



CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DE MINAS GERAIS
Mestrado em Educação Tecnológica

Maria Cristina Garcia Lima

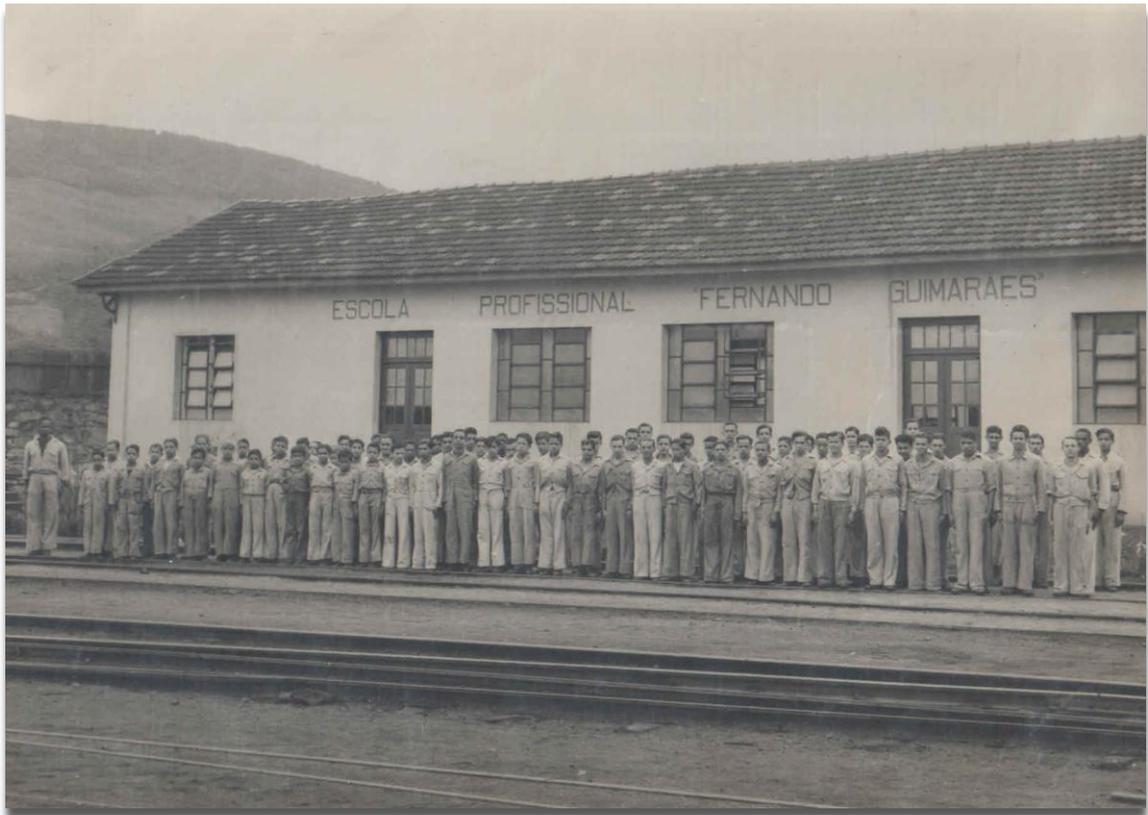
NOS TRILHOS DAS INSTITUIÇÕES EDUCATIVAS FERROVIÁRIAS:
Escola Profissional Fernando Guimarães (1941-1970)

Belo Horizonte (MG)

Outono de 2016

Maria Cristina Garcia Lima

**NOS TRILHOS DAS INSTITUIÇÕES EDUCATIVAS FERROVIÁRIAS:
Escola Profissional Fernando Guimarães (1941-1970)**



Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - CEFET-MG, para obtenção do título de Mestre em Educação Tecnológica.

Orientador: Prof. Dr. Irlen Antônio Gonçalves

Belo Horizonte (MG)

Outono de 2016



CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DE MINAS GERAIS
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA - PPGET
Portaria MEC n.º. 1.077, de 31/08/2012, republicada no DOU em 13/09/2012

Maria Cristina Garcia Lima

**Nos trilhos das instituições educativas ferroviárias: Escola Profissional
Fernando Guimarães (1941-1970)**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - CEFET-MG, em 31 de março de 2016, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Educação Tecnológica, aprovada pela Comissão Examinadora de Defesa de Dissertação constituída pelos professores:

Prof. Dr. Irlen Antônio Gonçalves - Orientador
Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais

Prof. Dr.ª Andréa Casa Nova Maia
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Geraldo Pedrosa
Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais

*Àqueles a quem sou eternamente grata
Àqueles que são minha base e o amor é infinito
Meus pais: Sabino e Aparecida*

AGRADECIMENTOS

Deus em primeiro lugar... Sem a fé em sua existência e a certeza de que é Ele quem me acompanha, guiando cada passo meu, me mostrando sempre o melhor caminho a seguir, nada faria sentido. Embora às vezes eu faça a escolha pelo caminho mais tortuoso, Ele me pega no colo e me faz enxergar que aquela não seria a melhor opção... Ele me abençoa desde a escolha daqueles que teriam como missão serem meus pais.

Meu pai, Sr. Sabino! Sua presença continua muito viva... Tenho certeza que do lugar sereno em que se encontra, observou atentamente cada passo dado, cada linha escrita, me encorajando nos momentos de desespero, acalmando minha angústia e que agora sente um orgulho danado da conquista da filhota! Se aqui estivesse, teria contribuído demais com minha pesquisa, seria um co-orientador, colaborando com sua experiência como ferroviário!

Minha mãe, nossa querida Pipida! Minha companheira, minha base, minha referência. Devo a ela muitas desculpas... Acho que é ela quem mais agradece a conclusão desta pesquisa, pois não aguentava mais ouvir a frase “só depois do mestrado”, além de ter que aturar meus choros, minhas angústias e a agonia de minhas idas e vindas de Belo Horizonte. Amo-te infinitamente...

Fechando o “quarteto fantástico”, meu irmão, Rodrigo: pessoa muito importante em minha vida! Um agradecimento especial por ter colocado uma pessoinha tão “tudo” em minha vida: meu querido e amado sobrinho, Miguel, que até achou uma música para me definir na fase final da escrita: “ela só quer, só pensa em estudar”. Figurinha! Amo ao infinito e além!

Às minhas tias, Dulcinea e Meire, sempre presentes em minha vida! Ao meu tio, José Maria, ex-ferroviário, que sempre contribuiu com sua singular boa vontade em me ajudar, sendo o interlocutor do meu contato com um dos principais entrevistados, Sr. Miguel Hauck. À Lara, minha prima-irmã, pessoa muito especial em minha vida, futura veterinária da família!

À minha prima Tereza Lima, que tão carinhosamente me recebeu em sua casa, durante o período em que cursei as disciplinas em BH.

Aos amigos e amigas que entenderam minhas ausências. Menciono aqui, em especial, minha amiga de adolescência, Dra. Luciana Mesquita Silva, grande incentivadora na minha fase “concurseira” e da continuidade de meus estudos!

Ao saudoso Professor da Faculdade de Pedagogia, da UFJF, Carlos Alberto Marques, carinhosamente chamado “Beto”. Os quatro anos de convivência como bolsista de seus projetos de pesquisa foram fundamentais para o entendimento do “ser pesquisador” e da arte

de escrever textos acadêmicos. Nesta mesma época ganhei um amigo-irmão, “Derson”, que contribuiu demais com sua leitura e sugestões!

Ao amigo sandumonense, Jeanerson, que, assim com o Anderson, leu atentamente a pesquisa, fazendo considerações preciosas para uma melhor estrutura do texto. Marcos Lamas e Rose, que prontamente me enviaram as belíssimas fotos que ilustram o início de cada capítulo, obrigada!

Aos amigos do IFSD, em especial àqueles que nossa amizade vai além do trabalho: Patrícia, André e Fernando, que contribuíram de alguma forma, em algum momento, e me fazem acreditar que nós podemos fazer a diferença enquanto educadores! Luciana, que desde o momento em que decidi fazer a prova foi uma das maiores incentivadoras. Além deles, não poderia deixar de mencionar uma pessoa super especial, uma “anja” que Deus colocou em minha vida: Marie! Sem palavras para agradecer tudo o que você sempre faz por mim...

Aos amigos que o mestrado me presenteou: Bárbara, muito em especial, por ter sido meu primeiro contato no CEFET-MG, além de, como historiadora que é, ter sido minha “co-orientadora” durante estes dois anos, sempre pronta a me enviar uma infinidade de textos que me auxiliariam na pesquisa; Iara, Renato, Reislá, Adeli e Bruna: nosso grupo do *whatsapp*, “Mestricês”, me trouxe conforto nos momentos de desespero, além das muitas risadas proporcionadas... Muito obrigada!

À Rosana Cappelle, que me levou até sua “biblioteca” pessoal e me emprestou preciosas obras que havia utilizado em sua dissertação, também voltada para a história das instituições educativas. Agradeço o carinho, a atenção e a gentileza!

Aos entrevistados: Sr. Manoel Dutra, Sr. Miguel Hauck, Sr. Diomedes Meirelles e Sr. Edgar Pereira, que com alegria e gentileza me receberam e cujas histórias e lembranças tanta riqueza trouxeram para a pesquisa.

Ao meu orientador, Prof. Irlen. Muito além de ser “doutor”, o ser humano e os valores que carrega consigo fizeram com que minha caminhada fosse mais suave. Em nossos diálogos e orientações estava sempre aberto a sugestões, me deixando muito à vontade para a elaboração do texto do meu jeitinho... Conseguimos!!!

Aos professores que compuseram a banca: Prof. José Geraldo, que desde o início, com as disciplinas por ele ministradas e com a análise do meu projeto, em muito contribuiu com os conhecimentos compartilhados; Prof. Andréa Maia, um encontro proporcionado através da leitura de seu livro “Encontros e Despedidas”, que me encantou com o conteúdo e a escrita diferenciada, imensamente grata por ter aceitado o convite!

Ao Fábio, um misto de secretário e psicólogo no CEFET-MG, que sempre nos atendeu com toda educação e gentileza possíveis, pronto a nos dar um sorriso diante das nossas lamúrias!

Os agradecimentos não ficam por aqui... Esta viagem sobre os trilhos não chegaria à estação de desembarque se não fosse a presença de vocês em minha vida! Muitas pessoas que não foram citadas contribuíram de alguma forma, com alguma palavra, com algum gesto, escuta, incentivo... Sintam-se aqui incluídas e incluídos!



*A viagem não acaba nunca. Só os viajantes acabam.
E mesmo estes podem prolongar-se em memória, em lembranças, em narrativa.
Quando o viajante se sentou na areia da praia e disse:
“Não há mais o que ver”, saiba que não era assim.
O fim duma viagem é apenas o começo doutra.
É preciso ver o que não foi visto, ver outra vez o que se viu já,
ver na Primavera o que se vira no verão,
ver de dia o que se viu de noite, com sol onde primeiramente a chuva caía,
ver a seara verde, o fruto maduro, a pedra que mudou de lugar,
a sombra que aqui não estava.
É preciso voltar aos passos que foram dados,
para os repetir, e para traçar caminhos novos ao lado deles.
É preciso recomeçar a viagem. Sempre.*

José Saramago

RESUMO

O embarque nesta “viagem” teve como principal objetivo produzir a história da Escola Profissional Fernando Guimarães, abrangendo o período de sua existência, 1941 a 1970, como representante da primeira fase da educação profissional na cidade de Santos Dumont, Minas Gerais. Refiro-me ao ensino ferroviário, uma das primeiras expressões do ensino industrial no Brasil, sendo o foco a história das instituições educativas ferroviárias e o *locus* a referida escola. A partir da identificação da origem da criação da instituição, focalizando as circunstâncias históricas, identificando os saberes ali desenvolvidos e descrevendo a organização dos tempos e dos espaços escolares, foi possível destacar as permanências e mudanças ocorridas ao longo de seu ciclo de vida, que caracterizaram seu desenvolvimento e sua identidade histórica. Buscou-se problematizar sua trajetória, no sentido de compreender a organização escolar, tais como: seleção e origem de alunos, qualificação dos professores e servidores, estruturação curricular, entre outros. Ao longo das “estações”, por meio dos documentos disponíveis no acervo da EPFG foi possível identificar quais sujeitos faziam parte do cenário institucional, entre alunos, professores e instrutores, mantendo-se um mesmo perfil ao longo de sua existência. Foram identificadas as rotinas administrativas que eram adotadas e como as regulamentações oficiais eram praticadas, mesmo que a carência de fontes não tenha possibilitado maior riqueza de detalhes. Analisando o cotidiano da instituição, percebe-se que sua organização sempre primou pela ordem e disciplina, realçadas pelos entrevistados e nas práticas escolares, percebido por meio dos documentos e dos registros nas atas. Para a realização da leitura e análise das fontes elencadas, os estudos sobre a história das instituições educativas foram a base do referencial teórico desta pesquisa. Para tal, destacam-se as contribuições de Justino Pereira Magalhães, a principal referência, Décio Gatti Júnior, Ester Buffa, Paolo Nosella, entre outros. Os estudos realizados possibilitaram compreender que, mesmo fazendo parte de um conjunto de escolas que deveriam seguir a proposta estabelecida pela Estrada de Ferro Central do Brasil, a EPFG construiu sua própria história, destacando-se como uma instituição que tinha como finalidade a formação de mão de obra para a ferrovia.

Palavras-Chave: História das instituições educativas, ensino ferroviário, cultura escolar.

ABSTRACT

The boarding this "trip" aimed to produce the history of *Escola Profissional Fernando Guimarães*, covering the period of its existence, from 1941 to 1970, representing the first stage of professional education in the city of Santos Dumont, Minas Gerais. I refer to the rail teaching, one of the first expressions of industrial education in Brazil, focusing the history of railway educational institutions and the locus EPFG, located in Santos Dumont, Minas Gerais. From the identification of the origin of the institution's creation, focusing on the historical circumstances, identifying the knowledge developed there and describing the organization of time and school space, it was possible to highlight the continuities and changes over its life cycle, which characterized its development and its historical identity. The objective was to discuss its history, to understand the school organization, such as selection and origin of students, teacher qualifications and servers, curricular structure, etc. Along the "stations" through the documents available in EPFG acquis it was possible to identify which subjects were part of the institutional setting, including students, teachers and trainers, keeping the same profile throughout its existence. Administrative routines and the official regulations were identified, even if the lack of sources has not enabled greater detail. Looking at the daily life of the institution, it is clear that the organization has always excelled in the order and discipline, highlighted by respondents and in school practices, perceived through the documents and records in the minutes. For the reading and analysis of the listed sources, studies on the history of educational institutions were the basis of the theoretical framework of this research. For this purpose, the contributions of Justino Pereira Magalhães, the main reference, Décio Gatti Júnior, Ester Buffa, Paolo Nosella, among others are highlighted. The studies made it possible to understand that, even as part of a set of schools should follow the proposal established by the Estrada de Ferro Central do Brasil, EPFG built its own history, standing out as an institution that aimed to hand training labor for the railroad.

Keywords: History of educational institutions, railway teaching, school culture.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BD - Boletim Diário

CEFET-MG - Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais

CEMEP - Centro Municipal de Educação Profissional

CFESP - Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional

EAA - Escola de Aprendizes e Artífices

EFBM - Estrada de Ferro Bahia – Minas

EFCEB - Estrada de Ferro Central do Brasil

EFDPedroII - Estrada de Ferro Dom Pedro II

EFDTC - Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina

EFG - Estrada de Ferro Goiás

EFL - Estrada de Ferro Leopoldina

EFN - Estrada de Ferro Nazaré

EFNB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFSJ - Estrada de Ferro Santos a Jundiá

EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas

EPFG - Escola Profissional Fernando Guimarães

IDORT - Instituto de Organização Racional do Trabalho

IL-4 - Quarto Depósito de Inspetoria de Locomoção

IFSD - Campus Santos Dumont do IF Sudeste MG

IF Sudeste MG - Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Sudeste de MG

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LAOS - Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo

RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RFN - Rede Ferroviária Nordeste

RMV - Rede Mineira de Viação

RVC - Rede de Viação Cearense

RVPSC - Rede de Viação Paraná - Santa Catarina

SOF - Social Olímpico Ferroviário

VFFLB - Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro

VFRGS - Viação Férrea do Rio Grande do Sul

UEMG - Universidade Estadual de Minas Gerais

UFJF - Universidade Federal de Juiz de Fora

UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

UNICAMP - Universidade Estadual de Campinas

USP - Universidade de São Paulo

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Mapa com a localização das escolas ferroviárias no Brasil	53
Figura 2 Mapa com a localização da cidade de Santos Dumont.	60
Figura 3 Abertura da Ata de Inauguração da EPFG. Arquivo Histórico da EPFG.	63
Figura 4 Emblema da EPFG. Arquivo pessoal Sr. Miguel Hauck.	65
Figura 5 Primeira turma de alunos formados, em Caldeiraria e Ferraria, que finalizaram os estudos em 1943. Arquivo Histórico da EPFG.	70
Figura 6 Segunda turma de alunos formados, em Tornearia, Ajustagem, Caldeiraria e Ferraria, que finalizaram os estudos em 1944. Arquivo Histórico da EPFG.	71
Figura 7 Formandos ao lado das mães, em 23/05/1964. Arquivo Histórico da EPFG.....	74
Figura 8 Diploma de Torneiro do Sr. Miguel Hauck. Arquivo Pessoal do Sr. Miguel.	74
Figura 9 Cadernos de Aula. Arquivo pessoal Sr. Diomedes.	76
Figura 10 Aprendizes em aula prática, na oficina. 08/11/1944. Arquivo Histórico da EPFG.	79
Figura 11 Aula prática, 08/11/1944. Arquivo Histórico da EPFG.	79
Figura 12 Alunos participando da confecção do torno. Arquivo Histórico da EPFG.	81
Figura 13 Torno confeccionado pelos alunos e professores da EPFG, em 1961. Arquivo Histórico da EPFG.....	81
Figura 14 Diploma de Mérito Industrial, 1968. Arquivo Histórico da EPFG.	82
Figura 15 Manchete do Jornal “O Sol”, sobre a recepção do Presidente Getúlio Vargas aos alunos da EPFG, em 1944.	83
Figura 16 Notícia da restauração da locomotiva e a comissão recebida pelo Presidente Getúlio Vargas. Arquivo Histórico da EPFG.	84
Figura 17 Hasteamento da Bandeira Nacional em 23/05/1961. Arquivo Histórico da EPFG.	84
Figura 18 Certificado de Educação Física, Sr. Edgar. Arquivo pessoal Sr. Edgar.....	87
Figura 19 Alguns troféus conquistados pela EPFG. Arquivo Histórico da EPFG.	88
Figura 20 Participação dos alunos em competições esportivas, maio de 1964. Arquivo Histórico da EPFG.....	88
Figura 21 Participação dos alunos em competições esportivas, maio de 1964. Arquivo Histórico da EPFG.....	89
Figura 22 Desfile realizado na Semana da Asa (23/10), década de 1940, realizado na Av. Presidente Getúlio Vargas, momento em que a escola passa em frente ao Prédio da Prefeitura Municipal. Arquivo Histórico da EPFG.	90
Figura 23 A fanfarra da EPFG, conduzindo os alunos. Arquivo Histórico da EPFG.	90
Figura 24 Desfile, década de 1950. Arquivo Histórico da EPFG.....	91
Figura 25 Sr. Diomedes portando a Bandeira do Brasil. Arquivo pessoal do Sr. Diomedes. ..	91
Figura 26 Foto retirada após o desfile em Comemoração 3º aniversário da EPFG, nas escadarias da Igreja dos Passos, maio de 1944. Arquivo Histórico da EPFG.	92
Figura 27 Foto retirada após o desfile em Comemoração 3º aniversário da EPFG, nas escadarias da Igreja dos Passos, maio de 1944. Arquivo Histórico da EPFG.	96
Figura 28 Obra realizada no início da década de 1950. Arquivo Histórico EPFG.....	98
Figura 29 Réplica do 14-Bis, construída em 2001. Arquivo Histórico do IFSD.	101

Figura 30 Réplica da Torre Eiffel e do Dirigível 6, construída em 2003. Fotografia de Marcos Lamas, 2015.	101
Figura 31 Trajetória Ensino Profissional em Santos Dumont.	102

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Relação de alunos matriculados x profissão.....	23
Quadro 2: Relação de áreas das pesquisas sobre ferrovia.....	28

SUMÁRIO

ESTAÇÃO 1: ENTRE O EMBARQUE E O DESTINO FINAL.....	18
1.1 O som do apito da locomotiva e o despertar de uma possível viagem... ..	19
1.2 Por entre trilhos, apitos e estações	21
1.3 A escolha dos trilhos por onde passaria a composição férrea: as fontes	23
1.4 As estações percorridas: a estrutura da pesquisa	27
ESTAÇÃO 2: A PESQUISA SOBRE OS TRILHOS	30
2.1 As pesquisas voltadas para instituições educativas	30
2.2 A carência de pesquisas relacionadas à ferrovia.....	33
2.3 A importância da preservação documental	35
ESTAÇÃO 3: A EDUCAÇÃO ENTRE OS TRILHOS	41
3.1 Os primeiros trilhos, apitos e estações: o surgimento da ferrovia	41
3.2 O ensino industrial no Brasil	44
3.3 O ensino ferroviário no Brasil e as inovações implementadas	49
ESTAÇÃO 4: O DESEMBARQUE NA ESCOLA PROFISSIONAL FERNANDO GUIMARÃES	59
4.1 Entre o céu e os trilhos: as origens da “Terra do Pai da Aviação”	60
4.2 EPFG e a origem do ensino profissional em Santos Dumont.....	62
4.3 A aquisição do bilhete de embarque: a seleção	66
4.4 Os condutores da locomotiva e os passageiros: os sujeitos da pedagogia institucional .	69
4.5 As práticas educativas.....	75
4.5.1 As atividades esportivas e os desfiles cívicos	86
4.6 Rigidez e disciplina nos espaços e tempos escolares.....	92
4.7 Os trilhos e estações permanecem, mesmo que não mais se possa ouvir o mesmo apito	99
Diário de bordo: o que ficou da viagem.....	103
Referências	107
Anexos.....	111



ESTAÇÃO 1
ENTRE O EMBARQUE E O DESTINO FINAL

ESTAÇÃO 1: ENTRE O EMBARQUE E O DESTINO FINAL

Sabemos que um objeto de pesquisa nunca é dado; é construído. Ou seja, não é um pacote fechado que o pesquisador abre e investiga. É um conjunto de possibilidades que o pesquisador percebe e desenvolve, construindo, assim, aos poucos, o seu objeto. (Nosella & Buffa, 2009, p.56)

A presente pesquisa está vinculada à linha de pesquisa *Ciência, Tecnologia e Trabalho: abordagens filosóficas, históricas e sociológicas*, do Mestrado em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET-MG), na área de História da Educação, mais especificamente, sobre a história das instituições educativas¹.

Refiro-me ao ensino ferroviário, uma das primeiras expressões do ensino industrial no Brasil, sendo o foco a história das instituições educativas ferroviárias e o *locus*, a Escola Profissional Fernando Guimarães (EPFG), abrangendo o período de sua existência, 1941 a 1970. Destaco as permanências e mudanças ocorridas ao longo de seu ciclo de vida, que caracterizaram seu desenvolvimento e sua identidade histórica. Além disso, buscou-se identificar a origem da criação da instituição, focalizando as circunstâncias históricas, identificando os saberes ali desenvolvidos e descrevendo a organização dos tempos e dos espaços escolares.

Para a realização da leitura e análise das fontes elencadas, os estudos sobre a História das Instituições Educativas foram a base do referencial teórico desta pesquisa. Para tal, as obras de autores como Justino Pereira Magalhães, a principal referência, Décio Gatti Júnior, Ester Buffa, Paolo Nosella, entre outros, serão constantemente referenciadas.

No intuito de contextualizar o leitor sobre a origem desta pesquisa, apresento o “lugar de onde falo” e a origem do interesse pelo tema nas linhas que se seguem, um misto de educação e ferrovia.

¹ A opção pela utilização do termo “instituições educativas” se justifica por ser o mesmo utilizado por Justino Pereira de Magalhães, principal referência deste trabalho, apesar de o autor utilizá-la para se referir não somente à escola, mas também a outras instituições como igreja, família etc. Na literatura da área outros termos são encontrados, tais como “instituições educacionais” (Décio Gatti Júnior) e “instituições escolares” (Dermeval Saviani, Paolo Nosella e Ester Buffa).

1.1 O som do apito da locomotiva e o despertar de uma possível viagem...

Pois nada tem valor para o homem enquanto homem, se o não puder fazer com paixão. (WEBER, 2005, p.123)

Ansiedade, medo, angústia, inércia, interrogações, exclamações, reticências sem fim... Estas são algumas palavras que definem um ser humano quando começa a se fazer pesquisador(a). Tudo assusta!

Ao adentrarmos neste universo, o da pesquisa, são muitos os questionamentos, as indagações, o encontrar-se “perdido”. Em diversos momentos nos confundimos, perdemos a direção e acabamos por desviar nossa rota. Cada passo a ser dado é um desafio a ser vencido.

O cientista social alemão, Max Weber, destaca que a ciência requisita de nós, pesquisadores, três características fundamentais: esforço, que implica dedicação, trabalho e renúncia; paixão, o colocar-se em movimento antes da realização; e inspiração, que pressupõe relaxamento, pois não há como controlá-la.

Inspiração... Eis a grande questão! Como já dizia Weber, não adianta ter paixão se não há inspiração, porém, não há como forçar a inspiração. Noites de sono perdidas esperando a vinda dela... Momentos em que ela está a todo vapor, mas é subitamente interrompida e o fluxo é cortado, com poucas chances de ser retomada momentos depois. Sim, esta é a realidade do pesquisador. Uma tarefa árdua, que requer paixão pelo objeto, pois a inspiração é grande aliada da paixão ou vice-versa.

As primeiras perguntas a serem respondidas são: por que pesquisar uma instituição educativa? Por que pesquisar a história da “Escola Profissional Fernando Guimarães”?

Mineira e sandumonense que sou, meu objeto de pesquisa foi escolhido no intuito de contribuir com a preservação da história da minha cidade natal, que me acolhe até os dias atuais. Apesar de a educação profissional não ter feito parte de minha vida como estudante, sempre ouvi muitas pessoas que fizeram parte da história da instituição pesquisada falarem com orgulho sobre a “Escola Profissional”, forma reduzida para se referirem à EPFG.

Meu primeiro contato com a educação profissional foi em agosto de 2011, quando ocorreu minha nomeação como servidora do Campus Santos Dumont (IFSD), do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais (IF Sudeste MG). Sabia que naquele mesmo espaço havia funcionado a EPFG, conceituada escola ferroviária que passou a fazer parte do cenário da cidade na década de 1940. Ainda hoje, ao observar o espaço ao qual a EPFG pertenceu, sente-se o “cheiro” da ferrovia em cada canto. No pátio

localizado aos fundos de onde hoje funciona o IFSD, há uma diversidade de vagões desativados, com engrenagens que não mais funcionam, mas que preservam a história de um tempo em que a ferrovia transformou as cidades entrecortadas pelas estradas de ferro. Além dos vagões, a presença da imponente locomotiva “Zezé Leone”² no cenário da escola faz com que nossa imaginação nos leve a um passado onde o apito das locomotivas trazia consigo o som do progresso, da modernidade.

Algumas décadas se passaram após o fechamento da escola, ocorrido no início dos anos de 1970. Foram muitas as mudanças administrativas, até que em 2010 o ensino profissional em Santos Dumont foi assumido pelo Governo Federal, por meio do IF Sudeste MG, com a criação do Campus Santos Dumont.

Em 2011, a comemoração dos 70 anos da educação profissional, realizada pelo IFSD, contou com a presença de ex-alunos e professores, homenageados em cerimônia solene. Naquele dia o brilho no olhar daqueles senhores que eram homenageados, refletia o orgulho por terem feito parte da história daquela Escola. Naquele momento minha curiosidade sobre a história da EPFG era aguçada. Não havia nenhum registro formal. Os documentos encontravam-se amontoados em um canto de um cômodo inutilizado e o que ainda não havia sido descartado corria o risco de se apagar de vez da história, até que o mestrado me presenteou com a oportunidade de me dedicar à construção desta história, que tanto marcou a cidade e os que ali estudaram e trabalharam.

Atuar na educação profissional e pertencer àquele espaço me fazia pensar em algumas questões: como tudo começou? Quem fez parte desta história? Como era o ensino? Quem eram os professores, os alunos, enfim, aqueles que foram os precursores da educação profissional em Santos Dumont? Por que alguns documentos haviam sido preservados e outros descartados? Por que os que ali estudaram em décadas passadas falam daquela época com tanto orgulho de ter pertencido ao ensino profissional e destacam a grande diferença do ensino daquela época para o de hoje?

Estes foram alguns questionamentos que deram o impulso inicial para se pensar no desenvolvimento da pesquisa ora apresentada. Para alguns a resposta encontra-se aqui, já outros permanecerão na história que foi silenciada.

² A locomotiva a vapor, construída pela American Locomotive Company, em 1922, foi um presente do Rei Alberto I, da Bélgica, que visitou o Brasil no centenário da Independência. Incorporada à EFCB, a locomotiva recebeu o nº 370 e o apelido de “Zezé Leone” em homenagem à primeira Miss Brasil, eleita naquele ano, Maria José Leone. Zezé Leone tracionou o trem noturno de passageiros Cruzeiro do Sul, em trajeto entre Rio de Janeiro e São Paulo. Desativada em 1968, foi preservada por intervenção de ferroviários, sendo restaurada em 2008. Encontra-se hoje desativada, no pátio do 4º Depósito, no Campus Santos Dumont, do IF Sudeste MG.

Foram muitas as dificuldades encontradas. Os poucos documentos preservados, não somente na escola, mas também na cidade; a não localização dos Relatórios Anuais da Estrada de Ferro Central do Brasil; resultaram na ausência de muitos detalhes que, acredito eu, poderiam enriquecer a produção da história da EPFG. Ficará sempre a impressão de que faltou tempo para elucidar detalhes que foram perdidos, de que certas palavras não foram bem escolhidas para melhor entendimento do leitor... Enfim, as “pedras” encontradas pelo caminho trilhado até aqui foram todas guardadas e resultaram neste “castelo”: minha dissertação de mestrado!

1.2 Por entre trilhos, apitos e estações

Estudar história é um encontro com o outro, com o semelhante, com o diferente, no tempo e no espaço. Encontro que possibilita a compreensão de si mesmo e de sua cultura, constatando o quanto somos universais e particulares. A imersão na história requer sensibilidade, disposição, disponibilidade. Sempre há muito que comparar, analisar e interpretar.

O tema “Educação” nos leva a um leque enorme e variado de assuntos a serem abordados. Discorrer sobre as instituições educativas reforça a escolha em abordar o processo educativo em si, que envolve instrução e educação. Magalhães (2004) nos lembra que “o processo educativo envolve alteridade e um objeto (substância) a transmitir e a ser apropriado pelo sujeito – um produto cultural” (p.17). Processo este em que os envolvidos são ao mesmo tempo centro de observação e de ação, autor e agente.

Ao elucidar os vários aspectos que envolvem as instituições educativas, Magalhães (2004) destaca a importância das dimensões física, administrativa e sociocultural para que elas sejam situadas historicamente. Nas suas palavras:

A instituição educativa apresenta uma identidade que não varia significativamente com as circunstâncias geográficas ou com as circunstâncias históricas. É, porém, na relação que estabelece com o público e com a realidade envolvente, na forma como a cultura escolar interpreta, representa e se relaciona com o contexto na sua multidimensionalidade, como na medida em que o público se apropria e se relaciona com as estruturas e órgãos de uma mesma instituição, que as instituições educativas desenvolvem a sua própria identidade histórica. (p.68)

A fim de apreender os elementos que conferem identidade à instituição pesquisada torna-se essencial conhecer os vários aspectos que envolveram esta instituição educativa,

permitindo um aprofundamento em sua história e a compreensão de sua dimensão espacial e educativa.

O recurso às fontes orais teve como objetivo evidenciar, esclarecer ou acrescentar as informações obtidas através dos documentos oficiais da Instituição, já que “A memória de um pode ser a memória de muitos, possibilitando a evidência dos fatos coletivos” (THOMPSON, 1992, p.17). As entrevistas tornam-se momentos de rememoração, em que são lembrados acontecimentos, lugares e pessoas situados em um outro tempo, que não o presente. Portanto,

[...] voltar no tempo é um exercício que necessita de um constante ir e voltar, pois cada lembrança ancora-se a um momento do presente. Do mesmo modo, cada lembrança trazida à tona pelo entrevistado irá associar-se a uma outra que, aparentemente, não mantém qualquer vínculo com a anterior. (ALMEIDA SANTOS, n.d., p.4)

Falar sobre o período em que fizeram parte da história da Escola Profissional Fernando Guimarães foi motivo de alegria para aqueles que aqui serão mencionados, destacando o saudosismo com que recordaram uma época de suas vidas que muito os marcou. Sentimentos como orgulho e pertencimento são constantes. Suas contribuições foram essenciais para o enriquecimento da pesquisa, ratificando o que consta nos documentos e acrescentando o que foi ocultado, já que as falas possibilitam uma dimensão viva aos escritos presentes nos documentos e ambos não são excludentes entre si, mas complementam-se.

Foi possível perceber que os anos que ali passaram, além de formá-los profissionalmente, tiveram influência nos demais âmbitos de suas vidas, cumprindo a missão que a educação ofertada pelas instituições educativas possui, já que

[...] sendo algo que se imagina, que se projeta, a educação é ato/atualização; é presente com sentido de futuro-presente complexo, que se traduz numa atualização do sujeito, nos planos relacional, afetivo, cognitivo, axiológico. Intervindo de forma crítica e responsável, o sujeito perspectiva e constrói o ser, estando (participando). Estar e ser constituem-se pela educação como facetas de um mesmo processo/percurso de responsabilização/subjetivação. O processo de subjetivação como metaeducação requer participação crítica, responsabilização. Trata-se de um percurso de maturação, axiológico, cognitivo, auto-organizativo, um percurso com sentido de humanidade, pela construção de uma personalidade e de uma sociedade. (MAGALHÃES, 2004, p.21)

Para que houvesse um controle da subjetividade do conteúdo narrativo, foi essencial a comparação com outras fontes orais e escritas. Michael Pollack (1992) nos lembra que a memória é seletiva, onde nem tudo fica gravado, nem tudo fica registrado. De acordo com Maurice Halbwachs (1990), cada memória individual é singular, única. Contudo, mesmo

sendo individuais, estas memórias foram construídas a partir de experiências vivenciadas em grupos sociais que tiveram influências na sua construção³.

As lembranças não constituem um reviver, mas sim uma forma de repensar o passado a partir do presente. Percebe-se nas falas dos entrevistados uma constante comparação da época por eles relatada e dos fatos vivenciados com a realidade observada por eles no presente, principalmente em relação à política e à educação.

Narrar suas histórias é uma forma de fuga do esquecimento, momento em que as lembranças são ordenadas, influenciadas pela imaginação, pela saudade, para que a partir daquele momento transformem-se em experiência, como contributo da história a ser registrada. Destarte, “podemos entender a memória como a presença do passado, como uma construção psíquica e intelectual de fragmentos representativos desse mesmo passado, nunca em sua totalidade, mas parciais em decorrência dos estímulos para a sua seleção.” (MATOS & SENNA, 2001, p.96).

1.3 A escolha dos trilhos por onde passaria a composição férrea: as fontes

A elaboração da história da EPFG foi realizada, principalmente, através da pesquisa documental, para que fosse possível identificar, analisar e confrontar as fontes existentes no acervo do Campus Santos Dumont, do IF Sudeste MG, além da legislação vigente, em relação ao ensino profissional, no período de existência da instituição, e os relatos orais.

A pesquisa documental, que incluiu fontes primárias e fontes secundárias, tais como jornais que circulavam na cidade naquele período e relatos de ex-alunos e professores da EPFG, tendo uma abordagem qualitativa, permite um estudo mais aprofundado, buscando a compreensão dos processos dinâmicos desenvolvidos pela instituição. Neste sentido, Lopes & Galvão (2010) destacam que

Têm se tornado mais frequentes, também, os estudos localizados, que lidam com realidades mais circunscritas e períodos curtos. Essa tendência tem possibilitado aprofundar certos temas e enriquecer a compreensão do passado de determinados fenômenos educativos que, antes, eram enxergados apenas de maneira panorâmica. (p.36)

Em relação ao acervo dos documentos pertencentes à EPFG, localizado no Campus

³ Para ampliação do tema história oral, sugere-se a consulta a autores como Phillippe Joutard, Jacques Le Goff, Maurice Halbwachs, Michael Pollak e Paul Thompson.

Santos Dumont, do IF Sudeste MG, destaco alguns documentos que foram utilizados como fonte primária. Entre os documentos oficiais da EPFG, encontra-se o “Livro de Atas de Reuniões do Corpo Docente”⁴, documento este que me auxiliou a entender um pouco mais sobre o funcionamento da Instituição, pois nos momentos ali registrados eram debatidas questões que envolviam todos os atores da escola, bem como o processo ensino-aprendizagem. Percebe-se que a autonomia da instituição era limitada, já que as determinações sobre o funcionamento da escola vinham diretamente da EFCB, com sede no estado do Rio de Janeiro. São várias as referências feitas, principalmente a “Boletins Diários” e a “Circulares”, que ditavam as regras que deveriam ser seguidas por todas as escolas profissionais ferroviárias. Além disso, reuniões realizadas no Rio de Janeiro, em que estavam presentes todos os diretores das escolas pertencentes à EFCB são constantemente mencionadas.

O livro “Termos e Atas” era utilizado para que fossem relatados acontecimentos em diversas ocasiões. Em seu primeiro registro consta a Ata de Inauguração da Escola, em 23/05/1941⁵. Além disso, são relatadas excursões realizadas pela Escola, para visitas técnicas em empresas ou visitas a outras unidades de escolas profissionais ferroviárias; inaugurações de novas instalações; festividades comemorativas do aniversário da Escola; solenidades de entregas de diplomas e encerramento dos anos letivos.

Importa destacar que a elaboração das atas variava de acordo com o secretário designado para a tarefa. Sendo assim, torna-se nítida a subjetividade presente em cada uma delas, o que fez com que alguns registros fossem objetivos, outros minuciosamente detalhados; alguns se ativeram à descrição dos fatos, outros não poupavam adjetivos que engrandeciam a Instituição Educativa da qual faziam parte, já que todas as atas eram elaboradas por um professor ou instrutor.

Um terceiro livro tinha um objetivo diferente dos supracitados. Trata-se do “Livro de Visitas”. Neste volume ficaram registradas as impressões daqueles que visitavam a escola, seja para participação em alguma solenidade ou apenas como uma simples visita. Os elogios

⁴ Entre os documentos pertencentes à EPFG, foi localizado somente este exemplar relacionado às reuniões de docentes, sendo a Ata nº 1 datada de 28/04/1956, primeiro ano em que a escola ficou sob a direção do Professor José Berg. Neste ano foi realizado maior número de reuniões. No total, foram registradas 38 reuniões, entre 1956 e 1970, sendo que não havia uma continuidade de registros, com ausência de alguns anos. A média de presentes era de 19, entre diretor, professores e instrutores, e todas as reuniões foram convocadas pelo diretor. Além de discussões relativas ao corpo docente e ao funcionamento geral da Escola, foram registradas algumas solenidades de encerramento do ano letivo, bem como de comemoração do aniversário da EPFG. Ao longo do texto, vários trechos destes registros serão destacados.

⁵ Como ocorrido no livro anteriormente mencionado, não há uma sequência nos registros, principalmente na década de 1950, período em que é registrado somente o “Termo de Inventário” do primeiro ano da década, que era realizado em janeiro de cada ano e devidamente registrado, desde 1942.

são constantes, com palavras de admiração pelo trabalho realizado, congratulações àqueles que contribuíam para o desenvolvimento do ensino profissional na Escola. Por estar ali registrada e assinada uma percepção de um visitante, pertencente ou não ao “mundo ferroviário”, não foram registradas críticas pontuais.

No livro “Prontuário dos Docentes”, encontra-se o registro de todos os docentes que passaram pela EPFG no período pesquisado, onde são registradas informações como: nome, data de nascimento, naturalidade, filiação, endereço, estado civil, documentos pessoais, inclusive a “identidade da EFCB”, número de registro de professor, seguros, cursos realizados, nomes da esposa e filhos, dias de trabalhos contabilizados mensalmente. Complementando as informações mencionadas, há um “histórico”, onde é relatada toda a trajetória do docente, desde sua admissão na EFCB, seja na EPFG, em outra escola da Central, ou como funcionário da EFCB. Além disso, todos os aumentos salariais, gratificações, licenças médicas e os grandes feitos dos quais participou, como aluno ou como docente são relatados⁶.

Além dos livros, o arquivo disponibiliza um rico acervo iconográfico. No entanto, em grande parte das fotos não há especificação quanto ao momento registrado, com ausência de descrição do evento ali realizado e de datas que o contextualize. Alguns artigos de jornais que faziam referência à escola foram recortados e preservados, com anotações relativas ao nome do jornal e data de publicação.

As fichas dos alunos e funcionários da escola são destaque do acervo. Através do levantamento de todas as fichas preservadas, foi possível identificar os dados pessoais, da vida escolar e profissional deles. De acordo com o levantamento realizado, relativo aos anos de 1941 a 1970, foram preservadas 777 fichas, sendo que deste total, 552 possuem registro de conclusão do curso e a profissão que exerceria. Ou seja, considerando estes números, seria uma média de 71% de conclusão. O quadro abaixo esboça o número de alunos matriculados nas respectivas décadas e a profissão que estariam aptos a exercer após a conclusão do curso⁷:

⁶ Há registro de 25 docentes. Em relação à naturalidade, temos a seguinte relação: Santos Dumont (17), Ewbank (1), Barbacena (1), Cristiano Otoni (1), Distrito Federal-RJ (2), Lafaiete (1), Sete Lagoas (1), Mercês (1). A maioria deles foram alunos da EPFG, num total de 16, sendo que a formação inicial é a seguinte: 9 Ajustadores, 5 Torneiros, 1 Ferreiro, 1 Curso Rápido de Formação Profissional (sem especificação da formação).

⁷ O destaque foi dado às cinco principais profissões no período destacado. Além das cinco profissões citadas, há fichas de outras quatro profissões, a saber: Desenhista (7), Eletricista (13), Serralheiro (4) e Fresador (4).

Década / Profissão	Ferreiro	Ajustador	Torneiro	Caldeireiro	Soldador
1940	25	95	32	31	0
1950	23	76	32	25	5
1960	9	85	37	20	29
TOTAL	57	256	101	76	34

Quadro 1: Relação de alunos matriculados x profissão

Não há como precisar se todas as fichas foram preservadas. Talvez a melhor forma de confirmar o número de alunos que foram matriculados na EPFG, fosse através de livros de registros de matrículas, que não foram localizados⁸. Além disso, havia ausência de dados nas fichas, registros feitos a lápis, modelos diferentes de fichas, o que faz com que haja uma descontinuidade de dados a serem levantados ao longo dos anos. Cabe destacar que os modelos de fichas utilizados eram padronizados pela EFCB⁹.

Para que se pudesse melhor compreender o movimento de criação das escolas, a pretensão era consultar os “Relatórios Anuais da Estrada de Ferro Central do Brasil”, porém, não obtive sucesso quanto à localização¹⁰.

Em pesquisa externa aos documentos oficiais da Escola, foram identificados dois jornais que circulavam na cidade, no período pesquisado, sendo eles *Voz Mariana* e *O Sol*. Em relação ao primeiro, o acervo não foi localizado, já o segundo, encontra-se com o filho do dono do jornal, que disponibilizou consulta para a pesquisa. O aprofundamento teórico foi realizado através da leitura de autores e autoras que se dedicaram e/ou se dedicam à escrita de artigos e livros relacionados à História das Instituições Educativas e à ferrovia.

Diante da ausência de documentos que acredito terem existido, mas que não mais se encontram preservados, minha ideologia vai ao encontro das palavras de Pablo Luiz de Oliveira Lima (2009) quando diz que

[...] faz-se necessário realizar uma investigação que articule antropologia e história oral, buscando registrar as memórias de indivíduos e comunidades marcados pela história ferroviária, de modo a compor um banco de dados de memória ferroviária

⁸ De acordo com Sr. Miguel, que foi também secretário da EPFG, não existiram livros desta natureza, sendo realizado o registro dos alunos somente nas fichas individuais.

⁹ Este detalhe pode ser observado em folhas, modelos de capas de relatórios, fichas, prontuários, cadernetas dos alunos etc., timbrados pela Estrada de Ferro Central do Brasil, com espaços próprios para inserção dos dados da escola a ser identificada.

¹⁰ A busca por estes relatórios teve início em Juiz de Fora-MG, no prédio onde está localizada a Inventariança da RFFSA. Em seguida, o Arquivo Nacional e a Biblioteca Nacional, ambos localizados no Rio de Janeiro foram consultados presencialmente. Porém, além de não localizar os relatórios, não obtive encaminhamentos para possíveis locais em que pudessem encontrá-los. Tentei entrar em contato com autores que citam os relatórios em suas pesquisas e também com associações ligadas à ferrovia, através do envio de e-mails, no entanto, não obtive respostas que nos acrescentasse algo na busca.

[...] seria de grande relevância e utilidade para pesquisadores a elaboração de um guia de fontes que pudesse auxiliar pesquisas em história ferroviária. (p.150-151)

Na busca de dar voz aos “silêncios dos documentos”, além da pesquisa documental, os relatos orais foram utilizados como fontes para a pesquisa. Por meio de entrevistas com ex-alunos e ex-professores, busquei informações e histórias que fossem além dos documentos, vivas nas memórias daqueles que tiveram suas vidas marcadas pela Instituição pesquisada.

O sentimento de que muitos detalhes da história da EPFG perderam-se no tempo me acompanhou ao longo da pesquisa, nos momentos em que me deparava com um documento que citava outro não localizado, ou quando os entrevistados mencionavam acontecimentos sobre os quais não foram encontrados registros, o que reforça que “a falta de uma efetiva política de preservação e organização do patrimônio histórico ferroviário – compreendendo bens móveis e imóveis – torna qualquer investigação sobre a história da ferrovia extremamente dificultada” (Ibidem, p.150).

Diante da ausência de pesquisas sobre outras escolas ferroviárias, que serviriam como embasamento e comparação com a história da EPFG, a opção foi o resgate da história do ensino industrial no Brasil, para que se pudesse compreender num contexto mais amplo do ensino profissional, o que será abordado no capítulo posterior.

1.4 As estações percorridas: a estrutura da pesquisa

O percurso da viagem na qual o leitor está prestes a embarcar é composto por quatro estações¹¹.

Na primeira estação apresento minhas motivações na escolha do tema: um misto de educação e ferrovia. Além disso, destaco as principais fontes utilizadas e abordo a pesquisa documental, o principal método utilizado. Através da análise dos documentos disponíveis no arquivo sobre a EPFG, foi possível a construção da história aqui apresentada, fazendo uma interlocução com as entrevistas que foram realizadas.

¹¹ As fotos utilizadas como ilustrações de cada capítulo foram gentilmente cedidas um por sandumonense que em seus momentos de lazer dedica-se à fotografia: Marcos Lamas. A ele a minha gratidão. A primeira foto (2014), que ilustra o texto de José Saramago, retrata o “Pontilhão Três Bocas”, sob os trilhos, localizado na BR 499, em Santos Dumont-MG. Foto “Estação 1” (2010): Locomotiva Zezé Leone, na antiga Estação Central de Santos Dumont. Foto “Estação 2” (2009): Antiga estação, localizada no distrito de Mantiqueira, em Santos Dumont-MG. Foto “Estação 3” (2012): Locomotiva em movimento, no município de Bento Gonçalves (RS). Foto “Estação 4” (2013): Antiga estação, localizada na entrada do Museu de Cabangu, Santos Dumont-MG.

A segunda estação conta com um panorama sobre as pesquisas voltadas para as instituições educativas e os principais temas por elas abordados, destacando a carência de pesquisas voltadas para a ferrovia, principalmente em relação à educação. Finalizo com a importância da preservação documental, para que seja possível o resgate das histórias das instituições educativas.

A terceira estação apresenta um breve resumo sobre a história da ferrovia em nosso país. Outro grande destaque é dado ao desenvolvimento do ensino industrial e, mais especificamente, ao ensino ferroviário no Brasil e sua grande contribuição com as inovações trazidas por ele, destacando-se as séries metódicas e os exames psicotécnicos.

Finalmente, na estação de desembarque é apresentada a história da Escola Profissional Fernando Guimarães, desde sua criação, em 1941, até o encerramento de suas atividades, decretado em 1970¹². O cruzamento das fontes escritas, iconográficas e orais, através dos documentos preservados e das entrevistas realizadas, permitiu a compreensão da instituição em suas dimensões espacial, temporal e educativa.

¹² A opção por delimitar o ano de 1970 como o último de funcionamento da escola foi por ter sido este o ano em que houve a determinação pela RFFSA de encerramento das atividades. Sendo assim, o funcionamento da escola nos anos seguintes, de 1971 a 1973, foi somente para a conclusão daqueles que haviam sido aprovados no último processo de admissão, ocorrido em 1970.



ESTAÇÃO 2
A PESQUISA SOBRE OS TRILHOS

ESTAÇÃO 2: A PESQUISA SOBRE OS TRILHOS

O século XX foi marcado pelo desenvolvimento da ferrovia no Brasil, bem como pela preocupação das estradas de ferro com a formação de mão de obra qualificada e especializada, já que o aumento da extensão dos trilhos, conseqüentemente, demandava um maior número de oficinas responsáveis pelos reparos necessários para que tudo “andasse na linha”.

Assim, as escolas ferroviárias surgiram e espalharam-se pelo país, especialmente próximas às oficinas de reparo das estradas. Havia regras a serem seguidas, para que houvesse um padrão no funcionamento destas instituições educativas. Porém, cada qual, em seu contexto, de acordo com suas especificidades, construiu sua história, sua identidade.

Pesquisar e produzir a história destas instituições é uma lacuna existente no contexto das instituições educativas ferroviárias, que carece de pesquisadores dispostos a contá-las, para que possamos compará-las, destacando em suas práticas educativas pontos em comum e distintos.

2.1 As pesquisas voltadas para instituições educativas

A educação é um processo epistemológico e de conhecimento, já que é pela educação que o ente humano se torna pessoa, capaz de conhecer, simbolizar, comunicar, racionalizar e responsabilizar-se; é pela educação que cresce e amadurece, como é pela educação que desenvolve as suas capacidades cognitivas e técnicas e que participa e se investe de cidadania e de humanidade. (MAGALHÃES, 2004, p.29)

As pesquisas relacionadas à temática “História das Instituições Educativas” são uma tendência recente da historiografia da educação brasileira (GATTI JUNIOR, 2007). Até a primeira metade do século XX, fatos políticos e aspectos econômicos eram o foco central da História da Educação Brasileira que, atrelada ao campo da pedagogia, somente passou a ser analisada na órbita da história a partir da década de 1980. Assim, a consulta não mais se limitava à legislação educacional, expandindo-se para fontes primárias e secundárias, destacando-se especificidades regionais e locais como objetos de estudo.

De acordo com Nosella & Buffa (2009), a crise de paradigmas estabelecida na década de 1990, com a consolidação dos programas de pós-graduação, trouxe consigo um pluralismo epistemológico e temático, destacando-se temas como “cultura escolar, formação de professores, livros didáticos, disciplinas escolares, currículo, práticas educativas, questões de

gênero, infância e, obviamente, as instituições escolares” (p.17).

Já no século XXI destacam-se grupos de pesquisa relacionados ao tema, espalhados em diversos programas de pós-graduação em educação, além de eventos específicos sobre a História das Instituições Educativas. De acordo com Gatti Júnior (2007), a análise de uma instituição educativa envolve a preocupação com os processos de criação e seu desenvolvimento. Neste aspecto, cabe destacar permanências e mudanças ocorridas ao longo de seu ciclo de vida, através das categorias de análise que permitem identificar a cultura escolar que permeia a instituição, entre elas

[...] contexto histórico e circunstâncias específicas da criação e da instalação da escola; processo evolutivo: origens, apogeu e situação atual; vida escolar, o edifício; organização do espaço, estilo, acabamento, implantação, reformas e eventuais descaracterizações; alunos: origem social, destino profissional e suas organizações; professores e administradores: origem, formação, atuação e organização; saberes: currículo, disciplinas, livros didáticos, métodos e instrumentos de ensino; normas disciplinares: regimentos, organização do poder, burocracia, prêmios e castigos; eventos: festas, exposições, desfiles. (NOSELLA & BUFFA, 2009, p.18)

Na bibliografia da área, vários estudos são encontrados sobre diversos tipos de instituições educativas, tais como os ligados ao ensino rural e ao ensino industrial. Há, porém, uma lacuna no tocante às escolas profissionais ligadas à ferrovia. Celso Suckow da Fonseca, em sua obra “História do Ensino Industrial no Brasil” (1961-1962)¹³, dedica um de seus capítulos (A Ação das Estradas de Ferro) às escolas profissionais ferroviárias, destacando o pioneirismo e a importância da ferrovia no desenvolvimento do ensino industrial. Sendo assim, Fonseca foi referência para o desenvolvimento da pesquisa, já que sua detalhada obra em muito acrescenta as informações necessárias para o aprimoramento do conhecimento da área.

Em relação ao tipo de instituição pesquisada, percebe-se uma maior dedicação às instituições mais antigas e conhecidas socialmente, englobando-se as de ensino superior, escolas normais, escolas confessionais, especialmente as femininas, e escolas tradicionais dos

¹³ A obra de Celso Suckow da Fonseca (1905-1966) refere-se à 2ª edição, em CD-ROM, correspondente aos dois volumes originais, impressos, sendo o 1º volume de 1961, contendo 15 capítulos, e o 2º volume de 1962, contendo 23 capítulos. A edição eletrônica materializou-se pelo CEFET/RJ, em parceria com a Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica do Ministério da Educação, em 2009. Clássico da historiografia brasileira no campo da formação profissional, o livro é resultado de um levantamento de arquivos e bibliotecas, durante mais de dez anos, descrevendo a evolução da filosofia do ensino industrial. A apresentação do volume I destaca a importância do autor: “O pensamento do engenheiro e educador Celso Suckow da Fonseca mantém sua atualidade. Pregando o valor do ensino industrial e, portanto, da formação para o trabalho, ele também pugnou pela educação como direito de todas as camadas da população, tendo defendido a República diante da Monarquia, no que diz respeito à democratização da educação”.

grandes centros. Ainda que em número menor, as escolas profissionais e aquelas voltadas para a população carente estão representadas nas pesquisas. Há que se destacar a recente dedicação às pesquisas sobre os grupos escolares, destacados por Nosella & Buffa (2009) como uma possível “reação à atual decadência do ensino fundamental público, comparado com o ensino primário das primeiras décadas do período republicano” (p.25). Outro ponto que merece destaque é a motivação dos autores na escolha do tema, que, em sua grande maioria, é voltada para obtenção de um título de pós-graduação. Além disso, muitas das instituições pesquisadas são ligadas às cidades de origem dos pesquisadores, como ocorre nesta pesquisa.

Ester Buffa (2002), através de sua experiência em pesquisas sobre História das Instituições Educativas, destaca três pontos metodológicos principais que são fundamentais na realização da pesquisa. O primeiro seria a *proposição de princípios teórico-metodológicos* que direcionam a pesquisa, destacando-se: as relações entre trabalho e educação; o debate entre visões gerais e descrições do singular; e, uma análise que vá além dos fatos e descrições, que seja também interpretativa.

O segundo ponto metodológico destacado pela autora refere-se às *categorias de análise*, inspiradas na proposta de André Petitat, nos estudos realizados sobre os colégios franceses, no século XVI:

Assim, procuramos investigar o processo de criação e de instalação da escola, a caracterização e a utilização do espaço físico (os elementos arquitetônicos do prédio, sua implantação no terreno, seu entorno e acabamento), o espaço do poder (diretoria, secretaria, sala dos professores), a organização do uso do tempo, a seleção de conteúdos escolares, a origem social da clientela escolar e seu destino provável, os professores, a legislação, as normas e a administração da escola. (p.27)

O último ponto destaca os *procedimentos técnicos da investigação, levantamento e utilização de fontes*, presentes no acervo documental da instituição. Na multiplicidade de registros históricos, fundamentais para a construção epistemológica da historiografia de uma instituição, destacam-se os seguintes tipos de fontes: atas, relatórios, livros de matrícula, programas das disciplinas, fonte iconográficas, fontes de legislação, jornais da época, literatura pertinente e entrevistas com atuais ou ex-professores, diretores e alunos da escola (BUFFA, 2002, p. 28). A autora destaca as precárias condições em que a maioria das fontes se encontra, encaixotadas e relegadas em um canto qualquer, sendo “essa mais uma razão para pesquisar a história das instituições escolares e tentar preservar o que ainda resta de nossa memória educacional” (p.28).

Os pontos metodológicos acima explicitados foram a “bússola” do desenvolvimento

da pesquisa, no intuito de que os aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais, relevantes para o resgate da instituição educativa “Escola Profissional Fernando Guimarães”, fossem apresentados e analisados.

2.2 A carência de pesquisas relacionadas à ferrovia

Poucas são as pesquisas relacionadas à ferrovia. Percebe-se maior carência em relação ao tema “educação”, mais especificamente, à História das Escolas Ferroviárias, que foram estabelecidas em diversas cidades do país, no auge da implantação da ferrovia. Elas marcaram as trajetórias pessoais e profissionais de muitos que fizeram parte de suas histórias.

O estado da arte do tema, realizado através dos bancos de dados das principais instituições de ensino do sudeste do país, foi fundamental para que se apreendesse o tema e sua repercussão em dissertações e teses. Foram elencadas as bibliotecas digitais das dissertações de mestrado e teses de doutorado dos programas de pós-graduação das seguintes instituições: USP, Unicamp, UFRJ, UFF, UERJ, UFJF, UFMG, UEMG e CEFET-MG. A delimitação territorial das produções de pesquisas justifica-se pelo fato de a implementação da ferrovia no país ter sido inicialmente voltada para a região Sudeste, onde também se localizava a EPFG. Já em relação ao período de produção, foram elencadas todas as pesquisas que se encontram disponíveis nos bancos de dados das referidas instituições¹⁴.

Num total de 169 pesquisas, sendo 121 dissertações de mestrado e 48 teses de doutorado, o resultado encontrado, de acordo com a área a qual o tema foi dedicado, resume-se no quadro abaixo:

Área	Porcentagem (%)
Engenharia	28
Arquitetura e Urbanismo	21
Geografia	19
História	18,5
Economia	5
Ciência da Informação	2,4

¹⁴ Apesar de não ser a abrangência da pesquisa, não poderia deixar de mencionar a existência de artigos, dissertações e teses sobre os Centros Ferroviários de Ensino e Seleção Profissional, localizados no Estado de São Paulo. Porém, não foram encontradas pesquisas voltadas para a história de escolas ferroviárias localizadas em pequenas cidades que faziam parte do cenário da malha ferroviária.

Sistema de Gestão	2
Administração	1,1
Comunicação	0,5
Direito	0,5
Matemática Aplicada	0,5
Patrimônio Cultural	0,5
Políticas Públicas e Formação Humana	0,5
Química	0,5

Quadro 2: Relação de áreas das pesquisas sobre ferrovia.

Percebe-se, por meio dos dados acima expostos, que as pesquisas encontradas, em sua grande maioria, estão diretamente ligadas às áreas de engenharia, arquitetura e urbanismo, geografia, história e economia.

Muitos são os estudos na área da *Engenharia*, com temas específicos e propostas de melhoria no transporte. A área de *Arquitetura e Urbanismo* destaca alguns estudos de vilas ferroviárias e a utilização da ferrovia como transporte público. Na área da *Geografia*, as pesquisas realizadas voltam seus olhares para as transformações socioespaciais e as modificações nas paisagens, proporcionadas pelos trilhos, principalmente nas áreas urbanas. As diversas pesquisas realizadas na área de *História* variam os temas entre: organização dos trabalhadores ferroviários, englobando a Sociologia; vida operária e condições de trabalho nas construções das estradas de ferro; a ferrovia associada ao progresso; preservação do patrimônio ferroviário; histórias das estradas de ferro; ferrovias turísticas; sindicatos ferroviários e as greves; a relação entre os trens de passageiros e os trens cargueiros. A *Economia* destaca o potencial logístico da ferrovia e sua importância para o desenvolvimento econômico.

A intenção era analisar, mais detalhadamente, os trabalhos voltados para as escolas ligadas à ferrovia, seja para a instrução dos filhos dos ferroviários ou aquelas voltadas para a demanda do setor, porém, nenhuma das pesquisas encontradas faz menção a tais instituições educativas. Desta forma, a inexistência de pesquisas relacionadas às escolas ferroviárias fez com que a pesquisa documental fosse realizada a partir de materiais que não foram previamente analisados, sendo essencial selecionar, tratar e interpretar as fontes disponíveis, no intuito de organizar as informações que se encontravam dispersas.

Há que se destacar o contexto do surgimento das instituições educativas ferroviárias no desenvolvimento do ensino industrial. Encontra-se em pequeno número os autores que se

dedicam ao tema *ferrovia*, porém, eles nos ajudam a entender o que desperta nestes pesquisadores o desejo de realizarem trabalhos que abordem o tema e a temática aqui em destaque. Em relação às instituições educativas e à história da educação, destacam-se como referência Magalhães (2004) e Cunha (2000).

A ausência de pesquisas anteriores sobre a história da EPFG confere relevância à pesquisa aqui apresentada, tanto para a história da educação, mais especificamente do ensino profissional em Minas Gerais e no Brasil, quanto para a história da cidade, cujo arquivo público não dispõe de materiais de consulta que pudessem colaborar como fontes.

Na busca da apreensão dos elementos que conferem identidade a uma instituição educativa, Décio Gatti Júnior (2007) destaca um roteiro, utilizado por pesquisadores da área, que sugere preocupações com: os processos de criação e de desenvolvimento (ciclo de vida) das instituições educativas; a configuração e as mudanças ocorridas na arquitetura do prédio escolar; os processos de conservação e mudança do perfil dos docentes e dos alunos; além das formas de configuração e transformação do saber veiculado nestas instituições de ensino. Roteiro este que me orientou para que fosse possível conhecer a trajetória da EPFG, considerando seu processo de criação e seu ciclo de vida, além de sua relação com a cidade de Santos Dumont.

2.3 A importância da preservação documental

O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio. (LE GOFF, 1994, p.547)

A ideia de documento é polissêmica, pois os documentos podem se apresentar sob diversas formas, em diferentes tipos de caracterização. Na definição encontrada no dicionário, o mesmo é caracterizado como: “1.declaração escrita, oficialmente reconhecida, que serve de prova de um acontecimento, fato ou estado; 2.qualquer objeto que comprove, elucide, prove ou registre um fato, acontecimento; 3.arquivo de dados gerado por processadores de texto”. (Houaiss, 2008, p.260).

No século XIX, Seignobos e Langlois apresentaram o conceito de documento relacionado ao texto e, particularmente, aos arquivos oficiais. A corrente positivista conferiu ao documento, desde que comprovada sua confiabilidade, o status de prova científica, desprovido da necessidade de uma análise crítica.

Já no início do século XX, o advento do movimento dos Annales gerou o questionamento do conceito de documento e seu status de oficialidade. A noção de documento foi ampliada, sendo que “tudo o que é vestígio do passado, tudo o que serve de testemunho, é considerado como documento ou ‘fonte’”(CELLARD, 2008, p.296). A ampliação da concepção de documento pode ser auferida quando nos damos conta de que

A história faz-se com documentos escritos, sem dúvida. Quando estes existem. Mas pode fazer-se, deve fazer-se sem documentos escritos, quando não existem. Com tudo o que a habilidade do historiador lhe permite utilizar para fabricar o seu mel, na falta de flores habituais. Logo, com palavras. Signos. Paisagens e telhas. Com as formas do campo e das ervas daninhas. Com os eclipses da lua e a atrelagem dos cavalos de tiro. Com os exames de pedras feitos pelos geólogos e com as análises de metais feitas pelos químicos. Numa palavra, com tudo o que, pertencendo ao homem, depende do homem, serve o homem, exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem. (Febvre, 1949, *apud* LE GOFF, 1994, p.540).

A partir dos anos 1960, outros recursos passam a ser utilizados para o enriquecimento de dados a serem incorporados aos oficiais. Além da mudança na seleção das fontes, modificou-se, também, o tratamento dado a elas, pois “é preciso levar em conta tanto os silêncios dos documentos quanto a sua ausência” (LOPES & GALVÃO, 2010, p.78).

As pesquisas documentais e bibliográficas referem-se à metodologia empregada como instrumento de avaliação documental, a fim de auxiliar outros procedimentos teóricos utilizados pelo sujeito pesquisador. Amplamente utilizado nas ciências sociais e humanas, refere-se à forma como os documentos serão observados para determinados fins de investigação científica. No campo da arquivologia, as pesquisas documental e bibliográfica constituem-se como uma metodologia, a fim de delimitar os procedimentos de organização do acervo arquivístico. Por meio do processo de avaliação documental, organiza-se o arquivo, sendo observados os procedimentos específicos, conforme as diferentes tipologias documentais, tendo em vista assegurar sua preservação e impedir o acúmulo desordenado de material.

Em relação aos procedimentos de pesquisa, os documentos têm importante contribuição ao proporcionar riqueza de informações que dele se pode extrair e resgatar. Possibilitam ampliar o entendimento de objetos, cuja compreensão necessita da

contextualização histórica e sociocultural. Além disso, permitem acrescentar a dimensão do tempo à compreensão social, ou seja, a análise documental favorece a observação do processo ou de evolução de indivíduos (CELLARD, 2008).

Segundo a teoria arquivística, os documentos possuem características externas e internas próprias e podem ser separados segundo espécie, categoria e gênero, que os distinguem entre si. São dotados de organicidade por manterem relações com os demais documentos do órgão ou entidade, que refletem sobre suas funções e atividades. Sendo assim, apresentam um conjunto de relações que deve ser mantido. Esse elo é percebido no plano de classificação, que contextualiza o acervo ao conjunto ao qual pertence e o permite recuperar a história da instituição que o produziu. A classificação só é possível após a realização da pesquisa documental e, conseqüentemente, a avaliação da documentação.

As pesquisas documental e bibliográfica utilizam o documento como objeto de investigação e alguns autores até consideram os métodos como sinônimos. Porém, como o documento apresenta um sentido polissêmico, ultrapassa a ideia de suporte textual. Sá-Silva, Guindani & Almeida (2009) afirmam que o elemento diferenciador entre esses dois procedimentos está relacionado à natureza da fonte: *fontes primárias*, que constituem os suportes de informação que ainda não receberam tratamento analítico, corresponde à ideia do texto original; e *fontes secundárias*, que comentam e analisam as fontes primárias, correspondendo às contribuições de outros autores sobre determinado tema.

Na pesquisa documental o pesquisador constrói uma análise direta sobre determinado documento, a partir de um trabalho mais cuidadoso, visto que as fontes não receberam nenhum tratamento científico. É um procedimento que se utiliza de métodos e técnicas para a apreensão, compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos. Já a pesquisa bibliográfica constitui-se de uma modalidade de estudo e análise de documentos de domínio científico, tais como livros, revistas, artigos etc., sendo o estudo de diversas fontes científicas, sem que seja necessário recorrer diretamente aos fatos, fenômenos e produções da realidade empírica, através do contato direto com obras, artigos, documentos que tratem do tema do objeto de estudo.

A precariedade dos arquivos, já mencionada por diversos pesquisadores, tais como Paolo Nosella & Ester Buffa (2009), André Casa Nova Maia (2009), Justino Pereira de Magalhães (2004), se repete nos arquivos da EPFG. Muitos documentos que seriam essenciais e enriquecedores para a pesquisa já não se encontram mais junto aos documentos que ainda são preservados. Nas palavras de Nosella & Buffa (2009), sabemos todos “em que condições se encontram os documentos antigos da maioria das escolas: depositados em uma saleta que

não apresenta condições de uso, às vezes em um banheiro quebrado, disputando espaço com poeira, ácaros, material inútil remanescente” (p.23).

Os motivos que fizeram com que houvesse o descarte deste material ou sua má acomodação são inúmeros e vão desde a falta de espaço para acondicioná-los ao despreparo daqueles que selecionaram o que seria importante preservar e aquilo que era considerado “inútil”.

A opção pela entrevista semi-dirigida, sem que houvesse a utilização de um questionário previamente elaborado, mas sim a fala sobre alguns tópicos, que foram abordados no decorrer da conversa, foi feita para que os entrevistados se sentissem mais à vontade, podendo recorrer às suas memórias e expressá-las da forma mais natural possível.

A escolha dos entrevistados ocorreu inicialmente através da leitura das atas e da busca pelos nomes que eram recorrentes e, conseqüentemente, daqueles que se disponibilizariam a reviver o passado e colaborar com a pesquisa. Das quatro entrevistas realizadas, três aconteceram na casa dos entrevistados, na pretensão de que eles se sentissem mais à vontade e, ainda, que possibilitasse a apresentação do que havia sido preservado materialmente. Inicialmente, solicitei que falassem sobre o período em que estudaram e/ou trabalharam na EPFG, no intuito de perceber as memórias que haviam sido selecionadas por eles ao longo dos anos. Minha interferência se limitou à abordagem de alguns tópicos de interesse para a pesquisa, que ainda não haviam sido elucidados pelos entrevistados, na busca de maiores detalhes em assuntos destacados por eles.

O número restrito de entrevistados, quatro, deu-se devido a alguns fatores: a prioridade era dos que fizeram parte do início da história da educação profissional em Santos Dumont, porém, muitos já haviam falecido; o tempo limite para conclusão do mestrado; o acesso aos entrevistados e a disponibilidade em compartilharem suas histórias. Dois deles foram somente alunos da EPFG, na década de 1940 e 1960, e os outros dois foram alunos, na década de 1950, e mais tarde professores da escola, fato que fez com que as entrevistas destes últimos tivessem maiores detalhes, através de seus olhares como coadjuvantes e protagonistas da história. Como houve coincidência em grande parte das informações emitidas pelos escolhidos, não houve necessidade de se buscar outros entrevistados.¹⁵

Nas conversas com ex-alunos e ex-professores, muito do que foi relatado ficou em um passado distante, sem que seja possível confirmar tais informações, pela falta de documentação que as comprove. Porém, diante desta impossibilidade, foi necessário

¹⁵ O perfil de cada entrevistado será apresentado ao longo do texto, em notas de rodapé.

estabelecer um *link* entre as falas dos entrevistados e os documentos que ainda permanecem e nos fornecem pistas na busca da confirmação dos relatos das experiências vivenciadas.

Em face ao anteriormente explicitado, percebe-se que a preservação de documentos é de suma importância para que se conheça a história de uma pessoa, de uma instituição ou de um lugar qualquer. Sendo assim, as pesquisas documentais e bibliográficas tornam-se essenciais na busca pelo que a história da instituição preservou.



ESTAÇÃO 3
A EDUCAÇÃO ENTRE OS TRILHOS

ESTAÇÃO 3: A EDUCAÇÃO ENTRE OS TRILHOS

O ensino ferroviário destaca-se pelo pioneirismo e pelas inovações trazidas, principalmente com as séries metódicas e os exames psicotécnicos. Sendo assim, no intuito de familiarizar o leitor com o tema “ferrovia”, será aqui abordado um panorama sobre a implementação da ferrovia no Brasil, bem como a criação das escolas ferroviárias. Além disso, por ser o ensino ferroviário pertencente ao ensino industrial, trago alguns detalhes e leis que foram a base para a constituição deste nível de ensino.

Uma das principais referências foi Celso Suckow da Fonseca e sua obra *História do Ensino Industrial no Brasil*. Além deste, outros autores constituíram o suporte teórico, tais como: Pablo Luiz de Oliveira Lima (2009), Luiz Antônio Cunha (2000) e Eduardo Gonçalves David (1998).

3.1 Os primeiros trilhos, apitos e estações: o surgimento da ferrovia

Nas primeiras décadas do século XIX, mais precisamente em 1825, era inaugurada a primeira via férrea, localizada entre Stockton e Darlington, na Inglaterra. Após dois anos, os diretores daquela ferrovia anunciavam “uma economia de 30% no custo de transporte por tonelada-milha, comparando as locomotivas com os cavalos” (DAVID, 1998, p.1), o que constata o futuro das locomotivas e da ferrovia.

Assim, o mundo voltava os olhos para o empreendimento bem sucedido daquele país, o que impulsionou a implantação da ferrovia em diversos outros países, na busca da ampliação das trocas de mercadorias e do aumento geral da riqueza.

A imensidão territorial do Brasil fez com que o país vislumbrasse com o novo meio de transporte a possibilidade de ligar a capital, Rio de Janeiro, às províncias, possibilitando a integração nacional do país. Sendo assim, em 1835, o Regente Feijó sancionava o Decreto nº 100, que autorizava o governo a conceder carta de privilégio exclusivo, durante 40 anos, para uso de transporte de mercadorias e passageiros a uma ou mais companhias que fizessem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Este decreto foi considerado a primeira iniciativa para construção de ferrovias em nosso país. Tais concessões “previam a isenção de impostos para importação de locomotivas e vagões durante os cinco primeiros anos, além de cessão da faixa de domínio das terras pertencentes ao império e direito de desapropriação” (SANTOS, 2011, p.3).

Rodriguez (2004) relata que havia dois objetivos a serem alcançados com a ferrovia: propiciar a entrada de grandes investimentos estrangeiros e proporcionar o crescimento da economia exportadora e, com este fim, a legislação vigente favorecia a entrada de capital estrangeiro. Outrossim, a intensa atividade cafeeira do país, especialmente nos planaltos fluminense e mineiro, em meados do século XIX, fez com que os fazendeiros pressionassem o governo em relação à necessidade de um meio de transporte mais eficiente, pois, além de serem morosas, as tropas de mulas já não mais supriam as necessidades que o transporte do café exigiam. Soma-se a isto a Lei Euzébio de Queiroz, que a partir de 1850 proibia o tráfico de escravos, essenciais para a condução do transporte realizado pelas mulas. Sendo assim, “não apenas o interesse dos fazendeiros de café, mas também dos exportadores e comerciantes localizados no Rio de Janeiro, deu o sentido das linhas de ferro, isto é, do centro produtor para o centro exportador” (RODRIGUEZ, 2004, p.15).

Os incentivos permitiram um primeiro empreendimento, em 1852, realizado por Irineu Evangelista de Souza, futuramente conhecido como Barão de Mauá, iniciando a construção da linha férrea que ligaria o Rio de Janeiro a Petrópolis, inaugurada em 30 de abril de 1854, ficando conhecida como Estrada de Ferro Mauá (SETTI, 2008). Já a segunda ferrovia do país, *The Recife and São Francisco Railway*, foi inaugurada em Pernambuco, em 08 de fevereiro de 1858, sendo a primeira de muitas companhias ferroviárias inglesas no Brasil. Neste mesmo ano foi inaugurada, sob a direção de Cristiano Benedicto Ottoni, o primeiro a defender a necessidade de se criar um plano geral e único em que se baseariam todas as modalidades de transporte, a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Era a primeira estrada destinada exclusivamente ao escoamento do café, e que no ano da Proclamação da República passaria a ser chamada de Estrada de Ferro Central do Brasil. O ano de 1865 foi marcado pela inauguração da *São Paulo Railway*, que ligaria o Porto de Santos ao interior do estado. Assim, podemos inferir que tanto Mauá como Cristiano Ottoni são dois grandes nomes que tiveram singular importância na história da ferrovia do Brasil.

A dificuldade de implantação de ferrovias no país marca sua trajetória desde o início, principalmente pela falta de financiamentos internos e externos e, ainda, pela falta de planejamento. Andréa Casa Nova Maia (2009)¹⁶ destaca que

¹⁶ Para ampliação do tema, sugiro o livro “Encontros e Despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas”, fruto da tese de doutoramento da autora; e “Ferrovia, Sociedade e Cultura”, adaptação da dissertação de mestrado do autor, Pablo Luiz de Oliveira Lima. Ambos foram publicados em 2009 e abordam outras faces dos temas ligados à ferrovia, indo além da difundida memória sentimental e do saudosismo com o que comumente nos deparamos.

[...] a história da construção da malha ferroviária brasileira é repleta de situações problemáticas e de crise. Um movimento de vai-e-vem entre o Estado e a iniciativa privada nacional e internacional acompanha a história da ferrovia [...] Nesse movimento de idas e vindas, a ferrovia nasceu e cresceu aos trancos e barrancos, entre construções e desconstruções de sua malha. (p.23)

Acreditar no poder transformador da ferrovia, tendo a locomotiva como símbolo de modernidade e do progresso, foram marcas deixadas desde sua implementação até a primeira metade do século XX. As locomotivas e seus vagões traziam consigo, além das cargas transportadas, novos valores, crenças e comportamentos que modificaram os hábitos e paisagens rurais e urbanas. Ressaltando a relação entre modernidade e a chegada da ferrovia, trazendo ideais como progresso, civilização e futuro, é necessário entender que “a ferrovia é somente um dos sintomas de que, com toda ambiguidade inerente à própria noção de modernidade brasileira, efetivamente verificou-se um avanço não só da modernidade, mas dos ideais a ela associados” (MAIA, 2009, p.43). No entanto, ao contrário do que se esperava, a ferrovia não proporcionou o desenvolvimento econômico almejado, como ocorrido em outros países que haviam investido nas linhas férreas.

A década de 1930 chega a ser demarcada por alguns autores como o início da decadência da ferrovia no país, já que após a expansão e grande extensão das linhas férreas, não mais se construíram ferrovias, intensificando-se a construção de rodovias. Neste sentido, Maia (2009) relata que

Essa sensação de sofrimento por parte da ferrovia brasileira e por seus ferroviários foi certamente intensificada no auge da era desenvolvimentista, quando as indústrias automobilísticas invadiram o país com a permissão e o apoio governamental e inúmeras rodovias foram construídas. (p.153)

Iniciava-se, assim, a substituição de trechos das estradas de ferro, que já não tinham valor econômico e utilidade, por rodovias (MEDEIROS, 1980). Desta maneira, o asfalto e a indústria automobilística assumiam o lugar de representantes da modernidade, antes ocupados pela locomotiva e os trilhos.

A segunda metade do século XX é marcada pela criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), de acordo com a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Caracterizada como uma sociedade de economia mista, integrante da administração indireta do Governo Federal e seu funcionamento vinculado diretamente ao Ministério dos Transportes, foram reunidas 18 ferrovias, com abrangência entre Maranhão e Rio Grande do Sul, incluindo a Estrada de Ferro Central do Brasil, foco desta pesquisa.

Como parte do Programa Nacional de Desestatização, de 1992, a privatização da

RFFSA foi efetivada em 1996. Maia (2009) destaca que a privatização resultou no abandono do patrimônio, já que a realização de leilões ia muito além de móveis, trilhos e prédios, era o patrimônio humano que também estava em jogo, ali estava sendo vendida a “alma da ferrovia”.

3.2 O ensino industrial no Brasil

Com a colonização do Brasil, aqueles que realizavam os trabalhos manuais, entre tecelões, escultores e ferreiros, ganhavam destaque na sociedade, até o momento em que os proprietários de terras acumularam riqueza suficiente para a aquisição de escravos que realizariam estes trabalhos. A decadência dos artesãos, causada pela utilização da mão de obra escrava para a realização dos trabalhos antes realizados por eles, é considerada por Rodrigues (2002) como a “raiz do *abastardamento* das profissões industriais” (p.51)¹⁷.

Os jesuítas deixaram sua contribuição com o ensino elementar das profissões manuais que se faziam necessárias, por exemplo, para que fossem realizadas as construções de capelas e confecções de instrumentos. Porém, não havia sistematização do ensino, nem ao menos planejamento, mas sim o ditame das necessidades imediatas do momento.

Se antes as atividades industriais eram proibidas no país, a vinda da Família Real Portuguesa refletiu diretamente no ensino industrial. Como consequência do alvará de 01 de abril de 1808, que permitia o livre estabelecimento de fábricas e manufaturas no Brasil, revogando o alvará de 05 de janeiro de 1785, que impedia o estabelecimento de atividades industriais na colônia, criou-se o Colégio das Fábricas que, além de ser uma escola de aprendizes artífices, abrigava os artesãos vindos de Portugal.

O Seminário São Joaquim, localizado no Rio de Janeiro e incorporado à Coroa em 1818, abrigava o Corpo de Artífices Engenheiros, onde eram visados como candidatos a novos artífices os “rapazes de boa educação”. Já na Bahia, o Seminário dos Órfãos, criado em 1819, marcou a mudança filosófica do ensino industrial, já que era destinado ao ensino profissional dos marginalizados.

¹⁷ Conforme destacado por Rodrigues (2002), a obra “História do Ensino Industrial no Brasil”, do engenheiro-educador Celso Suckow da Fonseca (1905-1966), é um clássico da historiografia deste ramo educacional, que nos permite compreender a constituição do ensino voltado para a qualificação da mão de obra para atender à demanda não somente da indústria, mas da necessidade econômica do país, desde o Brasil Colônia. A vasta documentação reproduzida na obra confere a ela grande relevância, pois, de acordo com Rodrigues (2002), sem o trabalho realizado pelo autor durante os dez anos dedicados ao trabalho com as fontes, muitos destes documentos não teriam sobrevivido à “sanha dos cupins”.

Com a Constituição de 1824, D. Pedro I declarou o fim das Corporações de Ofício. Apesar de não ter sido aprovado, em 1830 foi apresentado pela primeira vez ao Congresso um projeto de institucionalização do ensino profissional no Brasil. O governo de D. Pedro II seguiu com o ideal de profissionalizar os marginalizados, criando no início da segunda metade do século XIX o Imperial Instituto dos Meninos Cegos (atual Instituto Benjamin Constant) e o Instituto de Surdos-Mudos (atual Instituto Nacional de Educação de Surdos).

Uma das primeiras demonstrações de preocupação política com o ensino industrial foi referenciada por Afonso Pena, em 1906, em sua plataforma de governo. Neste mesmo ano, foi criada a Escola Prática de Aprendizes das Oficinas do Engenho de Dentro, na Estrada de Ferro Central do Brasil. Desta forma, cabe ressaltar que a implementação do ensino ferroviário no Brasil coincide com o grande desenvolvimento do ensino industrial, impulsionado pelo desenvolvimento das indústrias.

Foi de iniciativa do presidente da República, Nilo Peçanha¹⁸, que já havia fundado quatro escolas profissionais, enquanto presidente do Rio de Janeiro, o Decreto nº 7.566, de 23 de setembro de 1909, que criava 19 Escolas de Aprendizes e Artífices (EAA), mantidas pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Indústria, tendo como finalidade a oferta de ensino profissional primário e gratuito para população. De acordo com Santos (2003), para a admissão nestas escolas, os alunos deveriam ter entre 10 a 13 anos e, preferencialmente, serem “desfavorecidos da fortuna”, considerado por Fonseca (2009) como o único aspecto negativo de sua redação¹⁹. Os ideais de Nilo Peçanha foram mantidos pelo seu sucessor, Venceslau Brás Pereira Gomes.

Rodrigues (2002) destaca que a Primeira Guerra Mundial contribuiu tanto positiva quanto negativamente para o desenvolvimento do ensino industrial no país, já que “submetido a um estrangulamento externo, isto é, impossibilitado de importar bens industriais, forçou/propiciou o crescimento da indústria nacional [...]. Em cinco anos a indústria avançou mais do que nos 24 primeiros anos da República.” (p.58). Este período foi caracterizado pela

¹⁸ Nilo Peçanha havia sido eleito Vice-presidente da República e assumiu a Presidência com a morte do titular Afonso Pena. Era reconhecido pelo entusiasmo e compromisso com o ensino profissional, sendo considerado fundador desta modalidade de ensino no país. De acordo com a obra “Um passado vestido de futuro (Fragmentos de uma história da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica)”, Nilo Peçanha revelara, em uma publicação sobre sua viagem a Europa, que se tivesse tomado conhecimento a tempo dos bons resultados da educação profissional em alguns países daquele continente teria criado um maior número de EAA, ao invés de apenas dezenove e uma por Estado. A Lei 12.417 de 09 de junho de 2011 o reconhece como o Patrono da Educação Profissional no Brasil.

¹⁹ Quanto às pesquisas sobre instituições educativas, várias são aquelas que se dedicam às escolas do final do século XIX e início do século XX, voltadas para assistência aos menores desamparados, desprovidos da fortuna. Neste sentido, destaco alguns autores que se dedicam ao tema: Irlen Antônio Gonçalves, Luciano Faria Filho, Cynthia Greive Veiga, Maria Zélia Maia de Souza.

criação de pequenas oficinas, o que demandava um conhecimento mais amplo dos artífices, já que, por estarem em pequeno número, teriam que executar tarefas diversificadas.

Com a Revolução de 1930, o país via sua força agrícola sendo transferida para a indústria. Já em 1931, a Reforma Francisco Campos²⁰ foi uma tentativa de constituir um sistema nacional de educação, rompendo com estruturas seculares neste nível de escolarização. Sobre esta reforma, Souza (2008) nos diz que

A padronização das escolas secundárias do país foi reafirmada na reforma Francisco Campos pela manutenção do sistema de equiparação e de inspeção federal, com vistas a viabilizar uma “fiscalização exigente e rigorosa”. Segundo o Decreto n. 19.850, de 14/04/1931, para efeito de expedir certificados de habilitação válidos e legais, os estabelecimentos de ensino secundário deveriam requerer a equiparação ao Ministério da Educação e Saúde Pública, devendo apresentar instalações, edifícios e material didático apropriados, corpo docente inscrito no Registro de Professores, regulamento aprovado previamente pelo Departamento Nacional de Ensino e pagamento de cota anual de inspeção no valor de 12:000\$000 para os estabelecimentos com menos de 200 alunos. A equiparação seria feita por decreto do governo federal mediante proposta do Conselho Nacional de Educação. (p.150)

Dallabrida (2009) considera que a Reforma Francisco Campos foi “um conjunto de normas que procuraram modernizar o ensino secundário brasileiro”²¹ (p.186). As medidas por ela estabelecidas traziam organicidade à cultura escolar daquele nível escolar, tendo como referência o modelo de países ocidentais mais desenvolvidos, que já adotavam a divisão do ensino em dois ciclos. Porém, a ampliação do tempo para se concluir esta etapa escolar, de cinco para sete anos, trouxe a ela um caráter ainda mais elitista, já que, confrontada com o ensino técnico profissional, caracterizado por estudos curtos e práticos, o ensino secundário constituía-se em ciclos de estudos longos e teóricos, para formação de uma sólida cultura geral.

Sendo assim, tal reforma tinha na formação das elites a sua prioridade, já que a dualidade da educação era mantida através do ideário de que o ensino secundário seria focado

²⁰ Com a criação do Ministério da Educação e Saúde Pública, no final de 1930, Francisco Campos assumiu a cadeira ministerial e implementou a referida reforma, que ficou conhecida como Reforma Francisco Campos. Além disso, contribuiu com a elaboração da Constituição de 1937, quando era Ministro da Justiça (DALLABRIDA, 2009).

²¹ O ensino secundário constituía-se no nível de escolarização entre o curso primário e o ensino superior. Com a reforma, ao invés de cinco anos, passou a ter a duração de sete anos, divididos em dois ciclos: o primeiro denominado “fundamental”, comum a todos os estudantes e com a duração de cinco anos; e o segundo denominado “complementar”, com a duração de dois anos, propedêutico para o ensino superior, com três opções, de acordo com a área pretendida. Outra mudança significativa foi a exigência da frequência obrigatória dos alunos em um mínimo de 75% das aulas, mantida até os dias atuais. (DALLABRIDA, 2009).

na formação propedêutica, voltada para o acesso ao ensino superior e aqueles que concluíssem os cursos técnicos profissionalizantes não teriam acesso ao ensino superior.

Outro importante documento foi o Manifesto dos Pioneiros da Educação Nova, elaborado em 1932. Destaca-se a proposta de articulação do ensino secundário com o ensino técnico-profissional, na defesa de uma nova política educacional, que romperia com a formação excessivamente literária impregnada na cultura brasileira até aquele momento. Com tal proposta, os renovadores pretendiam que

A escola secundária deixará de ser assim a velha escola de “um grupo social”, destinada a adaptar as inteligências a uma forma rígida de educação, para ser um aparelho flexivo e vivo, organizado para satisfazer as necessidades práticas dos grupos sociais [...] A escola secundária, unificada para se evitar o divórcio entre os trabalhadores manuaes e intellectuaes, terá uma sólida base comum geral (3 anos) para a posterior bifurcação (dos 15 aos 18 anos), em secção de preponderância intellectual (com os 3 cyclos de humanidades modernas, sciencias phisicas e mathematicas; sciencias chemicas e biológicas), e em secção de preferência manual, ramificada por sua vez, em cyclos, escolas ou cursos destinados á preparação ás atividades profissionaes, decorrentes da extracção de matérias primas (escolas agrícolas, de mineração e de pesca) de elaboração das matérias primas (industriais e profissionaes) e da distribuição dos productos elaborados (transportes, communicações e commercio). (Manifesto, 1984, p.418-419 *apud* Souza, 2008, p.165)

A década de 1930, se comparada com as décadas anteriores, caracterizou-se por uma politização das questões educacionais, sendo necessário um ensino adequado à modernização do país, à industrialização, com destaque para a capacitação para o trabalho, requisito de uma nova ordem econômica dirigida para a industrialização.

O artigo 129 da Constituição Federal de 10 de novembro de 1937 traz, pela primeira vez em termos constitucionais, a preocupação com o ensino industrial, porém, mantendo-se a ideia de um ensino voltado para as classes menos favorecidas, quando diz que “O ensino pré-vocacional e profissional destinado às classes menos favorecidas é, em matéria de educação, o primeiro dever do Estado” (BRASIL, 1937).

A década de 1940 é marcada por grandes mudanças no ensino profissional, com a promulgação das leis orgânicas do ensino, com destaque para a Lei Orgânica do Ensino Industrial²². É através dela que o ensino industrial deixa de pertencer ao grau primário e passa a equivaler ao nível médio, sendo que o ingresso no nível superior dar-se-ia somente em cursos correlatos aos cursados no ensino industrial. Para Fonseca (2009), com a referida lei, o ensino profissional não mais se destinaria aos desprovidos da fortuna e iniciava-se a

²² Lei que estabelecia as bases da organização e o regime do ensino industrial, criada pelo Decreto-lei nº 4.119, de 21 de fevereiro de 1942: disposições transitórias para execução da lei orgânica do ensino industrial.

democratização do ensino. Somente em 1953, através da Lei de Equivalência, seria possível o ingresso no ensino superior em cursos não correlatos, como exigido anteriormente. Neste sentido, Souza (2012) destaca que

Os anos 1940 constituíram uma década que é significativa para o Brasil naquilo que concerne à expansão da indústria, em detrimento de uma política agroexportadora. Ao analisar o contexto da década de 1940, é preciso compreender que a mesma trouxe contribuições que redirecionaram os rumos do Brasil naquilo que tange, por exemplo, à investida por parte do Governo Federal no segmento educacional. (p.19)

As mudanças pelas quais esta modalidade de ensino perpassava, deixavam claras as intenções do Estado, fazendo com que o ensino profissional estivesse diretamente ligado à formação de mão de obra que atendesse as demandas da consolidação da industrialização brasileira.

A Reforma Capanema, realizada durante a Era Vargas, pelo então ministro da educação e saúde, Gustavo Capanema, manteve a ideário da Reforma Francisco Campos, reforçando a dualidade do ensino secundário, ou seja, de um lado a formação profissionalizante e de outro a preparação para o ensino superior, reservada para a elite. Desta forma, os egressos da formação profissionalizante só teriam acesso ao ensino superior na mesma área; já para os egressos do ensino secundário não havia restrição, podendo optar por qualquer área.

O constante debate sobre a descentralização teve fim em 1959, através do Decreto nº 47.038, que aprovou o Regulamento do Ensino Industrial. Assim, as escolas industriais da rede federal “não mais conformariam um sistema (ou rede) de ensino, pois passaram a gozar de autonomia didática, financeira, administrativa e técnica, com personalidade jurídica própria” (RODRIGUES, 2002, p.62). Desta forma, as Escolas Industriais e Técnicas conquistaram sua autonomia de didática e de gestão, transformando-se em autarquias. Porém, a descentralização não significava a perda total do controle do governo federal sobre as escolas industriais, pois ficaria responsável pelas diretrizes gerais dos currículos e preparação do material pedagógico.

De acordo com a obra “Um passado vestido de futuro: fragmentos de uma história da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica”²³ inicia-se a ampliação da oferta de cursos técnicos, visando à maior contribuição no processo de industrialização. O governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) foi marcado pela “valorização dos conteúdos

²³ Edição em comemoração ao centenário da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica, lançada em 2012.

voltados para uma formação cultural propedêutica, com a inclusão de disciplinas voltadas para esses objetivos nos cursos de nível técnico” (p.38).

Durante a Ditadura Militar, são sancionadas medidas relativas à política da educação brasileira, com destaque para a educação profissional, já que, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação, promulgada em 1971, tornou compulsória a formação técnico-profissional em todo o currículo do segundo grau. A consequência de tal medida foi o aumento do número de matrículas e a implementação de novos cursos técnicos.

3.3 O ensino ferroviário no Brasil e as inovações implementadas

Com as estradas de ferro espalhando-se mundo a fora, surgia a necessidade de mão de obra qualificada e especializada para realização dos serviços que a elas seriam prestados. De acordo com Fonseca (2009)

Surgia, com elas, em vista dos complexos serviços de suas oficinas de reparação, a necessidade imprescindível da existência de mecânicos especializados, o que forçava o incremento do ensino de ofícios e o aparecimento de novos estabelecimentos escolares destinados àquele fim. (p.439)

Com sede na cidade do Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), uma das principais ferrovias do país, iniciou suas atividades ainda no século XIX, em 29 de março 1858, quando recebia o nome de Estrada de Ferro D. Pedro II (EFD.Pedro II), permanecendo ativa até 1969. As operações realizadas abrangiam os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Durante a construção da EFD.Pedro II, na estação da corte havia apenas um local para pequenos reparos de material rodante, sendo que os trabalhos de maior porte eram feitos em uma oficina de propriedade privada, com custos elevados, até que o dono desta oficina, o engenheiro inglês Edward Price, vendeu seu estabelecimento à ferrovia, localizado em São Diogo. Com a ampliação das ferrovias e o aumento do número de locomotivas, carros de passageiros e vagões, era necessário ampliar as oficinas destinadas aos reparos. Reconhecendo esta necessidade, a companhia adquiriu um extenso terreno, pertencente a Francisco Fernandes Padilha, em 1869, onde foram construídas as oficinas do Engenho de Dentro. Poucos anos depois, em 1871, já funcionava no local a oficina responsável pelos trabalhos de reparação, pronta para atender uma operação no percurso de 4.000 km de vias, 700 locomotivas e 5.000 carros de passageiros e vagões de cargas. Rodriguez (2004) relata

que

As oficinas incluíam seções de fundição de ferro e de bronze, caldeiraria, equipes de torneiros, ajustadores, carpintaria, pintura e montagem. Fazia-se, desde o início, o trabalho rotineiro de manutenção, de montagem das locomotivas, carros de passageiros e vagões e também a construção de carros de passageiros e vagões. [...] Também eram fabricadas estruturas metálicas de pontes, cobertura de oficinas e ferramentas. (p.24)

As oficinas ampliavam suas atividades, à medida que a frota ferroviária aumentava, acompanhando a evolução dos modelos de locomotivas e vagões. Como as peças das locomotivas eram confeccionadas nas oficinas, além de serem montadas e reparadas, tornava-se cada vez mais evidente a carência de mão de obra especializada na manutenção ferroviária.

Ao final do século XIX, a EFCB sinalizava uma preocupação com a instrução dos filhos de seus operários, o que culminou com a autorização, dada pelo então diretor Francisco Pereira Passos, da construção de uma escola nos terrenos da oficina. Assim, de acordo com Rodriguez (2004), em 1882 era inaugurada a referida escola, frequentada somente pelos filhos dos operários.

A carência da mão de obra especializada levou à criação da “Escola Prática de Aprendizes das Oficinas de Engenho de Dentro”, em 1897, que funcionava anexa ao prédio da oficina. Porém, havia a necessidade de um ensino profissional metodizado, já que as atividades dos aprendizes não eram monitoradas, sendo realizada apenas através da observação do trabalho dos operários na manipulação das ferramentas e na execução das tarefas.

José Joaquim da Silva Freire é um eminente nome do ensino ferroviário. Quando diretor interino da oficina, em 1906, identificou a necessidade de reformular o curso de Formação de Aprendizes. Para tal, criou instalações para as aulas práticas e implementou um exame preliminar de leitura, escrita, contas e conhecimentos gerais na admissão de novos alunos. Em sua homenagem, em 1923, a escola levaria seu nome. Nas palavras de Rodriguez (2004),

“Escola Profissional Silva Freire” foi o nome que marcou toda a trajetória histórica do ensino profissional no Brasil. Ela ficou marcada não somente por ser pioneira do ensino industrial no Brasil e em toda a América Latina, mas também por ser um exemplo, um protótipo, para as demais escolas industriais criadas posteriormente. (p. 25)

O currículo da primeira escola ferroviária era organizado em três anos. O primeiro ano era dedicado ao ensino de Português, Aritmética e Desenho Geométrico. No segundo ano,

disciplinas profissionalizantes eram iniciadas, tais como Desenho de Máquinas, Desenho Projetivo e Escalas, Aritmética, Noções de Álgebra, Geometria Plana e no Espaço e conhecimentos gerais sobre metais e madeiras. Já no último ano do curso, os aprendizes dedicavam-se ao Desenho de Máquinas, Mecânica Prática e noções gerais de Física e Química.

Em relação ao funcionamento da escola, os aprendizes lá permaneciam em tempo integral, ocorrendo as aulas das 7 às 10h, sendo o restante do dia dedicado à aprendizagem prática. No entanto, de acordo com Fonseca (2009), os conhecimentos necessários para a prática profissional não eram obtidos metodicamente, já que os aprendizes “não tiveram a assistência de um instrutor que lhes acompanhasse a marcha da aprendizagem, e lhes orientasse no manejo das ferramentas” (p.444).

Sobre a Escola Industrial Silva Freire, elevada à categoria de Escola Industrial, em 1952, devido ao reconhecimento do Ministério da Educação quanto à sua importância, Fonseca (2009) diz que “aquela velha casa de educação, primeira no rol das escolas ferroviárias brasileiras, deve ser olhada com respeito, pois representa um marco na história do desenvolvimento do ensino industrial em nosso país” (p.446).

Ao longo do século XX, outros estabelecimentos de ensino ferroviário foram inaugurados nas demais estradas de ferro, em diversos estados brasileiros. De acordo com Fonseca (2009), pelo que consta em sua obra no “Índice Cronológico de Atividades de Ensino no Setor Ferroviário”, entre 1906 e 1958 foram criadas 35 Escolas, relacionadas a seguir:

1906 – Escola Prática de Aprendizes das Oficinas do Engenho de Dentro (RJ), da EFCB;

1922 – Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor, em Santa Maria (RS), da VFRGS;

1924 – Escola Profissional de Mecânica (SP), do LAOS²⁴;

1939 – Escola Profissional Assis Ribeiro (SP), da EFCB;

1939 – Escola Profissional Eugênio Feio, em Lafaiete (MG), da EFCB;

1939 – Escola Profissional Jorge Franco, em Três Rios (RJ), da EFCB;

1940 – Escola Profissional Cel. Tibúrcio Cavalcânti, em Ponta Grossa (PR), da RVPSC;

1941 – Escola Profissional Fernando Guimarães, em Santos Dumont (MG), da EFCB;

1941 – Escola Profissional Luís Carlos, em Cachoeira Paulista (SP), da EFCB;

²⁴ Quatro empresas ferroviárias de São Paulo (Estrada de Ferro Sorocabana, São Paulo Railway, Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro) fizeram um acordo com o Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo (fundado em 1873), pelo qual empresa enviaria 2 aprendizes para frequentarem um curso de 4 anos, realizando posterior estágio em uma delas. A idealização deste curso foi a primeira ação coletiva do setor ferroviário para promover o ensino padronizado dos trabalhadores de suas oficinas.

- 1941 – Escola Profissional Mário Castilhos, em Belo Horizonte (MG), da EFCB;
- 1941 – Escola Profissional Carvalho Araújo, em Corinto (MG), da EFCB;
- 1941 – Escola Ferroviária de Divinópolis, em Divinópolis (MG), da RMV;
- 1942 – Escola Profissional Henrique Goulart, em Barra do Piraí (RJ), da EFCB;
- 1942 – Escola Profissional Carvalho de Sousa, em Governador Portela (RJ), da EFCB;
- 1942 – Escola Ferroviária Benvenuto Lubambo, em Jaboatão dos Guararapes (PE), da RFN;
- 1942 – Escola Ferroviária de Alagoinhas, em Alagoinhas (BA), da VFFLB;
- 1942 – Escola Ferroviária de Fortaleza, em Fortaleza (CE), da RVC;
- 1942 – Escola Profissional Ferroviária de Araguari, em Araguari (MG), da EFG;
- 1943 – Escola Ferroviária de Santa Maria, em Santa Maria (RS), da VFRGS;
- 1943 – Escola Ferroviária de Nazaré, em Nazaré (BA), da EFN;
- 1944 – Escola Profissional Cel. Durival de Brito, em Curitiba (PR), da RVPSC;
- 1944 – Escola Ferroviária de Bicas, em Bicas (MG), da EFL;
- 1944 – Escola Ferroviária em Porto Novo, em Além Paraíba (MG), da EFL;
- 1945 – Escola Profissional de Sete Pontes, em São Gonçalo (RJ), da EFCB;
- 1945 – Escola Ferroviária de Cachoeira de Macacu, em Cachoeira de Macacu (RJ), da EFL;
- 1945 – Escola Ferroviária de Imbetiba, em Macaé (RJ), da EFL;
- 1945 – Escola Ferroviária de Três Lagoas, em Três Lagoas (MS), da EFNB;
- 1948 – Escola Ferroviária de Ladainha, em Ladainha (MG), da EFBM;
- 1948 – Escola Ferroviária de João Neiva, em João Neiva (ES), da EFVM;
- 1950 – Escola Ferroviária de Tubarão, em Tubarão (SC), da EFDTC;
- 1951 – Escola Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André (SP), da EFSJ;
- 1951 – Escola Ferroviária de Lavras, em Lavras (MG), da RMV;
- 1952 – Escola Ferroviária de Vitória, em Vitória (ES), da EFVM;
- 1954 – Escola Profissional Ernani Cotrim, em Valença (RJ), da EFCB;
- 1958 – Escola Profissional de Montes Claros, em Montes Claros (MG), da EFCB.

Conforme podemos observar no mapa abaixo²⁵, grande parte das escolas ferroviárias foram estabelecidas na região sudeste do país, onde se concentraram as primeiras ferrovias.

²⁵ O mapa, com a distribuição das escolas ferroviárias, foi elaborado para ilustrar a pesquisa e tornar claro para o leitor a distribuição geográfica das escolas. Sendo assim, não possui fonte, mas sim um agradecimento ao meu amigo André Diniz pela elaboração.

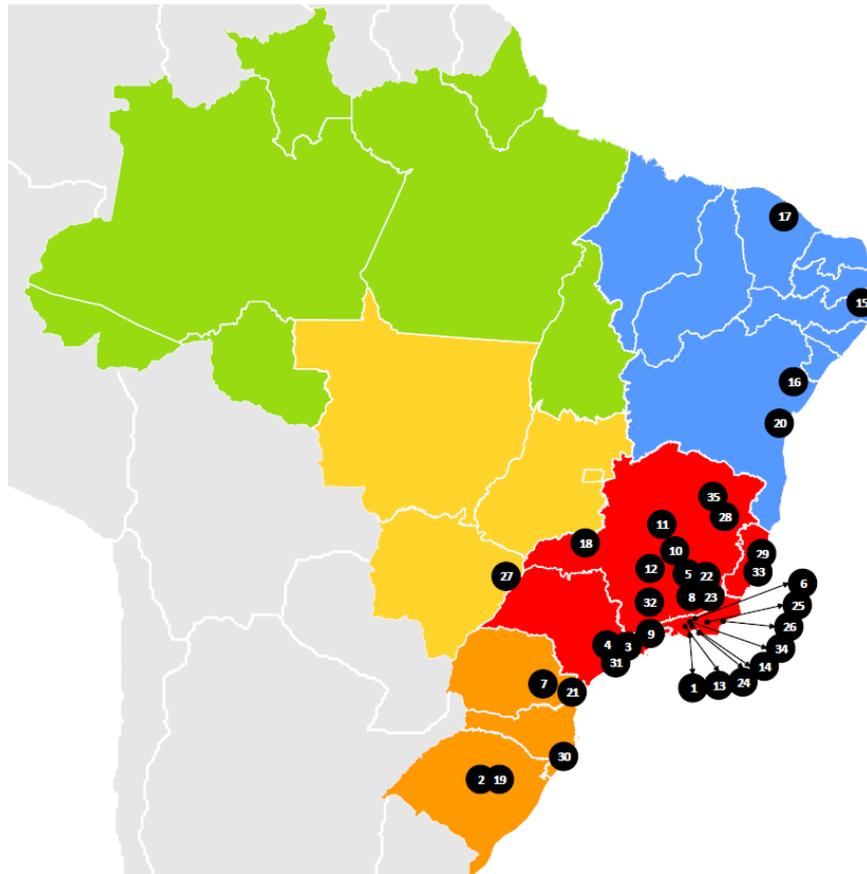


Figura 1 Mapa com a localização das escolas ferroviárias no Brasil

Entre elas, destaco a “Escola Profissional Fernando Guimarães” (EPFG), inaugurada no início da década de 1940, cuja história foi o foco da pesquisa realizada. Observa-se que grande parte das escolas ferroviárias acima relacionadas, tiveram suas atividades iniciadas na década de 1940, somando um total de 23 escolas, sendo 13 delas pertencentes à EFCB. A EPFG está entre as únicas cinco escolas que permanecem ativas desde a sua criação, localizadas nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Pernambuco e Bahia²⁶.

Importa ressaltar duas grandes inovações trazidas pelas escolas ferroviárias. Uma delas foi a utilização de séries metódicas de aprendizagem que, para Roberto Mange²⁷, grande

²⁶ Em pesquisa realizada no site *Google*, foi identificado que das 35 escolas relacionadas, somente 5 permanecem com suas atividades ativas: Escolas Prática de Aprendizes das Oficinas do Engenho de Dentro, atualmente Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire (RJ); Escola Profissional de Mecânica, atualmente Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo (SP); Escola Profissional Fernando Guimarães, atualmente Campus Santos Dumont, do IF Sudeste MG (MG); Escola Ferroviária Benvenuto Lubanho, atualmente Escola Técnica Estadual (PE); e Escola Ferroviária de Alagoinhas, atualmente Centro de Educação Profissional de Alagoinhas (BA).

²⁷ Robert Auguste Edmond Mange nasceu em 31 de dezembro de 1885, na Suíça. Diplomado como Engenheiro Mecânico em 1910, foi indicado pela escola *Polytechnikum*, em Zurique, onde se formou, para lecionar engenharia no Brasil, para onde se mudou em 1913. Mange teve grande destaque no desenvolvimento do ensino industrial no Brasil. Destacam-se alguns empreendimentos dos quais fez parte: criação do Curso de Mecânica no Liceu de Artes e Ofícios, de São Paulo, em 1923; fundação do Instituto de Organização Racional do Trabalho

líder no ensino profissional brasileiro, além de ser um meio de aquisição de técnicas de trabalho, eram consideradas instrumento disciplinador e formador do caráter dos jovens aprendizes. Luiz Antônio Cunha (2000) destaca que

a substituição, no ensino de ofícios, do método tradicional pela aprendizagem metódica era vantajoso porque exigia apenas um instrutor para orientar todo um grupo de aprendizes, o que possibilitava o preparo de maior número de profissionais em menor período de tempo. As oficinas, então criadas para fins específicos de aprendizagem, proporcionavam, também, ambiente propício ao menor dispêndio de energia e maior aproveitamento da força de trabalho disponível. (p.133-134)

Fonseca (2009) cita a obra *Objectives and Problems of Vocational Education*, em que um dos capítulos escrito por Charles A. Bennett, “A origem da Educação Industrial”, detalha o surgimento da ideia das séries metódicas de aprendizagem, reproduzido a seguir²⁸

No ano de 1868 foi dado um importante passo à frente no tocante ao ensino dos processos de um ofício mecânico. O governo da Rússia estava precisando de mais engenheiros práticos e de mais mecânicos para os serviços das suas estradas de ferro.

A solução do problema de conseguir o pessoal necessário foi entregue à Escola Técnica Imperial de Estradas de Ferro, em Moscou. O Diretor da Escola, Victor Della Vos compreendeu que o processo usual de treinar mecânicos, pelo método do aprendizado, era moroso e de resultados desiguais. E pensando em conseguir um engenheiro de produção, dentro de um sistema militar, Della Vos quis obter um tipo de operários treinados de grau mais elevado e mais uniforme, em menor espaço de tempo e por preço baixo. Concluiu que não poderia conseguir isto pelos métodos de aprendizado usados nas oficinas de produção ligadas à escola. Estabeleceu, portanto, um novo grupo de oficinas a que denominou “oficinas de instrução” para diferenciar das suas oficinas de produção. Designou um professor para cada uma das oficinas, a fim de dar instrução a uma classe numerosa ao invés de dá-la a poucos indivíduos. Equipou, cada oficina, com tantos postos de trabalho e tantos jogos de ferramentas quantos fôssem os alunos.

Em seguida, analisou, nos seus elementos mais simples, os processos de cada ofício ou arte a ser ensinada e organizou séries de exercícios para ensinar o uso de ferramentas e montagem de peças fabricadas. Tais exercícios eram preparados na ordem da dificuldade de execução. Cada aluno recebia um desenho do trabalho que tivesse de fazer. Nas diversas oficinas, o professor – um mecânico perito – iniciava o curso dando uma aula de demonstração sobre o primeiro exercício da série e fazia com que os alunos executassem o trabalho ensinado.

Cada membro da turma trabalhava no seu próprio banco, na sua forja, no seu torno ou em outro qualquer lugar, de acordo com as circunstâncias. No momento propício fazia a segunda demonstração, depois a terceira e assim por diante, até completar o primeiro período do curso, durante o qual o aluno aprendia a usar todas as ferramentas. No segundo período eram ensinados elementos de montagem em trabalhos de madeira. O método adotado era semelhante ao do período anterior, porém o professor inspecionava menos a parte referente ao modo usar as

(IDORT), em 1931; criação do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP), em 1934; participou ativamente das discussões sobre o ensino profissional, que culminou com o Manifesto da Nova Escola. Faleceu em São Paulo. Para maiores informações sobre a biografia de Roberto Mange recomenda-se a obra “De homens e máquinas: Roberto Mange e a formação profissional. V.I. São Paulo: SENAI, 1991.

²⁸ A opção por reproduzir, na íntegra, tem o intuito de evitar a perda de detalhes que seriam importantes para o entendimento do leitor.

ferramentas. De fato, tal inspeção era então de menos importância porque os alunos já haviam adquirido o hábito de usar corretamente as ferramentas. No terceiro período, os alunos trabalhando sozinhos, ou em grupos, executavam projetos que envolviam alguns ou muitos elementos de montagem. Durante esse período o aluno preparava seus próprios planos e o professor passava a agir como superintendente. O objetivo era fazer com que o estudante desenvolvesse sua capacidade de iniciativa e seu poder de assumir responsabilidade. (p.440-441)

A outra inovação refere-se à introdução do exame psicotécnico dos candidatos às matrículas, pois, até então, “não se procuravam os mais aptos, os mais indicados, aqueles que por suas tendências inatas teriam maior garantia de sucesso no exercício de uma profissão” (FONSECA, 2009, p.453). Se antes os mais pobres, os mais humildes ou os desprotegidos da fortuna que eram encaminhados ao ensino profissional, sem que se considerassem as qualidades pessoais, com as escolas ferroviárias o aspecto assistencialista era deixado de lado, o que representou um grande diferencial no ensino industrial, que passou a ser voltado para os que possuíssem aptidões inatas para o melhor desempenho das tarefas a serem executadas.

O primeiro “Serviço de Psicotécnica”, no Brasil, nas escolas ferroviárias, surgiu no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, implementado por Roberto Mange, considerado o introdutor da psicotécnica nas escolas industriais brasileiras e, ainda, o fundador e primeiro diretor do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP), inaugurado em 1934. A criação deste último foi impulsionada pelos trabalhos de formação e de seleção psicotécnica realizados pela Estrada de Ferro Sorocabana, já que

os resultados inicialmente aparecidos foram de tal forma convincentes que surgiu a idéia de uma solução global, onde estivessem congregados o Governo do Estado e todas as estradas de ferro de São Paulo. Para isso, o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT) entrou em entendimentos com as estradas e apresentou ao Governo estadual um plano geral para o preparo e seleção do pessoal ferroviário. Para a realização do plano era, entretanto, necessário criar um órgão coordenador, que tomasse a seu encargo a tarefa. Apareceu, assim, em 1934, mantido pelas estradas de ferro de São Paulo e sob os auspícios do Governo do Estado, o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP). (FONSECA, 2009, p.449)

Na parte do ensino, o CFESP era voltado para formação fundamental, preparo especializado e aperfeiçoamento técnico. Já a seleção ficaria responsável pela admissão dos novatos, destinando os mais aptos aos variados postos da carreira ferroviária. Os cursos iniciais visavam à formação de ajustadores, operadores mecânicos, mecânicos-eletricistas, caldeireiros-ferreiros e carpinteiros, cuja formação prática era realizada em oficinas anexas às oficinas gerais das estradas e a teórica nas escolas profissionais dos locais onde o curso era

realizado. Além disso, os alunos das escolas ferroviárias eram remunerados, de acordo com frequência e aproveitamento no curso.

A importância dos exames psicotécnicos era baseada na teoria de que “proporcionar formação metódica a jovens sem as aptidões mínimas exigidas pelo trabalho era tão errado quanto dar aprendizagem empírica a indivíduos possuidores das qualidades necessárias às tarefas que lhes fôssem apresentadas na vida profissional” (FONSECA, 2009, p.450-451). Para além da educação profissional, o CFESP considerava de grande importância proporcionar aos alunos educação física e cívica, assistência médica e, ainda, orientá-los quanto ao papel que desempenhariam na coletividade, cumprindo com seus deveres com a empresa, família e nação, ou seja, os requisitos necessários para o convívio em sociedade.

Medeiros (1980)²⁹ reforça a importância da modificação na forma como eram selecionados aqueles que, futuramente, fariam parte do quadro de ferroviários de São Paulo, quando diz que

foram adotados concursos para verificar a capacidade do futuro empregado, antes de ser este admitido pela empresa, mediante a exigência de exames psicotécnicos. Pretendiam com isso, abolir o uso das recomendações políticas e de pessoas de representação, para a admissão de novos empregados. Esta inovação fazia parte de um plano mais amplo da administração da empresa que, após ter solucionado o problema das instalações materiais, finalizando com a transferência das oficinas de reparos para a cidade de Sorocaba, passou a preocupar-se com o ‘fator humano’. (p.50)

Além da educação voltada para os aprendizes, eram proporcionados cursos para o aperfeiçoamento técnico daqueles que já desempenhavam alguma função na ferrovia, para que pudessem progredir na escala hierárquica de funções.

A partir de 1937 outras estradas, além das situadas em São Paulo, poderiam associar-se ao CFESP, o que gerou diversas filiações, inclusive da EFCB, incluindo todas as suas linhas, em 1939. Neste mesmo ano, a EFCB criava os “Serviços de Ensino e Seleção Profissional”, que trabalhavam independentes, embora articulados, com o objetivo de desenvolverem um programa semelhante ao do CFESP, em São Paulo. Inicialmente, dois engenheiros, especializados no Centro Ferroviário, ficaram responsáveis por aqueles serviços: Celso Suckow da Fonseca, na direção de ensino e José Moacir de Andrade sobrinho, na direção da seleção. Em 1941 os dois serviços, de ensino e seleção, foram fundidos na

²⁹ A dissertação de Marluce Moura de Medeiros, publicada no ano de 1980, intitulada “Estradas de Ferro e Ensino Industrial” é uma referência no aprofundamento dos trabalhos desenvolvidos pelo CFESP.

“Divisão de Ensino e Seleção”, que mais tarde seria denominada “Departamento de Ensino e Seleção”.

Foi a partir daquele ano, 1941, que o major Napoleão de Alencastro Guimarães iniciou sua administração na EFCB, permanecendo no cargo de diretor até novembro de 1945. Costa (1958), assim o descreve:

Tratava-se de um homem amigo da ação imediata. Não compreendia que ninguém se mostrasse indeciso diante de uma iniciativa sua. Incapaz de ocultar as falhas que constatasse nos serviços, entrava logo em ação para suprimi-las. Operoso a valer, deu tecnicamente mais segurança às linhas, substituindo trilhos e dormentes gastos.

Providenciou quanto ao bom aproveitamento das pedreiras, procedeu a uma revisão de todas as pontes, procurou aumentar a eficiência do material rodante, estimulou a eletrificação em vários trechos, adquiriu locomotivas Diesel elétricas, aperfeiçoou o sistema de sinalização e ampliou o gabarito dos túneis da serra do Mar.

Desejoso de encurtar distâncias e de suprimir dificuldades de trajeto, fez executar, num belo impulso de audácia criador, a variante do ramal de São Paulo, trabalho notabilíssimo.

Intensificou a construção do vistoso edifício da D. Pedro II, desenvolvendo, nos redutos da via férrea, o ensino profissional e conseqüentes métodos seletivos.

Criou o Departamento Rodoviário, cuja renda foi bastante compensadora, e modificou as tarifas, de modo a adaptá-las à situação nacional e internacional.

Alencastro Guimarães considerava a estrada como elemento de utilidade pública e chegou a transportar mercadorias com prejuízo evidente, vendendo toneladas-quilômetros muito abaixo do seu custo de produção, para que não houvesse qualquer elevação no custo de vida das classes menos aquinhoadas.

Era esta a sua política tarifária: cobrar, das mercadorias que assim o permitissem, fretes que dessem uma razoável margem de lucro, a fim de transportar com um pequeno prejuízo aquelas que não suportassem uma taxa alta. (p.217)

Diferente do que podemos constatar nos estados do Rio de Janeiro, com Celso Suckow da Fonseca, e São Paulo, com Roberto Mange, não foi identificado em Minas Gerais um grande nome ligado ao ensino profissional ferroviário. Observa-se uma grande ligação com o Rio de Janeiro, onde se encontrava a sede principal da EFCB e de onde eram emitidos todos os boletins diários, circulares e outros documentos que ditariam as regras a serem seguidas pelas escolas ferroviárias, tanto que o primeiro diretor da EPFG veio daquele estado para contribuir com o desenvolvimento do ensino na cidade.

Constata-se que as inovações trazidas pelo ensino ferroviário ratificam a relevância e a significativa contribuição das escolas ferroviárias para o ensino industrial, reforçando a importância da existência destas instituições educativas e a necessidade de se resgatar suas histórias.



ESTAÇÃO 4
O DESEMBARQUE NA ESCOLA PROFISSIONAL
FERNANDO GUIMARÃES

ESTAÇÃO 4: O DESEMBARQUE NA ESCOLA PROFISSIONAL FERNANDO GUIMARÃES

Agrada a todos aqueles que militam no campo do ensino e, principalmente, na aprendizagem industrial, visitar uma ESCOLA como a FERNANDO GUIMARÃES. Aqui se encontra não só o amor ao trabalho, mas, principalmente a vibração patriótica que se expressa na dedicação integral da inteligência, da capacidade e dos conhecimentos profissionais, na dinâmica da formação integral dos jovens brasileiros. Volto ao Rio de Janeiro com a alegria do brasileiro que viu o trabalho silencioso, valioso e somamente eficaz dos Professores desta Escola. (Livro de Visitas, Walter Ferreira, 28/07/1971)

A história de uma instituição educativa está sempre ligada a cidades, pessoas, processos de conhecimento, sucesso ou fracasso, boas ou más lembranças. No caso específico da EPFG, localizada na cidade de Santos Dumont, Minas Gerais, trata-se da produção de uma história presente na memória dos ex-alunos, professores e funcionários desta instituição que foi de grande importância como precursora do ensino profissional na cidade.

As entrevistas e os documentos, mesmo que estes não tenham sido integralmente preservados, possibilitaram a produção da história da EPFG aqui apresentada. As palavras e as fotos aqui registradas possibilitam que nossa imaginação nos leve aos meados do século passado.

A principal fonte utilizada foram os documentos encontrados no local onde a escola era localizada, tais como: Ata de Fundação, Ata de Reuniões dos Docentes, Atas Gerais, Livro de Registro de Visitas (onde os visitantes deixavam suas impressões sobre a instituição), artigos de jornais locais e nacionais; fotos do arquivo da escola e arquivos pessoais dos entrevistados, fichas dos alunos, professores e servidores e outros documentos que contribuíram com o enriquecimento dos dados apresentados. Através do acesso a estes documentos, procurei identificar a origem da criação da instituição, focalizando as circunstâncias históricas, além dos saberes desenvolvidos, bem como a organização dos tempos e dos espaços escolares.

Além disso, tão importante quanto as fontes escritas, a história oral fez-se presente e fundamental, já que através das entrevistas, fontes orais e iconográficas foram adicionadas e enriqueceram a escrita, através do acréscimo de dados que não foram encontrados nos documentos da Escola, e ainda, a confirmação daqueles que foram localizados.

4.1 Entre o céu e os trilhos: as origens da “Terra do Pai da Aviação”

A tradição ferroviária da cidade de Santos Dumont remonta à sua origem. A “Terra do Pai da Aviação” é uma cidade mineira, com aproximadamente 47.500 habitantes³⁰. Sua localização é privilegiada, por encontrar-se na Zona da Mata Mineira, a, aproximadamente, 207 km da capital do estado, Belo Horizonte, e 225 km do Rio de Janeiro, conforme se pode verificar no mapa abaixo³¹:

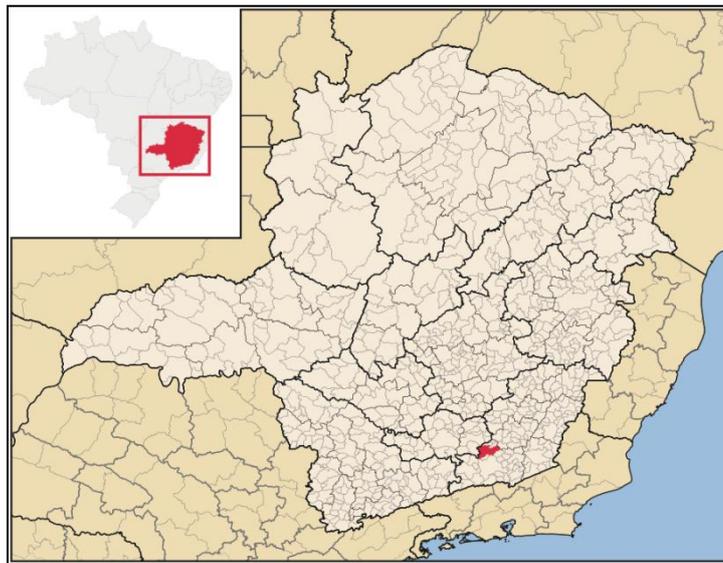


Figura 2 Mapa com a localização da cidade de Santos Dumont.

Antes de homenagear seu filho ilustre, Alberto Santos Dumont, a cidade passou por outras denominações. O desbravamento da região estava ligado à abertura do “Caminho Novo”, no início do século XVIII, com o objetivo de ligar o interior da região de Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro e de facilitar a fiscalização dos carregamentos de ouro pela Coroa Portuguesa.

Iniciado por Garcia Rodrigues Pais, filho de Pais Leme, o “Caçador de Esmeraldas”, o caminho destinava à penetração dos bandeirantes em busca de ouro e pedras preciosas. No intuito de garantir o fornecimento de gêneros alimentícios aos bandeirantes que por ali passavam, o Governo da Metrópole concedia terras a quem quisesse cultivá-las. Em 26 de fevereiro de 1709, foi outorgada a primeira sesmaria a Domingos Gonçalves Ramos, que se estabeleceu na região com a família. Em 09 de novembro de 1728, João Gomes Martins

³⁰ Dados fornecidos pelo site do IBGE.

³¹ Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Santos_Dumont_\(Minas_Gerais\)#/media/File:MinasGerais_Municip_Santo_sDumont.svg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Santos_Dumont_(Minas_Gerais)#/media/File:MinasGerais_Municip_Santo_sDumont.svg)

adquiriu parte desta sesmaria, onde surgiram os primeiros ranchos onde se abrigavam os viajantes, formando, assim, o “Arraial de João Gomes”, posteriormente conhecido como o bairro “João Gomes Velho”.

Diante do desenvolvimento crescente, em 27 de julho de 1889, o arraial foi elevado à vila, passando a se chamar “Palmira”, através da Lei nº 3.712, assinada pelo último presidente da Província de Minas Gerais, o Barão de Ibituruna (Sá, 2015). A escolha do nome foi uma homenagem feita a uma filha de João Gomes, doadora do patrimônio da primeira capela do lugarejo, dedicada a São Miguel e Almas, que mais tarde se tornaria o padroeiro da cidade, permanecendo assim até os dias atuais.

Naquela época, como ocorria também em outras cidades mineiras, a ferrovia modificava a paisagem, os sons, os costumes e o cotidiano da população. As linhas do trem traziam novas oportunidades de emprego e atraíam novos habitantes para a cidade, cujos olhares e ouvidos atentos ao apito sonoro do trem eram voltados, principalmente, para a Estação João Gomes, inaugurada em 1877.

No ano de 1895 a EFCB adquiriu um terreno na cidade, para a construção de um galpão de manutenção de trens, abrangendo uma área de cerca de 30.000 m², voltado para atividades de manutenção, reparo e revisão das composições ferroviárias que percorriam um trecho de 80 km de extensão, entre Mariano Procópio, em Minas Gerais, e Entre Rios, no Rio de Janeiro. Havia três oficinas, localizadas no estado do Rio de Janeiro: em São Diogo (denominada posteriormente Engenho de Dentro), Barra do Pirai e Três Rios. Sendo assim, a oficina de Santos Dumont recebeu a denominação de “4º Depósito da EFCB”. Gomes (2013) destaca a influência da ferrovia na cidade, quando diz que

A importância da ferrovia era tal que entre os anos de 1877 e 1883 foram construídas as oficinas localizadas no quarto depósito, onde seriam reparadas as máquinas, à época a vapor, para a difícil ultrapassagem da Serra da Mantiqueira. A construção da oficina de manutenção de vagões e locomotivas nos arredores da zona urbana do município promoveu a criação de inúmeros postos de trabalho chegando a gerar, com o passar dos anos, 1.200 empregos diretos para a população e induzindo importantes transformações urbanas com a ocupação, por esses trabalhadores, dos bairros conhecidos atualmente como “4º Depósito” e “Vila Esperança”. A infraestrutura oferecida por esse complexo a toda a malha ferroviária da região fez com que ao longo do tempo o arraial se destacasse entre os demais vizinhos que também eram atendidos pela malha ferroviária. (p.146)

O desenvolvimento do Arraial João Gomes foi diretamente influenciado pela expansão da Estrada de Ferro D. Pedro II (iniciada na cidade do Rio de Janeiro, em 1855), nas últimas décadas do século XIX, e o engenheiro responsável por esta obra era Henrique Dumont, que se estabeleceu com a família num sítio localizado às margens da futura estrada de ferro, hoje,

o Museu Cabangu, que abriga pertences e documentos de seu filho, Santos Dumont, que ali havia nascido. Oswaldo Henrique Castello Branco (1988) relata a vinda de Henrique Dumont para cidade:

Quando o Departamento de Edificações cuidava da legalização da terra na Estação de João Gomes, a extensão das linhas galgava a Mantiqueira. É o que se constata pela presença, como empreiteiro da construção do trecho Mantiqueira a João Aires, do engenheiro Henrique Dumont que deveria ter vindo para o alto da serra pelo correr de 1872, exatamente quando na cidade se cuidava de construir a Estação de João Gomes. Primeiramente sozinho, com o objetivo de estudar a região, a fim de estabelecer a sua família constituída já de cinco filhos e em vésperas do sexto, Henrique Dumont, segundo a tradição oral, posteriormente confirmada por abundante documentação, escolheu uma casa de propriedade da própria Ferrovia, de estilo palafita, e nela acomodou sua família bem próximo do canteiro de obras da Ferrovia. (p.46-47)

A mudança do nome do município para Santos Dumont, através do Decreto estadual nº 10.447, de 31 de julho de 1932, foi realizada em homenagem a Alberto Santos Dumont, inventor do avião. Assim, o município passou a ser conhecido como “Terra do Pai da Aviação”.

Para muitos, o nome de Alberto Santos Dumont e da cidade são associadas somente ao avião. Porém, a história nos revela que há uma ligação direta de sua família com a ferrovia, motivação ainda maior para o desenvolvimento da presente pesquisa.

4.2 EPFG e a origem do ensino profissional em Santos Dumont

A trajetória da educação profissional, na cidade de Santos Dumont, remonta ao início do século XX, quando houve uma primeira tentativa de implementação de uma escola ferroviária na cidade. Fonseca (2009) relata que entre 1927 e 1929 a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) buscava a difusão do ensino profissional em suas oficinas, através da abertura de escolas em diversas cidades, estando entre elas, Santos Dumont, porém, todas tiveram pouca duração, vindo a se firmarem anos mais tarde³². A efetivação da criação de uma escola ferroviária em Santos Dumont é citada pelo mesmo autor, quando referindo-se ao ano de 1941 diz que

naquele ano, o autor destas linhas instalava na Central do Brasil, durante a administração Alencastro Guimarães, mais quatro escola profissionais, inaugurando-

³² Este foi o único registro encontrado, onde é citada esta primeira tentativa de implementação do ensino profissional na cidade.

as a 23 de maio em Santos Dumont [...]. Para a instalação da primeira, que tinha sede em Santos Dumont, e que hoje se chama Escola Fernando Guimarães, foi altamente louvável a ação do seu primeiro Diretor, Eurico Vaz da Silva, assim como do primeiro Instrutor-Chefe, Francisco Assis Novais Junior, os quais não mediram esforços na tarefa que lhes foi entregue. (p.461)

Confirmando a informação supracitada, aos 23 de maio de 1941, às 14h, no recinto destinado à oficina de aprendizagem, era inaugurada a “Escola Profissional de Santos Dumont”, anexa ao 4º Depósito da Quarta Divisão da EFCB e subordinada à “Seção e Seleção de Ensino Profissional” do “Serviço Regional de Pessoal da EFCB”³³. A foto abaixo ilustra a primeira página da história da EPFG: a inauguração da escola.

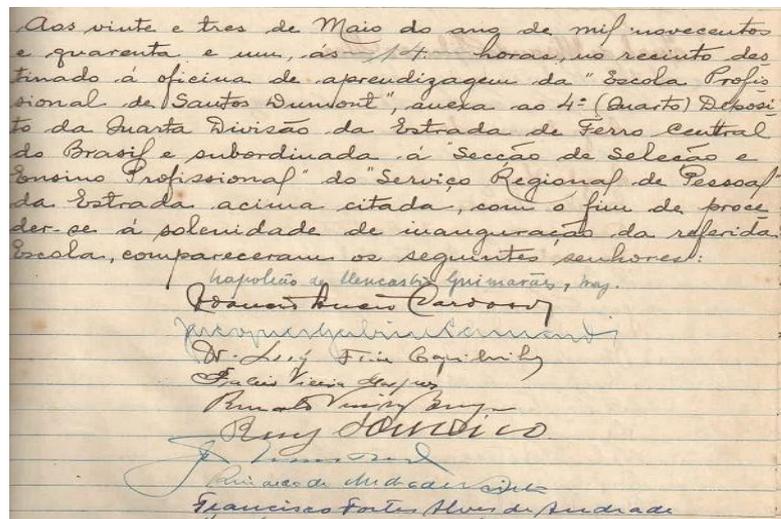


Figura 3 Abertura da Ata de Inauguração da EPFG. Arquivo Histórico da EPFG.

Na ocasião estavam presentes diversas autoridades ferroviárias e municipais, destacando-se entre elas: Major Napoleão de Alencastro Guimarães³⁴, Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil e fundador da escola; José de Almeida Guimarães, Escriturário do Ministério da Viação e Obras Públicas; Celso Suckow da Fonseca³⁵, Chefe de Ensino Profissional da EFCB; Jacques Gabriel Pansardi, Prefeito Municipal; além dos vinte alunos classificados nas provas de seleção para cursarem o primeiro ano desta instituição educativa³⁶.

³³ Informações retiradas da “Ata de Solenidade de Inauguração da Escola Profissional de Santos Dumont”.

³⁴ No “Livro de Visitas”, destaca-se um trecho de uma das mensagens, quando referindo-se a ele: “Fundando escola de artífices, o atual diretor da Central do Brasil demonstra, mais do que comprovado tino administrativo, grande espírito público e uma justa compreensão de elevada tarefa social, divulgando, além disso, para conhecimento dos brasileiros, as atividades e realizações do Estado Novo, sob a benemérita orientação do Presidente Getúlio Vargas.” (José Vieira Marques, abril de 1942)

³⁵ Foi uma grata surpresa constatar a presença de Celso Suckow da Fonseca durante a solenidade de inauguração da EPFG, por ser uma das principais referências utilizadas na pesquisa.

³⁶ Ao localizar a Ata de Solenidade de Inauguração da Escola, a expectativa era ter em mãos maiores detalhes

Destaco a referência à fala do Sr. Major Napoleão de Alencastro Guimarães, quando “expôs a orientação e os propósitos do Governo Federal quanto ao desenvolvimento do Ensino Profissional, indispensável à formação de futuros operários-técnicos”.

Inicialmente a escola recebeu o nome de “Escola Profissional de Santos Dumont”. A substituição do nome para “Escola Profissional Fernando Guimarães”, ocorrida no ano de 1943, foi uma homenagem ao Engenheiro Fernando Guimarães, que quando diretor da Escola Prática de Aprendizes das Oficinas do Engenho de Dentro, em 1930, criou e inaugurou as primeiras bancadas, dentro da escola, com a introdução da figura do “instrutor”, fato considerado como o início do ensino profissional metodizado na EFCB³⁷. A regulamentação de seu funcionamento, bem como de outras escolas ferroviárias, foi concretizada através do Decreto Lei nº 5.607, de 22/06/1943. Sobre este decreto, Fonseca (2009) destaca que

Com o fim de preservar o que havia sido feito nas estradas federais, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, agindo em comunhão de idéias com o Centro, obteve do Governo Federal dois decretos. O primeiro, Decreto-Lei nº 5.607, de 22 de junho de 1943, dispoñdo sôbre a criação de um Serviço de Ensino e Orientação Profissional, em cada ferrovia da União; o segundo, Decreto nº 12.674, da mesma data, regulamentando os cursos de formação, destinados ao preparo metódico de aprendizes de ofícios e de praticantes de tráfego, e os cursos de aperfeiçoamento do pessoal em geral para aquelas ferrovias. (grifo meu, p.465)

O emblema da escola era representado através de dois símbolos, sendo que o “compasso [indicava] a precisão e a engrenagem o movimento” (Ata Reunião Docentes, 17/12/1966, p.32). Entre os diversos instrumentos utilizados pelos alunos para medir a precisão, o compasso foi eleito como símbolo por ser o primeiro instrumento a ser utilizado pelo aluno principiante.

sobre o motivo que levou à criação da escola. Porém, consta nos escritos apenas o destaque dado às autoridades presentes, além de um breve resumo daqueles que fizeram uso da palavra naquela ocasião.

³⁷ Algumas das informações presentes neste capítulo foram retiradas de textos manuscritos e datilografados, encontrados nas dependências do IF Sudeste MG – Campus Santos Dumont, mesmo local de funcionamento da EPFG. Os textos foram encontrados em folhas soltas, numeradas, ficando claro que os escritos possuem outras páginas complementares, não localizadas, cujo título é “História do Ensino Profissional em Santos Dumont”.



Figura 4 Emblema da EPFG. Arquivo pessoal Sr. Miguel Hauck.

No final do ano de 1943, foram entregues os primeiros diplomas aos alunos que concluíram os cursos de Ferreiro e Caldeireiro, cuja duração era de três anos. Além da inauguração do pavilhão, foi comemorado o segundo aniversário de fundação da Escola. Inicialmente, foi realizada uma passeata pelas ruas da cidade “cujo ar festivo neste dia punha em relevo o apreço e atenção que os seus habitantes dedicam ao Ensino Profissional” (Livro de Termos e Atas, p.9). A festividade contou com uma exposição de peças de caldeiraria, ferraria, ajustagem, torno e desenhos diversos, realizada nas dependências da Prefeitura da cidade.

Uma reportagem do “Jornal Flama”³⁸, sem data, assinada por Euro Junior, destaca a formatura das primeiras turmas de Ajustadores e Torneiros da EPFG, no ano de 1944³⁹. Os escritos destacam as dificuldades pelas quais passaram ao longo dos primeiros anos de funcionamento da Instituição:

A EPFG faz entrega, hoje, dos primeiros diplomas, conferidos às turmas de 1944. Esse ato assinala a fase final do nosso primeiro período de atividades escolares que, mercê de Deus, conseguimos vencer. É verdade que fizemos pouco, todavia, empregamos todos os nossos recursos, transformados em milhares de horas de estudo, aprendizagem e adaptação, neste árduo e amargo mister de criar, educar e modificar caracteres, vindos dos mais variados e heterogêneos meios. Aos amigos que em nós confiaram e sempre tiveram palavras de estímulo, incentivando-nos com

³⁸ Este foi o único recorte do exemplar do “Jornal Flama”. Não se pode precisar, mas, ao que tudo indica, era um meio de divulgação interna de noticiários da Escola.

³⁹ Como consta na Ata de Inauguração da EPFG, a primeira turma era constituída por vinte alunos, cujas assinaturas estão presentes na ata. Os únicos registros de alunos que concluíram os cursos encontram-se em uma pasta, onde é especificado o tipo de curso, a turma, o ano e o número de alunos que concluíram, como se pode observar nas figuras 5 e 6. Em cada turma estão dispostas as fotos dos alunos, com uma legenda que revela o nome do aluno e a profissão que estaria apto a exercer. Através deste registro, pudemos constatar que dos vinte alunos da primeira turma, somente dois não concluíram o curso.

apoio moral e assistência em horas difíceis, a nossa sincera gratidão; aos que nos criticaram e puseram dúvidas quanto ao desempenho das novas funções que o destino nos determinara, os nossos respeitos e sinceros agradecimentos: foram estes que fortaleceram os nossos desejos inquebrantáveis, de vencer, foram eles os severos fiscais das nossas atividades e os vigilantes guardas das nossas condutas, em suma, os amigos ocultos que merecem a nossa admiração.

Nossos erros foram inúmeros, mas produto e ignorância que de consciência, tivemos horas suaves e felizes, sendo que as difíceis e penosas sobrepujaram-nas; por vezes perdoamos e por outras, fomos perdoados. Nossas consciências se encontram tranquilas.

Quatro anos de lutas e sacrifícios já se passaram; muitas vezes, nesse período, tivemos até altas horas da noite, nossas frentes molhadas de suor e salpicadas de graxa, com resíduos de aço, mas sempre erguidas, recompensa que enaltece os que cumprem honestamente o dever.

Outros períodos virão, e queira o Criador estejamos sempre unidos, seguindo as mesmas diretrizes, para um trabalho sincero, baseados na justiça, e sobretudo honesto, de encaminhar os filhos desta boa e hospitaleira “Pérola da Mantiqueira”, aos cumes da educação e do trabalho. (JORNAL FLAMA, n.d.)

Mesmo diante das dificuldades encontradas, muito havia a comemorar, já que a escola, em poucos anos de funcionamento já havia realizado grandes feitos e adquirido a confiança da EFCB e da cidade quanto ao ensino de qualidade pelo qual zelava.

4.3 A aquisição do bilhete de embarque: a seleção

As instituições criadas no início do século XX, destinadas à assistência e formação profissional, tinham como principal objetivo “tirar os abandonados do ‘abandono’, leia-se das ruas e da marginalidade, e ensinar-lhes uma profissão, para serem produtivos” (GONÇALVES, n.d., p.8)⁴⁰. Desta forma, as escolas de aprendizes artífices do início do século XX tinham como forte característica o assistencialismo, sendo destinadas aos desvalidos da fortuna, aos desfavorecidos da sorte (BUFFA, 2002).

As escolas ferroviárias foram criadas para atender a necessidade da mão de obra do setor ferroviário, num caminho diferente daquele trilhado pelas instituições assistencialistas anteriormente mencionadas, quando a aprendizagem profissional englobava abrigar, alimentar e ensinar um pequeno ofício.

Durante a década de 1940, a EPFG ofertava quatro cursos: Tornearia, Ajustagem, Caldeiraria e Ferraria. Na década de 1950 foi incluído o curso de Soldador. Já na década de

⁴⁰ O texto de Irlen Antônio Gonçalves utiliza como principal fonte de pesquisa as mensagens dos presidentes do Estado de Minas Gerais, dirigidas ao Congresso Legislativo, no final do século XIX e início do XX. A análise dos termos utilizados para se referir à criança e os adjetivos a ela atribuídos auxilia a compreensão dos políticos quando se referem à “criança desvalida da fortuna”.

1960, eram disponibilizados, além dos cursos já existentes, o de Desenhista, Eletricista, Serralheiro e Fresador⁴¹.

Estudar na Escola Profissional Fernando Guimarães era o objetivo de muitos jovens da cidade de Santos Dumont. Para tal, era realizado um Exame de Admissão para selecionar os alunos que preencheriam as vagas dos cursos oferecidos. Porém, para que fossem aptos à candidatura, algumas condições eram exigidas, tais como⁴²: ter 14 anos completos; ser filho, parente ou tutelado de ferroviário, de acordo com Boletim Diário (BD) nº 265/56; certificado de conclusão do Curso Primário ou equivalente; atestado de vacinação anti-variólica.

A aplicação dos exames era realizada de acordo com as orientações recebidas da Central do Brasil, através de um documento, enviado a todas as unidades de escolas ferroviárias do país, para que procedessem da mesma forma. De acordo com a “Circular de Serviço nº 2/63”⁴³, deveriam ser seguidas algumas orientações. Os diretores das escolas seriam o presidente da “Banca Examinadora” e escolheriam aqueles que fariam parte desta banca, sendo responsáveis por cumprirem as exigências do processo a ser executado. Além disso, o resultado dos Exames deveria ser apresentado até cinco dias após a realização da última prova. A identificação das provas deveria ser feita somente após a correção e classificação dos candidatos, mantendo-se o sigilo, o que visava preservar a legitimidade do processo de seleção, já que uma das exigências era o parentesco com ferroviário.

As provas de conhecimentos, realizadas em dois dias, abordavam os conteúdos de Português, Matemática, História do Brasil e Geografia e para cada um deles os candidatos teriam noventa minutos, sendo que não poderia haver reprovação simultânea nas provas dos dois primeiros conteúdos, para que fossem classificados. Além disso, os candidatos classificados nas provas de conhecimentos eram imediatamente submetidos ao Exame Médico, para que fosse comprovada sua aptidão física para ingresso na instituição. Em caso de atestado médico, os candidatos teriam direito a uma nova oportunidade de realização da prova, que aconteceria no máximo até três dias após a data previamente agendada, constando de provas diferentes das aplicadas anteriormente.

Sendo aprovados, matriculavam-se na 1ª série do primeiro Ciclo Ginásial. Após 15 dias úteis da data de encerramento do processo, determinada no Calendário Escolar, não era

⁴¹ Não foi localizado algum livro de registros referentes à oferta de cursos e nem ao registro da matrícula dos alunos. A confirmação da oferta de cursos foi possível através do levantamento dos dados presentes nas fichas dos alunos matriculados no período estudado.

⁴² De acordo com o documento referente à “Condições e Documentação que devem apresentar os candidatos à inscrição ao exame de admissão” – 1963 para admissão em 1964.

⁴³ O referido documento é datado de 22 de novembro de 1963, vindo do Rio de Janeiro. Nas entrevistas realizadas, os ex-alunos mencionam estas exigências, confirmando o conteúdo do documento ora apresentado.

aceita a matrícula de nenhum aluno, com exceção apenas para os casos de remoções dos responsáveis, que seriam julgados pela Chefia de Departamento de Seleção, Treinamentos e Ensino. Em caso de desacordo com o resultado final apresentado, a escola disponibilizava a “vista de prova”, mediante a solicitação dos candidatos ou responsáveis, que era realizada juntamente com os professores das disciplinas.

Para a realização da prova, os pré-candidatos faziam um curso, nos moldes dos pré-vestibulares hoje existentes, denominado “Curso Anexo” ou “Curso de Admissão”. Sr. Diomedes⁴⁴, lembrando o início de sua caminhada na EPFG, nos diz que

eu comecei a minha caminhada ali em 1951, tá entendendo? Então é o seguinte: a gente morava na roça, lá pro lado de São João da Serra, entendeu? E eu tinha feito o primário, escola da prefeitura, na roça. E aí, pra gente fazer o vestibular pra passar pro curso normal da escola era difícil... Você vir pra uma escola primária, que aqui, na cidade eram 4 anos, o ensino fundamental, a primeira fase, e na roça eram 3 anos. Então meu aprendizado era bem menor do que os daqui da cidade. Aí o que é que aconteceu? A escola profissional na época oferecia um, tinha um curso anexo, na escola, lá mesmo... Fora do curso normal e você estudava o ano todo, fazendo a preparação para a prova. Era o vestibular, para que passasse para o curso normal da escola. Aí o primeiro ano que eu estudei, eu não passei, eu não passei... Aí quando foi no outro ano, em 1952, continuei a caminhada... Vinha a pé todo dia... 7 km de distância, tudo. A gente estudava meio expediente, eram 4 horas. [...] Os professores eram da escola mesmo. Eles mesmos davam aula preparando a gente. Era uma matéria semelhante ao final do quarto ano aqui, primeiro de ginasio na época.

Este Curso Anexo foi mantido durante as três décadas relacionadas à pesquisa (1941-1970), como podemos constatar na fala de Sr. Edgar⁴⁵, que frequentou a EPFG na década de 1960, quando diz que “era um curso preparatório para os alunos fazerem a prova para serem admitidos no curso”. A duração era de um ano, mas não era obrigatória a sua realização para participação no exame de seleção, sendo uma oportunidade para que todos aqueles que tivessem interesse em se candidatarem ao processo seletivo, cumprissem as exigências feitas e

⁴⁴ Sr. Diomedes Abílio de Meireles, nascido em 28/04/1938, foi aluno no período de 1953 a 1956, formando-se como Torneiro Mecânico. Ao concluir o curso, serviu o quartel durante um ano, retornando para a EPFG no ano de 1958, onde permaneceu como professor, atuando também como supervisor da parte prática, no período de 1983 a 1993, ano em que se aposentou. Preserva, com carinho e orgulho, cadernos, boletins, certificados, diploma, documentos de grande importância histórica pessoal e profissional que nem as traças fizeram com que fizesse a opção por descartá-los. Ao mostrá-los, recordou-se de muitos detalhes da época, que o marcaram e tanto significam para sua vida. Gentilmente me recebeu na casa dele, em 10/06/2015, para a realização da entrevista.

⁴⁵ Representando a década de 1960, contamos com a colaboração de Edgar dos Santos Pereira Júnior, nascido em 22/12/1948, aluno nos anos de 1964 a 1967, ano em que concluiu o curso de Tornearia Mecânica. Após a conclusão do curso, serviu o exército. Em seguida, mudou-se para o Rio de Janeiro, onde trabalhou durante 28 anos, aposentando-se em seguida. Retornando para Santos Dumont, foi professor no Centro de Formação Profissional (CFP), no Centro Municipal de Formação Profissional (CEMEP), e no IF Sudeste MG, Campus Santos Dumont, em parceria com a Prefeitura Municipal, até o ano de 2013. A entrevista foi realizada nas dependências do IFSD, em 17/08/2015.

quisessem disputar uma vaga, pudessem ampliar seus conhecimentos, de acordo com o que era exigido para aprovação, como bem destacado na fala do Sr. Diomedes.

Ao iniciar o curso, o aluno-aprendiz era admitido como funcionário público e, conseqüentemente, recebia um valor mensal. Conforme o BD nº 265, de 1956, p. 916, era assegurado aos alunos das Escolas Profissionais as seguintes vantagens: um auxílio mensal assim fixado: 1ª série Cr\$ 32, 2ª série Cr\$ 40, 3ª série Cr\$ 50, 4ª Série Cr\$ 65; assistência médica e dentária gratuita; almoço gratuito nos restaurantes nos dias de aula; aos alunos que residissem fora da localidade da escola e a condução fosse de trem, era fornecido passe residencial grátis. A respeito destas vantagens, quando questionado se o almoço era servido nas dependências da EPFG e se havia lanche, Sr. Diomedes disse que

Não! O almoço era problema seu! O meu eu trazia da roça! Vinha da roça, trazia uma marmita, meu pai trabalhava numa oficina, punha na forja lá, em cima do carvão, esquentava aquilo por baixo, o resto a gente comia, era aquilo. Não tinha negócio de café, não tinha essas coisas não! Era troço de homem, troço sério, troço sério! [...] Tinha nada disso não! Se você levasse, bem, se você não tivesse, amém!

Como já antes mencionado, haviam regras estabelecidas, mas que seriam adaptadas à realidade de cada escola. Em relação ao almoço, por exemplo, por ser Santos Dumont uma cidade pequena e de interior, havia tempo hábil para que o aluno-aprendiz fosse em casa no horário de almoço e assim era feito. O uso do passe residencial fazia-se desnecessário, pois os alunos que lá estudavam não dependiam do transporte ferroviário.

O “Regimento Interno do Conselho de Professores” faz menção ao “Regulamento dos Cursos Profissional e Industrial das Escolas da EFCB” quando no art. 1º do capítulo I diz que aquele havia sido criado de acordo com as ordens constantes do capítulo IV, art. 62 deste regimento. Este artigo reforça a ideia de que havia regras determinadas pela EFCB que deveriam ser seguidas por todas as escolas ferroviárias do Brasil ligadas a ela.

4.4 Os condutores da locomotiva e os passageiros: os sujeitos da pedagogia institucional

A pedagogia institucional não consigna apenas à instituição enquanto espaço físico, caracterizado por uma determinada arquitetura; alarga-se ao grupo e às representações que subjazem aos intervenientes na relação educativa, bem como aos projetos de vida que a relação dos sujeitos com a instituição permitiu idealizar e tornar realidade. A identidade dos sujeitos, suas memórias, destinos e projetos, como a memória e a representação da instituição, cruzam-se e fecundam-se mutuamente enquanto

construção histórica. A apropriação é, por consequência, o resultado da ação, por parte dos sujeitos – um processo não forçosamente imediato à ação. (MAGALHÃES, 2004, p.66)

A EPFG fez parte da vida de muitos estudantes da cidade de Santos Dumont. Entre os registros preservados, encontra-se uma pasta com a relação dos alunos concluintes, por ano e por curso, onde podemos identificar a turma, o ano de conclusão do curso, o nome do curso concluído, número de formandos e o nome completo dos alunos, identificados abaixo da foto, como se pode observar nas figuras abaixo. Todas as turmas de alunos concluintes encontram-se ali registradas, desde a primeira turma diplomada, em 1943, até o encerramento de suas atividades, em 1973⁴⁶. De acordo com estes registros, durante a existência da escola foram diplomados 580 alunos.

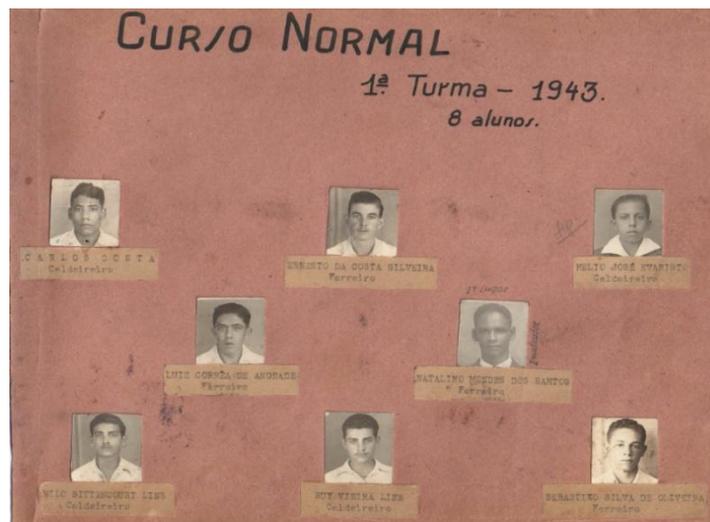


Figura 5 Primeira turma de alunos formados, em Caldeiraria e Ferraria, que finalizaram os estudos em 1943. Arquivo Histórico da EPFG.

⁴⁶ Em 1970 foi declarada a extinção da escola, sendo aquele o último ano em que foi realizado o processo seletivo de alunos. Sendo assim, a escola funcionou até o ano de encerramento das turmas que iniciaram o curso naquele ano, com a conclusão dos cursos de 3 anos em 1972 e de 4 anos em 1973.

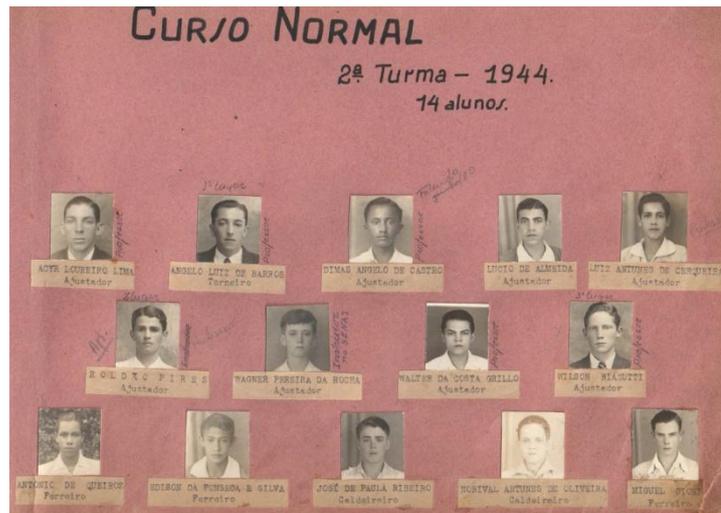


Figura 6 Segunda turma de alunos formados, em Tornearia, Ajustagem, Caldeiraria e Ferraria, que finalizaram os estudos em 1944. Arquivo Histórico da EPFG.

Estiveram à frente da instituição, durante o período pesquisado, três diferentes diretores. Desde a inauguração da Escola até 1956, o cargo de diretor foi assumido pelo professor Eurico Vaz da Silva, que em muito contribuiu com sua experiência adquirida quando diretor da Escola Profissional Silva Freire, primeira escola ferroviária do país, com sede no Rio de Janeiro.

Diante de sua aposentadoria, passou a exercer o cargo o professor José Berg⁴⁷, permanecendo nesta função até o ano de 1960. Posteriormente, assumiu a função o então professor Wilson Biazutti, aluno da primeira turma da EPFG, diplomado como Ajustador e que esteve à frente da escola até 1970, ano em que o Professor Acyr Loureiro Lima, também aluno da primeira turma da Escola, diplomado como Ajustador, assumiu o cargo.

A organização administrativa da escola era composta de Diretor, Secretário, Professor-Chefe de Cultura Geral e Professor-Chefe de Cultura Técnica⁴⁸. O cargo de diretor era de confiança da Chefia do Departamento de Seleção, Treinamento e Ensino. A designação dos demais cargos vinha diretamente da EFCB, por indicação do diretor da escola. Para os cargos de professores, não havia concurso para a contratação, sendo apenas indicações feitas pela direção da escola, onde aqueles alunos que se destacassem mais durante o curso teriam preferência.

⁴⁷ No livro “Prontuário dos Docentes” as únicas informações presentes são os dados pessoais do Prof. José Berg. Nascido em Santos Dumont, no dia 01/04/1905. Através da data de nascimento, supomos que não foi ex-aluno da escola.

⁴⁸ De acordo com o Regimento Interno, Capítulo II, Art. 4º. Além dessas funções, dentro do mesmo capítulo são descritas as funções de Orientador Educacional, Supervisor de Planejamento, Responsável pelo Almoarifado e Administrador do Edifício.

A EPFG disponibilizava três modalidades distintas de cursos: Curso Normal de Formação Profissional, Curso de Aperfeiçoamento para Operários e Curso Rápido de Formação Profissional⁴⁹. A duração dos Cursos Normais variava entre três e quatro anos. Durante o primeiro ano, todos os aprendizes cursavam as mesmas disciplinas e confeccionavam peças de todas as sessões, incluindo ajustagem, tornearia, ferraria etc., envolvendo todas as profissões que a escola oferecia. A partir do segundo ano do curso é que os alunos começavam a se especializarem em uma determinada profissão e, de acordo com a classificação, escolhiam a profissão que seguiriam. De acordo com Sr. Diomedes

A profissão não era bem “escolhida”, não. A profissão era assim: dependia de suas notas. A profissão que era mais difícil era Torneiro Mecânico. Então aqueles alunos que sobressaíssem melhor na turma, 4 ou 5, conforme a divisória, seriam torneiros. Depois as outras notas iam pra Ajustagem. Depois as outras notas iam pra Caldeireiro. Naquela época não era Serralheiro não, era Caldeiraria. E os últimos iam ser ferreiros.

Apesar de não ter sido mencionado pelos entrevistados, o fato de a profissão não poder ser escolhida, mas sim determinada através do rendimento escolar, talvez impactasse na rede de socialização da escola, já que incitava uma certa competição entre os alunos.

Em um determinado momento⁵⁰, sem que se possa precisar em qual ano, todos os cursos passaram a ter quatro anos de duração e, para que o ensino fosse ainda mais específico à necessidade de mão-de-obra da ferrovia, passou-se a adotar a seguinte divisão das disciplinas:

a) Cultura Geral:

1ª e 2ª séries: Português, Matemática, Iniciação à Ciência, História, Geografia, Tecnologia e Desenho;

3ª e 4ª séries: As disciplinas da 1ª e 2ª séries, com o acréscimo de Inglês.

b) Práticas Educativas:

1ª a 4ª série: Educação Moral e Cívica e Educação Física.

c) Cultura Técnica:

1ª série: Tecnologia Geral de Mecânica; aprendizagem na oficina de Caldeiraria, que compreende os ofícios de Ferreiros, Caldeireiros, Serralheiros e Soldadores;

⁴⁹ Não foram encontrados registros que permitissem a análise dos Cursos de Aperfeiçoamento para Operários e dos Cursos Rápidos de Formação Profissional. A única informação obtida foi através da entrevista realizado com Sr. Miguel Hauck, quando disse que os dois cursos eram dedicados a funcionários das oficinas da EFCB, no intuito de aprimorar as funções que realizavam. Sendo assim, os Cursos Normais foram o foco das análises.

⁵⁰ O único Regimento Interno localizado é de 1964. Sendo assim, não há como precisar se as disciplinas aqui apresentadas mantiveram os mesmos conteúdos durante todo o funcionamento da EPFG.

2ª série: Tecnologia Geral de Mecânica e Eletrotécnica; aprendizagem na oficina de Mecânica de Máquinas, que compreende os ofícios de Torneiros, Ajustadores, Frezadores, Mecânicos de MK Diesel-elétrica, Mecânicos de MD a vapor.

3ª série: Eletrotécnica e Tecnologia de MK Diesel-elétrica; aprendizagem na oficina de Máquinas e Instalações Elétricas, que compreendem os ofícios de Eletricistas de MK Diesel-elétrica e Eletricista Instalador.

4ª série: aulas técnicas de várias especialidades, atendendo às necessidades da Estrada.

O calendário escolar era dividido em dois períodos letivos, sendo o primeiro de março a junho e o segundo de agosto a dezembro e deveriam somar um total mínimo de 180 dias efetivos de aula, não podendo ultrapassar 44 horas semanais de atividades para os alunos. Sendo assim, os quatro meses de férias escolares ocorriam em junho, novembro, dezembro e janeiro.

Quanto às cerimônias de recebimento de certificados, eram realizadas nas dependências da instituição. Nos cursos normais havia premiações para aqueles que se destacassem. No ano de 1970 foram ofertadas aos primeiros colocados, ferramentas confeccionadas na Escola, sendo destacados os primeiros cinco classificados, de acordo com a média aritmética simples das médias globais teóricas durante os quatro anos de curso (p.50-50v, Ata Reunião Docentes, 15/12/1970). Outro exemplo de premiação foi relatado em Ata do dia 17/12/1966, quando foram ofertadas para os alunos que conquistaram os 1º e 2º lugares, medalhas de ouro e prata e, ainda, algumas ferramentas para o aluno que obteve pequena diferença de pontos em relação ao segundo colocado.

Além da premiação dos alunos, de acordo com Sr. Miguel Hauck⁵¹, havia ainda a premiação para os docentes que se destacassem ao longo do ano. A homenagem era feita através da entrega de algum objeto confeccionado na escola, que representasse um símbolo ligado à ferrovia. Como representante dos alunos formandos, aquele que fosse classificado em primeiro lugar fazia um discurso de despedida e agradecimento. Nas figuras abaixo temos os

⁵¹ Sr. Miguel Hauck, gentilmente abriu as portas de sua casa e de suas memórias, no dia 26/12/2014, para uma entrevista que enriqueceu os detalhes aqui apresentados. Nascido em 18/04/1934, natural de Santos Dumont, foi aluno da EPFG nos anos de 1950 a 1954, sendo que no primeiro ano frequentou o Curso Anexo e no último concluiu o curso de Tornearia Mecânica. Após seis meses de estágio nas oficinas do Quarto Depósito, fez um curso de desenho, durante um ano, no Rio de Janeiro, para obtenção de registro como professor, cargo que exerceu na EPFG entre os anos de 1955 a 1983, ano de sua aposentadoria. Além disso, foi vice-diretor, cargo em que desempenhava também a função de supervisor pedagógico. Seus 35 anos de vivência na escola em muito acrescentaram detalhes nesta pesquisa.

formandos ao lado de suas mães, no dia da cerimônia de conclusão dos cursos e o diploma do Sr. Miguel.



Figura 7 Formandos ao lado das mães, em 23/05/1964. Arquivo Histórico da EPGF.

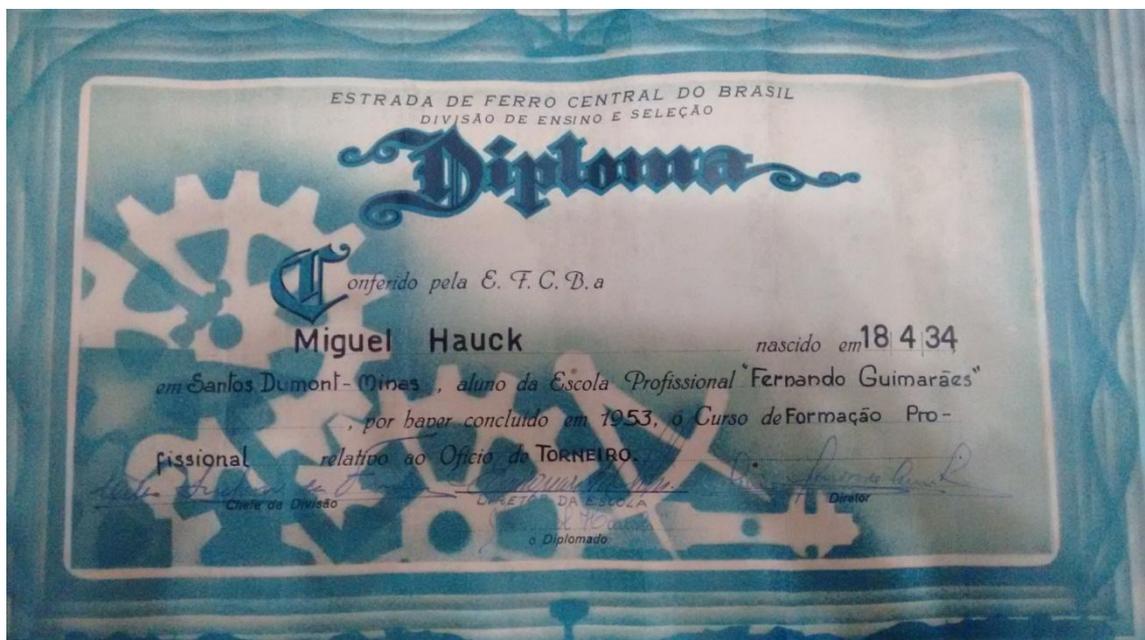


Figura 8 Diploma de Torneiro do Sr. Miguel Hauck. Arquivo Pessoal do Sr. Miguel.

Sr. Miguel destaca em sua entrevista a união que havia entre os professores, o que em muito colaborava com o bom funcionamento da escola. Somente em uma das atas de Reunião

dos Docentes foi registrado o comportamento inadequado de um professor, que devido ao modo ríspido com que se relacionava com os demais docentes, fez com que fosse realizada uma reunião específica para tratar do comportamento dele e da necessidade de modificá-lo para que não fosse necessário o requerimento da entrega do cargo, o que ocorreu durante a direção do Prof. Wilson Biazutti.

No entanto, o então diretor Eurico Vaz da Silva implementou um livro de “recomendações” onde eram registradas as diretrizes que deveriam ser seguidas, justificando, no primeiro registro, que a medida se fazia necessária devido ao não cumprimento de ordens que eram dadas oralmente. Foram realizados somente seis registros, em que as palavras utilizadas deixam a impressão de ser uma maneira de evitar discussões, já que ali ficariam registradas todas as queixas do diretor em relação aos servidores da escola. Em um dos registros, datado de 03/08/1950, o diretor deixa clara sua insatisfação com o comportamento de alguns servidores, quando diz que

há mais de 20 anos tenho empregado minhas atividades nos serviços desta Estrada, em diversos setores. Neste longo período, tive a felicidade de nem uma só vez ter sido observado ou chamado a atenção pelos meus superiores, por falta de cumprimento do meu dever, o que muito me orgulha. Acontece que tenho passado por vexames perante alguns chefes do 4º Depósito, como aconteceu ontem, por culpa exclusiva dos colegas, que não acatam as solicitações que os tenho endereçado. [...] Reconhecendo a facilidade que sempre é encontrada em criticar e apontar pequenos deslizes, naturais do volume dos seus trabalhos, e o premeditado silêncio, do mérito e os aplausos que os colegas têm direito, e que até hoje ainda não os silencieei é que confio em todos no sentido de serem enfocadas as palavras incisivas e parciais que me atingem em cheio e diretamente.

Ao final de cada registro, os servidores assinavam para que ficasse comprovado que o que ali constava era da ciência de todos. Porém, o pequeno número de registros realizados neste livro demonstra que aquela atitude não havia sido muito bem aceita por aqueles que trabalhavam na escola, já que não ficaria registrado nenhum tipo de elogio, mas somente reclamações e a insatisfação da direção; ou então, que mesmo que todos ali registrassem suas assinaturas com isso declaravam estar cientes dos erros cometidos, não alteravam suas atividades e comprometimento com a escola.

4.5 As práticas educativas

Michel de Certeau (2000) define as práticas educativas como um movimento que ganha vida no cotidiano e cria uma maneira peculiar de fazer, utilizando, manipulando e

alterando as normas que foram prescritas. Tais práticas geralmente são ditadas por regimentos que elegem o que se deve ou não fazer, como se deve ou não agir, quais serão os prêmios e as punições⁵².

Em relação ao material didático utilizado pelos alunos, foi possível consultar somente os cadernos do ex-aluno e professor, Sr. Diomedes, presentes nas fotos abaixo. De acordo com ele, não havia um material pronto a ser utilizado pelos alunos. Os conteúdos eram passados no quadro e todos deveriam copiar em seus cadernos individuais. O zelo pelo material era uma exigência dos professores, já que alguns conferiam as anotações feitas pelos alunos em seus cadernos, com o visto feito pelo professor, comprovando a conferência que havia sido realizada.



Figura 9 Cadernos de Aula. Arquivo pessoal Sr. Diomedes.

Encontra-se nos arquivos da EPFG um “Caderno de Aula” de um dos professores da escola. O caderno é manuscrito, repleto de figuras desenhadas cuidadosamente, com muito esmero. Ao que tudo indica o material que os professores utilizavam eram elaborados por eles mesmos, seguindo as sugestões enviadas para as escolas ferroviárias. Há um documento com o título “Sugestões para o Ensino nas Escolas Profissionais Ferroviárias”, de autoria da

⁵² A questão da disciplina será aprofundada no item 4.6.

Divisão de Transportes do SENAI, de São Paulo, de 1947, que detalha como deveriam ser desenvolvidas as aulas em cada disciplina.

O referido documento inicia dizendo que as indicações sugeridas não se constituíam em “regras inflexíveis” que deveriam ser seguidas, mas sim em diretrizes que tinham como principal objetivo facilitar a tarefa dos docentes. Além disso, são apresentadas várias questões que deveriam ser observadas na elaboração e desenvolvimento do plano de aula. Há um destaque, no mínimo “curioso” para o item “observar durante a aula”: a) o manuseio cuidadoso e correto do livro, corrigindo o mau hábito de virar as páginas com os dedos umedecidos pela saliva, evitando amassá-las ou rasgá-las; b) se os alunos apresentam tiques nervosos, tais como movimento dos lábios, da cabeça, dos dedos, do corpo, procurando suprimi-los; c) que todos utilizem o índice para encontrar as lições procuradas, em vez de folhear o livro para esse fim.

Além das orientações que os professores deveriam seguir, como as mencionadas anteriormente, com as constantes modificações das técnicas utilizadas nos serviços ferroviários, a EFCB sempre se preocupou em manter atualizados os professores das escolas ferroviárias, o que se pode constatar em diversos registros que mencionam a participação dos professores nestes cursos e o compartilhamento da experiência vivida com os outros professores da instituição.

Geralmente os cursos eram ministrados por empregados da EFCB, compartilhando suas experiências e atualizando os responsáveis pela formação de mão de obra para a ferrovia. O intuito era que os alunos, ao concluírem o curso, estivessem habilitados com as modernas técnicas para que pudessem executá-las. Um exemplo desta preocupação é destacado na Ata Reunião Docentes,

Na parte relativa à prática do ensino, apresentou a priori um relato detalhado a respeito dos Cursos de Aperfeiçoamento que a REDE FERROVIÁRIA elabora para os professores das Escolas Profissionais, quando os mestres do interior dos Estados servidos pela Central do Brasil terão oportunidade de freqüentar cursos ministrados por grandes mestres de Faculdades e estabelecimentos oficiais do Estado da Guanabara, atualizando-se com o sistema pedagógico e pragmático. Dentre os cursos citados e de elaboração imediata, foram citados: a) História e Geografia (1), b) Professores de Cultura Geral (3), c) Séries metódicas de ofícios (SENAI) (1), d) Práticas educativas (1), e) Diesel-Elétrica (2), f) Eletrotécnica (1). Dentre estes cursos, indicou como de imediato planejamento os de Diesel-Elétrica e Eletrotécnica, em vista da aceitação deste novo sistema de tração, que coloca no ostracismo a antiga e obsoleta tração a vapor. Dirigiu-se, neste particular, aos professores Wilson Alves de Novaes e Francisco José da Silva Bastos, alertando-os acerca dos Cursos de Diesel Elétrica, respectivamente, parte elétrica e parte mecânica, que serão ministrados em janeiro do ano vindouro. (p.24, 11/11/1961)

As mudanças no quadro curricular, necessárias para adaptação à realidade do setor ferroviário, eram repassadas para todas as escolas do país, para que houvesse uma uniformidade no ensino. Essas mudanças deveriam ser implementadas, acatando as ordens enviadas, porém, respeitando as singularidades de cada escola.

Quanto às avaliações, eram realizadas mensalmente, de todas as disciplinas, o que podemos constatar com as avaliações que foram guardadas pelo Sr. Diomedes, além dos boletins com as notas mensais. Nas cadernetas dos alunos, além das notas, constavam ainda a média das notas das aulas práticas, das aulas teóricas, a média mensal e a classificação dos alunos. De acordo com Sr. Miguel, não havia reuniões com os docentes para que se decidisse a aprovação ou não dos alunos, era apenas realizada a soma das notas e aqueles que obtivessem a média exigida seriam aprovados. De fato, não foi localizado em nenhuma ata registros relativos a este tipo de reunião, o que hoje denominamos “conselho de classe”.

O modelo de “Caderneta de Matrícula e Frequência” utilizado era o mesmo para todas as escolas, pois vinha diretamente do Rio de Janeiro, para serem completados apenas os dados da escola. Como o próprio nome diz, além das notas, a caderneta trazia a frequência dos alunos e, sendo assim, a entrada dos alunos só seria autorizada mediante a apresentação dela.

Em uma das Atas de Reunião dos Docentes, foi registrado qual seria a peça que deveria ser confeccionada pelos alunos de cada curso, para que se obtivesse a nota do exame final, para conclusão do curso, quando o diretor

Solicitou dos professores de Cultura Técnica que apresentassem os planos para o exame final dos alunos que concluirão o Curso este ano. Depois de debatido o caso, chegou-se à seguinte conclusão: TORNEIROS farão graminho; AJUSTADORES confeccionarão calibre para roda de aço inoxidável; CALDEIREIROS irão fazer carroceria para carrinho de mão e vasilhame para óleo com cinco litros de capacidade; ELETRICISTAS irão confeccionar cigarra; SOLDADORES executarão seu exame nas oficinas da extinta 4ª IL; FERREIROS terão de fazer chave sthilson; DESENHISTAS ficarão na dependência do professor Joaquim Dias da Costa.” (28/10/1967, p.38v)

Os tempos escolares eram divididos em dois turnos, sendo as aulas teóricas na parte da manhã, e aulas práticas realizadas nos laboratórios e oficinas, no período vespertino, mantendo a tradição do funcionamento da primeira escola ferroviária. São diversos os registros de aulas práticas nas oficinas, que foram preservados através de fotos, como podemos observar nas figuras abaixo.



Figura 10 Aprendizes em aula prática, na oficina. 08/11/1944. Arquivo Histórico da EPFG.



Figura 11 Aula prática, 08/11/1944. Arquivo Histórico da EPFG.

A reportagem do jornal “Diário Mercantil”, de 20/10/1973, relata a rotina dos estudantes quando diz que o dia deles na EPFG

começa às 7 horas e as aulas de cultura geral vão até às 11 horas, quando há uma pausa de 90 minutos – para almoço – e, posteriormente, reiniciam as classes, desta vez, são matérias especializadas – que duram até as 16:30 horas. O regime vigente é de 24 horas semanais de cultura geral e práticas educativas e 20 de aprendizagem industrial, totalizando 44 horas de ensino por semana. (p. 14, sem autoria)

O mesmo noticiário traz, ainda, informações a respeito do currículo, sendo relatado que ele

abrange quatro anos de estudo, e está dividido em quatro grandes campos: cultura geral – Português, Matemática, História, Geografia, Inglês, etc.; práticas educativas – ensino exclusivo de Educação Física, Moral e Cívica; cultura técnica – que é o começo do aprendizado tecnológico, e dá embasamento teórico ao aluno: Desenho, Eletrotécnica, Mecânica de Motores, Eletricidade de Locomotivas Diesel – elétricas etc., e, finalmente, o último e mais importante estágio: aprendizagem industrial – onde põe em prática o que tem assimilado – Tornearia, Frezagem, Eletricidade de Instalação, Serralheria, Soldas Elétricas e Oxieacetilênica, Desenho Mecânico, etc. (p.14)

Nas oficinas, a confecção de peças era uma prática constante durante todos os anos de realização dos cursos. O trabalho desenvolvido pelos docentes e discentes, nas aulas práticas, resultava em diversas peças e ferramentas, que seriam utilizadas pela própria instituição ou encaminhadas para locais específicos, atendendo a ordens de serviço. Em ofício recebido de Mariano Procópio, de 09 de outubro de 1969, o Engenheiro Luiz Carlos C. Simões relata o recebimento de peças confeccionadas na Escola, dizendo que “levamos ao conhecimento de V. As. que recebemos os dois alicates tipo Nicopress, os quais fora muito bem confeccionados nessa Escola, conforme modelo que tínhamos enviado”.

No intuito de compartilhar com a sociedade os feitos da Escola, em 1943 foi realizada uma exposição dos trabalhos executados, com a exibição de peças de caldeiraria, ferraria, ajustagem, torno e desenhos diversos, nas dependências da Prefeitura Municipal de Santos Dumont. Sobre a confecção de peças e ferramentas, Sr. Edgar destaca que:

O material que a gente usava, pra fazer as tarefas, era material de sucata, que era pego na sucata da Rede. A gente trabalhava muito com trilho. A gente fazia martelo, martelo de pena, chave de fenda, talhadeira, punção, bedame, a gente aprendia a trabalhar na ferraria e tudo! [...] Se a gente precisava de uma ferramenta, fazia! Pegava trilho, ia pra forja, ia moldando, depois que a gente ia fazendo usinagem dela.

Confirmando a experiência vivenciada pelo ex-aluno, na festa comemorativa pelo 20º aniversário de fundação da Escola, foram organizadas várias exposições, onde se destacaram aparelhos, acessórios, desenhos de peças das locomotivas Diesel Elétricas, além de peças e ferramentas construídas pelos alunos. Porém, grande destaque foi dado ao torno mecânico, feito com 80% de materiais de sucatas, que havia sido construído sob a orientação do professor José Abílio de Meirelles. As fotos abaixo registraram um momento de confecção e o torno finalizado.



Figura 12 Alunos participando da confecção do torno. Arquivo Histórico da EPFG.

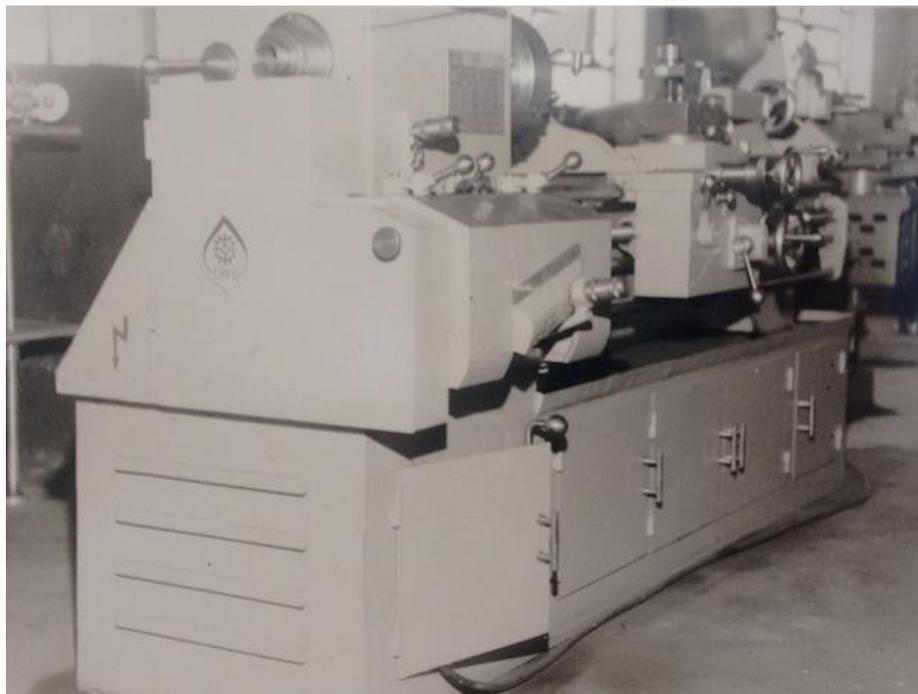


Figura 13 Torno confeccionado pelos alunos e professores da EPFG, em 1961. Arquivo Histórico da EPFG.

Há registro da participação da EPFG na Primeira Exposição Industrial da cidade de Santos Dumont, organizada pelo Rotary Club de Santos Dumont, realizada no ano de 1968, que rendeu à Escola o Diploma de Mérito Industrial, conforme a figura abaixo.

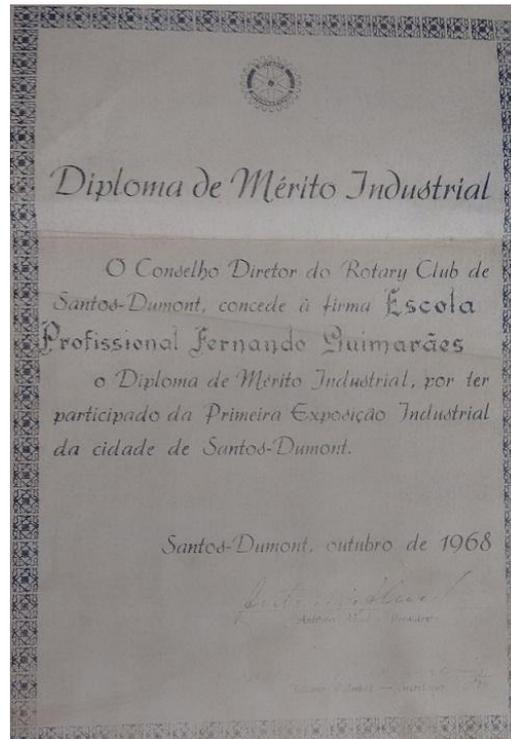


Figura 14 Diploma de Mérito Industrial, 1968. Arquivo Histórico da EPFG.

Um grande destaque dado pela imprensa nacional ocorreu no ano de 1944. Entre os dias 09 de Junho e 19 de setembro daquele ano, os alunos da EPFG restauraram a Locomotiva 546 da EFCB, confeccionando 1720 peças diferentes, nas oficinas da própria escola. Como evento comemorativo a este feito, foi realizada uma excursão ao Rio de Janeiro, em uma composição puxada pela referida locomotiva e mais dois carros com minério, o 32 e o 170-B – prefixo SEE-32. A equipe que ficou responsável pela viagem era composta pelo maquinista José de Souza Pinto, o foguista Juscelino da Costa Silveira e o graxeiro Sílvio Leite da Silva, que conduziram a composição que levava 100 pessoas, entre professores, instrutores e alunos. A comitiva chegou à Estação de Dom Pedro II, no Rio de Janeiro, no dia 20 de Setembro, sendo recebida por várias autoridades. Destaco, a seguir, o início da ata que descreve a excursão, realizada entre os dias 20 e 24 de setembro de 1944:

Às 19 horas e 10 minutos do dia 19 do mês de Setembro de 1944, a locomotiva 546, teve os seus trabalhos de “reparação” terminados. Essa reparação teve início em 9 de junho de 1944, e a sua despesa montou em Cr\$ 16,222, pessoal, e em Cr\$ 51,910,102, material. Às 23 horas e 10 minutos deste mesmo dia recebeu licença para fazer uma experiência até Sergio Macêdo, tendo feito esse trajeto sem anormalidade.

No dia seguinte, a comitiva visitou a Escola Técnica Nacional, onde foi recebida pelo Diretor da EFCB e pelos Ministros da Viação. No dia 22, a viagem seguiu em bonde especial

até o Largo do Machado e, em seguida, para o pátio interno do Palácio do Catete, onde foi recebida pelo Presidente da República, Getúlio Vargas, que recebeu os alunos e teceu elogios ao trabalho realizado na reparação da locomotiva.

A excursão ainda contou com um banho de mar em Copacabana, um prêmio para um bom mineiro, e uma partida de futebol, realizada na Escola Técnica Nacional, regressando para Santos Dumont no dia 24 de Setembro.

A visita dos alunos, instrutores e professores ao Rio de Janeiro obteve grande destaque por diversos jornais da época, tais como: “O Sol”⁵³, “Diário da Noite”, “Diário Carioca”, “A Vanguarda”, “A Manhã”, “Correio da Noite”, “Diário de Notícias” e “O Globo”, todos enaltecendo o trabalho dos alunos e destacando as palavras de Getúlio Vargas, pronunciadas aos alunos: “O que vocês fizeram foi muito mais do que se pode esperar de moços nas suas idades e uma pátria, com filhos assim, deve confiar num grande futuro”. (Livro de Termos e Atas, 29/09/1944, p.15). As figuras abaixo exemplificam os destaques dos jornais.



Figura 15 Manchete do Jornal “O Sol”, sobre a recepção do Presidente Getúlio Vargas aos alunos da EPFG, em 1944.

⁵³ O Jornal “O Sol” é um semanário que circulou na cidade de Santos Dumont, no período de 1930 a 1954. A criação do jornal foi motivada pelo Sr. Oswaldo Henrique Castello Branco, como continuidade de seu trabalho no “Jornal Palmyra”. O acervo encontra-se preservado, na casa da família “Castello Branco”.



Figura 16 Notícia da restauração da locomotiva e a comissão recebida pelo Presidente Getúlio Vargas. Arquivo Histórico da EPPG.

Sobre as horas cívicas realizadas na escola, Sr. Diomedes relembra que era realizada semanalmente, já que tinha “uma lei, um decreto do Presidente da República, Getúlio Vargas, que toda escola tem que fazer uma hora cívica, toda semana. Você tem que falar sobre as datas um pouquinho, antes de cantar o hino nacional. Toda escola tem!”.⁵⁴



Figura 17 Hasteamento da Bandeira Nacional em 23/05/1961. Arquivo Histórico da EPPG.

A leitura das Atas de Reuniões dos Docentes permitiu observar as constantes visitas que a Escola fazia a outros estabelecimentos de ensino e a empresas que pudessem

⁵⁴ Lei nº 259, de 1º de outubro de 1936, que torna obrigatório, em todo país, nos estabelecimentos de ensino e associações de fins educativos, o canto do hino nacional.

compartilhar práticas ligadas às disciplinas técnicas do currículo da escola. Em 1961, por exemplo, os alunos visitaram a Escola Técnica Pandiá Calógeras, em Volta Redonda e, também a Companhia Siderúrgica Nacional. Nesta visita, orientados pelo Sr. Hildebrando da Silva Santos, os alunos conheceram a Seção de Laminação de Aço, Seção de Retificação de Trilhos, a Solda Eletrônica, a Galvanização de Chapas, o Hospital, o Restaurante, o Clube Social e vários outros locais que formavam a maior Usina da América do Sul.

Por outro lado, a Escola também recebia diversas visitas. A exemplo, na década de 1960 a EPFG recebeu a visita da Comitiva da Escola Profissional Eugênio Feio, da cidade de Conselheiro Lafaiete, durante as comemorações da Semana da Asa. Além da apresentação da escola para a comunidade, aqueles que a visitavam presenciavam os trabalhos realizados pelos discentes e docentes. Durante as visitas, a direção, professores e instrutores acompanhavam os convidados, entre representantes da sociedade sandumonense, bem como representantes dos altos cargos da EFCB e de empresas, apresentando o ambiente em que se desenvolvia o ensino profissional. Em visita à escola, o Chefe de Setor de Seleção da empresa Ishikawajima do Brasil deixou registrada sua impressão da escola

A ISHIBRAS – Ishikawajima do Brasil Estaleiros S.A. – por nós representada, sente-se realmente honrada e satisfeita. Viemos aqui, não ao acaso. O alto índice de aproveitamento demonstrado pelos ex-alunos desta escola nos incentivou. Nós aqui encontramos não apenas uma escola; encontramos uma Escola industrial. Agradecemos a colaboração e a oportunidade desse contato ao seu diretor, aos seus professores, aos seus alunos (Livro de Visitas, 26/09/1967)

Sr. Edgar mencionou esta empresa, onde teve a oportunidade de trabalhar, quando falávamos sobre a aceitação que os alunos da Escola tinham em diversas empresas do país. Recordou-se que em 1967 “a Ishikawajima veio aqui fazer admissão, procurar mão de obra, aqui na escola, não sei como eles descobriram. [...] Se você fizer uma pesquisa, você vai encontrar ex-alunos em vários lugares aí! Então vieram fazer um recrutamento”.

Em relação ao destino dos alunos egressos, de acordo com o relato dos entrevistados, nas primeiras décadas de existência da escola, a grande maioria atuava na área em que se formavam, principalmente quando uma colocação na EFCB era imediata, após a conclusão do curso. No entanto, com o decreto da RFFSA sobre a impossibilidade de admissão imediata dos diplomados, no quadro de funcionários, além de procurarem uma vaga em outras empresas, tornava-se urgente a necessidade de que o Curso Profissional fosse reconhecido pelo Ministério da Educação e Cultura como equivalente ao 1º ciclo secundário, a fim de possibilitar a continuidade dos estudos para aqueles que assim desejassem.

4.5.1 As atividades esportivas e os desfiles cívicos

Em relação à prática esportiva, o preparo físico era exigido de todos os alunos, através de aulas de Educação Física, com rigor e disciplina. A rigidez foi lembrada pelos nossos entrevistados. Sobre esta exigência, os ex-alunos relembram que

A gente tinha um preparo físico muito bom! Tanto é que tinha até diploma! A gente fazia teste de avaliação física, no final do ano. (mostra o diploma). Aqui, ó, foi no quarto ano, teste de avaliação física, no último ano. Mas a gente teve avaliação física nos quatro anos. (Sr. Edgar)

Então a gente estava na fila 7:05. O instrutor também uniformizado, de Educação Física, pra fazer Educação Física no Campo do Social. A gente fazia corrida aqui... Lá pro lado da pedreira, aquele pasto lá, a gente corria de manhã... Não tinha geada, não tinha chuva... Só se estivesse chovendo muito que a gente não tinha Educação Física não. Geada não! Aí a gente vinha, aqueles menorzinhos, eles iam ficando por último pra tomar banho. Quando a gente ia tomar banho, a gente já estava frio... Não tinha esse negócio de gripe, não tinha esse negócio não! (Sr. Diomedes)

A Educação Física era muito boa! (risos) Naquela época, a gente achava ruim... Frio! Tinha que sair pra fazer Educação Física... O professor de Educação Física, o Osmar, né? [...] Aí a gente treinava, o Osmar “Vamo, vamo!”. Aí, a gente saía da escola, entendeu? A escola era assim, tinha a rua e tinha o campo de futebol. (Sr. Manoel Dutra)⁵⁵

O único dos entrevistados que mencionou a respeito do Certificado de Educação Física, presente na figura abaixo, foi o Sr. Edgar. Em todos os documentos e atas analisados não há menção a esta certificação. Sendo assim, não há como afirmar que a entrega deste certificado era um procedimento rotineiro ou adotado somente na década de 1960, época em que o ex-aluno estudou na EPFG.

⁵⁵ Sr. Manoel Pereira Dutra foi o primeiro entrevistado, no dia 20/07/21014. Nascido em 22/12/1931, na cidade mineira de Buarque de Macedo. Morador de Santos Dumont desde os dois anos de idade. Iniciou seus estudos na Escola em 1946, formando-se como Ajustador Mecânico, no ano de 1949. Sr. Manoel muito gentilmente me recebeu em sua residência, acompanhado pelo seu filho, Ronald, também ex-aluno da escola.

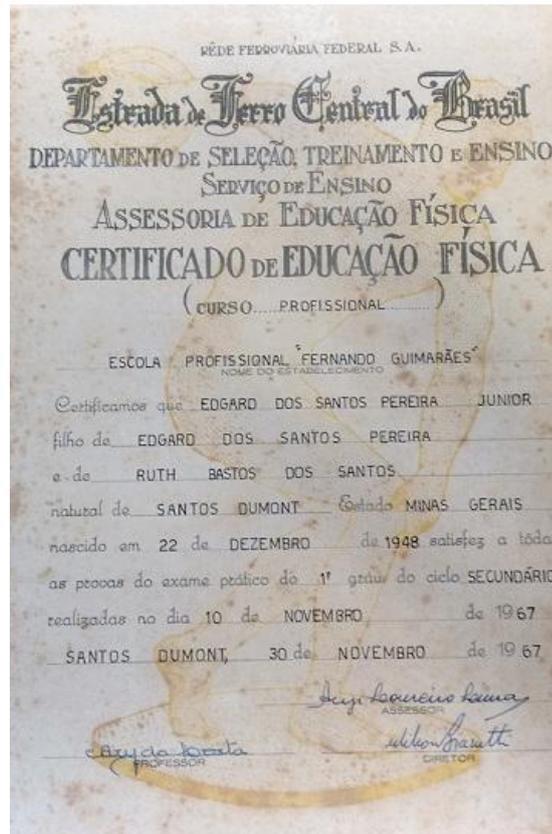


Figura 18 Certificado de Educação Física, Sr. Edgar. Arquivo pessoal Sr. Edgar.

Jogos realizados entre as escolas ferroviárias eram frequentes. Em 23 de maio de 1964, foi realizado o IV Pentatlo Internacional Escolar Ferroviário, em Santos Dumont, nas dependências esportivas do Social Olímpico Ferroviário (SOF), contando com a participação de várias escolas profissionais, entre elas: Escola Profissional Fernando Guimarães (Santos Dumont), Escola Profissional Henrique Goulart (Barra do Piraí), Escola Profissional Umbelino Martins (Montes Claros), Escola Profissional Carvalho de Araújo (Corinto), Escola Profissional Frederico Álvares (Sete Lagoas), Escola Profissional Ernani Cotrin (Horto Florestal), Escola Profissional Eugênio Feio (Conselheiro Lafaiete), Escola Profissional Jorge Franco (Três Rios), Escola Industrial Silva Freire (Rio de Janeiro). As figuras abaixo registraram alguns troféus conquistados pela escola e, ainda, a participação de alunos em competições.



Figura 19 Alguns troféus conquistados pela EPFG. Arquivo Histórico da EPFG.

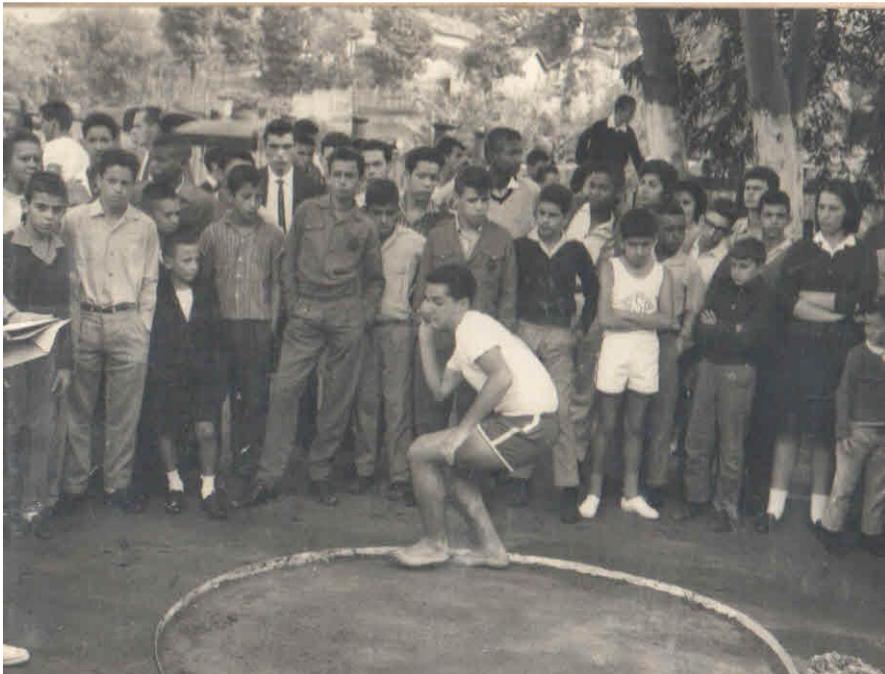


Figura 20 Participação dos alunos em competições esportivas, maio de 1964. Arquivo Histórico da EPFG.



Figura 21 Participação dos alunos em competições esportivas, maio de 1964. Arquivo Histórico da EPFG.

A partir da década de 1960, tiveram início na cidade os “Jogos Estudantis da Primavera”. Nestes jogos eram realizadas competições esportivas entre as escolas de Santos Dumont, incluindo a EPFG. Em ofício, datado de 16 de setembro de 1969, a Câmara Municipal de Santos Dumont, apresentou “as mais efusivas congratulações pela brilhante participação nos III Jogos Estudantis da Primavera”. Os entrevistados destacaram que a escola ficava bem classificada, estando sempre entre os primeiros lugares, reflexo da boa preparação física adquirida nas aulas de Educação Física.

Em muitas solenidades que se fizeram registrar, era comum a apresentação de exercícios físicos, ginástica e partidas esportivas, durante o encerramento das comemorações. A apresentação de maior garbo e elegância era nos desfiles escolares pelas ruas da cidade de Santos Dumont, que sempre foram festivamente acompanhados pela comunidade. Um de nossos entrevistados, Sr. Edgar, descreve a importância da participação da escola nos desfiles do dia 23 de outubro, em comemoração ao “Dia da Asa”, feriado municipal. Nas suas palavras,

... tinha um detalhe muito importante nisso aí... A Escola Profissional era a última a desfilar, todo ano! Ninguém arredava o pé do centro da cidade enquanto a Escola Profissional não passava. E ela passava depois do quartel. Você olhava assim, de frente, só via 3 alunos. Você olhava de lado, só via aquela fila, assim. Era padrão mesmo! Tanto que a gente formou daqui que ia pro exército, apresentava no exército, não ficava ninguém de fora, da escola profissional, ninguém de fora. Eles chegavam e falavam assim ó: “Escola Profissional pra cá”, jogava uns 30! O restante que eles iam fazer seleção, porque os daqui já... Educação Física, ordem unida, o

que eles precisam, disciplina a gente tinha, tinha profissão... O que é que eles queriam mais?



Figura 22 Desfile realizado na Semana da Asa (23/10), década de 1940, realizado na Av. Presidente Getúlio Vargas, momento em que a escola passa em frente ao Prédio da Prefeitura Municipal. Arquivo Histórico da EPFG.

A solenidade cívica era realizada na Avenida Presidente Getúlio Vargas, principal avenida cidade, e contava com a apresentação de diversas escolas do município. Como podemos observar nas fotos dos desfiles, a marcha cadenciada, a organização dos pelotões e a homogeneidade do uso do uniforme passavam para o público ali presente a imagem de uma instituição que prezava pela ordem e disciplina.



Figura 23 A fanfarra da EPFG, conduzindo os alunos. Arquivo Histórico da EPFG.



Figura 24 Desfile, década de 1950. Arquivo Histórico da EPFG.

Sr. Diomedes relembra o orgulho que era representar a escola no desfile, carregando a Bandeira do Brasil. Ao nos mostrar a foto do desfile, lembra que “No segundo ano, eu já carregava a bandeira nacional no desfile, o primeiro aluno do Centro de Formação. Eu carregava a bandeira nacional!”.



Figura 25 Sr. Diomedes portando a Bandeira do Brasil. Arquivo pessoal do Sr. Diomedes.

Outra solenidade que ocorria anualmente era o aniversário de criação da escola, comemorado a cada 23 de Maio de cada ano, uma oportunidade em que toda a comunidade escolar se reunia. Alunos e professores proferiam palavras que enalteciam a instituição e sua importância para a sociedade, além de participarem de uma missa comemorativa. O momento cívico era reservado ao hasteamento da Bandeira Nacional, realizado no pátio da Escola e em atas de alguns anos é mencionado o desfile realizado nas ruas da cidade como parte das festividades. Após o desfile, discentes, docentes e servidores se reuniam em frente à Igreja Matriz de São Miguel e Almas, no centro da cidade, para o registro de uma foto, como representado na figura abaixo.



Figura 26 Foto retirada após o desfile em Comemoração 3º aniversário da EPFG, nas escadarias da Igreja dos Passos, maio de 1944. Arquivo Histórico da EPFG.

4.6 Rigidez e disciplina nos espaços e tempos escolares

Em muito se associa o bom funcionamento de uma instituição educativa ao comportamento dos alunos que a frequentam. No caso da EPFG os registros das reuniões permitem constatar que a rigidez exigida em relação ao comportamento dos aprendizes fazia-se necessária para prepará-los para o que seria exigido deles quando iniciassem suas carreiras em uma empresa. Expressões como: patriotismo, progresso, amada pátria, organização, nome a zelar, obediência, eficiência, respeito aos superiores, disciplina, cumprimento do dever, são constantemente mencionadas.

Além disso, pela análise do cotidiano escolar, percebe-se um sistema composto de punições e recompensas, visando ao exercício da disciplina, à garantia da ordem e ao êxito da ação escolar. Por meio da leitura das atas, observa-se o rígido controle da disciplina⁵⁶. Um caso curioso registrado foi a idealização da criação dos líderes de turma, com o objetivo de controlar a disciplina, quando um dos professores

propôs que para aumentar mais a disciplina na Escola, fosse eleito, mensalmente, em cada série, escolhido pelos próprios alunos, um “líder” da classe, ficando esse responsável por qualquer indisciplina cometida na ausência do professor, quer nas salas de aulas, quer no lavatório, no pátio ou no bonde, apontando os autores de tais indisciplinas e se não o fizesse, nesse caso seria ele o punido. Esse “líder” deveria usar um distintivo no braço esquerdo, onde o distinguiria dos outros alunos. Entrando em discussão esta proposta foi pela maioria aprovada. (Ata Reunião Docentes, 25/08/1956, p.10)

Diante da constatação de que a medida não obteria êxito, na reunião seguinte voltou-se ao assunto, abolindo-se a ideia, “ficando como líder a nossa própria forma moral e o respeito individual para com os alunos”. (Ata Reunião Docentes, 29/09/1956, p.11). A ideia do líder, como aquele que representaria a turma, dando voz aos anseios dos discentes, seria louvável, porém, atrelar a ele somente o papel de denunciador para que ele mesmo não fosse o punido, não seria um atrativo para que algum dos alunos se candidatasse ao “cargo”.⁵⁷

A rigidez e a disciplina são lembradas pelos entrevistados. Sr. Diomedes recorda que “tinha ordem, tinha organização, a disciplina era rígida, era séria! A gente tinha 14 anos, 13 anos e meio, 15 anos, a gente marcava o cartão, tinha que marcar o cartão antes das 7 horas. Quando era 7:05 você passa pela secretaria”. Sr. Edgar reforça quando diz que “todo mundo tinha responsabilidade, sabe? Não tinha as brincadeiras que tem hoje, não tinha nada... Era diferente, muito diferente! (ênfase em *muito*)”. Através da exigência do cumprimento do horário e da disciplina rígida, além do controle, “procura-se também garantir a qualidade do tempo empregado: controle ininterrupto, pressão dos fiscais, anulação de tudo que possa perturbar, distrair; trata-se de constituir um tempo integralmente útil” (FOUCAULT, 1977, p.137).

O Regimento Interno comprova a rigidez lembrada pelos entrevistados. No Capítulo II, art. 16º “Aos alunos é expressamente proibido”, dois itens chamam à atenção: i) conversar

⁵⁶ Entre os documentos consultados, foi localizado o “Regimento Interno” de 1964 em que são destacados os deveres, proibições e penalidades que seriam aplicadas aos alunos, mediante um comportamento inadequado, não sendo mencionados seus direitos.

⁵⁷ Há menção sobre o Código de Deveres e Punições dos Alunos, que estaria sendo elaborado e seria distribuído aos alunos, porém, este documento não foi localizado.

ou brincar na forma para marcação do cartão; j) dentro da sala e oficinas, conversar, gritar, assobiar ou outro ato que perturbe o trabalho.

A vigilância e o controle eram constantes e o assunto era recorrente nas reuniões dos docentes. As discussões disciplinares permeavam os diálogos, sendo uma preocupação explícita, já que “trata-se de organizar o múltiplo, de se obter um instrumento para percorrê-lo e dominá-lo, trata-se de lhe impor uma ordem” (FOUCAULT, 1977, p.135). A direção enfatizava a necessidade de se manter o aluno sob constante observação, em qualquer parte do estabelecimento, realçando a importância da colaboração de todos os professores neste sentido.

Todos deveriam estar envolvidos neste “controle”, pois a escola tinha um nome a zelar. Entre o uso adequado dos uniformes e os comportamentos, tudo deveria ser vigiado para que se mantivesse o controle do ensino, no intuito de prepará-los para a inserção no mercado de trabalho. Nas palavras do diretor

A observância do uniforme, dos deveres, da disciplina do aluno é fator preponderante na formação de seu caráter, sendo este o objetivo primordial da Escola, pois estamos fazendo esta Entidade funcionar com seriedade, fazendo juz ao vencimento que recebemos e enviando verdadeiros homens para todo o rincão brasileiro nas diversas especialidades exigidas pelas empresas, sendo estas o vínculo que fecunda a vida de um país e que o maior patrimônio dessas empresas é os seus empregados. (Ata Reunião Docentes, 20/05/1967, p. 35v)

Os professores e instrutores eram exemplos a serem seguidos pelos “discípulos”⁵⁸ e, conseqüentemente, a exigência e controle se estendiam a eles. Sendo a engrenagem do sistema educativo baseada na disciplina do corpo docente e discente, “manter o professor em um regime disciplinar como de operários fabris, produzindo em todo tempo designado e impondo ao aluno seu poder como forma de utilizar o tempo com o máximo de proveito, torna-se o objetivo almejado” (BORGES, 2004, p.2). Discursando a respeito, o diretor diz que

Devido à vivacidade do aluno, o professor deve dar exemplo de: estímulo, encanto, alegria, colaborando com os discípulos sem distinção e sim com igualdade, com tolerância e sem sentimentalismo. Tendo em mira somente a formação futura do aluno, deve, portanto, haver uma verdadeira reciprocidade entre alunos, professores e a empresa, pois a natureza do nosso curso é formar gente para as empresas, ou vários setores como: contadores, militares, engenheiros, etc. Que nas empresas privadas não se brinca, não chega atrasado, não erra, não estraga máquina, os diretores não chamam atenção, o empregado demonstra com isto incapacidade ou irresponsabilidade sendo por isto dispensado e ficará numa situação irreversível. Portanto, são esses os problemas que temos para uma perfeita instrução a transmitir aos nossos alunos de hoje. (Ata Reunião Docentes, 20/05/1967, p.36)

⁵⁸ Este termo foi encontrado em diversas passagens das Atas de Reuniões dos Docentes, para ser referir aos alunos.

Nesta mesma reunião, durante os debates, um dos professores externou que, no seu entendimento em relação à missão da Escola, “a finalidade de sua criação não fora para produção e sim ensinar”. O professor referia-se à constante preocupação com a “eficiente aprendizagem profissional”, acima das demais. Ao contrário, poucas eram as discussões que se destacasse a preocupação com a formação que fosse além do chão de fábrica. Na reunião do dia 23/06/1956, um dos professores

propôs ser dada mensalmente uma hora de aula de Moral ou de intercâmbio de idéias, com inteira cordialidade por um professor em cada mês, visando o aprimoramento de todos os alunos da Escola e, que com esta aproximação e conversa livre de educador para educando julga alcançar algum êxito entre as duas classes. Entrando em discussão a proposta do prof. Villanova, foi aprovada pela maioria ficando alguns a parte, ficou deliberado o horário e dia do mês para essas aulas, que deverá ser no último sábado de cada mês das 9,30 às 11 horas.” (Ata Reunião Docentes, p.7v)

Porém, em seguida um dos professores pede sua liberação deste compromisso, seguido de vários outros. Entendo que o professor da proposta, mostra sua reflexão concomitante com a pedagogia crítica, pois

É sobretudo junto do professor, enquanto profissional reflexivo, que estas pedagogias exercem uma ação mais conseqüente, facultando-lhes visões e meios operacionais, mediante uma racionalidade por objetivos, como relativização dos olhares docentes sobre as crenças, as rotinas, as pré-representações e fazendo refletir, na tomada de decisões, as múltiplas implicações que a ação docente tem sobre os sujeitos, a curto, médio e longo prazo. (MAGALHÃES, 2004, p.25)

O controle da disciplina dos alunos, constantemente mencionado nas reuniões dos docentes parece sempre ter surtido efeito em relação ao comportamento dos alunos, pois em nenhuma passagem das atas das reuniões realizadas com os docentes há menção a comportamentos inadequados. Durante a entrevista com Sr. Miguel, quando falávamos em relação à presença dos responsáveis pelos alunos na escola, ele disse que não eram realizadas reuniões com eles, por não ser necessário, já que “era difícil ter um aluno rebelde, que criava problemas”.

Chama-nos a atenção uma das sugestões feitas pelo diretor, Sr. José Berg, em reunião na data de 05/05/1956, e acatada pelos docentes presentes, conforme podemos observar na foto abaixo, ao recomendar que deveriam “esmerarem-se, os professores, na sua apresentação, como seja: usar gravata, barbear-se frequentemente, etc; ficando ainda para decidir-se sobre o uniforme previsto pela chefia”.



Figura 27 Foto retirada após o desfile em Comemoração 3º aniversário da EPFG, nas escadarias da Igreja dos Passos, maio de 1944. Arquivo Histórico da EPFG.

Os professores eram divididos em dois grupos: Cultura Geral e Cultura Técnica. Havia uma nítida separação entre eles, com relação ao horário a ser cumprido e uniforme a ser utilizado. Com relação ao uniforme, na Ata do dia 12/05/1956 foi lido o BD, nº 298, de 1951, a respeito do regulamento de sua utilização, determinando que “para os Professores de Cultura Geral deverá ser guarda-pó branco e para os de Cultura Técnica, creme [...] ficando deliberado o guarda-pó com 4 bolsos, tendo no da esquerda superior as iniciais da Escola, bordadas a preto e também o uso da gravata”.

Em visita à escola, o Prof. Dimas Ângelo de Castro⁵⁹, Subchefe do Ensino, no Rio de Janeiro, fez um elogio ao diretor e ao corpo docente por terem acatado a recomendação do uso de uniforme pelos professores. Dizia ele que o uso da gravata e do uniforme completo durante as aulas influenciaria psicologicamente os alunos, pois “a aparência pessoal do mestre, é comprovadamente um fator que influi na aprendizagem”. (Ata de Reunião dos Docentes, 11/11/1961, p.23)

O uso do uniforme, tanto dos alunos, como dos professores, era uma exigência da EFCB. Há um documento denominado “Uniformes para a Rede de Educandário da Estrada” em que é especificado o uniforme que deveria ser utilizado, de acordo com a modalidade de ensino e a ocasião. No caso do Ensino Industrial e Profissional, são descritos, com detalhes,

⁵⁹ Dimas Ângelo de Castro foi aluno da primeira turma da EPFG entre os anos de 1941 e 1944, ano em que concluiu o curso de Ajustagem.

os uniformes que deveriam ser utilizados pelos alunos e professores na sala de aula, na oficina, na Educação Física e no Desfile. Este documento reforça a ideia de que havia uma padronização a ser seguida em todas as escolas ferroviárias.

Em relação aos espaços escolares, as instalações da EPFG, anexa ao 4º Depósito de Inspetoria de Locomoção, não foram especialmente construídas para este fim, mas sim uma parte da oficina cedida para o funcionamento da escola. De acordo com o “Projeto de Restauração do 4º Depósito em Santos Dumont”, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o 4º Depósito “corresponde a um grande pátio com um conjunto de edificações utilizadas originalmente como oficinas nas diversas etapas do processo de manutenção ferroviária” (p.6).

O espaço arquitetônico, que se assemelhava mais a uma indústria do que a uma instituição educativa, talvez trouxesse o sentimento de que ali o aluno pertenceria não somente à escola, mas também à indústria ferroviária, já que, de acordo com Frago (1995) o espaço comunica e, portanto, educa. Nas suas palavras,

El espacio físico es, para el ser humano, espacio apropiado - territorio - y espacio dispuesto y habitado - lugar -. En este sentido, el espacio es una construcción social y el espacio escolar una de las modalidades de su conversión en territorio y lugar. De ahí que el espacio no sea jamás neutro sino signo, símbolo y huella de la condición y relaciones de quienes lo habitan. El espacio dice y comunica; por tanto, educa. (p.69)

Quando um espaço é construído para determinado fim, a localização de cada ambiente condiz com questões como visibilidade e controle, lugares de encontros e lugares fragmentados. Pelo que se pode observar na planta da EPFG, as salas pertencentes à direção, ou seja, Gabinete do Diretor e Secretaria, apesar de se localizarem próximas às salas de aula, não possibilitavam uma vigilância constante. A colaboração dos professores e instrutores no controle desta vigilância era constantemente solicitada pela direção, conforme os registros das reuniões, em atas.

Este reaproveitamento do espaço deixa clara a visão de que a implementação da escola visava, acima de tudo, à formação de mão de obra de profissionais que atuassem no setor ferroviário. Aos poucos foram feitas modificações que fizessem com que aquele ambiente se aproximasse mais de um ambiente escolar.

Foram localizadas duas plantas do espaço ocupado pela EPFG. Uma delas é relativa à área total da escola, dividida nos principais espaços, relacionados a seguir: quatro salas de aula, biblioteca, sala de professores, oficinas de artes industriais, gabinete do diretor, campo

de futebol e campo de basquete e voleibol, num total de 655m² de área edificada. A outra planta é específica das oficinas de artes industriais, divididas da seguinte forma: galpão para ferraria, caldeiraria e solda; galpão para ajustagem e tornearia, incluindo a seção de motores; e um galpão de eletricidade.

Até 1943, durante as aulas práticas, os alunos-aprendizes⁶⁰ tinham acesso às seções de Serraria e Caldeiraria. Somente em 30 de maio daquele ano foi inaugurado o pavilhão “Major Alencastro Guimarães”, onde funcionaria a parte mecânica da Escola. Ao longo dos anos, a Escola ganhou novas instalações e adquiriu novos equipamentos, como máquinas fixas, máquinas portáteis, ferramentas etc. Em abril de 1951 teve início a construção de novas oficinas da Escola, por alunos e professores, as quais tornaram possível a confecção de várias peças e máquinas, entre tornos mecânicos, serras mecânicas, morsas de bancada, tesouras para coberturas. Abaixo a foto que registra o andamento da obra supracitada.



Figura 28 Obra realizada no início da década de 1950. Arquivo Histórico EPFG.

No dia da inauguração das instalações da reforma acima mencionada⁶¹, o Prof. Eurico Vaz da Silva destacou que as novas instalações eram produtos da dedicação e zelo de professores e alunos, dizendo aos convidados que

aparentemente o que temos presente, não passam de algumas paredes com alguns senões e defeitos técnicos. Na realidade porém, são salas de aulas construídas por

⁶⁰ Diante da leitura das atas, constata-se que os dois termos mais utilizados para se referir aos alunos eram aluno-aprendiz e discípulo.

⁶¹ A Ata de inauguração das instalações da Escola Profissional Fernando Guimarães, datada de 21/12/1952, encontra-se no Livro de Visitas, sem página demarcada.

professores e alunos, que misturaram suor na argamassa da vontade, para dotarem a seu local de trabalho, de instalações singelas mas higienicamente confortáveis. Isto é paixão à causa abraçada e é também alto sentimento patriótico. [...] Vocês idealizaram, planejaram e executaram a tarefa. Combinaram as suas verdadeiras funções com as atividades extraordinárias, dividindo o tempo em partes proporcionais de forma a não trazer prejuízo, como de fato aconteceu para a finalidade escolar.”

Se no início o espaço era apenas uma parte cedida da oficina do IL-4, ao longo dos anos, com as constantes reformas e as necessidades de ampliação e adaptação, foi-se constituindo um espaço escolar, dividido em salas de aula, espaços administrativos e laboratórios.

4.7 Os trilhos e estações permanecem, mesmo que não mais se possa ouvir o mesmo apito

No ano de 1965, através do parecer nº 209/65 da Inspeção Seccional do MEC, de Juiz de Fora, os concluintes dos cursos da EPFG poderiam matricular-se na 4ª série do 1º ciclo ginásial, mediante requerimento individual, para regularização de sua vida escolar, já que a parte de Cultura Geral foi considerada equivalente ao 1º ciclo secundário.

Em relação aos alunos egressos e seus destinos profissionais, não há informações oficiais. Seria um dado interessante de se levantar, já que a admissão na EFCB/RFFSA não foi automática durante todos os anos de existência da EPFG. A única informação consta nas fichas com a relação dos alunos diplomados, já mencionadas, separadas por ano e por curso, onde se percebe algumas anotações feitas a lápis, ao lado das fotos de alguns alunos, identificando o que haveria acontecido com o aluno após a conclusão do curso, entre elas: instrutor, professor, sargento, soldado, engenheiro, CTU (Colégio Técnico Universitário/JF), Banco do Brasil. Poderíamos inferir que tais anotações foram realizadas para um levantamento sobre os alunos egressos, porém, não foi localizado algum documento relativo a esta pesquisa.

Com a aposentadoria por tempo de serviço do Prof. Wilson Biazutti, em 1970, a direção da EPFG foi entregue ao Senhor Prof. Acyr Loureiro Lima⁶². Neste mesmo ano, através de um Memorando Circular, era encaminhado para conhecimento da Escola a Resolução do Presidente (RP 86/70), de 22/07/1970, que tratava de medidas relacionadas com

⁶² Sr. Acyr foi aluno da primeira turma da EPFG. Formou-se em 1944, como Ajustador Mecânico. Toda sua carreira profissional realizou-se na Escola. Sendo instrutor e tornando-se diretor, em 1970.

a transformação ou extinção de unidades escolares e determinava a suspensão imediata do curso de admissão de 14 escolas, entre elas a EPFG. Desta forma, a escola foi declarada “em extinção”, diplomando os alunos que haviam iniciado o curso até aquele ano e totalmente fechada três anos depois.

Foram diversas as tentativas de impedimento do fechamento da EPFG. Uma possível explicação da medida adotada, noticiada pelo jornal “Diário Mercantil”, de 20/10/1973, seria que

a RFFSA investe dinheiro na formação de técnicos para seu aproveitamento dentro da Rede e, na hora de serem contratados, após o término do curso, a imensa maioria procura emprego em outras companhias – principalmente na Ishikawajima do Brasil Estaleiros SA, Usiminas, CSN, etc. Um segundo argumento é que a escola está em fase de transformação – de escola de formação passará a servir como centro de treinamento profissional. (p.14 – sem autoria)

Em carta enviada ao então Presidente General Emílio Médici, no dia 02/02/1971, assinada pelo Prefeito Municipal, José Antônio Pedro, e mais cinco representantes de entidades de renome na cidade, há uma explanação do funcionamento da escola e da importância da manutenção de seu funcionamento para a cidade. Os trechos selecionados compõem o início e término da referida carta

Os setores mais representativos da comunidade sandumonense, acham-se empenhados em buscar uma fórmula que evite o fechamento da Escola Profissional “Fernando Guimarães”, Estabelecimento de Ensino Profissional desta cidade, vinculado à Sexta Divisão-Central, da Rede Ferroviária Federal S/A que, em resolução de sua Diretoria, decretou a cessação das atividades da referida escola. [...] A comunidade sandumonense, solicita assim, a Vossa Excelência, em última instância, esta inestimável contribuição do Governo Federal, que irá assegurar aos jovens, justamente os mais humildes, o direito de se prepararem para uma nobre vida de trabalho.

Porém, todas as tentativas foram inúteis e a escola foi fechada, permanecendo assim durante o ano de 1974 e 1975. Sr. Miguel Hauck relata sua luta pessoal e dedicação empreendida, junto a alguns colegas de profissão, para que, mediante o encerramento das atividades da Escola e transferência do quadro de pessoal para outras unidades de RFFSA, fosse possível a reabertura da EPFG.

O ano de 1976 marca a retomada do desenvolvimento do ensino profissional na cidade, quando no dia 17 de fevereiro a escola foi reaberta, como Centro de Formação Profissional, mantido através de acordo entre a RFFSA e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). Neste período, além de cumprir com seu papel central de

formação de mão de obra para a indústria, a instituição prestou diversos serviços à comunidade, através de confecção de peças, serviços de manutenção de equipamentos e apoio técnico.

Em relação aos primeiros anos do século XXI merece destaque a confecção de quatro réplicas do Avião 14-Bis, estando uma localizada próxima ao trevo de acesso ao município de Santos Dumont, uma alocada no Museu de Cabangu e duas destinadas à cidade de Petrópolis. Outro monumento, composto por uma réplica da Torre Eiffel, contornada pelo Dirigível nº 6 de Santos Dumont, também confeccionado por alunos e professores da escola, encontra-se no centro da cidade.



Figura 29 Réplica do 14-Bis, construída em 2001. Arquivo Histórico do IFSD.



Figura 30 Réplica da Torre Eiffel e do Dirigível 6, construída em 2003. Fotografia de Marcos Lamas, 2015.

No dia 23 de maio de 2004, a Prefeitura Municipal de Santos Dumont assumiu a administração da Escola, que ficou vinculada à Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Esporte e Lazer, modificando seu nome para “Centro Municipal de Educação Profissional” (CEMEP)⁶³.

Seis anos mais tarde, o governo federal, em consonância com a lei de criação dos Institutos Federais⁶⁴, na efetivação do projeto de expansão da rede de ensino profissional, assumiu a direção da EPFG, então denominado “Campus Santos Dumont”, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais.

Atualmente são ofertados cinco cursos de nível técnico, concomitante e subsequente ao ensino médio: Eletrotécnica, Guia de Turismo, Transporte de Cargas, Manutenção de Sistemas Metroferroviários e Mecânica, sendo que os dois últimos são ofertados também na modalidade de integrado ao Ensino Médio. A ilustração abaixo⁶⁵ resume a trajetória da educação profissional na cidade de Santos Dumont.

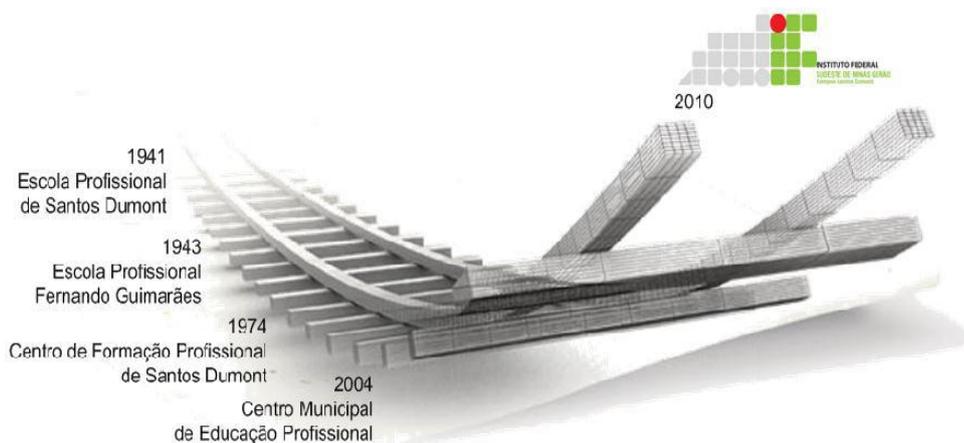


Figura 31 Trajetória Ensino Profissional em Santos Dumont.

⁶³ A Lei Municipal nº 3.585, de 20/05/2004 dispõe sobre o processo de Municipalização do Centro de Formação Profissional em Santos Dumont/MG e contém outras providências.

⁶⁴ A Lei nº 11.892, de 29/12/2008 institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, e dá outras providências.

⁶⁵ Figura retirada de um livreto, confeccionado pelo Campus Santos Dumont, sobre dados históricos da educação profissional e as atividades desenvolvidas atualmente.

Diário de bordo: o que ficou da viagem...

E meticulosa tecitura é esta, a de historiar uma instituição educativa na sua complexidade, definindo-lhe um quadro espaciotemporal, reconhecendo-lhe uma ação sociocultural, material, simbólica, organizacional, antropológica, descobrindo-lhe, pois, um sentido. (MAGALHÃES, 2004, p.169)

A pesquisa histórica de uma instituição educativa permite identificar não somente sua identidade e as características da educação praticada, mas também seus interesses, percebendo tais instituições como instrumentos de disseminação de valores. Sendo assim, busca-se problematizar sua trajetória, no sentido de compreender a organização escolar, tais como: seleção e origem de alunos, qualificação dos professores e servidores, estruturação curricular, entre outros.

O embarque nesta “viagem” teve como principal objetivo produzir a história da Escola Profissional Fernando Guimarães, como representante da primeira fase da educação profissional na cidade de Santos Dumont, MG, destacando suas dimensões física, administrativa e sócio-cultural.

Ao longo das “estações”, por meio dos documentos disponíveis no acervo da EPFG foi possível identificar quais sujeitos faziam parte do cenário institucional, entre alunos, professores e instrutores, mantendo-se um mesmo perfil ao longo de sua existência. Foram identificadas as rotinas administrativas que eram adotadas e como as regulamentações oficiais eram praticadas, mesmo que a carência de fontes não tenha possibilitado maior riqueza de detalhes. Analisando o cotidiano da instituição, percebe-se que sua organização sempre primou pela ordem e disciplina, realçadas pelos entrevistados e nas práticas escolares, percebido por meio dos documentos e dos registros nas atas.

O grande desafio enfrentado foi a ausência de documentos, lamentada por diversos autores que pesquisam instituições educativas e que foi também sentida na produção desta história. Documentos como: diários dos professores, planos de aulas dos professores, livros de matrícula, programas das disciplinas, quadro de horários de aulas etc., enriqueceriam os dados apresentados e a análise da instituição, no entanto, não foram preservados, já que acredito terem existido.

Os “trilhos” sobre os quais andei, possibilitaram caracterizar a EPFG como uma instituição educativa voltada para jovens que ali ingressavam em busca de uma qualificação

profissional, especialmente para atuarem na ferrovia. De certa forma, considero-a como uma escola elitista, não no sentido de que a condição financeira garantiria os estudos, mas sim porque vontade de aprender uma profissão, dedicação e empenho na realização dos exames de admissão não seriam suficientes diante da condição primordial: ter parentesco com um ferroviário. Por que esta distinção? A pergunta permanecerá ausente de respostas, já que nem os documentos e nem os relatos orais possibilitaram respondê-la...

Um dos maiores atrativos para o ingresso na EPFG era, além dos salários que recebiam durante os estudos, a garantia de se tornarem funcionários da EFCB/RFFSA após a conclusão do curso, havendo, ainda, a possibilidade de atuarem na educação profissional, como professores ou instrutores. Quando já não mais havia a garantia de se tornarem ferroviários, a tradição da escola e a qualidade do ensino por ela ofertado garantiram o emprego dos egressos em outras empresas do país. Assim sendo, a EPFG cumpriu sua missão ao longo de sua existência, formando integralmente os alunos que se diplomaram como torneiros, ajustadores, ferreiros, caldeireiros.

Durante sua existência, foi uma escola exclusivamente masculina, já que todos os discentes, docentes e servidores eram homens, permanecendo a crença de uma sociedade que acreditava que alguns ofícios são “coisas de homem”. As aulas práticas, realizadas nas oficinas, resultaram na fabricação de peças que atendiam não somente as estradas de ferro, como também entidades comunitárias e empresas. O zelo na fabricação rendia elogios, expressos em ofícios de agradecimento encaminhados à direção e noticiários de jornais.

As fontes iconográficas contribuíram de maneira substancial para que ao ler o texto, pudéssemos “vivenciar” os momentos ali relatados, possibilitando uma volta ao passado, contribuindo para nossa imaginação de como realmente era o funcionamento da EPFG e o contexto no qual se encontrava. Ao mesmo tempo, é notória a ausência de registros mais detalhados. Wunder (2006) nos lembra que

As caixas repletas de fotografias que se empilham nos armários das escolas, os computadores e os disquetes repletos de imagens digitais. O tempo na escola flui... Geralmente são os bons momentos que são fotografados, parecem ser as alegrias, as boas sensações, as conquistas, os bons encontros que merecem ser eternizados. Outras vezes não... Restos escolhidos para serem mantidos. Os acontecimentos passam, morrem, morremos e as fotografias são objetos que se oferecem a sobreviver entre nós. Pulverizam-se sentidos/acontecimentos neste oferecimento à sobrevivência. (p.2)

Pode ser que muitos dos documentos que senti falta tenham se perdido no tempo ou encontram-se em arquivos pessoais daqueles que fizeram parte da história da EPFG. Por eles

são preservados ao longo de suas vidas e os guardam com orgulho! Porém, com as suas ausências, não havendo um lugar para que sejam doados, no intuito de preservá-los, muitas famílias optam por descartá-los, pois já não há mais espaço para “acumular entulhos”.

A ferrovia envolve aspectos e histórias que vão muito além das instituições de ensino que por ela foram criadas para atender à necessidade de formação de mão de obra. Ao conversar com um ex-ferroviário, fica muito claro em sua fala o saudosismo e o olhar triste que revive os momentos em que a ferrovia tinha grande importância para o desenvolvimento do país e a esperança de que um dia sua importância volte a ser reconhecida. Muito me marcou um dia em que aguardava um atendimento e um senhor à minha frente estava respondendo aos questionamentos da atendente. Ao perguntar a ele a profissão, a resposta não foi somente “aposentado”, mas sim “ferroviário aposentado”!

O funcionamento da EPFG esteve sempre ligado a um sistema mais amplo, que ditava as regras a serem seguidas, mantendo um padrão e, principalmente, atendendo prontamente às necessidades da ferrovia. Assim como esta instituição educativa, muitas outras existiram e foram essenciais para que toda a engrenagem da ferrovia funcionasse. Quando não mais eram necessárias, já que o asfalto passava a ser sinônimo de modernidade, de progresso, poucas resistiram ao tempo e deram continuidade à atividade educacional, iniciada pela ferrovia.

Há que se pesquisar quais as histórias destas instituições espalhadas pelo país. Histórias que merecem ser preservadas e estão à espera de pesquisadores que se dediquem ao tema, como já dito, um misto de educação e ferrovia.

O que vemos hoje é que “estações viram museus de arte moderna (pelo menos, assim se restaura o espaço externo), móveis são leiloados, ruínas... Só nos restam ruínas dos tempos passados... Memórias que lentamente se apagam ou morrem com os velhos ferroviários.” (MAIA, 2009, p.25). Há que se lutar para que todas as instituições educativas tenham um espaço dedicado a um “Centro de Memória”. Espaço este onde seriam preservados objetos, documentos, materiais iconográficos, depoimentos, pertences daqueles que fizeram parte da história e desejam doá-los para que toda a história vivida esteja presente não somente em sua memória, mas também possa ser consultada e divulgada pelas gerações seguintes.

Diante da importância do ensino ferroviário no pioneirismo e aprimoramento do ensino industrial, a história das instituições que fizeram parte deste ensino deve ser preservada e amplamente divulgada no país, quiçá no mundo.

Minha intenção foi contribuir com a preservação da história de uma escola que foi a responsável pelo início do ensino profissional na cidade onde nasci, cresci e pela qual tenho grande apreço. Muitas de suas memórias já foram apagadas, mas o apito do trem ao cortar a

cidade sobre os trilhos, que hoje contribuem apenas com o transporte de cargas e não mais com o encanto de um passageiro ao realizar uma viagem de trem, nos faz lembrar que muitos jovens ali aprenderam um ofício e contribuíram para que as engrenagens funcionassem em perfeitas condições.

Referências

ALMEIDA SANTOS, Antônio César de. **Fontes orais: testemunhos, trajetórias de vida e história.** Acesso em 03/01/2016. Disponível em: <<http://www.uel.br/cch/cdph/arqtxt/Testemuhostrajetoriasdevidaehistoria.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 2015.

BORGES, Juliano Luiz. **Escola e disciplina: uma abordagem foucaultiana.** In: Revista Urutágua, n° 5 – dez/jan/fev/mar. Maringá, PR, 2004. Disponível em: <http://www.urutagua.uem.br/005/05edu_borges.htm>. Acesso em dezembro 2015.

BRASIL. Constituição (1937). Constituição dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 1937.

BRASIL. **Lei nº 11.892, de 29 de dezembro de 2008.** Institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111892.htm>. Acesso em 07 fev. de 2016.

BUFFA, Ester. **História e filosofia das instituições escolares.** In: ARAÚJO, José Carlos Souza. GATTI JÚNIOR, Décio. (org.). Novos temas em história da educação brasileira: instituições escolares e educação na imprensa. Campinas: Autores Associados, Uberlândia: EDUFU, 2002. p. 25-38.

CELLARD, André. **A análise documental.** In: POUPART, Jean. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008, p. 295-316.

CENTENÁRIO de Santos Dumont. **Diário Mercantil**, Juiz de Fora, 20 out. 1973. Caderno Especial, p.14.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano.** Petrópolis: Vozes, 2000.

COSTA, Paulo de Andrade Martins. **Introdução à memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil – Comemorativa de seu centenário / 1858-1958.** Rio de Janeiro: Oficinas do Serviço Gráfico do I.B.G.E., 1958.

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

DALLABRIDA, Norberto. **A reforma Francisco Campos e a modernização nacionalizada do ensino secundário.** Educação, Porto Alegre, v.32, n.2, p.185-191, maio/ago 2009.

DAVID, Eduardo Gonçalves. **A Ferrovia e Sua História: Estrada de Ferro Central do Brasil.** Coleção AENFER. Rio de Janeiro, 1998.

DE HOMENS E MÁQUINAS: Roberto Mange e a Formação Profissional. V.I. São Paulo: SENAI, 1991.

FONSECA, Celso Suckow da. **História do Ensino Industrial no Brasil**. Rio de Janeiro: CEFET/RJ, 2ª edição, CD-ROM, 2009.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. Petrópolis: Vozes, 1977.

FRAGO, Antonio Viñao. Historia de la educación y historia cultural: posibilidades, problemas, cuestiones. **Revista Brasileira de Educação**. set/out/nov/dez. 1995. nº 0, p.63-82.

GATTI JÚNIOR, Décio. História e historiografia das instituições escolares: percursos de pesquisa e questões teórico-metodológicas. **Revista Educação em Questão**, Natal, v.28, n.14, p.172-191, jan./jun. 2007

GOMES, Patrícia Morais. **Transporte e reprodução do espaço: O papel da Estrada de Ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dumont**. Dissertação (mestrado acadêmico), UFJF, Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2013.

GONÇALVES, Irlen Antônio. **Formação do sujeito trabalhador na República: o ensino técnico profissional e a criança desvalida da fortuna**. Disponível em: <http://www.sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe6/anais_vi_cbhe/conteudo/file/889.pdf>. Acesso em: dezembro 2015.

HALBAWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. **Minidicionário Houaiss da língua portuguesa**. Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia e Bando de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda. 3 ed. Revisada e aumentada. Rio de Janeiro: Objetiva, 2008.

LE GOFF, Jacques. **Documento/monumento**. In: LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1994, p.535-549.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovias, sociedade e cultura: 1850-1930**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

LOMBARDI, José Claudinei; SAVIANI, Dermeval (orgs.) **Instituições Escolares no Brasil: conceito e reconstrução histórica**. Campinas, SP: Autores Associados: HISTEDBR; Sorocaba, SP: UNISO; Ponta Grossa, PR: UEPG, 2007.

LOPES, Eliane Marta Teixeira & GALVÃO, Ana Maria de Oliveira. **Território Plural: a pesquisa em história da educação**. São Paulo: Ática, 2010.

MAGALHÃES, Justino Pereira de. **Tecendo nexos: história das instituições educativas**. Bragança Paulista: Editora Universitária São Francisco, 2004.

MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MANIFESTO DOS PIONEIROS DA EDUCAÇÃO NOVA. *Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos*. v.65, n. 150, maio/ago. 1984. p. 407-425.

MATOS, Júlia Silveira & SENNA, Adriana Kivanski de. História oral como fonte: problemas e métodos. In: *Historiae*, Rio Grande, 2 (1): p. 95-108, 2001. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/hist/article/view/2395/1286>>. Acesso em: novembro 2015

MEDEIROS, Marluce Moura de. **Estradas de Ferro e Ensino Industrial: um estudo de caso**. Dissertação de Mestrado. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro: 1980.

NOSELLA, Paolo & BUFFA, Ester. **Instituições escolares: por que e como pesquisar**. Campinas, SP: Editora Alínea, 2009.

POLLACK, Michael. **Memória e identidade social**. In: *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v.5, n.10, 1992. p. 200-212.

RODRIGUES, José. Celso Suckow da Fonseca e a sua “História do ensino industrial no Brasil”. **Revista Brasileira de História da Educação**. nº 4, jul./dez. 2002.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. ISBN: 85-86094-07.2. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SÁ, Clézio Paulo de. **Eles fizeram a história de Santos Dumont**. Santos Dumont-MG: DS Editora Ltda, 2015.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, n.1, jul 2009.

SANTOS, Jailson Alves dos. A trajetória da educação profissional. In: **500 anos de educação no Brasil**. LOPES, Eliane Marta Teixeira; FARIA FILHO, Luciano Mendes; VEIGA, Cynthia Greive; (org). 3ª ed., Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

SANTOS, Sílvio dos. **Transporte Ferroviário: história e técnicas**. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

SANTOS DUMONT (MG). **Lei Municipal nº 3.585, de 20 de maio de 2004./05/2004**. Dispõe sobre o processo de Municipalização do Centro de Formação Profissional em Santos Dumont/MG e contém outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <<http://prefeiturasd.blogspot.com.br/2010/03/lei-n-3585-de-20-de-maio-de-2004.html>>. Acesso em fevereiro de 2016.

SARAMAGO, José. **Viagem a Portugal**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SOUZA, Leandro Alves. **Ensino Industrial e Americanismo: estudo sobre a instituição do SENAI-MG na década de 1940**. Dissertação de Mestrado. CEFET-MG. 2012.

SOUZA, Rosa Fátima de. **História da organização do trabalho escolar e do currículo do Século XX: (ensino primário e secundário no Brasil)**. São Paulo: Cortez, 2008. – (Biblioteca

básica da história da educação brasileira, v.2).

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

UM PASSADO VESTIDO DE FUTURO: fragmentos da memória da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica. Brasília: Editora IFB, 2012.

WEBER, Max. **Ciência e Política**: duas vocações. São Paulo: Cultrix, 1993.

_____. **Três tipos de poder e outros escritos**. Lisboa: Tabuna da História, 2005.

WUNDER, Alik. **Fotografias como exercícios de olhar**. In: 29ª Reunião Anual da Associação de Pós-graduação e Pesquisa em Educação (ANPED), 2006, Caxambu, MG. Anais de Resumos e Trabalhos Completos da 29ª Reunião Anual da ANPED, 2006.

ANEXOS

Anexo 1: Resumo das Atas de Reuniões dos Docentes, referentes aos registros entre os anos de 1956 a 1970.

DATA	PRESENTES	ASSUNTOS RELEVANTES
28/04/1956	19	Eliminação de português e matemática da 4ª série; horários dos alunos; regras da escola.
05/05/1956	18	Prestação de compras; zelo com aparência dos professores.
12/05/1956	19	Uniforme dos professores; horário de almoço dos alunos.
19/05/1956	18	Horário de almoço dos alunos.
23/05/1956	19	Comemoração do 15º aniversário da escola.
02/06/1956	19	Uniforme dos professores.
23/06/1956	19	Visita do diretor às salas de aula; férias; punição aos alunos por ausências não justificadas; folgas para alunos exemplares; proposta de aulas mensais de Moral.
28/07/1956	18	Anulação das folgas; solicitação de professores para não participarem das aulas de Moral.
25/08/1956	19	Justificativa de professores com relação a não participação das aulas de Moral; "Código de deveres e punições dos alunos"; criação do líder de classe.
29/09/1956	19	Punição para não realização de deveres; anulação da ideia do líder de turma; organização das oficinas.
13/02/1960	15	Estabelecimento de bases e diretrizes escolares.
16/04/1960	17	Relato da viagem de dois professores à São Paulo; baixo rendimento dos alunos
28/05/1960	18	Mensalidade do Grêmio; necessidade de modificação do programa do curso profissional.

04/06/1960	17	Estudo de inovações e reformas que a chefia do Ensino deseja introduzir no programa do Curso Profissional.
13/08/1960	3	Sobre as propostas de modificações dos cursos.
05/11/1960	10	Entrega dos certificados de conclusão do "Curso de formação de Auxiliares de Estação".
24/04/1961	8	Indisciplina de alunos.
11/11/1961	8	Intenção de transformar as Escolas Profissionais da Central em Escolas Industriais; oferta de cursos para os professores.
07/04/1962	21	Comunicação sobre viagem do diretor, horário dos professores
09/06/1962	21	Sobre a visita da Escola Profissional de Lafayette e visita da EPFG à Lafayette; criação do Conselho Pedagógico; possível transformação da escola em Ginásio Industrial.
04/08/1962	21	Eleição do Conselho Pedagógico; participação dos professores nos "Cursos de Revisão Pedagógica"
21/08/1962	7	Pedido de demissão de um dos professores do Conselho Pedagógico.
08/10/1966	19	Colaboração dos professores em relação à disciplina dos alunos; solicitação da maior participação dos professores em solenidades cívicas.
17/12/1966	15	Entrega de certificados dos diplomandos de 1966; solicitação da relação de alunos concluintes, feita por uma empresa.
27/02/1967	19	Designação do Prof. Wilson Biazutti como Coordenador de Seleção, Treinamento e Ensino; solicitação dos professores de Cultura Técnica de um planejamento condizente com as atuais necessidades da Escola.
04/02/1967	16	Reunião de pais ou responsáveis.

20/05/1967	18	Oferta de Curso de Relações Públicas e Humanas para os professores; necessária observância do uniforme, dos deveres, da disciplina do aluno.
18/09/1967	18	Eleição do "Delegado" da escola junto à Associação de Professores da EFCB
28/10/1967	18	Elogios pelos trabalhos executados pelos professores; exames finais dos alunos (confeção de peças)
19/02/1968	15	Apresentação da reunião realizada com todos os diretores das escolas da EFCB.
08/06/1968	9	Congratulações aos professores que concluíram o Curso de Formação de Professores do Ensino Técnico.
24/02/1969	19	Início do ano letivo; fusão dos cursos de caldeiraria e ferraria em um só curso: serralheiro; horário de professores.
29/03/1969	19	Comemoração do 5º aniversário da Revolução de 31 de março; programação de um Curso de Aperfeiçoamento para os professores.
31/07/1969	19	Início do 2º semestre de 1969; fala do Prof. José Abílio de Meirelles sobre seu estágio em 3 grandes indústrias de SP
23/02/1970	20	Início do ano letivo de 1970; apreensão do corpo docente quanto à extinção da escola
31/07/1970	16	Início do 2º semestre de 1970; funcionamento de Curso de Auxiliar de Maquinistas e Primeiros Socorros, 14 vagas; anúncio de um curso de Prevenção e Combate a Incêndios.
06/08/1970	20	Recebimento da circular sobre a extinção da escola.
15/12/1970	19	Entrega de diplomas; prêmios aos primeiros colocados; encerramento do ano letivo.

Anexo 2: Relação de alunos que concluíram os cursos, de acordo com o ano de matrícula.Década de 1940

Matrícula	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	TOTAL
Ferreiro	4	3	3	7	3	5	0	0	0	25
Ajustador	8	7	15	20	8	11	15	6	5	95
Torneiro	1	3	3	8	4	4	3	1	5	32
Caldeireiro	3	2	6	7	4	3	0	1	5	31
Total	16	15	27	42	19	23	18	8	15	183

Total de Fichas: 284

Total de Formados: 183

Década de 1950

Matrícula	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	TOTAL
Ferreiro	1	3	-	5	6	3	0	2	3	0	23
Ajustador	9	9	-	11	9	9	12	1	7	9	76
Torneiro	2	3	-	5	3	4	5	1	5	4	32
Caldeireiro	4	1	-	4	6	2	2	1	3	2	25
Soldador	-	-	-	-	-	-	1	-	3	1	5
Total	16	16	0	25	24	18	20	5	21	16	161

Total de Fichas: 201

Total de Formados: 161

Década de 1960

Matrícula	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	TOTAL
Ferreiro	1	-	1	-	-	-	-	-	4	3	9
Ajustador	8	4	7	5	2	7	14	17	7	14	85
Torneiro	3	1	3	5	1	3	7	7	4	3	37
Caldeireiro	2	1	2	2	-	4	2	3	3	1	20
Soldador	2	4	2	4	1	5	9	2	-	-	29
Desenhista	1	1	-	-	-	1	2	1	1	-	7
Eletricista	1	3	1	1	-	3	-	1	3	-	13
Serralheiro	-	-	-	-	-	1	3	-	-	-	4
Fresador	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	4
Total	18	14	16	17	4	24	37	32	23	23	208

Total de Fichas: 292

Total de Formados: 208

Anexo 3: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O Sr. (a) está sendo convidado (a) como voluntário (a) a participar da pesquisa: **Nos trilhos das instituições educativas ferroviárias: Escola Profissional Fernando Guimarães (1941-1970)**

Neste estudo pretendemos construir a história desta instituição educativa no período delimitado e acreditamos que as memórias de ex-alunos e ex-professores em muito contribuirão para o enriquecimento da pesquisa ora apresentada. Para tal, realizaremos entrevistas semi-estruturadas, onde os participantes terão a oportunidade de reavivar suas memórias do período em que frequentaram a mencionada instituição. Nosso objetivo é verificar como ocorriam na prática as propostas estabelecidas em documentos oficiais e, ainda, acrescentar informações não encontradas nestes documentos.

Para participar deste estudo você não terá nenhum custo, nem receberá qualquer vantagem financeira. Você será esclarecido (a) sobre o estudo em qualquer aspecto que desejar e estará livre para participar ou recusar-se a participar. Poderá retirar seu consentimento ou interromper a participação a qualquer momento. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não acarretará qualquer penalidade ou modificação na forma em que é atendido pelo pesquisador(a).

Os possíveis riscos em denegrir a imagem das instituições e participantes serão controlados pela não publicação de informações que possam prejudicar os mesmos. Os resultados da pesquisa poderão não fornecer benefícios diretos aos sujeitos da pesquisa, porém contribuirão com a preservação da história da educação profissional na cidade de Santos Dumont.

A pesquisa será conduzida pela pesquisadora Maria Cristina Garcia Lima, mestranda do Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET – MG), a quem o(a) Sr (a) poderá contatar / consultar a qualquer momento que julgar necessário pelo do telefone (xx)xxxxxxx ou e-mail: macrigalisd@hotmail.com.

Os resultados da pesquisa estarão à sua disposição quando finalizada. O (A) Sr (a) será identificado na pesquisa, por ter feito parte da história da referida instituição.

Este termo de consentimento encontra-se impresso em duas vias, sendo que uma cópia será arquivada pelo pesquisador responsável, no Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais e a outra será fornecida a você.

Eu, _____, portador do documento de Identidade _____ fui informado (a) dos objetivos do estudo **Nos trilhos das instituições educativas ferroviárias: Escola Profissional Fernando Guimarães (1941-1970)**, de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que a qualquer momento poderei solicitar novas informações e modificar minha decisão de participar se assim o desejar.

Declaro que concordo em participar desse estudo. Recebi uma cópia deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada à oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

Santos Dumont, ____ de _____ de _____.

Assinatura do participante

Assinatura do pesquisador