maintained and managed by Sorocabana railroad in the '30s, and the repercussions caused by it since its installation was directed to the needs of the railroad, for production and the market. The urgency need for training of skilled labor the season has led to the consolidation of the preparation of young people, attitude very common today, the industries and large enterprises, are dedicated themselves, to empower workers.

The research points towards the understanding of human development to which those practices proposed training within the historical context, joint management policies and Technological Education that took place in Brazil during that period that began to envision other possibilities connected the economy and job training.

The research was carried out through consultations with the historical archives of the Railroad, minutes and documents of Unions related to the sector, newspapers of the era and other documents belonging to the collection of Sorocabana's Reader Cabinet, as well as private records belonging to families of that era.

The purpose was to identify the specific characteristics of the courses, the skills that they proposed form, the content of courses proposed, the bibliographies, the teaching methodologies adopted, the forms of assessment and the pre-requisites for access of the data, of the records and experiences.

How it is still possible to contact ex-students and people who received the influence of the Sorocabana's Railway School in Sorocaba Railroad, the builds are presented in a comparative analysis of the various stages of the institution, with the use of various tools and media bibliographic.

Reporting in the context, thoughts Taylor and Ford, as the analysis of the used methods for the preparation of workers and their training in relation to the time and the quality of execute the tasks.

Besides the similarity of nowadays, the research highlights the connection of determined requirements by politics and economics. In his research seeks to present the course of the Rail Railroad Sorocabana as an element of vocational training of young people in the city of Sorocaba and other towns.

Key-words: Professional Course. Professional Knowledge. Institution College.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Fuso ou roca e Tear.....	31
Figura 2 – Logotipo da Sorocabana	32
Figura 3 – Estação de Ipanema em 1877.....	41
Figura 4 – Rede ferroviária expandida – Sorocaba e Ituana.....	42
Figura 5 – Estação de Sorocaba em 1885	45
Figura 6 – Antigas oficinas de tração da Sorocabana em 1907.....	50
Figura 7 – Operários da Sorocabana, escritório e oficina (1957).....	51
Quadro 1 – Demonstrativo de Testes Psicotécnicos para aprendizes (1931)....	63
Figura 8 – Operários da Sorocabana (1957)	65
Figura 9 – Prof. Milton Martins dando aula de Matemática.....	69
Figura 10 – Ficha de Inscrição para Curso de Ferroviário	71
Figura 11 – Capa do Manual de Instruções.....	72
Figura 12 – Folha de instrução – modelo para desenhos de peças	75
Figura 13 – Boletim de Notas e Frequência.....	76
Figura 14 – Aula de desenho.....	77
Quadro 2 - Quadro das produções dos alunos do C.F. e do C.A. em 1935.....	80
Quadro 3 - Quadro geral das estatísticas e promoções dos alunos do C.F. e do C.A., em 1935.....	80
Quadro 4 – Desempenho dos alunos	81
Quadro 5 – Resultados das provas dos caldeireiros-ferreiros	81
Quadro 6 – Resultados das provas de peças como prova de habilitação.....	82
Figura 15 – Aula de Educação Física.....	84
Figura 16 – Locomotiva reparada pelos alunos. Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana – 1931	85
Figura 17 - Holleritt de Salário.....	86
Quadro 7 – Programa organizacional do Curso de Aperfeiçoamento.....	87

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	12
2 – SOROCABA: BREVE HISTÓRICO.....	19
2.1 – O Comércio de Algodão em Sorocaba.....	25
3. ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.....	33
3.1 – A Sorocabana e seus trabalhadores	47
4. O CURSO DE FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA	52
4.1 – Considerações sobre o Ensino Profissional no Brasil	52
4.2 – A formação da mão de obra ferroviária	59
5. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	89
6. REFERÊNCIAS.....	92
7. ANEXOS.....	98
7.1 – Anexo A: Personagens da Sorocabana.....	99
7.2 – Anexo B: Pagamentos e gratificações do Curso de Ferroviários – ano 1938.....	103
7.3 – Anexo C: Estação - Bar da Estação.....	105

1 – INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo principal apresentar um histórico da formação profissional de jovens para o trabalho no Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, nos anos de 1931 a 1950, no que ele representou para o desenvolvimento de Sorocaba e, igualmente, na sua identidade profissional. Para isso contextualiza a cidade a partir do último quartel do século XIX até a década de 30 do século XX, suas incursões econômicas e políticas como recurso para melhor entender as mudanças pelas quais ela passa e, o papel que representou no contexto do estado de São Paulo e seu desempenho em relação às políticas de transporte e de exportação do país.

O que significou o Curso de Ferroviários na formação profissional de jovens em Sorocaba, cidade interiorana em que a ferrovia se instalava e a industrialização começava a marcar importante presença econômica?

Resgatar fragmentos da memória de uma instituição de ensino profissionalizante, a primeira da região sudeste do Estado foi o primeiro passo. O desejo de evitar um esvaziamento da história do Curso dos Ferroviários pela geração presente levou a recuperar uma parte da história da educação de Sorocaba, por meio da memória das pessoas que viveram aqueles tempos.

A entrada do Brasil no mundo capitalista de produção, e a acumulação de capital, contribuíram ao país investir no mercado interno e na produção industrial. A nova realidade brasileira passou a exigir mão de obra especializada e para tal era preciso pensar numa educação que desse suporte a uma formação até então negligenciada no âmbito escolar. Nesse cenário, ganham identidade as práticas educativas do Curso de Ferroviários. Elas procuravam desenvolver e mobilizar o preparo de um modelo profissional alinhado com as estruturas sócio-econômicas capitalistas estabelecidas pela ordem vigente. Estas estruturas estavam invariavelmente definidas por uma rigorosa divisão social entre o trabalho manual e o trabalho intelectual. Nos espaços escolares profissionalizantes, além da formação profissional, propagava-se um ideário que forjasse e delimitasse as experiências dos jovens profissionais de forma exemplar, definindo as formas e os conteúdos particulares de suas vidas, de modo a afiná-las com as necessidades de produção, de reprodução de um ideário estabelecido e, de controle sócio-econômico.

O Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana era uma escola representativa deste contexto. A identidade profissional implicava, em última instância, na competência e eficiência no desempenho das funções produtivas, sem esquecer, todavia, do importante objetivo de ajustar os jovens aos interesses do mercado de trabalho do setor industrial, condicionando finalidades de vida e perspectivas profissionais.

Um dos problemas mais significativos que se apresentou às reflexões está ligado à necessidade de qualificação profissional para os trabalhos na ferrovia, o que na verdade se evidenciou como motivo de relevância para a criação da Escola da Estrada de Ferro. Entretanto, outras questões, de caráter mais amplo se fizeram presentes à análise. A história da educação profissional brasileira percorreu um longo caminho até começar a ser estruturada de forma sistemática e organizada e, isso só foi acontecer quando fatores de diversas ordens passaram a ser considerados. Entre eles merecem destaque:

- A proibição do uso da mão-de-obra infantil, que caracteristicamente se configurava como de exploração do menor trabalhador;
- Reivindicações que desde o começo do século XX se faziam presentes em âmbito social, pleiteando melhoria de salários, políticas de proteção contra o abuso dos empregadores, redução da jornada de trabalho;
- Redução da imigração e inexistência de mão de obra especializada no país para atender às necessidades do parque industrial que iniciava sua expansão particularmente no setor químico para atender à agricultura, produção de alimentos, remédios, de produtos de higiene, beleza, limpeza.
- A busca dos jovens por uma qualificação técnico-profissional;
- O interesse do empresariado por um novo tipo de homem no trabalho e no mundo do trabalhador;
- A alternativa proposta pelas políticas do governo Vargas que queria tornar o jovem pobre um instrumento de manutenção e defesa da ordem social vigente, como meio de difusão do Estado Novo.

Tradicionalmente no país, aprendia-se um ofício no próprio ambiente de trabalho onde, os profissionais em exercício, ensinavam os elementos básicos da profissão aos jovens que tinham urgência em adentrar nas lidas pela sobrevivência. Estes assimilavam entre técnicas e vícios, valores e ferramentas, o cotidiano das profissões operárias,

repetindo um modelo que estava muito distante da formação de mão-de-obra pretendida pelas instituições de produção que se modernizavam. O princípio segundo o qual “quem sabe ensina para quem precisa aprender”, ficava cada vez mais distante da complexidade presente na moderna indústria.

A resposta a essas pretensões foi estabelecer uma nova diretriz: implantar escolas de formação para o trabalho. Essas escolas em tempo integral teriam estrutura e sistematização propostas pela tecnização do ensino, orientação vocacional, verificação das aptidões, habilidades e destreza. Para Ciavatta (2007), tendo por base as exigências do sistema capitalista, a educação profissional modelou-se por uma visão que reduz a formação ao treinamento para o trabalho simples ou especializado para os trabalhadores e seus filhos. A introdução do trabalho como princípio educativo na atividade escolar ou na formação de profissionais para a área da saúde supõe recuperar para todos a dimensão do conhecimento científico-tecnológico da escola unitária e politécnica, introduzir nos currículos a crítica histórico-social do trabalho no sistema capitalista, os direitos do trabalho e o sentido das lutas históricas no trabalho, na saúde e na educação

Foi assim que, o ensino profissionalizante passou a ser pensado nos moldes de racionalização, aspecto que vinha sendo discutido e implementado por diversos intelectuais e empresários no Brasil já na década de 1920. Eles acreditavam que pela racionalização do processo de ensino e de aprendizagem, traria qualidade e agilidade à formação dos jovens, pois se caracterizava por de elementos até então ausentes do aprendizado do ofício.

A nova proposta transforma o local de trabalho e o trabalhador, tornando-o mais produtivo segundo uma organização racional do espaço e das tarefas executadas. Compartilhando o aprendizado operacional ainda havia que se considerar ainda uma singular preocupação em distribuir a demanda populacional pelas atividades profissionais e em desenvolver práticas disciplinadoras e reguladoras no exercício na vida funcional e pessoal.

É neste conjunto de pressupostos que o Curso dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana foi criado em 1931, como o primeiro a abranger a formação de aprendizes ajustadores, torneiros, frezadores, caldeireiros, ferreiros e eletricitas. Funcionando em horário integral, tinha a duração de quatro anos pelos quais estavam distribuídas além das disciplinas específicas destinadas à instrução profissional, aulas de

português, exercícios físicos e noções de higiene. (CRUZEIRO DO SUL, 14 de fevereiro de 1931).

O curso para aprendizes admitia jovens já alfabetizados de 14 a 17 anos mediante assinatura de contrato de três anos com seus pais. Além disso, os ingressantes deveriam se comprometer a permanecer na ferrovia por pelo menos cinco anos após a conclusão dos estudos. O ensino seria teórico e prático, desenvolvido a partir de exercícios racionais e progressivos.

O ensino teórico era ministrado na Escola Profissional de Sorocaba, e as aulas práticas, nas oficinas instaladas na Estrada de Ferro Sorocabana. Os aprendizes eram remunerados, como nas escolas anteriormente citadas. O ensino era baseado nas séries metódicas, incluindo um estágio na área de especialização no quarto e último ano de curso. Era enfatizada a estreita ligação que devia haver entre os cursos teóricos e os trabalhos práticos. O programa e os cursos estavam de inteiro acordo com as necessidades da Estrada de Ferro, sendo que a programação e currículos eram alterados para melhor atender às demandas da Companhia e se adaptar a elas. Configurava-se, portanto, “a formação integral do obreiro” (MORAES 1990, p.219), aquele capaz de responder por todas as etapas que compõem um aprendizado – da exploração da matéria prima em seus recursos até a finalização da obra enquanto objeto concluído.

Para identificar essas idéias, fases e especificações, este trabalho enveredou por percursos e procedimentos distintos da atividade acadêmica: consulta aos arquivos históricos das instituições e de Sindicatos; jornais da época pertencente ao acervo do Gabinete de Leitura Sorocabano; para identificar os cursos e as formas de acesso aos mesmos, recorreu aos conteúdos programáticos, as bibliografias, as metodologias de ensino adotadas, as formas de avaliação usadas. Para melhor conhecer o cotidiano também foram feitas entrevistas com ex-alunos e ferroviários que estudaram no curso ou tiveram alguma influência direta ou indireta da Escola da Estrada de Ferro Sorocabana.

A análise dessas entrevistas foi pautada na obra de Paul Thompson – Voz do Passado (2002), que ofereceu bons argumentos de reflexão para o pesquisador que busca na memória e nas vivências pessoais, parte das referências de que precisa.

Para Thompson (1988) a história oral transcende o campo historiográfico tradicional: a história oral é algo tão revolucionário que suas implicações transbordam da história para outras áreas de atuação humana. Ela promove a remoção das barreiras

entre historiadores e público leigo, apaga as fronteiras entre instituições de ensino e comunidade, rompe o distanciamento entre professores e alunos. Uma de suas vertentes tem funções curativas: é a terapia da reminiscência, que ajuda pessoas idosas desalentadas diante da modernidade, recuperando pela memória sua identidade. Essa expansão impressionante do campo de atuação da história oral, apontada triunfalmente por Thompson, merece uma discussão mais aprofundada, uma vez que esse processo provoca, inevitavelmente, um distanciamento das razões originais do método: alimentar as pesquisas históricas.

O autor constata que a tradição oral foi a primeira espécie de história, que somente no século XIX deixou de ser considerada pelos historiadores. Diversas sociedades reservavam espaço para a existência de indivíduos que se dedicavam especificamente a memorizar e transmitir os conhecimentos históricos.

Não poderia também, deixar de buscar fundamentos na obra de Verena Alberti. A contribuição da história oral está evidentemente relacionada ao fato de ela permitir o conhecimento de experiências e modos de vida de diferentes grupos sociais. Deste modo, o pesquisador tem acesso a uma multiplicidade de “histórias dentro das histórias” que, dependendo de seu alcance e dimensão, permitem alterar a hierarquia de significações historiográficas. Para Alberti (2006), durante muito tempo, a memória foi tratada de forma polarizada. Falava-se em oposição entre memória “oficial” e memória “subordinada” ou “dominada”. Hoje há um consenso de que há uma multiplicidade de memórias em disputas. O reconhecimento da diversidade constitui, portanto, a melhor alternativa para evitarmos a polaridade entre “memória oficial” e a memória dominada (ALBERTI, 2006, p. 168) e realizarmos um testemunho mais rico em nossa pesquisa.

Ciavatta (2007, p. 32), afirma que a história oral teve larga difusão entre os movimentos sociais, nas classes populares em que a escrita é escassa, entre analfabetos, rebeldes, crianças, miseráveis, prisioneiros, loucos etc., constituindo a vertente da história dos setores chamados excluídos e, não apenas eles, mas também a preservação da memória tem se beneficiado dos procedimentos de história oral.

A inserção de depoimentos é significativa para quem pretende fazer a tradução de uma época, congregando documentos oficiais, bibliografia específica e elementos pessoais pontuais, e utilizar de tais fontes em seu deste trabalho de pesquisa. Pensando na totalidade enquanto categoria, é que foi feita a junção de tais elementos. Essa ação está ligada à confirmação da hipótese: além da especificidade de formação profissional

conferida pelo Curso de Ferroviários, o processo formativo, construiu uma identidade, um caráter entendido pelos egressos como diferenciado, social e profissionalmente, dos outros níveis de atividade funcional existentes na cidade e no estado.

Em sua estrutura formal, o texto se apresenta em três capítulos.

No primeiro, “Breve Histórico de Sorocaba”, é apresentado um relato conciso da configuração econômica da cidade de Sorocaba em três momentos da sua história: a feira de muares e a tradição tropeira, a economia algodoeira e o advento da indústria têxtil e a instalação e expansão da Estrada de Ferro Sorocabana pelo interior paulista. Algumas lideranças locais já se anunciavam como as que irão articular a junção entre as necessidades expressivas da produção e comércio do algodão e a instalação das ferrovias.

O segundo capítulo, “A Estrada de Ferro Sorocabana”, mostra como o ideário liberal, o pensamento republicano e as novas concepções de progresso foram articuladas em defesa da instalação da ferrovia na cidade. Custos, percursos, mobilizações identificam a história da Sorocabana da sua instalação até o momento. Em decorrência da ausência de uma política para o transporte ferroviário para o país, aliada a um investimento muito forte na expansão maciça no transporte rodoviário, a ferrovia foi perdendo seu vigor produtivo e sua identidade. No caso específico de Sorocaba, de Estrada de Ferro Sorocabana, passou a FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A), depois passou a FERROBAN (Ferrovia Bandeirantes S.A., empresa que arrematou a malha Paulista da Rede Ferroviária Federal em 1998), e hoje tem o nome de América Latina Logística, dedicada apenas ao transporte de carga.

“O Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana”, intitula o terceiro capítulo e nele é apresentado o que fez o mesmo curso se tornar tão diferenciado do que normalmente tinha sido a característica da educação para o trabalho. O capítulo percorre a organização do curso, os currículos, os procedimentos, as regras ressaltando o desempenho das entidades de referência e a atuação de professores e alunos no desempenho de seus papéis. Apresenta também material de propaganda, folhetos de inscrição, orientação para os processos de seleção de candidatos.

Este trabalho se apresenta também como uma oportunidade para resgatar a história do Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e ter uma melhor compreensão da FORMAÇÃO DE JOVENS PARA O TRABALHO, no desenvolvimento de sua dupla função: formar o sujeito-trabalhador, e, atender aos propósitos econômicos de

uma determinada época, portanto, num entendimento mais específico, significa inserir a formação nos propósitos da Companhia de Estradas de Ferro Sorocabana e, também de uma elite comercial, industrial e intelectualizada da cidade de Sorocaba que buscava uma “nova” imagem, afinada com os projetos de modernização do país. Fez-se necessário para tal, dimensionar a história da cidade de Sorocaba no contexto do comércio de algodão, seu vínculo com a fundação da Estrada de Ferro Sorocabana, a criação do Curso de Ferroviários e a formação por ele desenvolvida.

As Considerações Gerais apresentam as conclusões à elaboração do presente trabalho. Demonstram que o mesmo, muito mais que escritos de um trabalho científico, apresentam o significado do Curso de Ferroviários para os alunos em sua capacitação profissional e representação social da cidade. Deste modo, o Curso de Ferroviários foi uma concepção nova para o ensino profissional, deixando de ser um instrumento de uma política voltada para as “classes desfavorecidas”. Por isso mesmo, porém tem este trabalho não como pretensões conclusivas, mas pode servir como elemento de contribuição de subsídios às futuras reflexões.

2 - SOROCABA: BREVE HISTÓRICO

De acordo com Aluísio de Almeida (1969), as primeiras referências a Sorocaba e região estão ligadas aos Tupiniquins que foram os primeiros habitantes da região.

O capitão Baltazar Fernandes, caçador de índios, ganhou estas terras em forma de sesmaria. Para Almeida (1969) o primeiro registro do nome que se tem notícia foi o de "Fazenda Sorocaba", presente no testamento de Isabel de Proença, segunda esposa de Baltazar, em 28/11/1654.

Muitos habitantes foram chegando à região, provocando sua ocupação e povoamento. O povoado recebeu o nome de Sorocaba, que em tupi-guarani significa "terra rasgada". Almeida (1969) nos indica que em 1661, Baltazar Fernandes conseguiu que sua fazenda fosse elevada a categoria de Vila. O despacho do governador autorizou a transferência simbólica do Pelourinho, então em Vila do Itavuvú, para o local atual com o nome de Vila de Nossa da Ponte de Sorocaba.

Por conta da sua posição estratégica, Sorocaba tornou-se marco obrigatório para os tropeiros, eixo econômico entre o norte, o nordeste e o sul. A cidade, com o fluxo de tropeiros, ganhou uma Feira de Muares, onde brasileiros de todos os estados reuniam-se para comprar e vender animais.

Baddini (2002) considera que as feiras de muares e o comércio contíguo e complementar que surgia junto a ela anualmente, originaram uma importante concentração de capital.

A continuidade das feiras proposta por calendários previamente estabelecidos garantia a fluência contínua dos interessados diretos: os que vinham do sul para vender as tropas e, os que vinham de Minas e adjacências, para comprá-las, e, também de todos aqueles interessados que orbitam em torno de eventos dessa natureza ou similares: comerciantes, hospedeiros e serviços em geral.

A feira de muares foi, em Sorocaba, o ponto de maior comercialização de muares do final do século XVIII até o final do século XIX no Brasil. Para ela, convergiam imensas comitivas de tropeiros provenientes das mais diferentes partes do país. Começou, em 1733, com a passagem das primeiras tropas de muares pelas ruas de Sorocaba, conduzidas pelo coronel gaúcho Cristóvão Pereira de Abreu. Esta feira, que era realizada anualmente em uma grande região nas adjacências daquela cidade paulista durante a segunda quinzena do mês de maio, tornou a cidade uma parada obrigatória para os

tropeiros, os quais vinham de todos os estados brasileiros para vender, comprar ou trocar seus animais. A feira de muares atraiu novos moradores e permitiu o desenvolvimento do comércio e da indústria locais, popularizando produtos como: facas, facões, redes, doces, peças de ouro para montaria feitas por ourives sorocabanos. (ALMEIDA 1969, p. 64 – 67).

A grande concentração de pessoas e de dinheiro proporcionou desenvolvimento do comércio e da indústria local e caseira, caracterizada pela confecção de facas, facões, redes, doces e objetos de couro para montaria.

Parte do capital era normalmente reinvestido nas feiras de animais e nessas atividades correlatas. Em meados do sec. XIX, os comerciantes ligados às feiras, começaram a diversificar seus investimentos, conscientes das possibilidades econômicas faziam presentes de maneira especial no estado de São Paulo. Os tempos eram promissores e a cidade começava a se beneficiar das iniciativas de modernização estrutural que o desenvolvimento exigia.

Baddini (2002) aponta que a partir de 1850, em Sorocaba iniciou-se a decadência das feiras de muares por conta da criação das ferrovias no Estado de São Paulo. Isto ajudou incentivar, na lógica capitalista de produção, o surgimento de outra atividade econômica: as indústrias têxteis.

Ribeiro (2009) indica que em 1860, “as feiras de muares entram em declínio e sua última edição será em 1897”. Entretanto, seu fim não representou a decadência da cidade que passa a se orientar para atividades de pequeno porte oriundas das feiras: fábrica de chapéus, empresa de carro de aluguel, hotéis, ferradores, vidraceiro e o cultivo de algodão em pequenas propriedades. Este último justificou a implantação da futura Estrada de Ferro Sorocabana. (RIBEIRO, 2009, p. 21).

Paralelamente, a década de 1860 foi marcada pelo desenvolvimento da cultura do algodão, sobretudo pela paralisação do mercado norte-americano por conta da Guerra da Recessão. (ALMEIDA, 1969, p.237).

Dentro do projeto de desenvolvimento do país, a cidade se mostrava integrada, ou até melhor, economicamente à frente, segundo a versão da imprensa e de outros progressistas sorocabanos. O poder local, o governo municipal e a classe mais abastada, queriam a distância daquela visão de cidade dependente da feira de muares, pois os novos tempos já proclamavam a cidade para outras perspectivas econômicas e sociais.

No caso de Sorocaba, as mais recentes pesquisas têm indicado que esse discurso modernizante é encampado por setores influentes e representativos da cidade. Estes, portanto, começam a encarar o tradicional comércio de muarees como um empecilho aos melhoramentos de que a cidade necessita. Tal fato não se dá sem tensões uma vez que a maior parte da arrecadação de impostos e da movimentação comercial da cidade ainda se dava em função do comércio de animais. Há um desejo de diversificação econômica, dada a fragilidade de uma economia exclusivamente dependente do comércio de animais. (CARVALHO, 2010, p.49).

Segundo Reale (1936), a expansão da lavoura cafeeira aumentou a importância política e econômica das províncias de São Paulo e Minas Gerais, os principais produtores. Assim o café, enquanto produto de relevância comercial, tornou-se forte foi um elemento em favor na construção e expansão ferroviária.

Novos ciclos de desenvolvimento marcaram a história de Sorocaba, incrementando a partir de 1871, com a inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana. Indústrias têxteis instalaram-se na cidade e tornaram-na conhecida como a Manchester Paulista. Logo o pequeno vilarejo desdobrou seu espaço, multiplicou sua população, passou a cidade, chegou a município e acabou investida na condição de Comarca.

Como em todo o país, Sorocaba também se compunha de uma população dividida genericamente em dois segmentos: uma pequena classe abastada e outra formada por cidadãos muito pobres.

Diversos serviços sociais foram instalados na cidade por conta do advento da industrialização, a saber: iluminação, abastecimento de água, hospitais, igrejas, casas para funcionários, empresa telefônica, cinema, carro de aluguel, escolas.

De acordo com dados oferecidos pela pesquisa, houve na cidade um aumento do crescimento industrial e uma oferta diversificada de bens de consumo em geral:

(...) Fabrica Santa Helena – óleo, azeite, sabão, velas, algodão, etc.

Engenho Santa Helena – beneficiamento de arroz;

Fábrica S. José – de tecidos de malha;

Duas fábricas de calçados;

Duas fábricas de xales;

Uma fábrica de gelo;

Diversas fábricas de cerveja, macarrão, serrarias, móvel, etc. Uma fábrica de camas de ferro, além de inúmeras, pequenas indústrias como, torrefação de café, moinhos de café, moinhos de fubá,

refinações de açúcar, igualmente movidas à eletricidade.
(ALMANACH ILLUSTRADO DE SOROCABA, 1914, p.237).

O jornal *CORREIO DE SOROCABA*, em sua edição nº 929, anno 1, de 12 de Fevereiro de 1931, em seu editorial intitulado: *O PROGRESSO DE SOROCABA*, comentando o desenvolvimento e urgências da cidade, assim noticiava:

Sorocaba, pela disposição de seus filhos em fazel-a uma cidade ordeira e progressista, vem merecendo dos poderes públicos, de alguns annos a esta parte, olhares mais attentos e melhores intenções. A instrucção pública, factor essencial do progresso, teve, entre nós, notável desenvolvimento, com a criação do Gynnasio Municipal, da Escola Normal Livre e da Escola Profissional Mixta.

Essas três consideráveis organizações feitas pelos sorocabanos, representam, innegavelmente, o passo mais avantajado na trilha do progresso.

Outros melhoramentos obtidos nestes últimos tempos, collocaram a cidade no mesmo nível das mais adiantadas terras paulistas: a nova estação da Sorocabana, ampla e confortável, moderna e de bello aspecto; a nova officina da mesma via-ferrea, a maior da America do Sul e a mais bem aparelhada, o “Packing-House”, dotado de machinsmo aperfeiçoados, são outros tantos melhoramentos de vulto, obtidos todos nestes três últimos annos.[...] mais um benefício temos a registrar, a idéia da criação do curso de ferro-viarios da Profissional, há tempos aventada, a caba de ser posta em execução. É, sem dúvida, mais um passo para frente.

Segmentos da elite sorocabana lutaram para superar a concepção de uma cidade ligada ao comércio de muares, substituindo-o por novos símbolos que representaram as idéias de novas tecnologias, de civilização e de progresso no período. Partindo de interesses econômicos liberais e tentando acompanhar o ideário republicano, indicavam o sentido da idéia de progresso associada ao crescimento da indústria têxtil. (BADDINI, 2002, p.173).

Queriam dotar Sorocaba de indústrias nem que para isso viessem abandonar a lavoura. “Fizemos a Sorocabana, agora transformaremos nossa cidade em centro industrial da maior importância no Estado. Às outras cidades servidas pela Sorocabana deixaremos a lavoura. À Sorocaba reservaremos a indústria. (CRUZEIRO DO SUL, 8 de outubro de 1904).

A inauguração da Sorocabana foi vital para o desenvolvimento têxtil industrial na cidade. A mão-de-obra também não foi problema. A cidade, como boa parte do Estado de São Paulo, recebia grupos de imigrantes que se ocupavam profissionalmente

de atividades agrícolas, industriais e comerciais. Nos anos de 1880 o crescimento industrial passou a atrair imigrantes italianos e alemães que exploravam o comércio urbano através das manufaturas e diversos investimentos. (CARMO, SANDANO, 2009, p. 3). Almeida (1969, p. 220) nos indica que os imigrantes italianos não eram de fazendas, mas cidadãos negociantes: “cocheiros, carroceiros, vendeiros, alfaiates, mascates”, os quais davam à cidade um ar cosmopolita. Para o mesmo autor, as colônias síria e espanhola, não existiam antes de 1889. A colônia alemã era numericamente significativa com seus chapeleiros e cervejeiros. Em maior concentração de pessoas, porém, estava a colônia portuguesa.

A cidade, portanto, caminhava em ritmo perceptível de crescimento e diversificação de atividades e, sua proximidade com a capital do estado, a colocava no caminho das práticas econômicas que interessavam ao desenvolvimento do estado paulista. A elite local podia contar ainda com dois grandes símbolos da modernidade na época: a estradas de ferro com suas locomotivas e os edifícios industriais, repletos de máquinas que produziam, além dos tecidos, os sons e fumaças que encantavam os defensores da modernidade na cidade.

“Soberbo panorama! Bellissimo e pittoresco quadro animado pela vida do trabalho, sentindo-se o palpitar das almas felizes; ouvindo-se os pulmões de aço das machinas colossaes e o vozear dos pulmões fortes dos operarios de todas as idades, fallando e casquilhando sadiamente, alegres na faina laboriosa de todos os dias, do romper ao pôr do sol!” (BENJAMIM, 1940, Almanach Ilustrado de Sorocaba, 1914).

Para Carvalho (2010, p. 49), as mais recentes pesquisas indicam que esse discurso modernizante encampado por setores influentes e representativos da cidade, era contrário da economia tropeira, entendida por eles como um empecilho aos melhoramentos que a cidade precisava. Segundo Arnaldo Pinto Júnior in “A Manchester Paulista: imagens históricas de modernidade no Município de Sorocaba no início do século XX (2006), os moradores de Sorocaba podiam observar uma nova paisagem urbana, representada por grandes construções fabris, edifícios de tijolos à vista, telhados ingleses e altas chaminés, a *Manchester Paulista*, alusão ao centro fabril inglês, para quem se fornecia. Carvalho, (2010, p. 38) indica que denominação “*Manchester Paulista*” surgiu em 1905, quando Alfredo Maia, na época superintendente da Estrada de Ferro Sorocabana, por ocasião de um discurso de agradecimento proferido na visita à cidade, intitula a mesma como a *Manchester*

Paulista. Para Carvalho (2010, p. 40) a comparação com a famosa cidade industrial inglesa aos poucos vai deixando de se relacionar com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana e “passa a ser utilizada em menção ao parque industrial têxtil da cidade”.

Desse modo o discurso proferido além de ter sido prontamente encampado pela burguesia local, foi em sua apropriação gradativamente perdendo sua relação com a Estrada de Ferro, apesar da sua importância para com a efetivação desse processo, passando a expressão a relacionar-se quase exclusivamente com o desenvolvimento têxtil da cidade. Além disso, a expressão Manchester brasileira é definitivamente trocada pela mais modesta Manchester Paulista (CARVALHO, 2010, p. 40).

Segundo Arnaldo Junior in “Como Sorocaba virou a “Manchester Paulista” (2006) seus construtores e posteriores defensores da *Manchester Paulista*, Sorocaba mostrava sinais de um salto qualitativo na sua produção econômica, em suas relações sociais e no destaque político e cultural de seus moradores.

Também chamava a atenção dos moradores as sirenes dessas indústrias, potentes ruídos que marcavam o tempo na cidade. Para Júnior (2006) O tempo da cidade passou a ser o tempo regido pelo cotidiano do trabalho das indústrias do setor têxtil que dominavam a paisagem com suas chaminés e construções características. O horário de referência era o das sirenes e apitos determinando entrada, almoço, saída dos operários, troca de turnos, contando ainda, com o fluxo de movimentação nas regiões mais próximas aos portões das fábricas.

Assim, as fábricas Santa Maria, Santo Antônio, Estamparia, Santa Rosália e Votorantim (as maiores da cidade) anunciavam sua rotina não só para seus operários, mas também para todos aqueles que estivessem em suas cercanias.

Carvalho (2010) lembra ainda:

“... as novas concepções sobre como deveria ser o ordenamento urbano começam a vicejar de forma mais significativa, inclusive em algumas cidades do interior. Especialmente, a partir da década de 1870, os seguimentos dirigentes e as camadas médias (advogados, médicos e jornalistas) do país passam a se pautar por um discurso modernizador que significa, grosso modo, ser republicano, abolicionista, defender a imigração européia, apoiar as inovações tecnológicas, a maior laicização da sociedade e um uso mais racional e higiênico da cidade”.

Na perspectiva dos argumentos, pode ser entendido também o processo de urbanização que, aos poucos vai modificando o perfil da cidade. A propaganda

modernização requeria a implantação de iniciativas para melhorar a configuração da cidade e a vida dos cidadãos, particularmente nas áreas centrais.

Para Carmo (2005) nesse contexto é que está inserida a formação e a organização da classe operária sorocabana em que a educação para o trabalho vem assumindo alguns contornos ideológicos, cuja finalidade é suprir a nascente indústria em Sorocaba no que diz respeito ao trabalho qualificado.

2.1 – O Comércio de Algodão em Sorocaba

Stein (1979, p 20) atribui o crescimento da exportação de algodão ao desenvolvimento da indústria têxtil na Inglaterra, a partir de 1770. Para ele, além da riqueza mineral exportada do Brasil em ouro e diamantes, “o açúcar e o algodão constituíam o grosso dos carregamentos dos navios que zarpavam da colônia”.

O cultivo do algodão atendia a uma dupla necessidade: atendia tanto à fabricação de tecidos utilizados no embalagem de produtos variados como a confecção das roupas usadas pelos escravos, pois grande parte da elite colonial não utilizava tecidos produzidos internamente, preferindo importar sedas, veludos e brocados comercializados na Europa. No séc. XVIII, com a crescente demanda industrial europeia a cultura algodoeira ganhou maior expressão.

A partir do século XIX, o governo incentivou a construção de fábricas têxteis que empreendessem a manutenção dos benefícios fiscais provenientes da exploração do chamado “ouro branco”.

No final dos anos 80, do século XIX, o progresso da indústria nacional já era consolidado. No quarto de século compreendido entre 1850 e 75, pequenas fábricas salpicavam a paisagem brasileira (STEIN 1979, p.34), os tecidos grossos de algodão que elas produziam concorriam com os tecidos importados da Inglaterra. A abundância, o baixo preço da matéria-prima, a perfeição gradativa e o baixo preço dos produtos acabados, a demanda, contribuíam para o crescimento da indústria nacional.

A Bahia à época, mesmo não mais sediando a sede do governo imperial, mantinha prestígio econômico em virtude de possuírem excelente sistema portuário e fluvial que facilitava o transporte de maquinaria necessária à indústria, além de dispor

de enorme população escrava e de trabalhadores livres garantindo a composição da mão de obra.

Foi assim que a Bahia quase tornou o primeiro núcleo da indústria têxtil algodoeira, de 1844 até o fim da década de 1880. Desde o fim do século XVIII, São Salvador da Bahia e seus arredores abrigavam cinco das nove fábricas existentes no Brasil. Segundo STEIN (1979) alguns problemas ocorridos nas décadas de 1840 e 1850, favoreceram a expansão industrial: por um lado, a implantação de taxas suplementares que foram impostas a todos os produtos de exportação ensacados com panos importados; por outro, as dificuldades enfrentados pelos senhores de engenho e os exportadores de açúcar na manutenção do comércio açucareiro, levou alguns deles a considerar a economia emergente como nova oportunidade de investimentos. Esses aspectos, porém, não foram suficientes para manter a primazia baiana da indústria têxtil.

A expansão do cultivo de algodão e a fundação de novas fábricas encontraram tanto em São Paulo como no Rio, terreno fértil de produção. A partir de 1880, a cultura algodoeira mudou seu centro produtivo e, em 1885, das quarenta e oito fábricas de algodão, trinta e três estavam localizadas nas províncias do centro-sul (Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais). A maioria na cidade e nos subúrbios cariocas. As exportações foram aceleradas pelo colapso da produção de algodão nos Estados Unidos por conta da Guerra da Civil, em 1861 – 1865, que envolveu os estados americanos em intensa luta entre o norte e o sul do país. Por causa da guerra, a cultura do algodão em terras norte americana parou, dando oportunidade para novos fornecedores deste produto no mercado europeu, particularmente a Inglaterra, que se apresentava como grande consumidora. A demanda pelo produto colocou assim o Brasil como fornecedor de algodão para o mercado externo.

O aumento expressivo da produção exigiu iniciativas para garantir o cumprimento da demanda. Por isso, deu-se a construção de uma rede ferroviária ligando o Rio de Janeiro a São Paulo e Minas Gerais. Convém destacar que tal fato contribuiu significativamente, para o deslocamento da supremacia têxtil da Bahia para a região centro-sul do Brasil. Segundo Stein (1979, p. 38) “inúmeras fábricas surgiram em torno de Sorocaba, Salto e Tatuí – cidades abastecidas de algodão e força hidráulica e, a partir dos anos oitenta, servidas por linhas férreas”.

Em 1892 a indústria têxtil algodoeira do Brasil, já era bem consolidada, pois, a formação de capital de investimento resultado do boom cafeeiro, proporcionou o

aumento e a subvenção da vinda de mais de um milhão de imigrantes, de um total de 1.894.004 que ingressaram no Brasil nos primeiros vinte e cinco anos do século XX. (STEIN, 1979, p.108).

Em 1850, o Brasil já era o maior produtor mundial da rubiácea, participando com 40% da produção total, porcentagem que atingirá 81% no início do século XX. Baseando-se na mão de obra servil, o café será o sustentáculo de uma aristocracia rural tão opulenta quanto a dos senhores de engenho, composta de ricos fazendeiros do Vale do Paraíba e da Região de Campinas, muitos dos quais se tornaram titulares do Império – os chamados *barões do café*. Nestas propriedades, verdadeiros feudos desenrolava-se uma vida de luxo e riqueza comparável à da corte, proporcionada pelos imensos cafezais, alguns com mais de cem mil pés, que se estendia a perder de vista. (REALE, 1936, p. 18-19).

Particularmente, proporcionou também condições favoráveis para o empreendimento de iniciativas e experiências em novos campos de atividade econômica.

Mais dois fatores contribuíram para estimular a indústria têxtil: as tarifas alfandegárias e o surgimento de uma nova fonte de energia, a eletricidade.

De acordo com Stein (1979, p.108):

Além dos efeitos da prosperidade agrícola e das levas imigratórias, dois outros fatores contribuíram para converter esses anos em uma idade dourada para a indústria: as tarifas alfandegárias e o surgimento de uma nova fonte de energia, a eletricidade. [...] Foi também nos primeiros anos deste século que se fez sentir o impacto do quarto fator sobre o crescimento da indústria têxtil. O estabelecimento de usinas hidrelétricas por empresas estrangeiras nos grandes centros urbanos do Rio de Janeiro e São Paulo, sobretudo após 1905, ofereceu às fábricas de tecidos uma alternativa energética muito mais barata e segura que o uso direto da água e as dispendiosas máquinas a vapor utilizando carvão.

Para o autor, o estabelecimento de usinas hidrelétricas por empresas estrangeiras nos grandes centros urbanos do Rio de Janeiro e de São Paulo, sobretudo após 1905, ofereceu às fábricas de tecidos uma alternativa energética muito mais barata e segura que o uso direto da água e as dispendiosas máquinas a vapor movidas a carvão. Entre 1905 e 1921 a taxa de crescimento da indústria têxtil algodoeira de São Paulo ultrapassou a dos estados vizinhos. As fábricas do sul já haviam eclipsado totalmente o antigo centro têxtil da Bahia. (STEIN, 1979, p.110).

O algodão e seu cultivo em Sorocaba começaram no XVII quando, seus fundadores trouxeram de Santana do Parnaíba e São Paulo o algodão arbóreo e da sua manufatura. Segundo Saint-Hilaire (1950 p.251) citado por Straforini (2001):

“... os algodoeiros vegetam perfeitamente acima das montanhas que se estendem a leste da cidade, mas o algodão que produzem é de baixa qualidade [...], entretanto, tecidos grosseiros fabricados na região encontram consumo em Curitiba e na província de Rio Grande do Sul, onde não é possível a cultura do algodão.” (STRAFORINI, 2001, p. 104).

Para Silva (2000), o início da cultura do algodão herbáceo em terras sorocabanas foi em 1861, a partir da distribuição de sementes realizada pela Associação para Suprimento do Algodão de Manchester, entidade inglesa. A motivação não era tanto pelo mercado interno, mas para atender a demanda do mercado internacional em expansão em virtude do desenvolvimento do capitalismo industrial, principalmente pelo mercado inglês.

Em Sorocaba, a economia algodoeira foi diretamente ligada à figura de Luiz Matheus Maylasky, (Anexo A) que comprando algodão que depois de beneficiado, era remetido para os grandes centros industriais e também exportado. Aos poucos seu nome passou a ser conhecido em S. Paulo, Santos e Rio de Janeiro. Maylasky investiu nos pequenos agricultores, instruindo-os e até mesmo financiando-os. Maylasky foi um grande incentivador da lavoura do algodão como fonte de renda.

Luiz Matheus Maylasky, [...] Dedicou-se ao cultivo de algodão, passando também a destacar-se nas atividades de beneficiamento, comércio e fabricação de tecidos, além de se tornar pioneiro na exportação da fibra para Inglaterra. Além disso, procurou incrementar essa cultura agrícola entre todas as lavouras locais, incitando e orientando os sorocabanos nesse sentido. (MOREIRA, 2008, p.49).

Maylasky aconselhava o lavrador a cuidar mais em melhorar a terra para o plantio. (GASPAR, 1930, p.34). Dizia que não era a muita abundância do produto da lavoura, que trazia o bom preço, e sim, a sua qualidade, pois o fazendeiro lucraria mais em oferecer produtos de primeira qualidade nos mercados.

Para produzir melhor algodão, o lavrador precisaria adubar bem a terra; única causa da melhor qualidade do produto, ao contrário, do que aquele que muito planta sem cultura própria, só estraga o mercado do produto, sem dele mesmo tirar vantagem alguma.

Em Campo Largo, Tatuí, Sarapuí, Pilar, Piedade, Tocos, Faxina e outras zonas do sul da Província, Maylasky chegou até a facilitar recursos aos pequenos lavradores para o cultivo de algodão, fumo e outros cereais.

Montou também diversas máquinas de beneficiar algodão em diversos pontos do Município e comprava qualquer quantidade do produto, e, tudo isso, para ver se conseguia o ideal dos Sorocabanos. (GASPAR, 1930, p.34-35).

A cultura de algodão somada ao comércio de animais favoreceu o surgimento de indústrias destinadas ao beneficiamento de algodão: desencaroçadeiras, limpeza e enfardamento. Também contribuiu para o desenvolvimento das indústrias, o término da Guerra Civil americana (entre 1861 e 1865), reanimou a cultura do algodão desestimulando o interesse do mercado inglês pela compra do mesmo. O ARAÇOIABA, em sua edição de 24 de fevereiro de 1867, anunciava o seguinte comunicado:

Reunião: Conta-nos que hoje a tarde terá lugar a reunião convocada pelos snrs. Tenente Coronel Glz' de Oliveira Machado, e Luiz Matheus, para tratar-se das vantagens de estabelecer-se nesta cidade, machinas de tecer algodão. Segundo o convite, que vimos, a reunião está convocada para o salão da sociedade – Gabinete de Leitura Sorocabano. (O Araçoiaba, anno 1, nº 22, 24 de fev. 1867).

Baddini (2002) nos indica que grandes plantadores e beneficiadores de algodão da época, como Manoel Lopes de Oliveira, Roberto Dias Baptista, Francisco Ferreira Leão, Antonio Lopes de Oliveira e Luis Matheus Maylaski, aplicavam parte de seus rendimentos no comercio de animais, financiando negociantes ou vendendo tropas. “Para alguns, era preciso desestimular essa atividade mercantil para carrear maiores investimentos nos setores agrícola e industrial.” (BADDINI, 2002, p.172).

Durante o período da guerra civil norte americana, a cotonicultura em Sorocaba conheceu um tempo de elevado crescimento agrícola chegando à safra a 4.000 arrobas, que atenderam privilegiadamente ao comércio de exportação do produto.

O jornal GAZETA COMMERCIAL, em sua edição nº 57, ano1, de 1 de junho de 1875, em artigo intitulado COMMERCIO, descrevendo sobre a o comércio de algodão desembarcado em Liverpool, na Inglaterra, em 27 de maio, demonstrava que dos 8.000 fardos de algodão de todas as procedências, num mercado calmo, sem alteração, 900 fardos saíram do Brasil, e em Havre, 92 fardos saíram de Sorocaba.

Entretanto, nesse tempo de crescimento foi interrompido pelo fim da Guerra Civil americana e a conseqüente retomada da produção algodoeira no sul dos Estados Unidos. O Brasil conseguiu manter a exportação inicialmente, mas, ela gradativamente vai perdendo força com a retomada da vida social e econômica dos Estados Unidos. O mesmo artigo da Gazeta Comercial noticiava a exportação para os Estados Unidos a quantia de 2.000 fardos de algodão de todas as procedências, o que levava a deduzir que a cultura do algodão em terras americanas ainda não tinha se recuperado de todo. Para os pequenos produtores de algodão de Sorocaba, entretanto, era hora de retornarem à produção dos gêneros da terra e o abastecimento interno dos tropeiros. Em 1874 a produção de algodão diminuiu tanto que as encomendas da importadora Luiz Matheus Maylasky & Cia com a Petropolitana no Rio de Janeiro, foram insuficiente para importação. (STEIN, p. 59).

Os novos caminhos de ferro abertos na região desde a década de 1870 com a inauguração da Sorocabana em 1875 foram sedimentados com o desenvolvimento da produção têxtil industrial na cidade.

Pode-se aceitar a “Economia do Algodão” em Sorocaba como um dos fatores responsáveis pela formação de capitais e experiências que possibilitaram a primeira fase da industrialização local, ou seja, no momento de sua implantação nas últimas décadas do século XIX. (SILVA, 2.000, p.49).

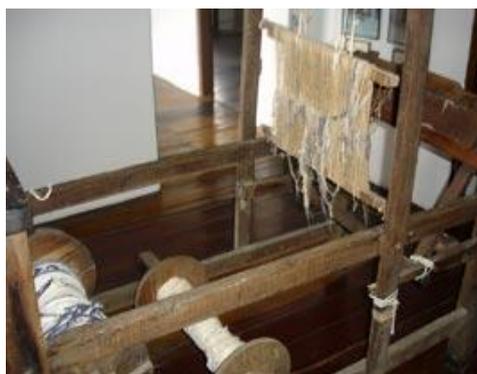
Para Almeida (1969, p.237), na Chácara Amarela¹, Manoel Lopes de Oliveira “começou a instalação de seus fusos e teares” onde era tecido algodão arbóreo. Para o mesmo autor, devido aos problemas de maquinário, a mão-de-obra escrava, não especializada para manutenção e manuseio, e o próprio Manoel Lopes de Oliveira “que não tinha experiência no ramo, impediu o prosseguimento das atividades. A fábrica tinha por objetivo a descaroçar, cordar, fiar e tecer algodão. Os tecidos produzidos eram grossos, empregados nas roupas dos escravos. Para RIBEIRO (1988 p.24), as dificuldades enfrentadas por Manoel Lopes de Oliveira, foram a mão de obra especializada, acima mencionada e, igualmente, a alta do preço do algodão que

¹ O prédio, conhecido como Chácara Amarela, data de 1851 e conserva técnicas construtivas do período imperial, como estrutura em taipa de pilão e as seis janelas da fachada. O casarão foi construído por Francisco de Paula Oliveira e Abreu com a ajuda de escravos num terreno próximo do Rio Sorocaba, adquirido em 1849. (CARMO - Disponível em http://www.histedbr.fae.unicamp.br/acer_histedbr/seminario/seminario7/ - Acesso em 21 de setembro de 2012).

condicionaram ao fracasso essa primeira iniciativa. A utilização de maquinário rudimentar, de caráter doméstico, durante muito tempo desenvolveu a fiação e tecelagem. Para seu manuseio não eram necessários habilidades ou conhecimentos especiais e, bastavam para um produção das famílias. Realidade essa que foi modificada quando da expansão do trabalho para indústria de maior porte.



Fig. 1 Fuso ou Roca
Museu de Salto



Tear – Foto de 2012
Museu de Salto

Exemplos típicos de artefato doméstico de fiação e tecelagem

Segundo Neto (2005, p. 16), em 1882, começaram as grandes instalações industriais, como a Nossa Senhora da Ponte. Estas tinham seus próprios ramais ferroviários, suas máquinas e sua produção escoando em grande quantidade pela ferrovia tanto na exportação como na importação de bens de capital. Em 1889, os diretores da Companhia Sorocabana e outros investidores em Sorocaba estudaram a viabilidade da instalação de outra grande fábrica têxtil na cidade. Para Neto (2005, p. 21), o “encilhamento”² contribuiu para a tomada de decisão.

Em 1890-1891 a fábrica já estava funcionando servida por um ramal da ferrovia, tendo recebido o nome de Santa Rosália, em homenagem à filha de George Oetterer e esposa de Frank Speers. Nessa época o Banco União comprou em Sorocaba a fazenda

²ENCILHAMENTO – Política monetária adotada por Rui Barbosa Ministro da Fazenda. Com o objetivo de estimular o crescimento econômico, Rui Barbosa permitiu que certos bancos emitissem títulos de crédito não cobertos por depósitos em dinheiro, o que levou o governo a emitir vultosas emissões de moedas, desvalorizando-a e provocando a aceleração da inflação. (RIBEIRO, 2009, p.83).

Cachoeira do Votorantim onde fundou em 1892 a Fábrica de Chitas do Votorantim. Primeiro abriu-se uma picada e construiu a pequena estrada de ferro que ligava a linha principal da Sorocabana ao terreno onde seria construída a fábrica. O OPERÁRIO, em 9 de janeiro de 1910, p.1, narrava que a vila operária construída por essa fábrica que “nos anos de 1913 acomodava 3.000 operários e tinha no seu âmbito jardins públicos, clubes, escolas, lojas e iluminações elétrica”, A mesma vila operária deu origem à cidade de Votorantim, hoje grande produtora de cimento (NETO 2005, p. 21) e de celulose, um parque produtivo do grupo empresarial dos Ermírio de Moraes.



Fig. 2 - Logotipo da Estrada de Ferro Sorocabana. Era usado nos quepes, bolso de macacões, uniformes, etiquetas, impressos, carimbos, placas, estações, em suma, externava o universo da Estrada de Ferro Sorocabana.

(Fonte: Museu da Sorocabana – foto do autor)

3. ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

O desenvolvimento das ferrovias tomou impulso no Brasil a partir de meados do século XIX, acionado por investimentos estrangeiros, em especial ingleses. (CUNHA, 1983, p. 57). A política de reerguimento econômico de 1903 incentivou o crescimento da rede ferroviária nacional, através do programa de melhoramentos de infra-estrutura feitos com empréstimos externos. De 1889 a 1907, a extensão da rede de estradas de ferro foi quase duplicada: aos 9.320 km existentes em 1888, foram acrescidos 8.235 km construídos durante esse período.

A primeira linha ferroviária em operação na Estrada de Ferro Sorocabana³, fundada em 10 de julho de 1870, entrou em operação em 1876. Seu grande sucesso comercial levou à ampliação de outras linhas no estado.

O fato de existir incentivos oficiais na construção e operação das linhas certamente aumentou o dinamismo e concorrência. Tal realidade, facilitou o desenvolvimento da ferrovia. Camara (1875) argumenta que o desenvolvimento ferroviário foi auto-regulado por decisões privadas, com a formação de acordos de cooperação e junção entre as linhas. E quanto tal acordo não era possível ocorria a pura e simples livre concorrência, com linhas correndo em paralelo e várias estações na mesma cidade. O fato de ferrovias estarem no estado da arte tecnológico da época, com custos e dificuldades técnicas enormes, apenas torna tal fenômeno ainda mais revelador.

Embora a ferrovia tenha nascido para viabilizar a exportação de algodão da região em que Sorocaba se destacava como cidade comercial tradicional, essa função pouco pôde ser levada adiante devido à crise que a forte concorrência norte americana trouxe para a exportação algodoeira regional, fato bastante destacado na historiografia sobre o assunto.

Há algum tempo, a história daqueles que instalaram os trilhos e os mantiveram transitáveis, que fizeram as máquinas funcionarem, deram manutenção, fazendo os trens percorrerem as linhas, começou a ser contada. São histórias fragmentadas, contando a vida cotidiana de trabalhadores cientes de sua importância no desempenho de funções

³ Segundo Camara, 1875, p[...], a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) inicialmente chamava-se Companhia Sorocabana da Estrada de Ferro Ypanema a São Paulo, conforme o disposto nos Estatutos da Companhia Sorocabana e nas Ações emitidas na época. (Decreto nº 4.729, de 24 de maio de 1871).

que fizeram a grandeza da empresa e colaboraram com a criação de riquezas, realizando seu transporte.

Com base no que indicam os documentos preservados no Museu da Sorocabana e no Museu Histórico Sorocabano⁴, desde o início da construção e da operação da ferrovia, a maior parte dos ferroviários era formada por brasileiros, especialmente por trabalhadores ferroviários provenientes dos municípios atendidos pela ferrovia. Segundo Neto (2005), brasileiros ou estrangeiros, vindos do interior paulista e de vários outros estados brasileiros, os ferroviários sempre demonstraram orgulho profissional elevado. Tinham consciência de sua importância econômica regional, estadual e mesmo, nacional. Sabiam que a economia brasileira era dependente da exportação de produtos como o café e da importação de grande quantidade de produtos industrializados. O transporte desses produtos para os portos ou deles para o interior do país, só poderia ser feito com maior eficiência, através da ferrovia.

Com o advento das ferrovias no mundo, também o Brasil procurou iniciativas de implantar este meio de transporte. O governo imperial concedeu meios para incentivar as empresas, com concessão de juros e auxílio financeiro, bem como, leis para implantação de ferrovias no país. Segundo Zambello (2005), em 1835, a Lei Feijó, Decreto nº 100, visava ligar o Rio de Janeiro com as demais regiões brasileiras através de estrada de ferro. Segundo Brito (1961, 2 ed. p. 9), a chamada Lei ou Decreto Feijó foi, de fato, o primeiro “plano ferroviário” do Brasil, na medida em que estabelecia nada menos do que três grandes linhas tronco, ligando pelos trilhos a capital do Império às capitais de três províncias das mais importantes: Salvador, Ouro Preto e Porto Alegre; cobrindo 2.400 km (em linha reta) do litoral atlântico — regiões Sul, Sudeste e "Leste. Segundo Zambello (2005), a partir de 1850, com a extinção do tráfico escravos, houve liberação de capitais até então empregados no comércio negreiro. Com o decreto lei nº 641 de 1852, o governo brasileiro instituiu concessões ferroviárias e favores mais concretos, remunerando com juros de 5% o capital investido na construção de ferrovias. A partir de então, o projeto ferroviário, com lucros certos e sem riscos, passa atrair os capitais dos empresários brasileiros. (IGNARRA, 2001, p.13). Também os investidores estrangeiros criaram ânimo novo com a idéia do lucro sem riscos em ferrovia. José da

⁴ Relatórios referentes aos serviços Ferroviário e Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana relativo ao Ano de 1931 apresentados ao Exmo. Sr.Cel. João de Mendonça Lima pelo Eng. Gaspar Ricardo Júnior - Director. São Paulo, Tipografia Brasil de Rothschild & Cia. 1931,1932, 1933, 1934, 1935, 1936 e 1937.

Costa Carvalho, Visconde de Monte Alegre e Ministro da Pasta do Império, em seu relatório do ano de 1852, escreve a pagina 29:

“... uma companhia está se organizando em Londres, com o capital de dois milhões e quinhentos mil libras, para construir a estrada de ferro do Rio de Janeiro a São Paulo e Minas. Entre os diretores figura o vanqueiro Harry Tomas Hope, de grande crédito e influência.” (BRITO 1961, p. 35).

O autor ainda argumenta que o primeiro trecho da ferrovia no Brasil foi inaugurado no dia 30 de abril de 1854, entre o porto de Mauá, na baía de Guanabara, até a estação de Fragoso em Petrópolis, na então Província do Rio de Janeiro. Perplexos os passageiros admiravam aquela grande novidade, vinda da Europa, “que levava as pessoas sem esforço, à incrível velocidade de 36 Km/h, ao longo dos 14 quilômetros de estrada ferroviária.” (IGNARRA, 2001, p.13).

Havia também uma política de permuta: aos trabalhadores brasileiros que trabalhavam nas ferrovias, oferecia-se a dispensa do serviço militar, assim como aos ativos da Guarda Nacional⁵, a liberação das atividades convencionais. As construções das ferrovias colaboraram para o desenvolvimento do trabalho livre, demanda forte não só pelas mesmas, mas também pelos fazendeiros capitalistas, sobretudo os cafeicultores.

Com o surgimento de novas indústrias, a formação e desenvolvimento de um conjunto econômico integrado atingiram outros setores da sociedade e permitiu a diversificação da economia. A agricultura então deixou de ser a única alternativa para o emprego e outros setores de investimentos surgiram com a ferrovia. Conseqüentemente se fez presente a necessidade da ligação das áreas produtivas aos portos de exportação. A única maneira de superar os problemas das péssimas condições das estradas, bem como, baratear o custo do transporte era construindo ferrovias. (IGNARRA, 2001, p.16). Os trens e os trilhos representavam o moderno, o desenvolvimento, o progresso e a urbanização.

Baddini, (2002, p. 259) explica que em Sorocaba, a partir de 1871 a cidade buscava alternativas para incrementar a economia local, tornando-a menos dependente do comércio de animais. A instalação da Companhia Sorocabana, em 1870, foi exemplar nesse aspecto. A ferrovia vinha principalmente para estimular a produção e a exportação de algodão e criar novas perspectivas para o mercado urbano, antes que a

⁵ A Lei nº 641, de 6 de junho de 1852, impedia a utilização da mão-de-obra escrava na construção das estradas, em compensação, aos trabalhadores nacionais ofertavam benesses como a isenção do recrutamento militar, bem com o a dispensa do serviço da Guarda Nacional. (FERREIRA , 2009, p.3).

ferrovia afetasse seriamente, o comércio de animais. (BADDINI, 2002, p. 259). Segundo Camara, (1875) a Real Fábrica de Ipanema tinha interesse de um transporte mais barato para escoamento de ferro e outros produtos.

Camara (1875) afirma que para a Real Fábrica de Ipanema o frete de ferro de Ipanema à cidade de Itú, custava 24\$ por tonelada, e 30 desse ponto a Santos, percorrendo 68 quilômetros da linha ituanana, a 139,5 km de Jundiaí aquele porto, “pelo caminho de ferro de S. Paulo. (CAMARA, 1875, p.36). O melhor ferro de Ipanema custava no Rio de Janeiro, 265\$000 por tonelada. O ferro estrangeiro, que o governo imperial comprava para o uso do Arsenal de Guerra, era fornecido 280\$000 por tonelada. Para Camara (1875), a fábrica de Ipanema podia suprir em grande escala com ferro batido o Arsenal de Guerra e o mercado do Rio de Janeiro, com a redução de 15\$000 no preço ordinário do referido metal. Se na época estivesse em a Estrada de Ferro de Sorocaba, admitindo que a linha servisse a fábrica de Ipanema, o percurso de Santos a S. Paulo seria 40 quilômetros mais curto, e na mesma proporção menor o preço do transporte. Para Camara (1875, p.44) “do prolongamento do caminho de ferro de Sorocaba depende o melhor futuro da fábrica de Ipanema.”

Por isso que tão bem afirma Straforini (2001, p. 106), que a construção da Estrada de Ferro Sorocabana foi resultado dos interesses políticos de Sorocaba agregados a outros em esfera mais ampla como, por exemplo, o escoamento do algodão e da produção têxtil e, a agilização da circulação dos produtos industrializados.

A linha do trem fez um percurso pelo estado paulista até chegar às terras da alta sorocabana rasgando o interior. Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro São Paulo a Santos e à cidade de Jundiaí em 1867, surgiu em Itu a iniciativa da construção de um ramal que ligasse Itu-Jundiaí. Os ituanos, para angariar fundos suficientes, recorreram às povoações vizinhas que (GASPAR, p. 31) “tinham de usufruir diretamente das vantagens da via férrea [...]”. A 20 de janeiro de 1870, o Presidente da Província, Exmo Sr. Dr. Antonio Cândido da Rocha, deu início à empreitada, com a instalação da sociedade que se organizava para levantar capital. Também foi formada uma Comissão⁶ para elaborar e apresentar projetos de estatutos. Nas povoações

⁶A comissão que elaborou o projeto de Estatutos era formada por: Ubaldino do Amaral Fontoura, Luiz Matheus Maylasky, Olivério José Pilar, Francisco Gonçalves de Oliveira Machado e Francisco Ferreira Leão. (GASPAR, 1958, pg.11).

adjacentes, também foram formadas comissões para angariar por meios de ações, o capital necessário que deveria atingir para mais de dois mil contos de réis.

Escreve Pegoretti (2006) que uma comissão ⁷ liderada por Luiz Matheus Maylasky, dirigiu-se à cidade de Itu para uma reunião com os dirigentes dos trabalhos para a regulamentação da empresa recém-criada: a Companhia Ituana de Estrada de Ferro. A proposta dos sorocabanos era a o prolongamento da estrada até Sorocaba. Os ituanos rejeitam a todas as propostas dos sorocabanos. “Estava ali plantada a semente da futura Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro.” (PEGORETTI, 2006, p.19).

Maylasky assumiu a liderança de um movimento de empresários e agricultores da região visando a construção de outra estrada, que ligasse Sorocaba à capital da Província, sem os percalços da baldeação. Segundo Aleixo Irmão (1969, p. 64), a chamada Comissão Provisória convocou uma reunião na Câmara Municipal, precisamente no dia 20 de março de 1870 para elaborar os Estatutos da estrada de ferro. Feita a reunião e aprovado o projeto de estatuto, foi constituída a comissão encarregada de levar adiante a idéia da ferrovia. Esta comissão continuou sendo a mesma que antes era considerada provisória. Diante da grandiosidade do projeto e da falta de fundos suficientes para o empreendimento do mesmo, os ituanos não tiveram alternativa senão recusar a proposta. Para a comissão ituana, mesmo que houvesse fundos, a Companhia não teria lucros que correspondessem aos seus investimentos. Frente ao resultado negativo, Maylasky convidou os sorocabanos a se retirarem propondo organizar a construção de uma via - férrea de Sorocaba à São Paulo. A comissão sorocabana deixando de somar com as assinaturas para com a Companhia Ituana, passou então a angariar recursos em Sorocaba e em municípios circunvizinhos subscritores, conseguindo em curto espaço de tempo a quantia de Rs. 4.000.000\$000.

À iniciativa de Maylasky juntaram-se a adesão unânime da comissão de Sorocaba, a aprovação dos estatutos da Companhia Sorocabana⁸, a Lei provincial nº 33 de 29 de março de 1871, que ‘concedia o privilégio exclusivo pelo espaço de 90 anos, para construção, custeio e gozo de uma via férrea’ (GASPAR, 1930, p. 19) mais a garantia de juros a 7% (sete por cento) sobre o capital máximo de 4.000:000\$000 (quatro mil contos de réis) acima mencionado.

⁷ Faziam parte da Comissão: Olivério Pilar, Francisco Ferreira Leão, Antônio Lopes de Oliveira, Roberto Dias Batista, Ubaldino do Amaral (Anexo A) e outros mais (PEGORETTI, 2006, pg.18).

⁸ Aprovado pelo Governo Provincial, decreto nº 4729 de 24 de maio de 1871.

Enfim, depois de tanto trabalhar por essa causa, e, no afã de ver também o seu capricho realizado, em 24 de maio de 1871 o próprio governo provincial vinha acoroçoar a empresa, sancionando uma lei que garante o juro de 7% à Estrada de Ferro de Ipanema à São Paulo. Era já um grande passo dado em proveito do ideal dos sorocabanos. Essa lei provincial se deve em grande parte à influência de Maylasky no rio de Janeiro. A população Sorocabana quando teve conhecimento dela, delirou de júbilo. Houve festejos populares, foguetes, e a habitual banda musical. E foi assim por causa de uma divergência entre ituanos e sorocabanos que, Maylasky, em 1870-1871, iniciou e fundou em Sorocaba a companhia Sorocabana! (GASPAR, 1930, p.34-35).

Portanto, a construção da Sorocabana está ligada à formação da Companhia Ituana em 30 de junho de 1870, e que há muito deixou de existir quando da fusão com a própria Sorocabana em 07 de julho de 1893. Tendo em vista, entre outros objetivos e projetos dessa mesma época, a construção de uma linha alternativa a São Paulo Railway, partindo do interior para o porto de Santos, com grandes vantagens comerciais.

Aleixo Irmão (1964, p. 64) descreve a campanha em prol da ferrovia incentivada pelo sucesso da cultura do algodão ao historiar pelo artigo de Ubaldino do Amaral – “Projetos de Estrada de Ferro”, no O Sorocabano, 13 de fev.1870:

Quando as atenções se voltaram para o algodão, Sorocaba foi a primeira que despertou. [...] A reação começou, e recrudescer de dia para dia, todos os braços inúteis emigraram para a lavoura, e em breve só não ganhou muito dinheiro o ocioso. É para notar, e agradecer à Providência, a distribuição da riqueza que trouxe consigo a cultura do algodão. Brevemente há de O Sorocabano dar aos seus leitores um quadro da exportação e importação, que dissipará as dúvidas, se as há sobre a possibilidade da construção e custeio de uma linha férrea desta à cidade de Itú.

Voltando com Moreira (2008) aos argumentos já utilizados anteriormente retoma-se à idéia de que o crescimento do cultivo do algodão, bem como, das atividades de beneficiamento, comércio e fabricação de tecidos e a importação para a Inglaterra, determinou a criação de mecanismos que viabilizassem o deslocamento de várias produções locais e regionais.

Assim, começou a tomar a importância, a necessidade da criação de uma via de escoamento das produções agrícolas da região sorocabana, que, além do algodão também eram dedicadas à cultura do fumo e de alguns cereais. (MOREIRA, 2008, p. 49).

É importante destacar também que a fundação da Sorocabana, diferente das demais ferrovias, não teve no café a base para sua organização, “embora, a partir de 1890, também passasse a ter nesse produto elemento fundamental de sua receita operacional.” (MOREIRA, 2008).

Em 13 de junho iniciaram-se os trabalhos de construção da estrada. Na solenidade do início das obras, esteve presente o presidente da província, o Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior. A cerimônia foi iniciada com a bênção do local pelo Padre Andrade – Vigário de Sorocaba e o Presidente da Província que num gesto simbólico lançou mão de pá colocando terra em um carrinho de mão, representando assim o início da construção da estrada. Foi lavrada, no mesmo local, uma ata, atestando o acontecimento:

“Auto da inauguração dos trabalhos da estrada de ferro do Ipanema a S. Paulo.

Aos treze dias do mês de junho do ano de nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e setenta e dois, quinquagésimo primeiro da independência do Império do Brasil, nesta cidade de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, província de S. Paulo, no lugar escolhido para estação da estrada de ferro de Ipanema a S. Paulo, ao meio dia, presentes o Exmo. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior, Presidente da Província; a Câmara Municipal, representada pelo seu Presidente o Sr. Teotônio José de Araujo e mais vereadores; os srs. Luiz Matheus Maylasky, Presidente da Diretoria da Companhia Sorocabana, e mais membros da mesma, e um grande e numeroso concurso de pessoas de tôdas as classes, preenchida a formalidade religiosa da bênção pelo Reverendíssimo Sr. Vigário da Paróquia Padre Antonio Joaquim de Andrade, S.Exa. Inaugurou os trabalhos de construção, conduzindo o primeiro carro de terra extraída do lugar onde deve ser edificada a estação principal da mencionada linha férrea. E para constar se lavrou o presente auto, que vai assinado pelas pessoas presentes e acima referidas. E eu Ubaldino do Amaral Fontoura, Secretário da Companhia Sorocabana, o escrevi. (aa) José Fernandes da Costa Pereira Junior, Teotônio José de Araújo, L.M. Maylasky, Presidente da Diretoria, Vigário A.J. Andrade, F.f. Leão, Diretor, Vicente Eufrásio da S. Abreu.” (seguem-se mais trinta assinaturas) (ALEIXO IRMÃO, 1969, p. 99).

Maylasky, o Dr. Firmo – Juiz de Direito e Ubaldino do Amaral fizeram contundentes discursos enaltecendo o fato. À noite realizou-se um baile oferecido pela municipalidade. No dia seguinte, o presidente da Província foi visitar a fábrica Ipanema, de onde regressou para presidir um jantar oferecido pelo presidente da Companhia Sorocabana, Matheus Maylasky.

Para Almeida (1969, p.217), para se defender e propagar a Companhia Sorocabana, Maylascky fundou em 1874, o Jornal Gazeta Commercial. Chegou a até a ser bi semanal. Para tal intento não mediu esforços e dinheiro, adquirindo no Rio de Janeiro um moderno prelo Alouzet e chamou para redação Júlio Ribeiro. (ALMEIDA, 2009, p.50).

Na edição de 4 de junho de 1875, p. 3, a GAZETA COMMERCIAL, publicava um anúncio da parte de Jorge Oeterer:

Attendendo às reclamações públicas, e com authorização do governo provincial, resolveu a directoria da Companhia Sorocabana dar trânsito provisório a passageiros e cargas entre esta capital e a estação de Pyragibú. Haverá trem nas segundas, quintas e sabbados, partindo desta capital às 8 horas da manhã e voltando de Pyragibú a 1horra da tarde.

O primeiro trem sahira a 5 do corrente.

São Paulo, 4 de junho de 1875

Jorge Oeterer

Inspector-geral.

Na edição de 6 de junho, p. 3, o referido jornal noticiava:

Hontem, 5 do corrente, abriu-se o tráfico provisório entre a estação de Pyragibú e a capital.

Vão em outra parte um annuncio que marca os dias de trem e as horas da partida e chegada.

É uma medida de interesse que toma acertadamente a directoria a abertura deste trafego provisório em quanto não funciona diretamente a linha.

Em 10 de julho de 1875 foi inaugurado o tráfego entre São Paulo e Sorocaba. Às 14h30 desse dia, chegava o trem inaugural e Maylasky dizia: “Povo de Sorocaba, cumpri minha a promessa; aí esta a vossa estrada.” (NOSSA ESTRADA, 1975, p.13).

Em 31 de dezembro de 1876 foi aberto o tráfego até Villeta, atual George Oetterer e, em 29 de outubro de 1879, chegava até Ipanema (Fig.3). Em 1880, chegava a Bacaetava há 120 km da capital paulista.



Fig. 3 - Estação de Ipanema, em 1877. Foto do livro dos 90 anos da EFS, 1960
A pequena estação ferroviária em Ipanema promoveu o transporte do minério de ferro da fonte.
(Camara p.67)

O COMMERCIO, em sua edição de 20 de junho de 1875, nº74, p. 1, noticiava:

Como summariamente noticiamos chegou antehonten à estação de Sorocaba a locomotiva Ypanema vomitando fumo e fazendo atroar os ares com seus uivos de vida, entrou ela triumphante na vasta área em que se erguem os edifícios da Companhia: o povo ali aglomerado recebeu-a com brados entusiasticos... subiram as nuvens estrepitosas gyrandolas e a banda Euterpe, que estava á espera do gigante do progresso, innundou os ares com ondas de harmonia...

Tomou a mão o Sr. Maylasky e em poucas palavras expandiu os sentimentos de jubilo que lhe assoberbavam o animo: fallou em nome do povo o dr.Olivério e me phrases curtas e eloqüentes deu largas ao entusiasmo.

Descrever as manifestações espontâneas do povo as lágrimas que arrebatavam de muitos olhos, a auréola de triumpho que circundava a frente dos cruzados da indústria, é tarefa superior às nossas forças.

Calamo-nos.

A comissão popular offereceu aos trabalhadores ainda suados e cobertos de pó, um abundoso copo de cerveja: depois o presidente da directoria, acompanhado pelas ovações estrondosas da multidão, rodeado de um brilhante séquito dos mais grados cavalheiros da praça, e honrado pela Euterpe que o victoriava com alegres dobrados, seguiu para a casa de sua residência onde chegando entraram todos.

Começou nova festa, novo tumultuor de alegrias, novas effusão de delirante júbilo.

Após a fusão com a Ituana em 1893 a Sorocabana passou a denominar-se Companhia União Sorocabana e Ituana e concluiu em 1897 o traçado inicial ligando Jundiá a Sorocaba via Itu, através da expansão das linhas em 43 quilômetros até Mayrink, completando finalmente, a fusão iniciada quatro anos antes.

Na Sorocabana o fato mais importante foi sua fusão com a linha Ituana. Como complemento, foram construídas duas linhas de articulação: a de Itú a Mairinque (no tronco) e a de Vitória a 15 de novembro, na linha de São Manuel. Nessa região os trilhos são prolongados até Agudos, região já predominantemente cafeeira, e na região do Paranapanema, até Avaré, iniciando, dessa maneira, a conquista de vastíssima e rica região que passou a denominar-se “Alta Sorocabana”. (MATOS, 1974, p.89).

Ainda que o movimento de transporte de café aumentasse, as finanças da ferrovia se tornavam insustentáveis. Em 1904 o governo federal, arrematou-a num leilão por 60 mil contos de réis.

"O anno de 1904, o segundo da administração da Estrada Sorocabana por parte dos Syndicos da Liquidação forçada da Companhia União Sorocabana e Ytuana viu o termo da situação transitoria em que por motivo da liquidação da Companhia, se achava essa importante rêde de viação ferrea. A 5 de agosto, o Governo da União adquiriu em leilão judicial, pela quantia de Rs. 60.000:000\$000 as concessões, linhas, material fixo, rodante e de consumo, existente nos depositos, e mais bens pertencentes á Companhia.

D'essa transacção foi lavrada escriptura publica, no Thesouro Nacional, a 21 de Setembro, ficando a União investida na posse dos bens adquiridos, desde essa data, e passando a correr por sua conta a administração da Estrada, sendo-me confiado o encargo de continuar a dirigit-a. Por accôrdo feito com a Companhia Edificadora, na mesma data de 21 de Setembro, adquiriu a União pela quantia de Rs. 4.000:000\$000, o material fornecido por aquella Companhia á Sorocabana, e ainda não pago, vindo, portanto, a ficar augmentado dessa somma o preço em que a Estrada ficou á União - a saber:

Rs. 64.000:000\$000. (Relatorio da Estrada de Ferro Sorocabana do anno de 1904, Typographia a Vapor Rosenhain&Meyer -São Paulo, 1905.

Disponível

em:

http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2011_04_01_archive.html

Segundo o mesmo Relatório, o governo do Estado de São Paulo a comprou em 18 de abril de 1905 por 3,25 milhões de libras esterlinas, o que equivaleria na época a importância de 65 mil contos de réis.

Em principio de Janeiro de 1905, a União ajustou a venda da Estrada Sorocabana com o Governo de São Paulo, por £ 3.250.000, operação que foi effectuada por escriptura de 18 de janeiro de 1905, na qual ficou estabelecido que o Estado assumiria a gestão da Estrada, a partir de 1º de Janeiro de 1905. Por essa forma, a Estrada Sorocabana foi de propriedade da União, tão somente de 21 de Setembro a 31 de Dezembro de 1904. Havia estado sob a gestão dos Syndicos, de 10 de Janeiro de 1903 até 20 de Setembro de 1904.

Nesse mesmo ano, as linhas foram estendidas até Bauru-SP, trecho que se iria tornar decisivo para a ligação de São Paulo com o estado de Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul, pois dali partiria a Ferrovia Noroeste, efetuando-se, assim, a ligação do mais remoto interior com o mar.

Em 1907 até 1919, o empresário norte-americano Percival Farquhar⁹ procedeu o arrendamento, sob o nome de The Sorocabana Railway Co. Como se mantinham dificuldades financeiras a ferrovia entrou em concordata e foi encampada pelo governo do Estado de São Paulo.

Segundo Bonadio (2004), após a Sorocabana ser retirada do grupo Farquhar, o governo de São Paulo pode formular uma política para a empresa, cujos avanços puderam ser observados na chefia do governo e na superintendência da ferrovia, “que a partir de então fora rebatizada como Estrada de Ferro Sorocabana”.

Bonadio (2004) indica que inúmeras tentativas e vários projetos foram elaborados para levar os trilhos da Sorocabana até o porto de Santos que era servido – em regime de monopólio – apenas pela São Paulo Railway popularmente conhecida com A Inglesa. Muitos alegavam que A Inglesa sufocava o desenvolvimento do porto com suas altas tarifas. (NOSSA ESTRADA, 1974, p. 120).

Apesar a ampliação da rede ferroviária e do franco trabalho desenvolvido nas oficinas, a estação da Sorocabana era modesta e abrigava apenas o exercício das atividades burocráticas. (Fig 5).

⁹Farquhar, um dos maiores investidores no Brasil no século XX, nasceu em York, no estado de Nova York, em 1864. Filho de um milionário americano envolveu-se em investimentos ferroviários no seu país e, mais tarde, em Cuba e na Guatemala, antes da virada do século XIX. Farquhar vislumbrava a possibilidade de investir na malha ferroviária brasileira, que em 1906 estava cambalida e com diversas empresas nas mãos de governos estaduais e do federal, igualmente ávidos por ceder suas concessões a quem as quisesse explorar. A primeira ferrovia na qual Farquhar investiu – e pesado - foi uma empresa privada, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. A empresa conseguiu também a concessão da Estrada de Ferro Sorocabana, que estava sob o controle do governo paulista desde 1905, tendo para isso constituído uma empresa subsidiária, a Sorocabana Railway Company. Como a Sorocabana e a São Paulo-Rio Grande estavam construindo linhas que se uniriam em Itararé, SP, o que Farquhar tinha em mãos, agora, era a ligação entre as cidades de São Paulo e o rio Uruguai, na divisa entre os estados catarinense e gaúcho (MOCELLIN, 1958, p. 14-16).



Estação da Sorocabana - Sorocaba, (Júlio Durski, 1885)

Fig. 5 - exposicoesvirtuais.arquivonacional.gov.br

Mas todas essas tentativas de levar novos trilhos até o porto de Santos esbarravam no sistema de *privilégios de zona*. A zona por onde os trilhos teriam que passar pertenciam à Southern San Paulo Railway Co. Ltd.

O governo Altino Arantes Marques (1916 a 1920) muito se empenhou para que a Sorocabana conseguisse descer a Serra de Santos realizando várias gestões para que o estado encampasse a Southern San Paulo Railway Company. Em 1926, ao assumir o governo do Estado, Júlio Prestes de Albuquerque, finalmente, conseguiu comprar a Southern San Paulo Railway Co. Ltd., incorporando suas linhas à Sorocabana sob a designação de *linha do Juquiá* dando início, logo a seguir, às obras da linha Mairinque-Santos. (BONADIO, 2004, p.141).

No dia 10 de outubro de 1927, começaram as difíceis e demoradas obras de construção da ferrovia que desceria a Serra do Mar, dos quais exigiram a execução de complexos serviços de cortes, aterros, túneis, viadutos e pontes. (NOSSA ESTRADA – Edição Especial . nº 435/436, 1974, ps. 118 – 124).

Em artigo intitulado “Linha Mairinque-Santos da E.F. Sorocabana” no jornal santista A Tribuna, nº 69 em edição de 30 de novembro de 1991, consta que no dia 15 de fevereiro de 1929, era efetivamente inaugurado o primeiro trecho pelo governador do Estado, Dr. Júlio Prestes. Nesse dia ele chegava à cidade de Santos com a sua comitiva, às 10 horas, rumando para a Av. Ana Costa, partindo depois em comboio especial, rumo

ao trecho a ser inaugurado. A chegada ao km 19 da linha Santos a Juquiá, ponto inicial da Mairinque-Santos, deu-se às 10h30 - o local onde se encontrava o Marco 0, cravado a 10 de outubro de 1927, pelo mesmo governador, Dr. Júlio Prestes embarcando. A seguir, embarcaram rumo à nova estação de Estaleiro.

A dois de dezembro de 1937, correu entre São Paulo, via Mairinque, em viagem experimental, a primeira composição de passageiros, conduzindo toda a administração da Sorocabana e representantes da imprensa de São Paulo, Rio de Janeiro e Santos.

No dia dez de dezembro de 1937 começaram a correr, normalmente os três de carga e passageiros, iniciando assim o tráfego regular, que pôs fim ao monopólio – por muitos considerado odioso – da São Paulo Railway.

Em 26 de julho de 1938 era inaugurado oficialmente o tráfego de trens de passageiros, pelo presidente da República, Dr. Getúlio Vargas, e o interventor federal de São Paulo, Dr. Adhemar de Barros. Participaram do evento além das autoridades executivas, suas famílias, comitiva, além de representantes da imprensa nacional.

Em 10 de novembro de 1971, quando Laudo Natel era governador do estado de São Paulo, decidiu unificar em uma só empresa, as cinco principais ferrovias que, direta ou indiretamente, pertenciam ao Estado. Essas ferrovias eram: Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Cia. Mogiana, E.F. Sorocabana, E.F. Araraquara e E.F. São Paulo e Minas, as quais, ao longo de dezenas de anos de existência – as três primeiras já centenárias na década de 70 – absorveram outras empresas no Estado e juntas atingiram uma rede de mais de 5 mil quilômetros de linhas (REVISTA NOSSA ESTRADA, nº 523/524, p.8). Entre elas, a Sorocabana. Foi assim criada a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. (MOREIRA, p.43) quando então a Sorocabana contava oficialmente com um total de 2.016 quilômetros e 17.237 funcionários. Mais que o dobro de funcionários da Mogiana e Paulista juntas. Integrou-se assim, a essa "nova" empresa com 38% da extensão das vias e 47% do pessoal, uma vez que essa reunião das estradas de ferro numa só companhia possuía um total de 5.251 quilômetros de vias e 36.665 funcionários na sua "fundação".

Segundo Zambello, (2003) em 1988, o governador Mario Covas transferiu a FEPASA para a União, dentro do processo de renegociação das dívidas do estado. Após a União transferir a empresa para Rede Ferroviária Federal SA, esta privatizou as linhas para a concessionária Ferrobán (Ferrovias Bandeirantes SA). A partir de 2006 toda a

antiga malha da Sorocabana passou a ser administrada e operada pela América Latina Logística.

3.1 – A Sorocabana e seus trabalhadores

“Quem não foi, ou teve alguém, mas sempre conhece alguém que foi ferroviário. Sorocaba é assim.”

(Adágio ferroviário – Domínio Público)

“Milhares de ferroviários formaram o maior parque ferroviário da América do Sul”. São palavras do Sr. David (2013), um dos entrevistados. Ele começou suas atividades na Estrada de Ferro Sorocabana, em Mairinque, como telegrafista e desenvolveu uma carreira evolutiva na mesma ferrovia. Com emoção lembra aqueles que instalaram os trilhos e os mantiveram transitáveis, que fizeram as máquinas funcionarem, deram manutenção, fazendo os trens percorrerem as linhas. No desempenho de funções que fizeram a grandeza da empresa e colaboraram com o desenvolvimento das indústrias, riquezas e realizando seu transporte. “Os ferroviários tinham a consciência da importância de trabalhar nos trilhos, percorrendo e, sobretudo, levando as cargas até o destinatário final.”

A mão-de-obra também não foi problema, pois a cidade recebia como em boa parte do estado de São Paulo, grupos de imigrantes que se ocupavam profissionalmente de atividades agrícolas, industriais e comerciais. Segundo Cunha (1983), a força de trabalho nas estradas de ferro era constituída de brasileiros, de ex-trabalhadores agrícolas estrangeiros e de técnicos e contramestres contratados na Europa.

Segundo Neto (2005) a mão de obra da Companhia Sorocabana eram, desde o começo, formada por trabalhadores locais, e por estrangeiros cuja presença se torna significativa nos anos de 1926 – 1930. Era de aproximadamente 17,5% o percentual de imigrantes do total de trabalhadores contratados. A maioria era de portugueses, seguidos de austríacos e espanhóis, havendo ainda registro de alemães, italianos, turcos (provavelmente árabes), sírios, romenos etc. em menor número. A necessidade de maior número de trabalhadores com especialização de mão-de-obra e o escasso número de técnicos fez necessário buscar mão de obra estrangeiras especializadas.

Para Neto (2005) os Livros de Registro de Empregados conservados no Museu da Sorocabana, a participação dos estrangeiros, foi significativa. No quinquênio de 1926 – 1930 (o que apresentou a maior quantidade de contratação de estrangeiros, na amostragem que fizemos), foram aproximadamente 17,5% do total de trabalhadores contratados. Segundo Neto (2005) a maioria era portugueses, seguidos de austríacos e espanhóis, havendo ainda registro de alemães, italianos, turcos (provavelmente árabes), sírios, romenos etc. em menor número. Muitos eram contratados em grupos, o que sugere sua permanência em turmas de trabalho.

O fato dos estrangeiros serem contratados em grupos permanecia na constituição das turmas de trabalhos. Quase sempre, o imigrante ocupava a função de *trabalhador*, isto é, atividade braçal na conservação da linha permanente e, em alguns casos, como operários nas oficinas. Esses dados referem-se a um período em que boa parte das obras de expansão da ferrovia estava concluída, restando, entretanto, uma de suas maiores realizações, o início da construção da linha Mairinque – Santos.

Neto (2005), ainda esclarece que os ferroviários sempre demonstraram orgulho profissional elevado. Sabiam de sua importância econômica regional, estadual e mesmo, nacional. Sabiam que a economia brasileira era dependente da exportação de produtos como o café e da importação de grande quantidade de produtos industrializados. O transporte desses produtos para os portos ou deles para o interior do país, só poderia ser feito, com certa eficiência, pelas ferrovias.

Ao menos desde 1897, os ferroviários da Sorocabana começaram a criar entidades operárias destinadas ao seu auxílio. Inicialmente, eram entidades de ajuda ou socorro mútuo, classificadas como mutualistas. (NETO, 2005). Tinham a função de servir como seguro saúde, já que mantinham médicos; como auxílio educacional, já que mantinham professores alfabetizadores e escolas; como auxílio funeral para seus sócios e principalmente, como previdência coletiva. Isso se dava porque não havia qualquer sistema social de saúde ou de previdência social destinado aos trabalhadores até o início dos anos 1920 (MOREIRA, 2008; NETO, 2005). A educação pública era limitadíssima, mal atingindo uma parcela da população. Foram criadas várias entidades, que sempre tiveram enorme dificuldade financeira para cumprir suas missões.

Embora a remuneração dos ferroviários pudesse ser considerada uma das melhores dentro da classe operária de forma geral, as condições de trabalho e a exploração sofrida por esses trabalhadores também foi grande. Conforme Neto (2005, p.

137), os ferroviários viveram às voltas com extensas jornadas de trabalho que, entre os maquinistas em 1914 – 19 chegavam a 16 horas diárias, o que acarretava defasagem salarial e insegurança no trabalho, com freqüentes acidentes e alguns fatais.

Guerrino Pereti (2012) ferroviário aposentado, durante ao longo de sua vida trabalhou na sorocabana. Em sua entrevista, rememorando a década de 1940, expressa uma profunda admiração pela organização e influência que os ferroviários tinham na cidade.

“Os ferroviários tiveram grande influência no campo político de vários municípios, por exemplo, Sorocaba. Alguns foram vereadores da cidade, com apoio forte dos ferroviários. O Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana atendia a sua categoria por meio de um boletim informativo mensal impresso. Antes de ter esse jornal, como recorda, a entidade divulgava os assuntos da categoria com faixas e alguns escritos a mão e colado na sede do sindicato ou nos lugares que os ferroviários ficavam. (PERETI,2012).

De acordo com Moreira (2008, p.170) a vida social dos ferroviários girava em torno da própria ferrovia, já que a categoria se encontrava constantemente envolvida em atividades culturais, recreativas e educacionais. Em localidades bastante aprazíveis costumavam ser escolhidas para sediar esses encontros, nos quais se realizavam churrascos, piqueniques, shows de músicas e teatro com os próprios ferroviários, bailes e espetáculos de bandas de músicas. Os ferroviários eram transportados para o local da concentração em trens especiais, concedido pela ferrovia.

Havia, portanto uma significativa idéia de representação social. As fontes primárias não deixam de lado este aspecto além do resgate da ação dos pioneiros na instalação da Sorocabana. O registro de eventos como do cotidiano do trabalho, faz parte de acervos institucionais e pessoais de época significativa da coletividade ferroviária. (Figuras 6 e 7, a seguir). Entre tantos funcionários que trabalharam na Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, merecem ressalvas alguns que deixaram marcas na idealização e no desenvolvimento da mesma, como George Godofredo Oetterer, Frank José Speers, Francisco José Speers, João Spanier, Luiz Bianchi Bonini, Andrelin José Pedroso (Anexo A). Um maior detalhamento da participação desses cidadãos no contexto da ferrovia e da vida na cidade de Sorocaba se encontra anexada ao texto, como poderá ser verificado.

Como aponta Badini (2004, p. 142), com o passar do tempo – principalmente no período que vai de 1955 a 1964 – os ferroviários se afirmaram como um grupo

profissional diferenciado, graças as suas conquistas, pela atuação de sua principal organização representativa - União dos Ferroviários e o governo do Estado.

A união dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana congregou nessa época os ferroviários de toda a linha que se espalhava por todo o estado paulista. Sua força de representação e articulação junto ao patronato mobilizou, por várias vezes procedimento de reivindicação e de pressão em busca de melhorias para a categoria profissional. A presença constante da União dos Ferroviários frente o seu grupo de representados tinha presença freqüente na imprensa de todo estado.

A construção da identidade ferroviária contribuiu para sua constituição enquanto categoria profissional e social. Foi concretizada em sua totalidade pelas experiências de vida, em que se destacavam o envolvimento dos funcionários com a ferrovia, a produção e qualidade do trabalho e a convivência cotidiana, nas vilas ferroviárias e nas horas de lazer.



Fig. 6 – Antigas oficinas de tração da Sorocabana em 1907 (Revista da Semana, 10/3/1907).



Fig. 7 – Operários da Sorocabana, escritório e oficina, foto de autoria incerta – 1957
(Footing Sorocabano – Passado em Fotografias. 1886 -1957 –Luiz Chiozzotto)

4. O CURSO DE FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

4.1 – Considerações sobre o Ensino Profissional no Brasil

Em 1906 ocorreu em termos de política federal a preocupação com a formação profissional, num contexto em que há um acentuado crescimento industrial em vários Estados brasileiros o que motiva na plataforma do governo a criação de escolas técnicas, essas denominadas escolas técnicas e profissionais.

Fonseca (1986. vol. I. p. 170) nos indica que a primeira providência para a criação das escolas técnicas e profissionais na República foi através da Proposição 195, de 1906 que incluía no orçamento do governo federal uma verba de até 100:000\$000 destinada aos governos dos Estados, que deveriam instalar as escolas em seus Estados. Era inconstitucional ao Presidente de a República intrometer-se no ensino elementar dos Estados, das quais faziam parte as escolas profissionais. Mas podia se entender com os governos dos Estados no sentido de instalar as escolas. (FONSECA, 1986. p.170).

Segundo Fonseca (1986) a criação do Ministério dos Negócios da Agricultura, também em 1906, foi marcante em relação à formação profissional, pois o referido ministério visava “um melhor desenvolvimento da indústria”. Esse Ministério, entre suas atividades, nessa época e na década de vinte, pode-se destacar as que se iniciaram com a contratação do engenheiro João Luderitz, em 1920, para efetuar a desejada remodelação do ensino profissional. Formou-se então, a Comissão Luderitz, mais conhecida com a denominação de Serviço de Remodelação do ensino Profissional Técnico. (NAGLE, 1974, p.163).

O início oficial do ensino industrial no Brasil foi em 1909, no governo Nilo Peçanha, com a criação das primeiras dezenove Escolas de Aprendizes e Artífices.

Cunha (1983, p.53), analisando os ofícios ensinados nas Escolas de Aprendizes Artífices, identifica oficinas voltadas para o artesanato de interesse local e poucas de emprego industrial. A maioria das escolas ensinava alfaiataria, sapataria e marcenaria (mais de 15 dias das 19 escolas). Outros ofícios eram ensinados em número menor de escolas, predominando os de emprego artesanal como carpintaria, ferraria, funilaria, selaria, encardenação e outros. Poucas eram as oficinas destinadas ao ensino de ofícios

propriamente industriais, de emprego generalizado: mecânica, tornearia e eletricidade. As oficinas de mecânica existentes em 1912 continuavam em número de três em 1926; das duas de tornearia existentes naquele ano, só restava uma das três de eletricidade que havia em 1912, não havia sobrado nenhuma em 1926.

As escolas de educação para o trabalho foram instituídas pelo governo federal através do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, tiveram por pressuposto legal o decreto nº 7566/1909. A Lei se expressava nos seguintes termos:

“Em cada uma das capitais dos Estados da República o Governo Federal manterá por intermédio do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, uma Escola de Aprendizes Artífices destinadas ao ensino profissional primário gratuito”. (DECRETO nº 7.566 de 2 de setembro de 1909).

Dos tempos coloniais vinha a tradição de identificar o ensino técnico-profissional, como artístico industrial. Levava à formação do operário-artesão ou do artífice – industrial. Apesar da especificidade da denominação, em sua essência o caráter fundamental era assistencialista, conforme proposto pela própria legislação:

...fica o governo autorizado a contratar com estabelecimentos industriais, comerciais ou beneficentes de reconhecida idoneidade, a educação profissional de menores pobres, não criminosos de ambos os sexos, que tenham mais de 11 anos de idade e que, por falta de proteção paterna ou tutelar, estiverem abandonados. (LEI 1192, de 22/12/1909).

O objetivo não era tanto a qualificação profissional ou o desenvolvimento da indústria, mas sim a redução os problemas sociais que a urbanização incipiente do país já trazia. A justificativa do decreto presidencial afirmava que:

“... o aumento constante da população das cidades exige que se facilite às classes proletárias os meios de vencer as dificuldades sempre crescentes [...] não só para habilitar os filhos dos desfavorecidos da fortuna com o indispensável preparo técnico e profissional, como fazê-los adquirir hábitos de trabalho profícuo que os afastará da ociosidade ignorante, escola do vício e do crime”. (FONSECA,1986,v.1, p.177).

Conforme o decreto presidencial acima mencionado, percebe-se que no início da história do ensino profissional no Brasil, permeava uma mentalidade assistencialista baseada, ora na ética cristã, ora na filosofia positivista - os ricos devem favorecer e, ou,

proteger os pobres. Continuaram durante a República e com igual freqüência, a mesma linguagem e os mesmos propósitos que sempre influenciaram o desenvolvimento desse ramo de ensino. (NAGLE, 1974, p.164). Para essa teoria, a escola era constituída pela unidade contraditória de duas redes de escolarização: a rede de formação dos trabalhadores manuais e a rede de formação dos trabalhadores intelectuais. Essa diferenciação se concretizou pela oferta de escolas de formação profissional e escolas de formação acadêmica para o atendimento de populações com diferentes origens e destinação social.

Agora como antes, o ensino técnico-profissional é organizado com o objetivo expresso de atender às “classes populares”, às “classes pobres”, aos “meninos desvalidos”, “órfãos”, “abandonados”, “desfavorecidos da fortuna”. Figurava, portanto, menos com um programa propriamente educacional, e mais como um plano assistencial aos “necessitados da misericórdia pública; o seu objetivo inequívoco – muitas vezes, explicitamente oposto – era o da regeneração pelo trabalho”. (NAGLE, 1974, p.164).

Durante muito tempo o atual ensino médio ficou restrito àqueles que prosseguiriam seus estudos no nível superior, enquanto a educação profissional era destinada aos órfãos e desvalidos.

Esta dualidade se manteve predominantemente presente no sistema educacional brasileiro. A representação específica sobre o ensino profissional sempre foi associado ao trabalho manual.

Essa realidade provocou pelo menos duas conseqüências perversas: uma desvalorização da aprendizagem profissional e a formação de uma mentalidade que associou aquela forma de ensino como destinada aos elementos das mais baixas categorias sociais. (BOSCHETTI, 2006, P.47).

O ensino técnico profissional, com exceção das Escolas Normais, de responsabilidade do governo estatal, até 1911 ficou sob os auspícios de instituições de natureza filantrópica.

Para Fonseca (1961), antes de 1914 a maioria dos produtos industrializados empregados no Brasil era importada. Durante a Primeira Guerra Mundial as dificuldades de importação cresceram, forçando o país a instalar novas indústrias.

"À falta de material estrangeiro, abria-se à indústria nacional o monopólio dos mercados interno. Além disso, surgia a possibilidade

da entrada de nossos produtos em outros países. E houve uma ânsia de produção. Por toda parte surgiam novas fábricas, novas indústrias". (FONSECA 1961, v.1, p.176).

Para Silveira (2006, p. 44), nas décadas de 20 e 30 do século xx, a complexificação da maquinaria trazida, pelo processo de industrialização, passou a exigir mão-de-obra qualificada, obrigando, de imediato, a busca de operários no exterior. Esta solução de caráter imediatista trouxe dois inconvenientes. Primeiro, os operários contratados não transferiam seus conhecimentos aos trabalhadores locais, tomando para si o poder de operação das máquinas, o que acarretava aumento do valor da sua força de trabalho. Segundo, traziam consigo práticas e idéias, consideradas contra a ordem estabelecida, como, por exemplo, a idéia da organização sindical, paralisação da produção, como poder de barganha pela melhoria de salários, das condições de trabalho. Neste sentido, surge a valorização do trabalho "do elemento nacional", ou seja:

"é preciso valorizar a busca da qualificação profissional como algo que dignificava o trabalhador, algo que ele desejasse para seus filhos, não como um destino fatal, mas como algo dotado de valor próprio. Para tanto, o ensino profissional teria de deixar de ser destinado aos miseráveis, órfãos, abandonados e delinquentes". (CUNHA, 2000, p.6).

Fonseca (1961, p. 177) indica, que devido o rápido crescimento industrial, o Congresso Nacional, pela Lei nº3454 de 06 de janeiro de 1918 autorizou o governo a rever a questão do ensino profissional no país.

Segundo Cunha (2000), essas escolas tiveram seu máximo de alunos na década de 1920, entrando em decadência em seguida, já que a maioria das instituições ensinava trabalhos manufatureiros e não industriais, como viria a ser a necessidade a partir de então. Na década de 1930, essa situação mudou. No governo Vargas, o projeto de industrialização, modernização, sob inspiração nacionalista, influenciou o processo educativo da Nação, por conta da exigência do mercado de trabalho e a necessidade de uma qualificação de maior número possível de trabalhadores e a erradicação do analfabetismo. Educar para Pátria foi um pensamento condutor da política nacional de educação para formar cidadãos identificados com os interesses nacionais, integrados na tarefa de fazer do Brasil uma grande nação. Foi criado o Ministério da Educação e Saúde Pública e igualmente, a Inspetoria do Ensino Profissional Técnico, com o dever de supervisionar as Escolas de Aprendizes e Ofícios, as Escolas de Aprendizes

Artífices, que originaram a rede federal de ensino técnico, tinham prédios, currículos e metodologia didática próprios, alunos, condições de ingresso e eram destinadas aos egressos que as distinguiam das demais instituições de ensino elementar. A partir da década de 1930 a educação alcançou níveis de atenção nunca antes atingidos, seja pelos movimentos dos educadores, seja pelas iniciativas governamentais, ou pelos resultados realizados.

“de 1930 a 1940 dá-se um desenvolvimento do ensino primário e secundário que jamais se registrará até então no país. De 1936 a 1951 as escolas primárias dobraram e as secundárias quase quadruplicaram, em número, ainda que tal desenvolvimento não seja homogêneo, tendo se concentrado nas regiões urbanas dos estados mais desenvolvidos”. (AZEVEDO, 1963, p. 718).

Neste contexto a qualificação técnico profissional foi o caminho que o governo Vargas buscou para tentar conter o anseio social, levando os filhos dos trabalhadores a uma profissão. O governo promoveu a reforma da educação e do ensino, enfatizando a importância da "criação" de cidadãos e de reprodução e modernização das elites, acrescida da consciência, cada vez mais explícita, da função da escola no trato da questão social: a educação rural, na lógica capitalista, para conter a migração do campo para as cidades; e a formação técnico-profissional de trabalhadores visando solucionar o problema das agitações urbanas. (SHIROMA, 2002).

A educação profissional de um lado mantinha a escola dirigida aos filhos das elites, e de outro, ampliava a oferta de escolas dirigidas ao ensino técnico profissionalizante, como meio de preparação de mão-de-obra para indústria e comércio, além de escolas rurais. Embora a Constituição estabelecesse como primeiro dever do estado, o ensino técnico profissional continuou a ser um curso destinado às classes menos favorecidas, ocupando uma posição subalterna em relação ao ensino secundário. Para os filhos das classes dominantes, o ensino secundário era a porta de entrada à Universidade. (PILETTI, 1991, p.91). Quem fizesse o curso profissional e pretendesse continuar seus estudos em nível superior, só podia fazê-lo se complementasse o curso secundário integral. O artigo 129 da Constituição de 1937 demonstra esta tendência discriminatória: “... O ensino pré-vocacional e profissional destinado às classes menos favorecidas é, em matéria de educação, o primeiro dever do estado...”

Em 1931, o governo provisório sancionou decretos organizando o ensino secundário e as universidades brasileiras inexistentes.

As escolas técnicas se multiplicam e, segundo Lourenço Filho, se em 1933 havia 133 escolas de ensino técnico profissional, em 1945 este número sobe para 1368, e o número de alunos era de quase 15 mil em 1933, ultrapassando, então, 65 mil. (FREITAS, 1984 p. 54).

“... foi a industrialização que obrigou o próprio Estado a assumir a responsabilidade de erradicar o analfabetismo, pois as tarefas demandavam ao menos um mínimo de qualificação para o maior número possível de trabalhadores. O próprio mercado de trabalho assim o exigia. O crescimento na demanda social faz pressão sobre o processo educativo existente e, no Brasil, é a Revolução de 1930 que determina a formulação dessa nova demanda e modifica o papel do próprio estado nesse processo. A Revolução cria condições para a modificação dessa situação e abre a possibilidade de se expandir o ensino, para nele incluir uma parcela maior da população, especificamente nas regiões mais industrializadas. A crescente industrialização obriga ao aumento das possibilidades que só o ensino pode abrir. (GILES, 1987, p.221).

A grande iniciativa partiu de São Paulo. Cunha (2000) aponta três motivos para a repercussão do ensino profissional no estado paulista:

- a imigração: que trouxe braços e, em algum caso capital para investimento;
- a industrialização: e a necessidade de preparo para o trabalho,
- a urbanização: desenvolvimento do espaço as cidades pela instalação de indústrias e, conseqüentes melhorias estruturais da cidade: iluminação, pavimentação de ruas, transporte, estabelecimentos financeiros, de serviços e comerciais, oferecendo novos ambientes de trabalho.

Com o significativo aumento da produção manufatureira, predominantemente no Estado de São Paulo, surgiu por parte das empresas a demanda por instrução e incentivasse algum estímulo aos órgãos oficiais no sentido de se ampliarem oportunidades de educação popular, sobretudo se tivermos presente o elevado número de trabalhadores menores, a maioria dos quais não possuía escolaridade alguma. (COSTA, 1982, p.7).

Cunha (1983 p.63) afirma ainda que em São Paulo, as condições de crescimento da produção industrial, aliadas aos estímulos do Liceu de Artes e Ofícios, levaram a um maior esforço de adaptação das oficinas às exigências fabris. Assim é que, desde os primeiros anos de sua existência, a Escola de Aprendizes Artífices de São Paulo foi uma das poucas que oferecia ensino de tornearia, mecânica e eletricidade. Como as demais, mantinha oficinas voltadas para o artesanato, como a carpintaria e as artes voltadas para o artesanato, mas era das poucas que não ensinavam os ofícios de sapateiro e alfaiate,

existentes na maioria das escolas. Para Cunha (2000) nas décadas de 20 e 30 do século XX, as máquinas modernas trazidas pelo processo de industrialização, passaram a exigir mão-de-obra qualificada, obrigando então, a busca de operários no exterior. Tornava-se urgente, portanto, a formação de um contingente brasileiro de trabalhadores para ocupar as frentes de trabalho que se instalavam rapidamente. Para tanto, “o ensino profissional teria de deixar de ser destinado aos miseráveis, órfãos, abandonados e delinqüentes”. (CUNHA, 2000, p.6). A formação desse contingente operário, além disso, significava melhores possibilidades pessoais e sociais, valendo lembrar que à população de baixa renda, desejosa de se profissionalizar, os cursos representavam a condição ideal, pois além do aprendizado os alunos eram pagos para estudar, ou seja, recebiam uma bolsa-auxílio como incentivo.

Dando continuidade histórica ao processo, cabe ressaltar ainda que 1942, tanto o Estado como a Confederação Nacional das Indústrias patrocinaram o ensino industrial. Havia duas modalidades de ensino: um que compreendia a aprendizagem sob o controle patronal, ligado ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI); e outro sob a responsabilidade direta do Ministério da Educação e Saúde, constituído pelo ensino industrial básico. (SHWARTZMAN, 2000, p. 238).

Em 30 de janeiro de 1942, foi organizado o ensino industrial oficial. Era dividida em dois ciclos: o primeiro, chamado de fundamental, era ministrado em três ou quatro anos. Havia também o ciclo básico, que compreendia o curso de mestría de dois anos; o segundo ciclo, com duração de três a quatro anos, destinava-se à formação de técnicos industriais.

Pelo Decreto Lei nº 5607, de 22 de junho de 1943, o Governo criou em todas as ferrovias administradas pela União o Serviço de Ensino e Orientação Profissional. A criação do ensino profissional passou a ser obrigatório em todas as ferrovias, particulares e oficiais. A ampliação do contingente operário significava maior necessidade de ensino profissional, não só em quantidade como também em qualidade.

Para Silveira (2006), a qualificação dos trabalhadores não poderia resultar de processos aleatórios, o que imputou os mecanismos de seleção, testes de aptidão e psicotécnicos, não só na prática, como também, no discurso do ensino profissional no Brasil. Neste modelo, é criada a aprendizagem sistematizada na Escola Profissional Mecânica, contando com a participação do engenheiro suíço Roberto Mange.

Mange defendia os métodos dos Centros Ferroviários de Ensino e Seleção Profissional, baseados na nítida separação entre os espaços dos aprendizes e o espaço operário da fábrica e no uso das séries metódicas, em substituição à presença de um mestre instrutor; segundo ele, no modelo anterior de aprendizado. Nos estudos de Mange (1932), os aprendizes eram jogados na oficina de trabalho, aprendiam como queriam e como podiam e não raro copiavam processos defeituosos de trabalho, adquirindo vícios. Segundo Salvadori, (2006), observa-se, portanto, um esforço em isolar o aprendiz do contato com os demais ferroviários, entendendo este contato como nocivo, como ameaça de contágio.

4.2 – A formação da mão de obra ferroviária

Na Companhia Sorocabana, assim como em outros setores industriais, os aprendizes recebiam dos veteranos o ensino para exercer o ofício. Desse modo, na medida do possível, a oficina procurava resolver internamente suas necessidades de qualificação, através de treinamento em serviço, viabilizado pelos próprios ferroviários atuantes e assim garantindo o direito de ensinar só o que era absolutamente necessário e definido pelo processo produtivo da Companhia.

Desde 1924 já existia a preocupação de preparar melhor o pessoal para os trabalhos nas oficinas (apud BOSCHETTI e CARMO em – Teares e Trilhos: A Educação de Ofícios em Sorocaba). A necessidade de mão de obra aperfeiçoada, de formação profissional para uma boa qualidade de serviços e rendimentos, levou a criação do Curso de Ferroviários. A Sorocabana foi pioneira nesse processo, enviando anualmente alguns alunos, que tinham melhores rendimentos e qualificações, para a Escola Profissional Mecânica anexa ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo.

Para Moreira (2008, p.68) coube a Gaspar Ricardo Junior (Anexo nº A), diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, dar sequência aos planos de remodelação e tomar novas iniciativas que permitissem a viabilização do projeto de organização científica do trabalho e a racionalização integral da produção.

Em 1930, Gaspar Ricardo Júnior e Roberto Mange educador, foram criadores do Serviço de Ensino e Seleção Profissional da Estrada de Ferro Sorocabana. Ambos foram membros fundadores do Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT).

IDORT – Instituto de Organização Racional do Trabalho. Foi fundado em 23 de junho de 1931. O IDORT foi criado com o intuito de disseminar uma organização científica do trabalho. "O IDORT apresentava o taylorismo como solução, propugnando o combate à desorganização administrativa das empresas, à utilização inadequada de matérias-primas, de força de trabalho e de energia motriz, assim como a defesa da implantação de um controle eficiente dos custos". (CUNHA, 2000, p.25).

Mange¹⁰, pela sua formação e pela experiência, era um crítico severo da forma como os trabalhadores aprendiam seus ofícios: de maneira tradicional e prática. Aos aprendizes não era dedicado nenhum tipo de educação específica ou gradual e, quando atingiam certa idade, tornavam-se definitivamente profissionais. O ofício era aprendido no ato de observar e imitar os outros, impedindo o aprendizado de novas técnicas e seu aperfeiçoamento, além de não haver nenhum tipo de seleção segundo aptidões pessoais. Tinha um discurso que refutava esse tipo de conhecimento, ao seu modo de ver improvisado.

Para Moreira (2.008) Mange encontrou apoio para colocar em prática as experiências sobre a formação de mão de obra, que trouxe da Europa, sobretudo na Alemanha. Em 1927, junto com Gaspar Ricardo elaborou um projeto de uma Escola para Aprendizes e um Curso de Aperfeiçoamento para Ferroviários na Sorocabana.

Um dos principais objetivos do Curso dos Ferroviários era formar os trabalhadores, tornando-os mais produtivos segundo uma organização racional do espaço e das tarefas executadas. Para Mange, era necessária a formação de um novo tipo de trabalhador, de acordo com as urgências da indústria e inserido numa nova cultura do trabalho. O novo trabalhador realizaria suas tarefas com maior eficiência, de modo correto, com docilidade à hierarquia da linha de produção. Para tanto, eram necessárias mudanças na educação desse operário e mesmo a introdução de um ensino moralizante ministrada junto ao ensino técnico. (ZUCCHI, 2004).

¹⁰ Engenheiro suíço diplomado pela Escola Politécnica de Zurich, em 1930, em 1910, Roberto Mange havia feito o ensino secundário em Portugal e na Alemanha. Em 1913 veio para o Brasil, contratado para lecionar mecânica aplicada às máquinas na Escola Politécnica de São Paulo. Em 1929 realizou viagem à Alemanha, para estudar o processo de aprendizagem dos operários das ferrovias desse país, aplicando os conhecimentos adquiridos nas experiências que posteriormente orientou nas estradas de ferro de São Paulo. Desde a criação da Escola Profissional Mecânica, em 1924, até os anos 50, Mange esteve em posição de liderança no ensino profissional brasileiro, tendo dirigido o Departamento Regional de São Paulo no Senai, entidade sobre a qual exerceu influência. (CUNHA, 2000, p.132).

Convém salientar também que, outras questões de caráter sócio-econômico, podem ser elencadas como fomentadoras desse pensar educativo. Para Salvadori (2006), o surgimento destas escolas voltadas à seleção e formação do jovem trabalhador ferroviário deve ser compreendido num contexto de acirramento dos conflitos sociais e como tentativa, por parte dos empresários, de esboçar uma resposta aos avanços e conquistas do movimento operário, particularmente intenso entre os anos 1917 e 1920. O próprio Simonsen, ao publicar seu *Trabalho Moderno*, em 1919, já salientava que o controle absoluto do processo produtivo - via mecanização e racionalização - seria um dos mais convenientes recursos para a repressão ao movimento operário, constituindo-se numa das primeiras falas de economia política no Brasil (DE DECCA, 1984). Organizar o trabalho, promover a saúde e propiciar a educação tornam-se, a partir da década de 1920, três questões básicas por meio das quais devem ser equacionados os problemas sociais brasileiros. As palavras de Maria Antonieta Martinez Antonacci podem bem sintetizar este projeto:

[...] o domínio patronal se materializa na crescente divisão do trabalho, na hierarquização das funções, na burocratização/requalificação dos trabalhadores, na operacionalização da Psicologia, da Fisiologia, Higiene, Sociologia do Trabalho, etc. Todos estes recursos, destinados a simplificar e padronizar o processo de trabalho para reduzir as várias maneiras de executar uma tarefa a uma única forma, racionalmente determinada e facilmente controlável, foram apreendidos em sua historicidade. E as perspectivas uniformizantes que desencadearam, como meios para destruir processos de trabalho organizados com base no 'saber-fazer' do operário, nas formas de intervenção e adaptação autônomas dos trabalhadores, abriram espaços para reorganizações através de princípios e normas que, por serem 'científicos', eram externos aos trabalhadores. (ANTONACCI, 1993, p. 10).

Gaspar (1930, p. 206) esclarece que em 1930 foram iniciados os estudos para a organização do Ensino Profissional Ferroviário na Estrada e especialmente “do destinado aos aprendizes das grandes Oficinas de Sorocaba”. Em conjunto, à Escola Profissional Coronel Fernando Prestes e a Estrada de Ferro Sorocabana, foram estabelecidas as bases para a implantação nessa escola, de um “Curso de Ferroviários”, destinados aos aprendizes dos diversos ofícios de oficina ferroviária, sendo as aulas teóricas ministradas na Escola Profissional Cel. Fernando Prestes e os trabalhos práticos realizadas na Oficina de aprendizagem, em atividades anexas às oficinas gerais da Estrada. O Curso de Ferroviários devia ser custeado e orientado pela Estrada de Ferro

Sorocabana. Depois de acertado o regulamento e os programas para as diversas seções especializadas de que se compõe o Curso de Ferroviário, foi organizado na Escola Profissional Cel. Fernando Prestes um Curso Preparatório, com o objetivo de regular os conhecimentos básicos dos candidatos á matricula, enquanto na Estrada se cuidava da construção e instalação da oficina de aprendizagem no recinto das oficinas gerais da Estrada.

A revolução de 1930, movimento armado iniciado no dia 3 de outubro de 1930, sob a liderança civil de Getúlio Vargas e sob a chefia militar do tenente-coronel Pedro Aurélio de Góis Monteiro, com o objetivo imediato de derrubar o governo de Washington Luís e impedir a posse de Júlio Prestes, eleito presidente da República em 1º de março anterior, não impediu a realização do projeto. Em 22 de outubro abriu-se o Curso Preparatório, com 34 alunos matriculados, e que foi mantido em funcionamento regular até 22 de dezembro.

Segundo Gaspar (1930, p. 207) com o novo governo ficou estabelecido que a Escola Profissional de Sorocaba se encarregaria do custeio de todas as aulas de caráter geral, ficando à cargo da Estrada a parte referente ás aulas técnicas especializadas e à Oficina de aprendizagem.

Junto ao Curso de Ferroviários, que visava formar novos ferroviários aptos para o serviço da Estrada, foi instituído o Curso de Aperfeiçoamento, com a finalidade de aperfeiçoar os conhecimentos básicos e profissionais dos operários em geral. Curso este, considerado obrigatório para todos os aprendizes já pertencente ao quadro.

Para Cunha, (2000), seriam indispensáveis o ensino metódico e a aplicação de exames psicotécnicos, promovendo, assim, a seleção dos mais capazes.

"Os exames psicotécnicos serviriam, também, para evitar a contração de 'agitadores', medida convergente com a adoção de fichas de identificação datiloscópica destinadas a evitar a reentrada, nos quadros da empresa, de trabalhadores despedidos por razões políticas ou outras". (CUNHA, 2000, p.25).

De acordo com o Relatório Referente ao Serviço Ferroviário – Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana – 1931, p. 266, o serviço de seleção pela psicotécnica pedia uma série de estudos preliminares e metódicos, bem como, numerosas verificações de eficiência antes de ser posto em prática para selecionar candidatos á determinada profissão. Estabelecia de antemão, as aptidões profissionais por testes de

caráter psicológico, fisiológico e técnico. Esses elementos resultavam de um exame médico, das condições e tendências sociais – em alto grau também dos índices caracterológicos e adaptabilidade ao meio. Os testes apenas expressava uma opinião, ainda que subjetiva, de favoráveis ou não. Com essa orientação, era estabelecida a ficha geral psico-fisiológica posteriormente reproduzida, como tentativa de coordenar os elementos que serviam de base na seleção profissional. (Quadro 1).

**Quadro 1. Demonstrativo de Testes Psicotécnicos para Aprendizes.
Relatório Referente ao Serviço Ferroviário – Ano: 1931 p. 267**

TESTES PSICOTECNICOS PARA APRENDIZES DAS PROFISSÕES LIGADAS A' MECANICA		
Aptidões pesquisadas	Denominação do teste	Processo
1. Inteligencia geral .	Claros de texto (coletivo)	Texto literario a completar, faltando-lhe palavras
» » .	Claros arimeticos (coletivo)	Operações arimeticas a realizar, faltando-lhes elementos diversos
2. Memoria.	Memória de numeros .	Reprodução de uma série de numeros aplicados num desenho.
3. Percepção de formas	Claros de forma (coletivo)	Reconhecer os elementos que faltam numa série de peças.
4. Senso técnico . . .	Alavancas conjugad. (coletivo)	} Percepção rapida da interdependência de movimento em elementos conjug. mecanicamente.
» »	Pulias conjug. (coletivo)	
5. Acuidade dos sentidos:		
visual.	Linhas a dividir (coletivo)	Avaliar o meio de linhas diferentes.
»	Cilindros-visual (individual).	Classificação de cilindros metálicos por comparação visual.
tátil	Cilindros-tátil (individual).	Classificação de cilindros metálicos por comparação tátil.
musculo articular .	Pesos (individual) . . .	Comparação de pesos.
6. Habilidade manual .	Segurança de golpe . . .	Acertar alvos c/ martelo de ponta.
» » .	Firmeza da mão (individual)	Acertar com estilete nos furos de uma chapa (termometro).
» » .	Confeção de fórmias (coletivo)	Confeccionar fórmias de arame, manualmente, segundo modelo.
7. Orientação nos movimentos	Manivela (individual) .	Virar manivela, contornando dificuldades interpostas no movimento.
8. Coordenação nos movimentos	Trabalho bi-manual (individual)	Traçar figuras, seguindo modelo, com suporte de torno acionado com as duas mãos.

Zuchi (2004) indica que o discurso a favor da racionalização baseava-se principalmente no fordismo, que incorporava a linha de montagem introduzida pelo

taylorismo, priorizando a segmentação das tarefas e o aumento da velocidade em que eram executadas. O modelo fordista tinha uma visão extra fábrica, preocupava-se também com o universo do trabalhador desenvolvendo então um setor de serviços sociais, em parceria com instituições paralelas que se preocupassem com o lazer e a instrução do trabalhador.

A concepção do taylorismo¹¹ expressava-se no próprio Regimento Interno da Escola impresso na Caderneta Escolar onde estava a distribuição de deveres e direitos dos alunos, os quais não tinham nenhum poder de contestar, avaliar ou julgar qualquer das formas e dos conteúdos colocados em evidência no conjunto do processo educativo na escola. Por exemplo:

“Ao aluno cabe zelar pelo bom nome do estabelecimento, honrando-o por sua conduta irrepreensível e pelo cumprimento dos deveres escolares tais como...” [...] na alínea 1: acatar a autoridade dos professores, Instrutores e dos funcionários do Curso, bem como os Srs. Chefes, Encarregados e Oficiais das Turmas ou secções da O.G. Chefes da Estação, seus ajudantes e demais funcionários, onde façam estâgios, tratando-os com urbanidade e respeito. [...] aliena 3: usar uniforme quando adotado (in CADERNETA ESCOLAR, CAPITULO X – REGIME DISCIPLINAR DOS ALUNOS, ARTIGO 57).

¹¹ O taylorismo-fordismo é um sistema de produção industrial baseado na fabricação em larga escala, na especialização do trabalho e na linha de montagem. Para Taylor o trabalhador deveria focar em sua parcela do processo produtivo e desempenhá-la no menor tempo possível, não precisando ter conhecimento do todo produzido. Deveria evitar o gasto de energia “desnecessário”, limitando seus atos apenas para a produção do que lhe era determinado pelo patrão. Taylor afirmou também que a hierarquização educava os funcionários e evitava protesto e desordem. O gerente era responsável por cronometrar e fiscalizar o trabalho de cada funcionário, sendo este passível de repreensão e punições. Em contra partida, Taylor também defendia a competição interna e a premiação para aquele funcionário de melhor desempenho. Era totalmente contra a organização dos trabalhadores, travando grandes conflitos com os sindicatos da época (RAGO; MOREIRA, 1984, p.13-18).

Fordismo: criado em 1913 pelo industrial norte-americano Henry Ford (1863-1947) com base nas idéias do engenheiro norte-americano Frederick W. Taylor (1856-1915). O modelo foi inicialmente utilizado na indústria automobilística e trouxe redução de tempo e de custo em relação ao sistema anterior, que era quase artesanal. Consistia em organizar a linha de montagem de cada fábrica para produzir mais, controlando melhor as fontes de matérias-primas e de energia, os transportes, a formação da mão-de-obra. Ele adotou três princípios básicos;

1) Princípio de Intensificação: Diminuir o tempo de duração com o emprego imediato dos equipamentos e da matéria-prima e a rápida colocação do produto no mercado.

2) Princípio de Economia: Consiste em reduzir ao mínimo o volume do estoque da matéria-prima em transformação.

3) Princípio de Produtividade: Aumentar a capacidade de produção do homem no mesmo período (produtividade) por meio da especialização e da linha de montagem. O operário ganha mais e o empresário tem maior produção. (SILVEIRA, 2006, v.1, p.1-20).

O fordismo estava configurado em tudo a concepção pedagógica da escola, que privilegiava atividades repetidas, em ordem de dificuldades, na aprendizagem de determinadas habilidades técnicas e conhecimentos tecnológicos. À medida que o aluno aprendia novas orientações técnico-operacionais e as realizava em suas tarefas seguia um escalonamento de ações anteriores até atingir as novas habilidades requeridas na nova tarefa, a qual era rigorosamente avaliada pelos instrutores e monitores responsáveis.



Fig. 8 – Operários da Sorocabana (Autoria incerta – 1957)

Nesta fotografia observamos a influência da racionalização na organização do trabalho:

- Uniforme: hierarquia e disciplina
- Relógio de pulso: (controle do tempo);
- Caneta no bolso: (conhecimento e especialização)

(CHIOZZOTO, Luiz. Footing Sorocabano. Passado em Fotografias 1886 – 1957. Linograf Gráfica e Editora, Sorocaba, 2007, p. 98).

Segundo Salvadori (2006), as parcerias com o Instituto de Higiene de São Paulo foram de responsabilidade de Roberto Mange. Estas parcerias tinham um enfoque na seção de psicotécnica, para a incorporação dos princípios da ciência psicológica na seção de psicotécnica e de psicometria nos métodos de seleção e formação profissional, o que permitia escolher candidatos para determinados ofícios, segundo a aptidão de cada um.

Os métodos psicotécnicos, segundo a mesma autora, foram desenvolvidos e pesquisados por Mange no Serviço de Ensino e Seleção Profissional da Estrada de Ferro

Sorocabana e os resultados desse documento apresentados como uma tese em um congresso de engenheiros, em 1935.

Em 1931, começava a funcionar o Curso de Ferroviários na Escola Profissional de Sorocaba. O Cruzeiro do Sul, em edição de nº 7.225 de 14 de fevereiro de 1931, p. 1, em nota sobre a o acontecimento, intitulava CURSO DE FERROVIÁRIOS DA ESCOLA PROFISSIONAL DE SOROCABA E ESTRADA DE FERRO SOROCABA. A notícia descreve pormenorizadamente o acontecimento:

A diretoria do E.F. Sorocabana, prossequindo no seu intento de organizar as suas oficinas em Sorocaba de modo efficiente e profícuo, dotando-se não somente de machinário moderno e possante como também nellas desenvolvono o objectivo téchnico e social da formação e do aperfeiçoamento dos seus operários, entrou em accôrdo com a Escola Profissional de Sorocaba, para que nesse estabelecimento de ensino estadual seja instituído um Curso Profissional para ferroviários.

Foi assim organizado o “Curso de Ferroviários” na Escola Profissional de Sorocaba, de colaboração com a E.F. Sorocabana e com início no dia 10 deste mez. [...] Ao lado do curso de formação profissional acha-se em funcionamento desde o dia 5 um “Curso de aperfeiçoamento destinado ao pessoal das oficinas da Estrada em Sorocaba e que permittira a muitos jovens operários completar e firmar seus conhecimentos. Esse curso que é obrigatório para todos os aprendizes de 1ª e 2ª classe é dado na Escola Profissional de Sorocaba,, três noites por semana constando de português, mathemática e desenho técnico.

Acham-se matriculados no Curso Ferroviário 24 alumnos e no “Curso de Aperfeiçoamento 44, o que vem demonstrar o êxito alcançado por essa iniciativa.

Mais uma vez assim a Estrada de Ferro Sorocabana e a Escola Profissional de Sorocaba, numa perfeita união de visitas, vem dar apreciável passo avante no desenvolvimento do progresso téchnico neste Estado.

O Correio de Sorocaba, em edição nº 928, de 8 de fevereiro de 1931, p. 1, anunciava a inscrição para a matrícula no Curso de Ferroviários:

Escola Profissional
Curso de Ferroviários

Está aberto a inscrição para os candidatos à matrícula no curso de ferroviários da Escola Profissional Mixta desta cidade.

A idéia de instituição desse curso que não é de agora, vae ser effectivada, com grandes vantagens, innegavelmente.

As aulas terão início no dia 10 do corrente.

É de realce a utilidade do novo curso que virá prestar grandes serviços aos ferroviários, pois terão preferênciã os filhos dos empregados da Estrada de Ferro Sorocabana.

A nossa Escola Profissional instalada com auxilio efficiente de diversos sorocabanos que realmente trabalham pelo progresso local, e

que mereceram todo o necessário auxílio do governo, é uma das mais completas do Estado, pois conta com os cursos de química industrial, química agrícola e de ferroviários, procurando assim atender às necessidades educativas da localidade e da zona [...].

Segundo Boschetti (2006), o Curso de Ferroviários que abrangia a formação de aprendizes ajustadores, torneiros frezadores, caldeireiros ferreiros e eletricitistas, tinha a duração de quatro anos nos quais eram distribuídas, além das disciplinas específicas destinadas à instrução profissional, aulas de português, exercícios físicos e noções de higiene.

De acordo com Moraes; Alves (2002) em sua obra, “Escolas Profissionais Públicas do Estado de São Paulo: Uma História em Imagens”:

Nos cursos de ferroviários, o ensino subdividia-se em duas partes. Uma delas, voltada para a cultura geral dos aprendizes, era trabalhada em classe, durante as aulas de Português, Geografia, História do Brasil, Aritmética, Noções de Álgebra e Trigonometria, Geometria e Desenho Técnico, elementos de Física Mecânica e Educação Física – todas sob orientação de professores normalistas, conforme programa estabelecido pelo Centro ferroviário de Ensino e Seleção Profissional e de acordo com o inspetor do Governo. A outra parte, de formação especializada, consistia em trabalhos práticos e aulas técnicas, desenvolvidos nas oficinas de aprendizagem instaladas junto às oficinas gerais das estradas de ferro, também de acordo com orientação do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional. Nas oficinas de aprendizagem, executavam-se operações destinadas ao desenvolvimento da habilidade manual e profissional que culminavam a produção de peças que poderiam ser utilizadas na estrada de ferro, embora a finalidade primordial dessa produção não fosse atender às necessidades das estradas e sim proporcionar a aplicação prática dos conhecimentos tecnológicos e dos métodos racionais do trabalho. (MORAES, 2002; ALVES, 2002. p.231).

Moreira (2008) indica que por iniciativa de Gaspar Ricardo Júnior e Roberto Mange, o desenvolvimento dos trabalhos de formação e seleção psicotécnica para o pessoal da estrada, foi criado, junto com o Curso dos Ferroviários de Sorocaba, o Serviço de Ensino e Seleção Profissional – SESP – da Estrada de Ferro Sorocabana. Tinha por meta preparar melhor o pessoal para as diversas funções, capacitá-lo para o manejo das máquinas modernas, para resultados mais satisfatórios e eficientes, principalmente no setor das oficinas. A razão principal do curso era além de possibilitar a formação e capacitação dos quadros profissionais, fazê-las sem recorrer ao pessoal estrangeiro. De acordo com Cunha (2006, p. 135):

“O SESP oferecia um *curso de ferroviários*, com quatro anos de duração para as seguintes especialidades: ajustador, torneiro-fresados, caldeireiro, ferreiro, eletricista, operador, mecânico. Um *curso de aperfeiçoamento* para o pessoal das oficinas, compreendendo disciplinas como português, matemática, desenho técnico, higiene, prevenção de acidentes e outras. Um *curso de tração* para foguistas e maquinistas. Um *curso de telégrafo*, visando a especialização do pessoal dos departamentos de movimento e telegrafo, ensinando desenho e matemática. Nos seus 10 anos de existência, o SESP ministrou ensino profissional a 2.400 trabalhadores em seus diversos cursos.

O Prof. Milton Martins, 91 anos, relembra os anos que trabalhou no Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. Com muita lucidez narra sua vida como professor e diretor do Curso de Ferroviários:

Trabalhei no Curso de Ferroviários nos anos de 1944 até 1972. Meu irmão Diógenes Martins me convidou para dar aulas de matemática. Já naquela época os dirigentes da Ferrovia queriam separar o Curso de Ferroviários da Escola Profissional Fernando Prestes. Com a separação, em 1945, fui indicado para ser o Diretor do Curso de Ferroviários, porém, sem deixar de dar as aulas. Os alunos eram do Curso de Transportes, onde eram formados telegrafistas, pessoal de estação e de oficinas. Conforme as necessidades, dei aulas em todas as disciplinas. Como eventual, até aula de educação física eu dei. Cada vaga me era oferecido. [...] Quando diretor, fiz estágio de três meses nas Oficinas Gerais. Fiz trabalho no torno, na ferraria (inclusive malhar ferro!) eletricidade, ajustagem... Até exame teórico, prático eu fiz! Deram-me para ajustar uma bomba chamada “Shwltz”. Para os alunos, quanto menor o tempo e menores erros, neste exame, ou teste, apontavam ser apto para mecânica. O mestre cronometrava o tempo. Aqueles que não tinham aptidão para as oficinas eram encaminhados para outros setores: carpintaria, caldeiraria, na própria estrada. O fato é que a Sorocabana não dispensava ninguém. Desde que quisesse trabalhar é claro! [...] As provas eram realizadas na oficina da própria escola. É aquele prédio ao lado da estação, ao lado do museu. Um sobrado... Vinha um inspetor de São Paulo para a prova. As notas eram somadas com as notas de português, matemática, geografia, história... Cada setor tinha um mestre. [...] No primeiro ano o aluno passava por todos os setores. No segundo ano eram separados os melhores. Estes podiam escolher sua especialização. Torno, eletricidade, telegrafia... Aos sábados faziam estágios nas Oficinas Gerais. Havia causas que combatiam o Curso. Da parte dos alunos quando alguns queriam ganhar mais. Eram seduzidos pelas empresas particulares. Pegavam o “aluno de mão cheia” Preparados! [...] Para entrar no Curso havia exame de admissão. Havia até mesmo um curso preparatório para o Exame de Admissão. Os filhos de ferroviários tinham preferência. De uns duzentos meninos no exame de admissão, mais ou menos trinta iam para telegrafia ou pessoal de estação; quarenta para mecânica. Os pais eram entrevistados. O Curso tinha uma ficha sócio econômico dos alunos. Por noite eram entrevistados três pais. [...] Fui indicado e convidado para implantar um Curso em Vitória. Ítalo Bologna estava fundando um curso lá. Mas eu não quis

ir. Soube que por causa da guerra, por conta de parada de norteamericanos no porto de Vitória, o dinheiro em circulação era o dólar. Os valores eram equiparados ao dólar. Eu estava noivo, e o que ganharia não seria suficiente para começar uma nova vida por lá. Assim, aprendi muito com os ferroviários como também ensinei a muitos...

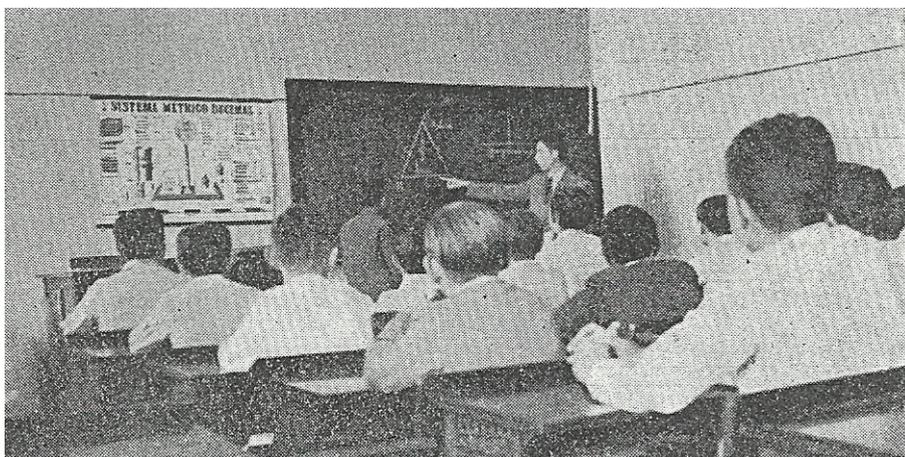


Fig 9 – Prof. Milton Martins dando aula de Matemática.
Arquivo do Professor Milton

A riqueza de detalhes, a emotividade e a clareza de suas lembranças reportam toda uma vivência e confirmação dos documentos pesquisados.

Os trabalhos de orientação e controle do ensino Profissional, bem como das aplicações destinadas à Seleção Profissional do pessoal, estiveram a cargo do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP).

O processo seletivo se realizava sob quatro provas:

- ✓ Conhecimentos gerais básicos que abrangia: linguagem, matemática, geografia e história;
- ✓ Constituição Antropo-fisiológica;
- ✓ Aptidões: mentais, psico-sensoriais e motoras;
- ✓ Condições caracteriológicas e da adaptabilidade.

Para ser matriculado, ao interessado era exigida, na inscrição, a apresentação de certidão de nascimento de idade ou documento equivalente para provar que não era menor de 14 anos e mais de 16 anos. Havia uma tolerância para candidatos com 3 meses a menos ou a mais dos limites de idade estabelecidos.

Segundo o Edital de Admissão, para ser matriculado eram necessários:

1. Ser aprovado em exame de admissão que constava de provas simples de linguagem escrita, de operações e problemas de aritmética e geometria;
2. Submeter-se a exame médico e a provas de aptidões;
3. Apresentar, se classificado nas provas de seleção, requerimento devidamente selado ao Diretor da Escola Industrial, assim como atestado de vacina.

As provas de admissão eram realizadas no mês de janeiro, nas cidades onde funcionavam os Cursos, em local, dia e horário designado. Os candidatos deviam comparecer munidos de lápis preto ou de cópia¹².

O Curso de Formação de Artífices de Oficina em conjunto com a Escola Industrial Fernando Prestes era devidamente aparelhado e racionalmente orientado com a finalidade de proporcionar aos interessados a formação técnica necessária ao ingresso no quadro das Oficinas do Departamento de Mecânica da Estrada de Ferro Sorocabana, em Sorocaba.

O processo de seleção para novos alunos era anual. Iniciado com a divulgação de calendário e normas, logo se difundia pela cidade, como a grande oportunidade de ingresso à formação profissional e ao mundo do trabalho. Folhetos com as diversas regras e dispositivos circulavam e, atraíam sempre uma demanda muito maior dos o número de vagas oferecidas. Atendendo o rol de exigências, pais e filhos encaminhavam-se ao atendimento das exigências legais e burocráticas, antes do período das provas, das atividades práticas e do resultado final dos aprovados. Uma vez aprovados, os alunos eram direcionados para as especificidades profissionais como, por exemplo, Mecânica, ou Modelagem, ou Elétrica, etc, afinadas ao melhor desempenho do jovem nas provas seletivas. Pegoretti (2013), durante a entrevista relatou que estudava na Escola Profissional. Um dia, enquanto ele escrevia, um professor ficava parado ao seu lado observando-o.

“Eu era muito acanhado. Pensei: o que esse professor quer comigo?” Um dado momento o professor me disse: “Menino, tenho uma coisa a lhe dizer. Mas fica só entre nós!” Timidamente olhei para o professor que continuou dizendo: “Há tempo venho lhe observando. Lá na Sorocabana estão precisando de meninos como você. Se lhe interessa, vá e faça sua inscrição”. Chegando em casa contei para minha mãe. Ela pensou, pensou e disse: “Vá e veja o que se trata.” No dia seguinte fui, fiquei sabendo do Curso, entrei e só saí aposentado!”[...] No

¹² Lápis de cópia: muito utilizado para copiar desenhos do papel para outras superfícies, notas fiscais, bordereaux. Nota do autor.

começo eu ficava varrendo o galpão, a oficina, buscando água. Depois que viram que eu sabia ler e escrever, a coisa mudou. Quantas cartas eu escrevi para colegas bem mais velhos que eu! A maioria era semi-analfabeto, para não falar analfabeto... Dai eu só fui subindo. No Curso, no início do ano escolar, a gente era divididos em turmas iguais e durante um ano, faziam estágios iguais e rotativos em outras oficinas. Os trabalhos, técnicos ou práticos, eram cuidadosamente controlados pelos professores.

O Edital de Inscrição ao Curso Para Ferroviários elaborado pela Divisão de Ensino e Seleção (D.E.S.) apresentava a Organização do Curso: objetivos, estrutura funcional, modalidades profissionais, periodização, regime cotidiano das atividades no âmbito da escola e das oficinas.

O C.F.O. tem duração de 4 anos para todas as secções com exceção das de marcenaria, caldeiraria, ferraria, fundição e solda, onde o curso é de 3 anos apenas.

As aulas gerais e técnicas são ministradas em prédio próprio, sendo a prática feita na Oficina de aprendizagem, especialmente destinada a esse fim, e anexa às oficinas gerais do Departamento de Mecânica, onde os alunos farão estágio de prática ferroviária.

D. E. S. — SERVIÇO DE ENSINO

INSCRIÇÃO DE CANDIDATOS

O abaixo assinado, _____ (Nome)

deseja matricular-se no CURSO DE _____ (Oficina, Estação ou Depósito)

com sede em _____ (Localidade), para o que fornece os seguintes elementos:

Data do nascimento: _____, Lugar onde nasceu: _____

Filiação: _____

Residência: _____

Escolas frequentadas: _____

_____ de _____ de 19____

_____ (Assinatura)

Fig. 10. Ficha de Inscrição para Curso Ferroviário. (Manual de Inscrição-Separata)

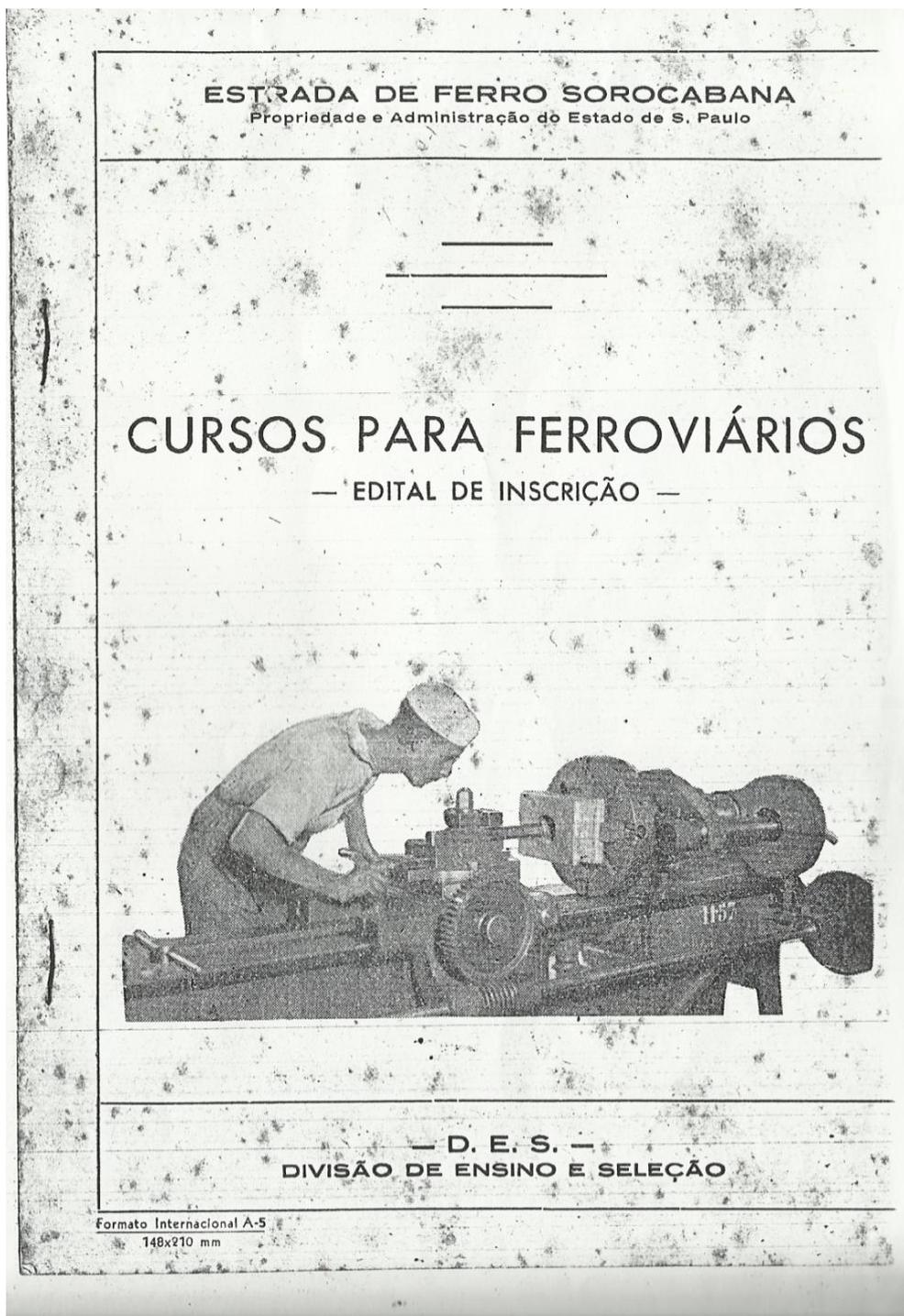


Fig.11 - Capa do Manual de instruções para inscrições à seleção de alunos ao Curso de Ferroviários da E.F.S.

Os trabalhos práticos eram orientados pelas "séries metódicas", conjuntos de desenhos de peças, organizados por graduação de dificuldades, que deveriam conduzir a ação do aluno.

Segundo OLIVEIRA (1995, p.19):

“... em 1930, solicitado por Gaspar Ricardo Júnior, cria na Estrada de Ferro Sorocabana, o Serviço de Ensino e Seleção Profissional, realizando, no ano seguinte, a memorável **Experiência de Sorocaba**, cujo resultados consagram, nos meios empresariais e educacionais, o valor dos novos Métodos de formação de mão-de-obra, inspirados em dois conceitos fundamentais, isto é a pesquisa psicotécnica; e a formação do aprendiz como um todo indivisível, abrangendo não apenas a qualificação técnica, mas, também, os atributos da personalidade, isto é, a educação integral.”(OLIVEIRA, 1995,p.19)

O currículo implementado pela Companhia Sorocabana, denominado “Regulamento do Curso de Ferroviários da Escola Profissional de Sorocaba e da Estrada de Ferro Sorocabana”, em sua organização e funcionamento, compreendia ainda regulamentos, programas, horários e uma metodologia que utilizava o que havia de mais moderno para a época em ensino profissional: seriação metódica e aplicação de testes psicotécnicos para seleção profissional.

Para Mange (1932, p.18), as séries metódicas, geralmente constituídas de desenhos a partir dos quais os alunos deveriam executar os trabalhos, eram o “esqueleto do desenvolvimento racional da profissão” e permitiam, também, observar o “processo evolutivo” de cada indivíduo.

As séries metódicas, segundo Boschetti (2006, p.55), partindo do simples para o complexo, conforme o ritmo individual da aprendizagem, as operações de cada série apresentavam por indicações de seqüência de modo a apresentar as dificuldades gradativamente, orientando o aluno. (OLIVEIRA, apud Bonadio, 2004, p.142) verdadeiras forjas de trabalho sadio e metódico.

Segundo Silveira (1937) consistia no processo na execução de uma série metodizada de operações, em ordem crescente de dificuldades, destinadas ao desenvolvimento da habilidade manual e profissional do aprendiz. Essas operações eram feitas numa tal sucessão que representam quase que uma evolução biológica da formação profissional. A cada operação correspondia sempre uma peça que poderá ser de utilidade na estrada de ferro, uma vez que a dificuldade técnica da mesma ficava mais ou menos conforme com a seriação estabelecida e não prejudique a marcha normal do ensino. Devia ter sempre em vista que os cursos ferroviários eram escolas destinadas à formação profissional especializadas dos futuros artífices ferroviária e não oficinas gerais das estradas. As peças da serie metódica eram antes desenhadas e confiam as

indicações referentes à tecnologia e ao método de trabalho a ser aplicado. Não sendo utilizadas por todas as estradas de ferro materiais perfeitamente idênticos, a seção técnica do Centro, cujos trabalhos eram feitos em colaboração com a seção de ensino, organizava series especializadas para atender às necessidades particulares de cada uma.

Segundo Moreira (2008, p. 75) com o ensino na base em séries metódicas, buscou-se adestrar o trabalhador para o exercício de uma só função, retirando dele o domínio do ofício por inteiro e impondo-lhe a necessidade de agir com responsabilidade, ordem, atenção e disciplina na realização de seu trabalho. (MOREIRA, apud CAETANO p. 75).

No pensamento de Mange, as séries metódicas, tão difundidas eram muito mais que um meio de aquisição de técnicas de trabalho, pois as considerava excelente instrumento disciplinador e formador do caráter dos jovens aprendizes. (Idem)

Com base nos relatórios do Curso de Ferroviário (1932 -1936) podemos perceber que as séries metódicas eram constituídas por folha de tarefa, também conhecida como folha de instrução, com orientações aos alunos das operações a serem feitas, igualmente, como das ferramentas e material a ser utilizado. Para Cunha (2000, p. 132) as folhas de tarefas diziam o que fazer; folhas de operação, que diziam como fazer; e folhas de informação tecnológica, com a indicação dos conhecimentos de matemática, física, química e outros, necessários à realização de cada tarefa.

A instrução individual compreendia quatro fases aplicadas na aprendizagem das oficinas, sob a supervisão do instrutor, a saber:

- Estudo do assunto: estudo da tarefa – estudo dos conteúdos existentes nas folhas individuais de instrução;
- Comprovação do conhecimento: demonstração das operações novas – os aprendizes repetem na oficina o modo correto demonstrado pelo docente de executar cada uma das operações;
- Aplicação: execução da tarefa – o mestre acompanha o aprendiz enquanto executa a tarefa da folha individual;
- Avaliação: levava em consideração pelo mestre a compreensão do conteúdo, o uso correto das ferramentas e máquinas, além de seu comportamento.

Nessa ordem, era acompanhada nas matérias instrumentais além da C.F.O. como matemática, português, ciências e desenho. Conforme o depoimento do Prof. Milton (2013), no caso do ensino de desenho não era para formar desenhistas. Mas preparar os

alunos para capacitá-lo de fazer o esboço de uma peça, a leitura do desenho e assim o aluno compreender sua peça de trabalho. (Fig.12).

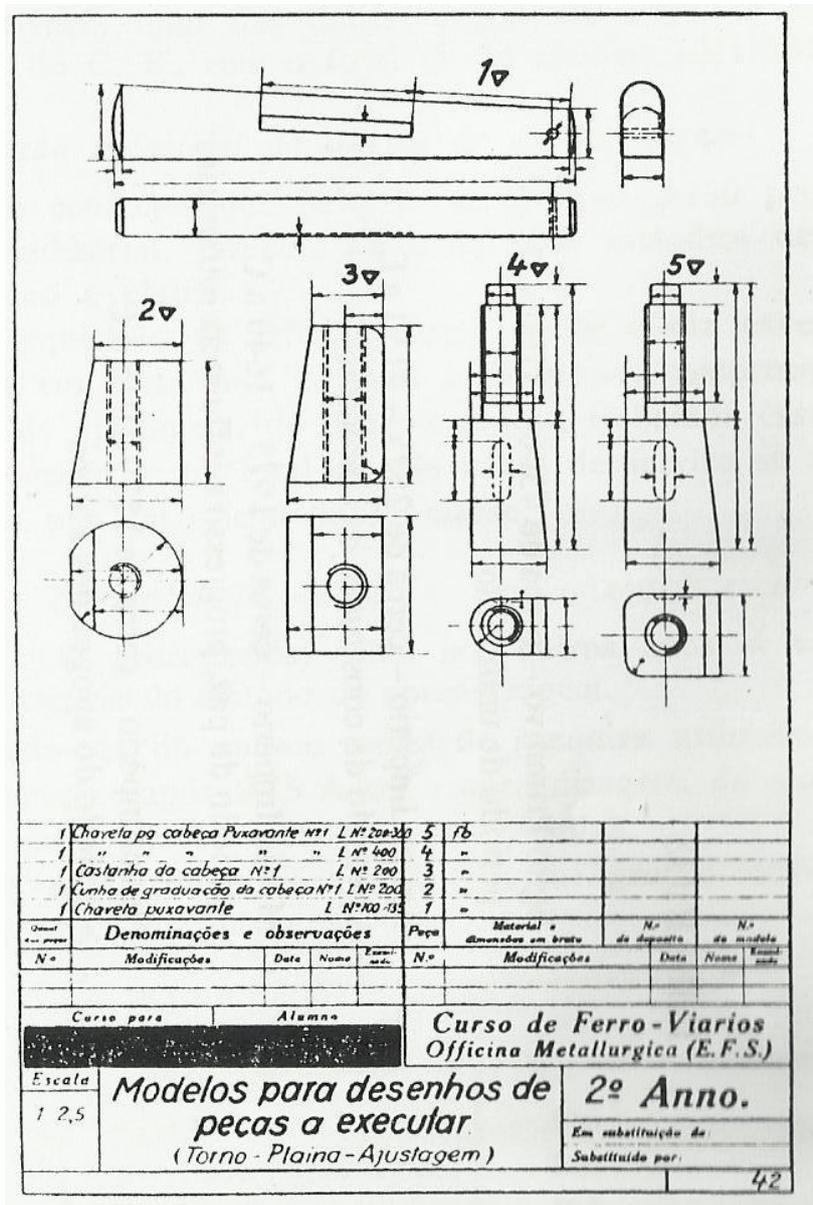


Fig. 12 – Folha de instrução – modelo para desenhos de peças.
(Relatório de Serviços Ferroviários 1934, p. 333)

As séries metódicas de ensino e o funcionamento do Curso de Ferroviário eram acompanhados com a limpeza e cuidado com as máquinas e ferramentas e até o comportamento mais contido que se observava num ambiente de trabalho. Em uma caderneta era anotada não só a presença, bem como outras observações do perfil moral de cada aluno.

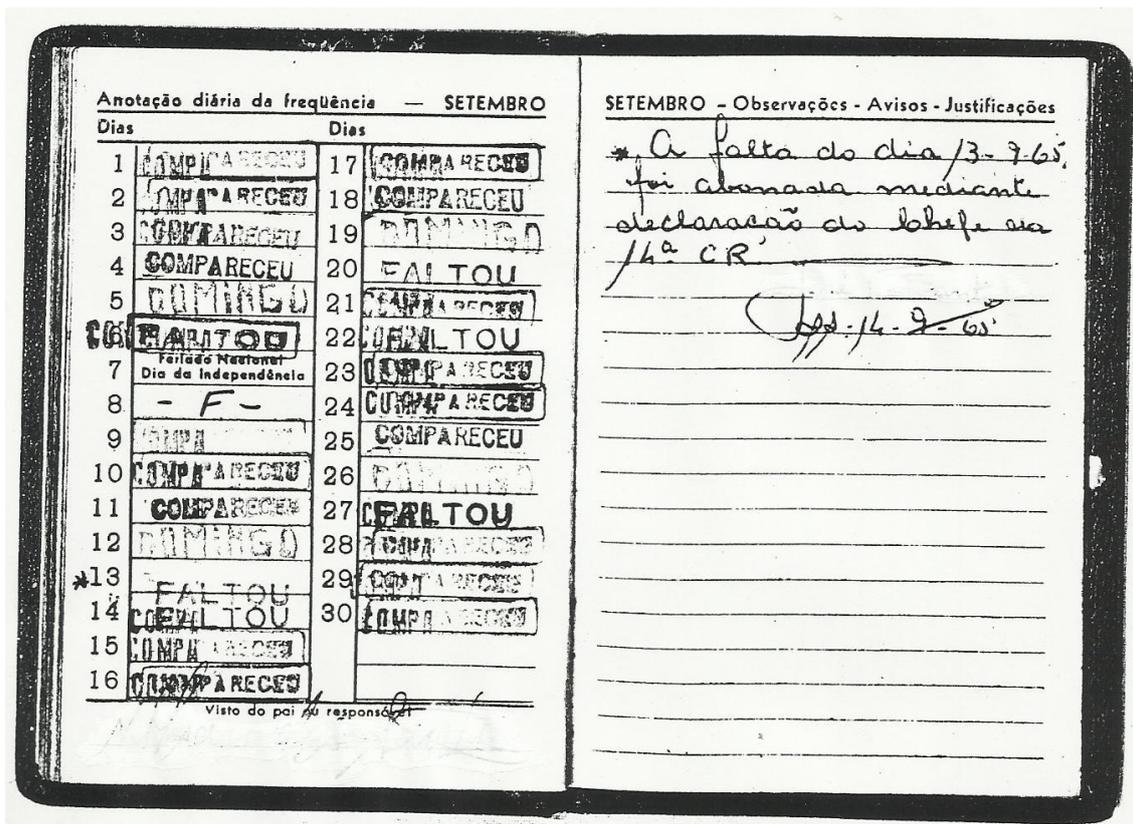


Fig. 13 – Boletim de Notas e frequência.
(Arquivo Prof^a. Dr^a. Vania)

O papel dos professores nas séries metódicas de ensino consistia em demonstrar como seriam executadas as operações, supervisionar, controlar e avaliar o processo de ensino aprendizagem.

O Curso Ferroviário propunha que os alunos frequentassem, desde o primeiro ano, além das Oficinas de Aprendizagem a Oficina Geral. Os alunos trabalhariam na Oficina Geral como ajudantes, executando tarefas correspondentes ao seu nível de desenvolvimento.

A partir do terceiro ano, os alunos faziam estágios em diferentes funções, vindo a se especializar em uma delas no quarto ano, quando cada área específica de conhecimento e prática possuía um plano de aulas diferenciado. Mais uma vez é possível identificar a preocupação com a aplicação das séries metódicas. Cada exercício era detalhadamente descrito e a progressão gradual era uma constante em todas as atividades propostas. Segundo Boschetti (2006), era enfatizada a estreita ligação que devia haver entre os cursos teóricos e os trabalhos práticos.

Com base no Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana do ano de 1931, elaborado por Gaspar Ricardo Junior, do arquivo do Museu da Estrada de Ferro

Sorocabana, é possível confirmar que o ensino abrangia a formação dos aprendizes ajustadores(A), torneiros-frezadores (TF), caldeireiros-ferreiros(CF) e eletricitas(E).

A instrução completa, que duravam quatro anos, achava-se subdivida em duas partes. A primeira, de dois anos consistia essencialmente um estágio de instrução profissional, desenvolvida racional e metodicamente, em que os alunos adquiriam as noções fundamentais teóricas e práticas para o trabalho.

No período da manhã eram dadas as aulas de caráter geral as de preparação técnica, em número de dez por semana. As aulas de caráter geral estavam ao cargo da Escola Profissional de Sorocaba. Quanto às de preparação técnica, estavam ao cargo da Estrada. O período da tarde era ocupado pelos trabalhos práticos, que eram executados na oficina de aprendizagem, instalada para esse fim, ao lado das oficinas gerais.

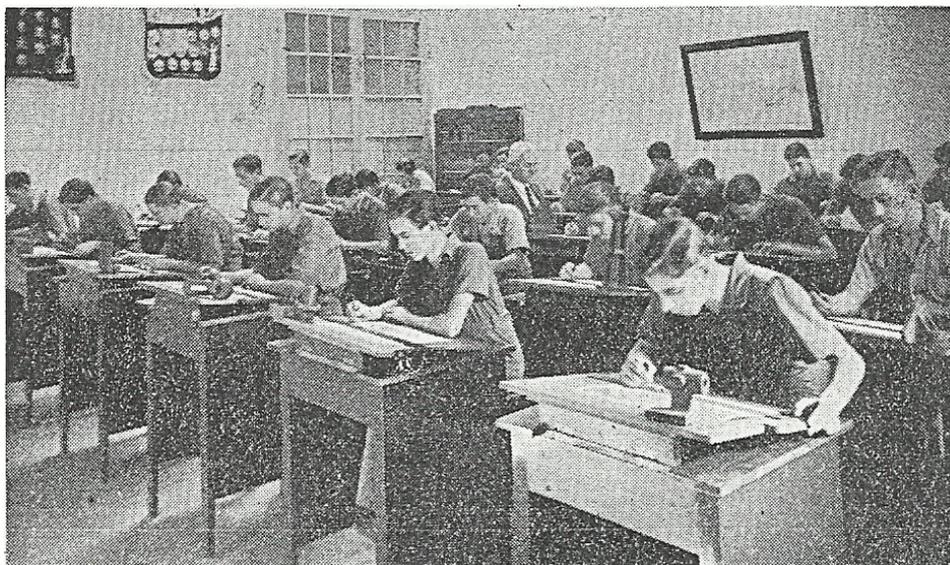


Fig. 14 – Aula de Desenho – (in Edital de Inscrição)

No intuito de incentivar o interesse do aprendiz e de dar uma feição industrial aos trabalhos, a maioria dessa série metódica era aproveitada na construção ou reparação do material rodante. A instrução prática era dirigida por um mestre-instutor, auxiliado por oficiais especializados.

Durante os períodos da manhã, não ocupados por aulas, os alunos faziam ainda em grupos estágios alternados nas diversas seções da oficina geral, aprendendo assim a conhecer os diversos serviços de oficina ferroviária. No decorrer do 2º ano era intercalado um estágio de dois meses na modelação e fundição.

As aulas teóricas estavam em relação íntima com a oficina, principalmente pelos exercícios dados em aula, que são baseados nos trabalhos práticos. Assim se estabelecia entre a teoria e prática a ligação indispensável ao desenvolvimento equilibrado do jovem aprendiz. Para completar esse desenvolvimento era previsto um curso obrigatório de educação física.

O Sr. Davi Ferrari (Entrevistado em maio de 2013) que trabalhou na Sorocabana de 1954 a 1983, relata que entrou no Curso de Ferroviários, precisamente no C.F.T. (Curso de Formação de Transportes):

“Comecei a trabalhar na Sorocabana em 1954. Fui designado como telegrafista na Estação Ferroviária de Mairinque. Entrei no Curso de Ferroviário, precisamente no C.F.T. (Curso de Formação de Transportes. Este curso compreendia preparação para todos os serviços da Estação: bilheterias, despachos, telegrama e faturamento de mercadorias. Os nossos dirigentes não levavam muito em conta as matérias de história, geografia e educação física. Esta última existia mais por formalidade. Limitava-se a jogar futebol. Os dirigentes eram exigentes nas matérias de português e matemática. Levavam em consideração aptidão do aluno. O envolvimento e o desenvolvimento era a primeira coisa que exigiam. O senso de responsabilidade e de observação eram o que mais procuravam perceber no aluno. Afinal ao lidar com trens de passageiros ou com o tráfico na estrada, eram com a vida de pessoas que iam lidar. Uma coisa era os trens de passageiros, outra coisa os trens de transporte de cargas. Mas qualquer que fosse as responsabilidades era a mesmas. [...] Sabe aquele prédio onde funciona o Museu de Artes Contemporâneas? Vê logo atrás o sobrado? Então, era ali onde o Curso funcionava. Foi feito só para isso. Hoje, um espaço grande e ocioso... [...] Fiz o curso de telegrafista. Naquela época era o meio de comunicação mais rápido. Ser telegrafista naquela época tinha suas compensações. Era igual a maquinista, só que levávamos uma vantagem, pois o maquinista passava com o trem apitando. Já nós, os telegrafistas, éramos fixo e não raro éramos considerados um bom partido... Creio que fui um bom telegrafista. Cumpri minha missão de pedir e conceder licença para os trens cargueiros e de passageiros, além de transmitir telegramas. Fui um profissional razoável. Na minha trajetória, fui Chefe Ajudante, Chefe Titular, Inspetor Geral de Estações, chefe de Estação e Inspetor. De 1977 à 1980 fui chefe de Estação. De 1980 à 1983 fui Inspetor. Tenho saudades dos meus tempos de ferrovia. Quando me aposentei, era chefe da estação aqui em Sorocaba. Quantos que passaram pelo C.F.O. e foram para Barros Monteiro, Metalúrgica, Sta. Maria, Grupo Votorantin... Tornaram ótimos oficiais, bons profissionais.

A descrição do Sr. David fornece elementos para a compreensão da força que o Curso exercia nos alunos e, igualmente a eficiência do mesmo Curso. A memória que a estação e o velho edifício do Curso de Ferroviários sinalizam o poder de aprendizagem e produção que os ferroviários no seu tempo edificaram.

A segunda fase da instrução, correspondente aos últimos dois anos do Curso, era de regime menos escolar e mais industrial e a especialização dos aprendizes se acentuava de mais a mais.

As aulas teóricas, de caráter mais técnico, inteiramente especializadas, no último ano, de acordo com os ofícios, ficavam reduzidas a oito horas semanais no terceiro ano e enfim, a cinco no quarto ano.

Ao iniciar essa segunda fase da instrução, só eram mantidos na oficina de aprendizagem os candidatos a ajustador e a torneiro-frezador, durante a maior parte do terceiro ano, para procederem a pequenas reparações completas. Os que se destinavam à caldeiraria, ferraria e eletricidade, não freqüentavam mais a oficina de aprendizagem, mas trabalhavam nas respectivas seções especiais da oficina geral. Todos, porém, faziam ainda no decorrer do terceiro ano, estágios mais ou menos prolongados, em diversas seções fora de sua especialidade. Segundo Sr. David, nosso entrevistado. (maio de 2013):

“No fundo do Armazém de Abastecimento, embaixo, existiam umas máquinas para a gente tomar conhecimento. Furadeira, torno, solda, plaina... Os encarregados examinavam a aptidão do aluno. O que o aluno gostava, não queria se formar. Observavam mesmo. Principalmente se o aluno era observador. Se tinha “golpe de vista”. Se era atencioso. Cada candidato do vocacional ia para o seu lado. Uns para torneiro mecânico, outros para fundição ou outro setor. Mas para transporte, tinha que ser bom mesmo. O Curso de Telegrafista era separado”.

Em vista do caráter industrial dos dois últimos anos de instrução, o mestre-instrutor não tinha mais influência direta sobre a formação do aprendiz. Daí o porquê da necessidade de se estabelecer um plano especial de trabalhos, apropriado ao desenvolvimento dos aprendizes, a ser seguido durante os estágios nas diversas seções, sob fiscalização dos respectivos chefes.

O quarto ano era de especialização completa, ficando o aprendiz na sua seção, aperfeiçoando suas aptidões e adquirindo prática, submetendo-se no fim desse ano à prova teórica e prática, com que deveria fazer jus ao diploma.

Dados comparativos com os outros anos e uniformidade de resultados garantiam o valor do método aplicado.

Quadro 2 - Demonstrativo das produções dos alunos do C.F. e do C.A., em 1935:

Produção industrial da Officina de Aprendizagem, em 1935:

O 1º Anno confeccionou 1860 peças de utilização na O.G. e fazendo parte da série methodica de trabalhos de officina.

Requisitadas pela O.G., foram ainda executadas pelos alumnos do 2º e 3º anno, 945 peças para reparação de locomotivas, trabalhadas em torno, plaina, fresa e bancada.

Os alumnos ajustadores do 3º anno trabalharam parte do tempo na reparação geral da locomotiva nº 21, em seguida passaram para a O.G. em estágios de produção industrial.

A loc. 21, cujos trabalhos de reparação foram aproveitados para fins de aprendizagem na O.A., foi entregue à Officina Geral, em Maio do corrente anno.

O valor da mão de obra fornecida pelos alumnos, nessa reparação, corresponde á importância de Rs. 4:000\$000, conforme orçamento elaborado.

Quadro 3 - Quadro geral das estatísticas e promoções dos alumnos do C.F. e do C.A., em 1935:

Cursos	Matrícula inicial	Alumnos eliminados	Existencia em Novembro	Nº de alumnos		Porcentagem de aprovação %	Porcentagem de frequência média %
				Aprovados	Reprovados		
1.º CF.	33	6	27	22	5	81	93,5
2.º CF.	24	-	24	20	4	83	94,5
3.º CF.	14	2	12	12	-	100	92,0
4.º CF.	16	-	16	16	-	100	96,0
CA.	52	34	18	18	-	100	71,0
Total	139	42	97	88	9	93	-

Com base no Relatório da Sorocabana (1931, p. 412), nas verificações objetivas, podemos perceber a eficiência de aprendizagem no Curso de Ferroviários:

1º Ano:

A “peça de prova” de ajustagem, executada após $\frac{3}{4}$ de ano letivo, e após objetivamente avaliada, apresenta os seguintes valores:

Quadro 4 - Quadro de desempenho dos alunos

Média do Grupo	67.4
Desvio padrão	12.4
Tempo médio de execução	6 ½ hs.

Quanto ao 2º ano:

Pela primeira vez foi organizada e feita aplicação de “peças de provas” objetivas para verificação de eficiência de aprendizagem nos trabalhos de “Ajustagem e Torno”.

As provas foram feitas por todos os alunos com exceção dos caldeireiros-ferreiros, onde obteve os seguintes resultados:

Quadro 5 – Resultados das provas dos caldeireiros-ferreiros

Peça de Prova	Média do Grupo	Desvio Padrão	Tempo Médio
Ajustagem	60,5	12,0	11
Torno	53,0	13,8	06

Os resultados individuais obtidos constituíram um dos elementos do processo de orientação para os ofícios especializados.

Número de alunos examinados: 22

Número total de peças executadas, medidas e classificadas: 44

4º Ano

As peças executadas pelos alunos como prova de “habilitação” conquanto de utilização industrial, foram escolhidos de tal modo que contivessem as operações básicas em grau de dificuldade adequada e permitissem medição e avaliação objetiva.

As mesmas eram discriminadas na parte referente aos trabalhos de aprendizagem do C.F.

Resultados obtidos:

Quadro 6 – Resultados das provas de peças como prova de “habilitação”

Ofícios Ajustagem padrão	Nome da peça Corpo de desandador de execução c/ cossinetes	Média do Grupo(max=100)	Desvio	Tempo(hs) médio
Torno Aço	Mandril de Fresa	58,2	16,7	52
Bronze	Agulha p/ ejetar	62,0	09,3	19
		60,0	12,0	09
Caldeiraria	Capa p/ engrenagens torno	70,0	-	16

Número total de alunos examinados: 16

Número total de peças executadas, medidas e classificadas: 22

Para o ano seguinte foi agendadas para objetos de estudo, as “peças de prova” especializadas para o terceiro ano.

Segundo Fonseca (1961), havia diretrizes para o processo de seleção de alunos para cada grupo especializado de ofícios, cumprindo as exigências qualitativas e quantitativas de pessoal por parte da Oficina Geral.

O plano previa em suas linhas gerais, os seguintes elementos:

- 1) Exame antropto-fisiológico para pesquisa das eventuais contra indicações médicas;
- 2) Eficiência já demonstrada nos trabalhos especializados;
- 3) Prova prática objetiva;
- 4) Desejo do aluno;
- 5) Julgamento dos instrutores.

Cada aluno era orientado para o ofício que reunia maior número de indicações convergentes, observadas as necessidades particulares da Oficina Geral.

O curso para aprendizes admitia jovens de 14 a 17 anos, mediante assinatura de contrato de três anos com seus pais. De início, contemplava apenas os filhos de ferroviários, porém, mais tarde teve alterado o seu regimento, para estender esse direito

a irmãos, netos e sobrinhos de ferroviários, até que, posteriormente, passou a facultar a todos, parentes de ferroviários ou não, e inscrição para disputa de vagas.

Para ser matriculado o candidato tinha que ser aprovado no exame de admissão que constava de provas simples de linguagem escrita, de operações e problemas de aritmética e geometria. Passava também por exame médico e provas de aptidões. Uma vez classificado, apresentava-se na Escola Industrial “Fernando Prestes” de Sorocaba, quando então funcionava na Rua Barão do Rio Branco n.º 228, ou na chefia do Departamento de Mecânica da E.F. Sorocabana, munido de atestado de vacina e requerimento dirigido ao Diretor da Escola Industrial.

O ensino teórico era ministrado na Escola Profissional de Sorocaba, e as aulas práticas, nas oficinas instaladas na Estrada de Ferro Sorocabana.

O programa e os cursos deveriam estar em inteiro acordo com as necessidades da Estrada de Ferro, sendo que os cursos e currículos seriam alterados para melhor se adaptarem às demandas da Companhia, quando se fizesse necessário.

Para ser matriculado, ao interessado era exigido, no ato da inscrição, a apresentação de certidão de nascimento de idade ou documento equivalente para provar que não era menor de 14 anos e mais de 16 anos. Havia uma tolerância para candidatos com três meses a menos ou a mais dos limites de idade estabelecidos.

Para Zucchi (2008) havia diferenças significativas entre o currículo proposto pela Companhia Paulista¹³ e o implementado pela Companhia Sorocabana, apesar de o segundo recorrer muitas vezes ao primeiro, chegando mesmo a copiar algumas propostas. O primeiro diferencial eram as aulas de Português, ministradas em todos os anos. Essa disciplina incluía assuntos de História, Geografia e Educação Cívica. Havia também aulas específicas de Higiene e Acidentes; Orçamentos; Organização Ferroviária e exercícios físicos.

¹³ A Companhia Paulista de Estradas de Ferro nasceu em 1868 foi fundada por fazendeiros paulistas visando continuar a linha da São Paulo Railway, que ia de Santos a Jundiá. A Paulista começou com bitola larga, de 1,60 e conseguiu estender suas linhas para a então mais rica região cafeeira do Estado, Rio Claro, Jaú, São Carlos, Piracicaba e uma malha de ramais em bitola menor. Comprou cinco ferrovias e participou de capital de outras por todo o Estado, chegando a mais de 1.000 quilômetros em bitola larga e outro tanto em bitola estreita. Foi a primeira ferrovia brasileira a eletricizar sua tração, na década de 20 e a primeira a usar carros de aço inox, extremamente confortáveis, em três classes, Pullman, com poltronas giratórias, Primeira e Segunda. Era famosa pela extrema pontualidade e as cidades, antes do rádio, acertavam seus relógios pela chegada dos trens da Paulista. (saopaulotremjeito.blogspot.com/. 2013).

Sobre as aulas de Educação Física, é curioso ressaltar:

Alunos e alunas de todos os cursos tinham aulas de Educação Física com o Prof. Luís de Almeida Marins. Elas aconteciam bem cedo, antes da aula teórica, no prédio da Rua das Flores, atual Rua Monsenhor João Soares. Luís de Almeida Marins, formado na Universidade de São Paulo, na primeira turma do curso, foi o primeiro professor de Educação Física de Sorocaba. (MORAES; ALVES, 2002, p.154).



Fig. 15 - Educação Física in “Escolas Profissionais Públicas do Estado de São Paulo: Uma História em Imagens” (MORAES e ALVES, 2002. p.231)

De acordo com os Relatórios de Serviços Ferroviários, exame médicos permitia prever as condições psicológicas dos candidatos e eventual eliminação dos que não satisfaziam o quadro das indicações e contra indicações medicas estabelecida para o ofício de aprendiz mecânico. Segundo o mesmo relatório, a aula especial de higiene pessoal foi dada por um médico do Centro de Saúde de Sorocaba.

Os trabalhos de aprendizagem eram desenvolvidos totalmente na Oficina Geral (O.G.). Segundo o Relatório de 1935, p. 409, por exemplo, na Oficina Geral foram confeccionadas 1860 peças que foram utilizadas na mesma oficina. Os alunos do 2º e 3º ano executaram 945 peças que serviram para recuperação de locomotivas. (Fig. 16). Peças que foram trabalhada em tornos, plaina, fresa e bancada. A locomotiva 21, reparada pelos trabalhos dos alunos, para fins de aprendizagem foi entregue, em maio

daquele mesmo ano, à Oficina Geral. O valor da reparação da locomotiva 21 correspondeu a importância de R\$4.000\$000 (quatro mil réis) de acordo com o orçamento elaborado.



Fig. 16 – LOCOMOTIVA REPARADA PELOS ALUNOS.
Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana – 1931

Para avaliar a aprendizagem dos alunos, foi instituída a chamada peça de prova, “que constava de um dos desenhos utilizados na formação profissional dos alunos da primeira série do curso de ferroviários” (CUNHA, 2000, p.136). Os alunos faziam as peças na oficina. Conforme depoimento do Sr. Jardel Pegoretti (Coletado em maio de 2013):

A gente fazia as peças lá na oficina. Os encarregados, os mestres mediam e avaliavam as peças. Eles nos davam uma nota. A nota ia para a secretaria do Curso. A secretaria somava as notas da oficina mais as notas da parte teórica: Matemática, Português, Geografia e História. Somadas, tirava a média. De acordo com a média, recebia o salário. Se tivesse faltas, eram descontadas no salário. E isso tudo, mais tarde era contado para a aposentadoria.

As peças eram medidas pelos chefes, pelos mestres. Era atribuída uma nota a partir das avaliações. Essa nota, da oficina era encaminhada para secretaria do Curso.

Na secretaria a nota era somada aos resultados das demais matérias curriculares e processava-se uma média. A média obtida era relacionada a uma tabela de equivalência salarial e depois, descontadas as possíveis faltas ocorridas.

Chegava assim ao salário do aprendiz. O pagamento recebido pelo aluno aprendiz estava devidamente configurado pela folha de pagamento da ferrovia. De acordo com a entrevista com o Sr. Guerrino Pereti (maio de 2013):

“Nós recebíamos um salário por mês. Muitos usavam do salário para ajudar sua família. Todos se dirigiam em dia e horários estabelecidos ao vagão do trem pagador para a retirada do que lhes era devido. O trem pagador vinha de São Paulo. [...] O tempo de aprendizagem para quem passava a trabalhar na ferrovia, contava para a aposentadoria”.

O hollerith a seguir demonstrava a remuneração recebida:

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DOS TRANSPORTES									
ESTRADA DE FERRO SOROCABANA									
CANHOTO									
N.º DE ORDEM	FOLHA	SEC.	CADERNETA	NOME			CATEGORIA	REFER.	
020	45	0965	01	95020				ALUNO	EFET. COM.
VENCIMENTOS		COD.	IMPORTÂNCIA						
		024	120,0						
DESCONTOS		COD.	IMPORTÂNCIA						
SITUAÇÃO	ESTRADA	DATA	VENCIMENTO BRUTO	TOTAL DOS DESCONTOS	TOTAL A PAGAR				
ALUNO	ORDINÁRIO	NOVEMBR 963	****120,0	*****	****120,0				

Fig.17 - Hollerith de Salário – Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana – 1931

A ênfase maior era dada aos trabalhos práticos, sendo primordial a relação entre o ensino técnico e as atividades práticas, que deveriam estar sempre conjugados. O programa e os cursos deveriam estar de inteiro acordo com as necessidades da estrada de ferro, estando claro que os cursos e currículos poderiam ser alterados para melhor se adaptarem às demandas de cada ferrovia. (BOSCHETTI, 2006).

O Curso de Ferroviários, portanto não visava somente ao ato disciplinar, mas capacitava o trabalhador ao domínio de um ofício. A formação para o trabalho significava formação profissional. Este processo de preparação da força de trabalho é constitutivo no modelo taylorista-fordista de organização de produção.

Segundo MOREIRA (2008, p. 77) além dos cursos de aperfeiçoamento para o pessoal das oficinas, foram criados cursos de aperfeiçoamento destinados ao pessoal ferroviário dos diferentes ramos da ferrovia: linha, tráfico, escritório etc. Criaram-se também, cursos superiores para o aperfeiçoamento de engenheiros, que eram capazes de controlar o trabalho em todas os seus ângulos e que passaram a especializar-se no exercício da chefia em uma área específica: na locomoção, no tráfego ou nas construções.

Segundo Cunha (2000, p 79) o curso de aperfeiçoamento era dirigido não só aos operários que já se encontrassem no mercado de trabalho, mas, também, aos maiores de dezesseis anos que não podiam estudar nos cursos diurnos por conta da idade.

**Quadro 7 – Programa organizacional do Curso de Aperfeiçoamento
Relatório de 1931 – p.267**

1.º Ano	{ <table border="0"> <tr> <td>Português</td> <td>2 h/sem.</td> <td rowspan="3">} Aulas a serem ministradas em 3 noites por semana.</td> </tr> <tr> <td>Aritmetica e geometria</td> <td>2 »</td> </tr> <tr> <td>Desenho geometrico e á mão livre</td> <td>2 »</td> </tr> </table>	Português	2 h/sem.	} Aulas a serem ministradas em 3 noites por semana.	Aritmetica e geometria	2 »	Desenho geometrico e á mão livre	2 »	{ <table border="0"> <tr> <td>Higiene individ. e do officio</td> <td>1 h/mês</td> <td rowspan="2">} Por medico e por engenheiro da Estrada.</td> </tr> <tr> <td>Locomot. — nomencl. — reparação — orçamentos</td> <td>1 »</td> </tr> </table>	Higiene individ. e do officio	1 h/mês	} Por medico e por engenheiro da Estrada.	Locomot. — nomencl. — reparação — orçamentos	1 »
		Português	2 h/sem.		} Aulas a serem ministradas em 3 noites por semana.									
		Aritmetica e geometria	2 »											
	Desenho geometrico e á mão livre	2 »												
	Higiene individ. e do officio	1 h/mês	} Por medico e por engenheiro da Estrada.											
Locomot. — nomencl. — reparação — orçamentos	1 »													
2.º Ano	{ <table border="0"> <tr> <td>Português</td> <td>1 h/sem.</td> <td rowspan="3">} Em 3 noites p/ semana.</td> </tr> <tr> <td>Aritmetica e geometria</td> <td>1 »</td> </tr> <tr> <td>Desenho tecnico</td> <td>2 »</td> </tr> </table>	Português	1 h/sem.	} Em 3 noites p/ semana.	Aritmetica e geometria	1 »	Desenho tecnico	2 »	{ <table border="0"> <tr> <td>Acidentes de trabalho — prevenção — socorros</td> <td>1 h mês</td> <td rowspan="2">} Por medico e por engenheiro da Estrada.</td> </tr> <tr> <td>Organ. ferroviaria EFS.</td> <td>1 »</td> </tr> </table>	Acidentes de trabalho — prevenção — socorros	1 h mês	} Por medico e por engenheiro da Estrada.	Organ. ferroviaria EFS.	1 »
		Português	1 h/sem.		} Em 3 noites p/ semana.									
		Aritmetica e geometria	1 »											
	Desenho tecnico	2 »												
	Acidentes de trabalho — prevenção — socorros	1 h mês	} Por medico e por engenheiro da Estrada.											
Organ. ferroviaria EFS.	1 »													
NOTA: Para admissão no curso, é exigido saber ler e escrever e fazer as 4 operações regularmente.														

A princípio, o curso era ministrado em apenas duas horas diárias, sem um currículo especial, com flexibilidade ao diretor em poder oferecer aos alunos, sempre que possível, um curso prático de tecnologia.

Diante dos resultados positivos do Curso Ferroviário, o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), anteriormente mencionado, patrocinado pelo Governo do Estado de São Paulo, em 1934, implantou um órgão coordenador dos trabalhos, o grande Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CEESP), que, conforme indica Batista (2006), mais tarde (a partir de 1934 deixou de ser restrito à Estrada de Ferro Sorocabana, estendendo sua órbita de atividades às organizações congêneres de quase todas as Estradas de Ferro Nacionais.

Para Moreira (2008), a Sorocabana destacou-se pioneira entre as iniciativas de organização científica do trabalho. Além da realização das primeiras iniciativas, em moldes experimentais de ensino e formação científica dos trabalhadores, também foram criados novos regulamentos, destinados a gerir, de maneira científica e neutra, as relações entre ferroviários e direção. A organização do Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, fundada e sempre dirigida por técnicos defensores e propagadores do ensino profissional ferroviário em bases científicas, como os engenheiros Ítalo Bologna, Roberto Mangue, entre outros, desenvolveu e aprimorou rapidamente os seus serviços, tornando-se uma instituição modelo do país. Segundo Oliveira, 1995, forneceu o modelo adotado pelo Senai e pelas instituições de ensino industrial “assemelhados àquele serviço na América Latina. (OLIVEIRA,1995, p.20).

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Para tecer estas considerações gerais, inevitável reportar-se ao ponto dos propósitos iniciais que motivaram realizar uma pesquisa sobre o Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. O decorrer do trabalho permitiu pela retrospectiva histórica uma melhor compreensão do Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, no conjunto das referências econômicas e sociais que envolviam o país e, mais particularmente, o estado de São Paulo e a cidade de Sorocaba.

Os objetivos propostos não foram propostos tão somente na elaboração de um trabalho científico em si, mas também na construção de um corpo de conhecimentos sobre os significados que o Curso de Ferroviário teve para os jovens alunos, para a formação ampliada de uma identidade profissional e para o desenvolvimento de uma representação social da cidade. Partindo do princípio de que o conhecimento só se concretiza quando produz mudanças, a pesquisa permitiu uma compreensão sob alguns aspectos inéditos, da organização e difusão do modelo de ensino e aprendizagem desenvolvidos no âmbito do curso, suas peculiaridades, sua projeção regional. O resgate do contexto sócio-histórico permitido pelo uso das fontes primárias e pelas entrevistas desvelou um tempo de entendimento para além da cronologia dos fatos enunciados.

Ainda seguindo os objetivos elencados na introdução é possível finalizar esta etapa de investigação com as seguintes considerações:

- Foi dado um enfoque sobre Curso de Ferroviários da Escola da Estrada de Ferro Sorocabana, enquanto resultado de esforços inestimáveis nos quais se destacaram as figuras de Gaspar Ricardo e Roberto Mange.
- Foi possível entender o Curso de Ferroviários como um novo modelo de ensino profissional norteado desde o processo de seleção, para a racionalidade das ações técnico-pedagógicas, desenvolvimento de atividades planejadas e executadas para ofertar e buscar melhor eficiência e aproveitamento humano em todos os setores da execução de trabalho das estradas de ferro.
- Esclareceu-se também, como a proposta dos cursos de ferroviários contribuíram para uma nova concepção da educação para o trabalho, tradicionalmente apresentada como instrumento de uma política voltada para as “classes desfavorecidas”.

- A concepção da racionalidade técnica está identificada como a grande impulsionadora da ação pedagógica do Curso de Ferroviários, calcada no saber com eficiência, na relação custo-benefício e no direcionamento dos alunos para corresponder às expectativas profissionais e sociais.
- O Curso de Ferroviários, portanto, apresenta-se como uma referência de instituição escolar de propósitos definidos: não apenas atualizar tecnicamente os ferroviários ou contribuir para a elevação da escolaridade dos mesmos, mas também construir um novo perfil da profissão inculcando novos valores de trabalhos, padrão de moralidade e responsabilidade, consoantes aos interesses da Estrada de Ferro Sorocabana e da sociedade em geral.
- Ficou também evidente que a efetiva ação pedagógica no Curso de Ferroviários, foi resultado de uma ação conjunta e de interesses bem definidos: onde os professores, mestres e instrutores se fundamentavam seu trabalho nas teorias e técnicas orientadas pelas descrições, explicações, prospecções, controle das situações norteadas por metodologias verdadeiramente eficazes, com seleção de procedimentos de sentido essencialmente fordista-taylorista. A grande inovação metodológica foi, sem dúvida, a utilização de testes psicotécnicos e o aprendizado pelo sistema de Séries Metódicas.
- Na estrutura do curso, o ideário de formação se consolidava com a constante oferta de Cursos de Aperfeiçoamento para os funcionários em exercício nos diversos setores, ocasião em que se fazia presente o ensino ministrado por profissional técnico especialista.

A partir do Curso de Ferroviários se universalizou o sistema de formação profissional desenvolvido na Escola Profissional de Sorocaba que, através da ferrovia, forneceu o modelo adotado pelo Senai instalado na década de 40, no século passado, e pelos organismos de ensino industrial assemelhados na América Latina. (OLIVEIRA, apud BONADIO, 2004, p.142).

Por certo sempre se pode fazer uma análise mais cuidadosa do Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, particularmente no que significou para os ferroviários e igualmente, para aqueles que defendiam a racionalização como única forma de produzir trabalhadores capacitados. A pesquisa proporcionou vivenciar um horizonte mais amplo da história da profissionalização ferroviária no Brasil, estendida

depois para outros ramos da formação industrial, identificar por meio dos registros de época e da memória resgatada por emocionadas entrevistas um longo período da vida dos ferroviários. Aos estudiosos da educação legou experiências significativas em relação aos métodos científicos e racionais do trabalho, defendido por alguns grupos intelectuais da época. Mesmo não se esgotando enquanto possibilidades de mais referências e registros, o estudo configura com particularidades e precisão um panorama de uma época da cidade que sem dúvida, serviu de base para o desenvolvimento posterior.

REFERÊNCIAS

- ALBERTI, Verena. **Manual de História**, 3. ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2005.
- _____. Verena. **História dentro da História**, in. PINSKY, Carla Bassanezi. Fontes Históricas (org.) 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2006.
- ALMEIDA, Aluísio de. **Sorocaba: 3 séculos de história**. Instituto Histórico e Genealógico de Sorocaba, 1969.
- ANTONACCI, Maria Antonieta Martinez. **A vitória da razão(?)**: o IDORT e a sociedade paulista. São Paulo: Marco Zero, 1993.
- AZEVEDO, Fernando de. **A cultura brasileira**: introdução ao estudo da cultura no Brasil. 4 ed. rev. e ampl. Brasília: Editora UnB, 1963.
- ALEIXO IRMÃO, José. **A Perseverança III e Sorocaba**. Sorocaba: Oficinas do Cruzeiro do Sul, 1969.
- BADDINI, Cássia Maria. **Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano**. São Paulo: Annablume:Fapesp, 2002.
- BENJAMIM, Walter. **Reflexões sobre a criança, o brinquedo e a educação**. São Paulo, Duas Cidades, Ed. 34, 2002.
- BONADIO, Geraldo. **Sorocaba: a cidade industrial**: (Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril) – Sorocaba: Linograf – Gráfica e Editora Ltda., 2004.
- BOSCHETTI, Vânia Regina. **O Curso Ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana – Disponível em** < <http://www.fae.unicamp.br/revista/index.php/histedbr/issue/current>> n.23, p. 46 –58, set. 2006. Acesso em 12 de mar. 2012.
- _____. Vânia Regina e CARMO, Jefferson Carriello – UNISO – **Teares e Trilhos: A Educação de Ofícios em Sorocaba**. Campinas, Revista HISTEDBR On-line, n. 21, p. 131-140, mar. 2006. Disponível em: <alb.com.br/arquivo-morto/edicoesCarmoJeffersonCarriello.htm> Acesso em: 26 out.2012.
- BRITO, Nascimento: **Meio Século de Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 2ª Edição. 1961.
- CAMARA, José Ewbank. **Caminho de Ferro de São Paulo e Fabrica de Ipanema em agosto de 1875**. Sorocaba, OTTONI, 2ª Edição Fac-Similar. 2012.
- CARMO, Jefferson Carriello, **A Formação da Classe Operária em Sorocaba e a luta pela Educação no contexto da industrialização no início do século xx**. Disponível em: <www.histedbr.fae.unicamp.br/.../res_jefferson%20carriello%20do%20car...>. Acesso em: 18 nov. 2012.
- _____. Jefferson Carriello, e SANDANO Wilson. **A imigração italiana na cidade de Sorocaba e a experiência escolar no final do século XIX e início do século XX**. UNISO, Sorocaba, SP. 2009. Disponível em: www.histedbr.fae.unicamp.br/revista/edicoes/33/art07_33, p. 109-121. .pdf. Acesso em 12 jul. 2013.

CARVALHO, Ney. **O Encilhamento**: anatomia de uma bolha brasileira. São Paulo: Bovespa, 2004.

CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro de. **Fisionomia da Cidade de Sorocaba** – Cotidiano e Transformações Urbanas – 1890-1943. São Paulo: Biblioteca24horas, Seven System Internacional Ltda., 1ª edição, Dezembro de 2010.

CHIOZZOTO, Luiz. **Footing Sorocabano**. Passado em Fotografias 1886 – 1957. Sorocaba: Linograf Gráfica e Editora, 2007.

CIAVATTA, Maria (coord.) **Memória e Temporalidades do Trabalho e da Educação**. Rio de Janeiro: Lamparina Editora, FAPERJ, 2007.

COSTA, Ana Maria Catelli Infantsi, **A Educação para Trabalhadores no Estado de São Paulo. (1889-1930)**: In: A Educação Primária na Primeira República, Monografia de Mestrado, Faculdade de Educação, f.184, USP, São Paulo, 1982.

CUNHA, Luiz Antonio. **O ensino de Ofícios nos primórdios da industrialização**. São Paulo: Editora UNESP, Brasília, DF:Flacso, 2000.

_____. Luiz Antonio. **As escolas de Aprendizes Artífices e a Produção Manufatureira**. Revista Faculdade de Educação, UFF, Niterói, RJ, p. 10 (1 e 2) jan/jun – jul/dez 1983.

DE DECCA, Edgar Salvadori. A ciência da produção: fábrica despolitizada. **Revista Brasileira de História**. São Paulo. Marco Zero, n.6, p.46-49, 1984.

FAUSTO, Boris: **História do Brasil**, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1995.

FERREIRA, Carlos Alberto. **Eu, Francisco de Paula de Almeida – Barão de Guaraciaba: contribuição para Estrada de Ferro do Vale do Paraíba do Sul Fluminense**. S/D. Disponível em: <<http://www.pph.uem.br/cih/anais/trabalhos/6.pdf>>. Acesso em: 17 ago. 2013.

FONSECA, Celso Suckow. **História do ensino industrial no Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia da ETN, 1961.

_____. Celso Suckow, **História do ensino industrial no Brasil**, Rio de Janeiro: SENAI/DN/DPEA. 1986, v 1. 284p.

FREITAS, Bárbara. **Escola, Estado e sociedade. Educação Universitária**. 5 ed. São Paulo, 1984.

GASPAR, Antonio Francisco. **Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana 1870 -1875**. São Paulo: Estabelecimento Graphico Eugênio Cupolo, 1930.

GILES, Thomas Ranson. **História da Educação**. São Paulo : EPU, 1987.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas, Sinais**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

HOBSBAWM, E.J. **A Era dos Impérios:1875-1914**. Trad. Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998. 5ª ed.

IGNARRA, José Cássio: **O Processo de Descentralização e Estadualização dos Sistemas de Trens Metropolitano no Brasil e seus impactos nos instrumentos de gestão e coordenação das políticas públicas metropolitanas**. 2001. 115 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) Curso de Mestrado em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2001.

JÚNIOR, Arnaldo Pinto- **“A Manchester Paulista: imagens históricas de modernidade no Município de Sorocaba no início do século xx”** – disponível em:
<http://www.ichs.ufop.br/perspectivas/anais/GT0403.htm>. Acesso em: 21 set. 2012.

_____, Arnaldo Pinto – **Como Sorocaba virou a “Manchester Paulista”**. JORNAL DA UNICAMP, Campinas: ano 20, n. 318,03 a 16 de abril de 2006, p.10.

_____, Arnaldo Pinto – **A invenção da "Manchester Paulista": embates culturais em Sorocaba (1903-1914)**. 2003. 243 f. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Educação, Campinas, 2003.

JÚNIOR, Gaspar Ricardo. **Relatório Referente aos Serviços Ferroviário e Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana** relativo ao ano de 1931. São Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Cia. 1931,1932, 1933, 1934, 1935, 1936 e 1937.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias** (A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira). Campinas: Pontes Editores, 1990.

MOCELLIN, Renato. **Os Guerrilheiros do Contestado**, São Paulo: Editora do Brasil, 1958 Moraes, 1984.

MORAES, Carmen Sylvia Vidigal; ALVES, Júlia Falivene – Organizadoras. **Escolas Profissionais Públicas do Estado de São Paulo: uma história em imagens**. (Álbum Fotográfico) São Paulo, Centro Paula Souza, 2002.

MOREIRA. Eduardo F.P.; RAGO, Luzia Margareth. **O que é Taylorismo**. São Paulo, Editora Brasiliense S.A.1984.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovianos, trabalho e poder**. São Paulo, Editora UNESP, 2008.

NAGLE, Jorge, **Educação e sociedade na Primeira República**. Rio de Janeiro EPU; 1974, 1976 (reimpressão).

NETO, Adalberto Coutinho de Araújo: **Sorocaba Operária: ensaio sobre o Início do movimento operário em Sorocaba, 1897-1920** – Sorocaba, SP: Creart, 2005.

_____. Adalberto Coutinho de Araújo **A Sorocabana e seus trabalhadores**. Disponível em:
http://www.crearte.com.br/adalberto_textos_t02.htm. Acesso em 18 jan. 2013.

OLIVEIRA, Afonso Celso de. **Tudo começou na Escola Profissional**. Sorocaba, SP: Academia Sorocabana de Letras, Prefeitura Municipal de Sorocaba, Secretaria da Educação e Cultura, FACED, Conselho Municipal de Cultura, 1995.

PEGORETTI, Jardel. **Fundação da Companhia de Estrada de Ferro: Luiz Matheus Maylasky, A cidade de Sorocaba**. Sorocaba, SP: Gráfica e Editora Paratodos Ltda, 2ª Edição, 2006.

PILETTI, Claudino; PILETTI, Nelson. **Filosofia e História da Educação**. 6 ed. São Paulo: Ática, 1988.

REALE, Ebe - **Café**, Rio de Janeiro: Sindicato Nacional de Livros, 1936.

RIBEIRO, Emerson. **Caminho e Descaminhos: a ferrovia e a rodovia no bairro Barcelona em Sorocaba/SP – a produção espacial no processo de industrialização e urbanização em Sorocaba**. São Paulo: Sorocaba: Annablume, 2009.

RIBEIRO, Maria Rosa Alice. **Condições de trabalho na indústria têxtil paulista**. (1870-1930). São Paulo: Hucitec, Ed. da UNICAMP, 1988.

SAINT-HILAIRE, A. de. **Viagem à Província de São Paulo**. São Paulo, 1940.

SALAZAR, José Monteiro. **Araçoiaba & Ipanema**. São Paulo: Governo do Estado, 1998.

SALVADORI, Maria Angela Borges; **Educação, trabalho e juventude: Os Centros Ferroviários de Ensino e Seleção Profissional e o perfil do jovem ferroviário**. HISTÓRICA – Revista do Arquivo Público do Estado de São Paulo. Edição nº 11 de junho de 2006. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/.../texto02.pdf> www.revistaferroviaria.com.br/. Acesso em 12 nov. 2013.

SHIROMA, Eneida Oto, Moraes, Maria Célia M. de, Evangelista, Olinda. **Política Educacional**. Rio de Janeiro: DP&A; 2002.

SILVA, Paulo Celso da. **De novelo de linha à Manchester Paulista**. Fábrica têxtil e cotidiano no começo do século XX em Sorocaba. Sorocaba: LINC, 2000.

SILVEIRA, Horácio Augusto. **Relatório 1936**. São Paulo: Secretaria dos Negócios da Educação e Saúde Pública. Superintendência da Educação Profissional e Doméstica – Estado de São Paulo. Publicação nº 9, 1937.

SILVEIRA, Zuleide. Simas da. **Educação Profissional no Brasil: da industrialização ao século XXI**. 2006. Disponível em: <http://www.educacaopublica.rj.gov.br/biblioteca/educacao/0109.html>. Acesso em: 18 ago. 2012.

STEIN, Stanley J. **Origens e Evolução da Indústria Textil no Brasil, 1850-1950**. Tradução: Jaime Larry Benchimol. Rio de Janeiro. Campus, 1979.

STRAFORINI, Rafael. **No Caminho das Tropas – Sorocaba**, TCM-Comunicação, 2001

SCHWRTZMAN, Simon, Bomeny, Helena Maria, COSTA, Vanda Maria Ribeiro. **Tempos de Capanema**. São Paulo FGV e Paz e Terra, (2ª Edição), 2000.

THOMPSON, Paul – **A voz do Passado: história oral**. Tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 3ª edição 1998.

ZAMBELLO, Mario Henrique – **O Aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista**. Urbana, Campinas, ano 3, n.3, 2011. Disponível em <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/index>. Acesso em: 02 fev. 2012.

_____. Marco Henrique. **Ferrovia e Memória:** Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial em Campinas In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22, 2003, João Pessoa. Anais do XXII Simpósio Nacional de História: História, acontecimento e narrativa. João Pessoa: ANPUH, 2003.

ZUCCHI, Bianca Barbagallo – **A criação da Escola de Ferroviários da Companhia Sorocabana.** Disponível em:

\<<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao04/materia02/>> 4 de ago. 2005. Acesso em 13 mar. 2012.

FONTES PRIMÁRIAS

ALMANACH ILLUSTRADO DE SOROCABA, Ano I, p. 256-257, 1914.

CORREIO DE SOROCABA, n. 929, ano 1, de 12 de Fev. de 1931.

BRASIL, Decreto nº.7566 – de 23 de setembro de 1909. Institui escolas de educação para o trabalho, destinadas ao ensino profissional gratuito.

BRASIL, Decreto nº. 1.192 – de 22 de dezembro de 1909. Autoriza o Governo a fazer contratos com estabelecimentos comerciais, industriais ou beneficentes, em favor de educação profissional de menores pobres.

BRASIL, Decreto Lei nº 3454 de 6 de janeiro de 1918. Autoriza o Governo a rever a questão do ensino profissional.

BRASIL, Decreto Lei nº 5.607 de 22 de junho de 1943. Autoriza o Governo criar nas ferrovias o Serviço de Ensino e Orientação Profissional.

GAZETA COMMERCIAL, Sorocaba, ano 1, n. 62, 6 jun. 1875.

_____. Sorocaba, Ano 1, n. 57, p.3, 04 jun. 1875.

O AMERICANO, Sorocaba, Ano 1, n.36, 18 de jun. 1872.

O ARAÇOIABA, Sorocaba, Ano 1, n. 22, 24 de fev. 1867.

O CRUZEIRO DO SUL, Sorocaba, Ano 28, n. 7.225, 14 fev. 1931.

O OPERÁRIO, Ano 2, nº 53, p.01 de 2 de out.1910.

_____. Sorocaba, Ano 4, n. 168. 02 de fev. 1913.

RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA - Ano 1904, Typographia a Vapor Rosenhain&Meyer -São Paulo, 1905. Disponível em:

http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2011_04_01_archive.html). Acesso em: 17 ago. 2012.

RELATÓRIO REFERENTE AO SERVIÇO FERROVIÁRIO – 1932. São Paulo, In: Serviço de Ensino e Seleção Profissional, p. 267-277, 1933.

_____. REFERENTE AO SERVIÇO FERROVIÁRIO – 1933. São Paulo, In: Serviço de Ensino e Seleção Profissional, 329-348, 1934.

_____. REFERENTE AO SERVIÇO FERROVIÁRIO – 1934. São Paulo, In: Serviço de Ensino e Seleção Profissional, p. 406-426, 1935.

REVISTA FERROVIÁRIA - São Paulo: Órgão Oficial da Associação de Engenheiros da
E.F.S.J. Ano 51. n. 107, Mar./Abr. 1986.

REVISTA NOSSA ESTRADA, Edição Especial. São Paulo: Ano 46, nº 435/436, p. 118-124.
nov/dez.1974.

_____. São Paulo: Ano 47, n.443, set.1975.

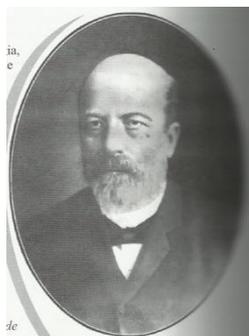
ANEXOS

Anexo A – Personagens da Sorocabana



LUIZ MATHEUS MAYLASKY

Nasceu em Kassa, Hungria, em 21 de agosto de 1838. Sem dinheiro e com a roupa do corpo, chega em São Paulo, onde foi acolhido pelos padres de São Bento. Aprendeu a língua portuguesa. Em maio a safra algodoeira de 1865, chegou em Sorocaba e foi acolhido pelo frei Joviniano de Santa Delfina Baraúna no Mosteiro de São Bento. Entra no mercado algodoeiro participando nos três ramos mais importantes: agricultura, indústria e comércio. A 4 de maio de 1867 casa-se com D. Anna Franco de Andrade e naturaliza-se brasileiro. No dia 2 de fevereiro de 1870, preside uma reunião onde expõe sua idéia de ligar Sorocaba a São Paulo por caminho de ferro. Morre em Nice, na França, em 1906, pedindo que seus restos fossem repousar em terra brasileira. (REVISTA NOSSA ESTRADA, 1975, p. 13)

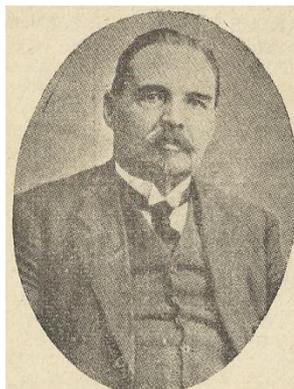


GEORGE GODOFREDO OETERER

Nascido na Alemanha, em Gotha à 21 de Agosto de 1841, chegou ao Rio de Janeiro em 1860. Em São Paulo, onde trabalhou, ingressando na Estrada de Ferro de São Paulo (São Paulo Railway), durante algum tempo. Convidado por Maylasky para a superintendência da Estrada de Ferro Sorocabana. Veio para Sorocaba em 15 de Novembro de 1874. Trabalhou na Sorocabana até 1901 (GASPAR, 1958, p.81).

ANTONIO FRANCISCO GASPAR

Nascido em Portugal veio ainda criança para Sorocaba, onde foi chapeleiro, eletricitista e ferroviário da Sorocabana. Pesquisador da Sorocaba de ontem, publicou 16 livros e centenas de artigos envolvendo a história e curiosidades de Sorocaba e da Sorocabana. (Nota do Autor)



FRANK JOSÉ SPEERS

Nascido na Inglaterra em 1858. Ainda moço veio para o Brasil. Foi o primeiro Inspetor Geral da Sorocabana. Em 1875, ocupou ao mesmo tempo os cargos de Contador, chefe do Tráfego, Tração, Locomoção. Linha, Almoxarifado e Pagador. Retirou-se da administração em 1904 (GASPAR, 1958, p 85).

FRANCISCO JOSÉ SPEERS

Inglês nasceu aos 14 de julho de 1858. Chegou a São Paulo em 1874, ainda adolescente. Sob os auspícios de Jorge Oetterer, convidado por Maylsky, foi Chefe de Tráfego, tendo aos seus ombros a responsabilidade de tantas vidas, o bom êxito do trem inaugural em sua viagem solene e, igualmente, quando de outra viagem importante, a do Imperador em 20 de agosto do mesmo ano.

Casou-se com Maria Rosalia Oetterer, filha de George Oetterer. Retirou-se do serviço, em 1904 quando a Estrada foi passada ao governo Estadual e imediatamente a um sindicato de capitalistas norte-americanos.

Morava em São Vicente, onde através do D. Carlos de Aguirre, recebeu a Unção dos Enfermos. Faleceu no dia 26 de Novembro de 1929 (GASPAR, 1958, p.86).

JOÃO SPANIER

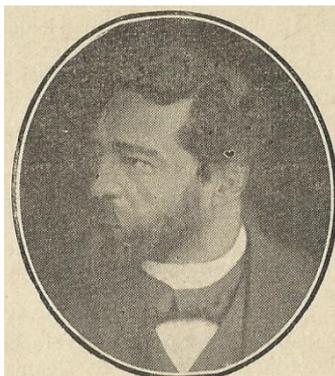
De origem alemã, foi admitido pela administração de Maylasky para instalar as linhas telegráficas e aparelhos de Sorocaba em diante e ocupar o cargo de Vigilantes dos Telégrafos. Instalou as linhas e aparelhos em Ipanema, Tatuí, Tietê, Boituva, e Laranjal. Deixou a Sorocabana em 1892 (GASPAR, 1958, p.92).

LUIZ BIANCHI BONINI

Engenheiro iniciou seus trabalhos na Sorocabana em 1º de setembro de 1875, aprontando os estudos da linha férrea entre Sorocaba e Ipanema. Melhorou o antigo traçado fazendo supressão de curvas viciosas que nelas havia e fazendo maior número possível de retas, resultando assim a supressão de 15 curvas, 6 bueiros e a diminuição de 990 metros de linha (GASPAR, 1958, p.97).

ANDRELIN JOSÉ PEDROSO.

Um dos primeiros telegrafistas da Sorocabana. Atuavam também: Menezes Borba, Afonso Sant'Ana, Francisco do Amaral, Antonio Belegarde, Eugênio Silvério e Cavul Martins (GASPAR, 1958, p. 101).



UBALDINO DO AMARAL FONTOURA

Nasceu na cidade da Lapa, Paraná, em 27 de agosto de 1842. Filho de Francisco das chagas do Amaral Fontoura e D. Gertrudes de Almeida Pilar. Vieram residir em Sorocaba em 1854. Foi aluno do Prof. Francisco de Paula Xavier de Toledo, no “Colégio São João do Lageado”. Estudou jurisprudência em São Paulo, no Largo São

Francisco, formando-se Bacharel em Direito em 1867. Retornou a Sorocaba afim de advogar. Casou-se em 22 de fevereiro de 1869 com D. Rosa Cândida de Oliveira. Foi um dos fundadores do Gabinete de Leitura Sorocabano, da Loja Perseverança III e fez parte da primitiva diretoria da Companhia Sorocabana. Desde 1866 encontram-se seus escritos em jornais paulistas e sorocabanos. Faleceu no rio de janeiro em 21 de janeiro de 1920, com 77 anos (GASPAR, 1958, p.40).



RICARDO GASPAR JÚNIOR

Foi Diretor Estrada de Ferro Sorocabana, no período de 1929 – 1934. Tornou-se um dos administradores que mais se firmou na memória da ferroviária brasileira. Gaspar Ricardo Júnior nasceu na capital de São Paulo, em 5 de agosto de 1887. Em 1912, formou-se em engenharia civil pela Escola Politécnica. Trabalhou na Estrada de Ferro Sorocabana, onde ocupou por três vezes o cargo de diretor da Estrada de Ferro Sorocabana. Durante sua vida, nunca se descuidou dos estudos, tendo feito várias conferências técnicas e participando do ensino na Escola Politécnica como professor. Foi vereador na Câmara Paulistana, diretor do Instituto de Engenharia de São Paulo e presidente. Foi um dos fundadores do Instituto de Organização Racional do Trabalho. (Disponível em: www.vivacidade.com.br/gv. Acesso em: 15 jun. 2013).

Anexo B: Pagamentos e gratificações do Curso de Ferroviários – ano 1938



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

DECRETO N. 9.303, DE 6 DE JULHO DE 1938

Consolida disposições sobre pagamento de gratificações para serviços extraordinários no ensino profissional e dá outras providências.

TABELA DE GRATIFICAÇÕES N.º 4

Pagas pelo Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional

[...] **Artigo 13.** - O pessoal administrativo e os professores do Curso de Ferroviários que funciona junto a Escola Profissional de Sorocaba, de acordo com o § unico, do artigo 3.º, do decreto 6.537 de 4 de julho de 1934, terão as gratificações na tabela n. 3, anexa

	Mensz
a) Funcionários da Secretaria da Educação	
Inspetor de Ensino Ferroviário.. .. até	200\$000
Inspetor-Médico.. .. até	200\$000
Inspetor, chefiando Secção de Ensino.. até	400\$000
Guarda-livros.. .. até	200\$000
b) Funcionários da Secretaria da Viação e Obras Públicas	
Secretário da Comissão Superior até	300\$000
Steno-datilografo da Comissão Superior até	100\$000
c) Funcionários de Estrada de Ferro Oficial	
Encarregado da Tesouraria do C. F. E. S. P. até	200\$000
Datilografo até	100\$000
Dcsenhista até	100\$000

Pagas pelas Estradas Oficiais:
Diretor do Curso de Ferroviários:

Curso de 4 anos até	300\$000
Curso de 3 ânos até	250\$000
Curso de 2 anos até	200\$000
Funcionários do Estado ou Estrada de Ferro Oficial, dando aula técnica em Curso Ferroviário ou de Aperfeiçoamento:	
Na base de 1 hora de aula por semana . . . até	40\$000
Instrutor Geral da Oficina de Aprendizagem até	150\$000
Instrutor Auxliar da Oficina de Aprendizagem até	100\$000

ANEXO C – Estação – Bar da Estação



ESTAÇÃO DA SOROCABANA - SOROCABA



Acervo: Museu Cons. Francisco de Paula Mayrink

Bar da estação de Mairinque, SP (Estrada de Ferro Sorocabana), 1912. (Fotos de autoria desconhecida.)

Muitas estações ferroviárias tinham um bar. Era aí onde muitos ficavam esperando a chegada do trem para receber parentes e amigos ou talvez alguma encomenda. Para alguns era o lugar onde combinavam encontrar amigos e conversar.

(Disponível em: <http://portaldotrem.com.br/bardaestacao.html>. Acesso em: 13 jun. 2013).