



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE HISTÓRIA

Débora Konrad Schwengber

Casas do ferro e carvão: formação e cotidiano da Vila dos Ferroviários em
Tubarão/SC

Florianópolis
2024

Débora Konrad Schwengber

Casas do ferro e carvão: formação e cotidiano da Vila dos Ferroviários em
Tubarão/SC

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de História do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharela e Licenciada em História.

Orientador: Prof. Paulo Pinheiro Machado, Dr.

Florianópolis

2024

Schwengber, Débora Konrad

Casas do ferro e carvão : formação e cotidiano da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC / Débora Konrad Schwengber ; orientador, Paulo Pinheiro Machado, 2024.

90 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em História, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. História. 2. Vilas Operárias. 3. Ferrovias. 4. Moradias Urbanas. 5. Memórias Urbanas. I. Machado, Paulo Pinheiro. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em História. III. Título.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

ATA DE DEFESA DE TCC

Aos vinte e seis dias do mês de junho do ano de dois mil e vinte e quatro, às catorze horas por videoconferência reuniu-se a Banca Examinadora composta pelo Professor Paulo Pinheiro Machado, Orientador e Presidente, pelo Professor Marcos Alberto Rambo, Titular da Banca, designados pela Portaria nº 10/2024/HST/CFH do Senhor Chefe do Departamento de História, a fim de arguirm o Trabalho de Conclusão de Curso da acadêmica **Débora Konrad Schwengber**, subordinado ao título: "**Casas do ferro e carvão: formação e cotidiano da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC**". Aberta a Sessão pelo Senhor Presidente, a acadêmica expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, a mesma foi arguida pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas notas, tendo a candidata recebido do Professor Paulo Pinheiro Machado a nota final 10, do Professor Marcos Alberto Rambo a nota final 10 ; sendo aprovada com a nota final 10. A acadêmica deverá entregar o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, em versão digital à Coordenadoria do Curso de História até o dia três de julho de dois mil e vinte e quatro. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pela candidata.

Florianópolis, 26 de junho de 2024.

Banca Examinadora:

Prof. Paulo Pinheiro Machado

Prof. Marcos Alberto Rambo

Candidata Débora Konrad Schwengber



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

Atestado

Atesto, para os devidos fins, que a acadêmica **Débora Konrad Schwengber** entregou a versão definitiva de sua monografia de TCC devidamente corrigida incorporando as sugestões da banca examinadora.

Florianópolis, 03 de julho de 2024.

Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado - Orientador
paulo.pinheiro.machado@ufsc.br

Aos meus pais, Valdir e Lúcia, que me deram forças e condições para seguir em frente, e ao meu irmão, Luis Alberto, que me apoiou quando ninguém mais podia.

AGRADECIMENTOS

Eu gostaria de primeiramente agradecer à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e ao Departamento de História pelos anos que me proporcionaram. Andar pelos corredores, frequentar as aulas ministradas por professores de excelência, aprender e me aprofundar na História de tal maneira que nunca imaginei ser possível. Dentro da instituição, estendo meus agradecimentos ao meu professor orientador, Paulo Pinheiro Machado, que acolheu o meu tema apesar das incertezas, me direcionou nos estudos e compreendeu a trajetória da escrita desse trabalho com todas as dificuldades. Também agradeço aos servidores Milano Cardoso Cavalcante e Cristiane Valério de Souza, da coordenação do curso, que sempre responderam com paciência todas as dúvidas, e tomavam as nossas dores em qualquer perrengue que enfrentávamos. Meus agradecimentos também são:

Ao meu pai, Valdir, por toda a ajuda. Nesta pesquisa, nos estudos e na vida, meu guia. O cara que apesar das desconfianças sempre me ajudou, que falava aquilo que eu precisava e não queria ouvir, que me ofereceu todas as oportunidades para fazer da Universidade a melhor das experiências.

À minha mãe, Lúcia, pelo apoio emocional, pelos “te vira”, pela cutucada para o pai me ajudar, por todo o amor incondicional, por todos os abraços e palavras de suporte, pelos “você vai conseguir”. Mãe, eu consegui!

Ao meu irmão, Luis Alberto, por encher o saco. Risos. Por todo o apoio fraternal, pelas “inticadas”, pelas piadas, pelos bons momentos, pelas palavras encorajadoras. Beto, você me ofereceu um apoio ao longo da graduação e deste trabalho que você não tem ciência das proporções. E também por me incomodar, porque disso eu sinto saudades.

Às pessoas que fizeram esse trabalho ser possível! À museóloga Silvana Silva de Souza, responsável pelo Museu Ferroviário de Tubarão, por ter me guiado nessa pesquisa, por ter puxado minha orelha, por ter me contado tantas histórias das quais não fazia ideia, por ter me ajudado a entender melhor o mundo ferroviário, por ter me levado às fontes desta pesquisa. Ao Seu Jairo (*in memoriam*) e Seu Paulo, que me receberam no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e me forneceram acesso a tantos documentos que estruturaram e embasaram este trabalho. Às convidadas Miriam Terezinha Lopes, Lucimara Aparecida Schambeck

Andrade e Christiane Martins Matias, mulheres incríveis que compraram a minha ideia, e toparam me ceder parte do seu tempo, revelar suas lembranças, contar suas histórias e de suas famílias. Torço para que esse trabalho faça jus a todas as expectativas criadas, e que honre suas memórias da forma merecida.

Aos meus amigos mais próximos, Maria de Fátima Felinto Ramos, Gustavo Henrique Rubik e Isabelly Nunes Prado, por tornarem a experiência mais leve, por trazerem as risadas aos meus dias, por apesar da distância encontrarem uma forma de se fazerem presentes! À Glória Cristina Maciel, Júlia de Souza da Silva, Ava Ochs Schneider, Milene de Mattos Rodeghier e a todos outros amigos que fizeram parte dessa jornada, de faculdade e vida, cujos nomes não poderei citar, mas estão todos gravados em meu coração.

Ao Raul Viana Novasco, por toda assistência e disposição nos últimos momentos, e por proporcionar a este trabalho materiais cartográficos que trouxeram embasamento e tecnicidade para esta pesquisa.

A todos os familiares que me acompanharam até aqui, por me abraçarem nos momentos difíceis, por me darem palavras de força e incentivo, pelos “não é o trabalho da sua vida, tá tudo bem”, por secarem minhas lágrimas, pelos bons momentos e pelas lembranças.

Ao meu namorado, Carlos, por ter entendido as minhas dificuldades, por toda a ajuda que me deu, pelos abraços confortáveis e as palavras calmas que me mantinham com o pé no chão.

Obrigada!

A história não é todo o passado, mas também não é tudo aquilo que resta do passado. Ou, se o quisermos, ao lado de uma história escrita, há uma história viva que se perpetua ou se renova através do tempo e onde é possível encontrar um grande número dessas correntes antigas que haviam desaparecido somente na aparência (Halbwachs, 1990, p. 67).

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo entender a formação da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC e o cotidiano dos moradores desse conjunto habitacional, com enfoque nos anos de 1950 a 1990. A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina foi implantada no sul catarinense a partir da demanda do transporte de carvão mineral identificado na região de Lauro Muller/SC, e foi fator significativo para o desenvolvimento da cidade de Tubarão, como ponto de interligação, do qual se desenvolveu toda uma dinâmica de urbanização na região. A Vila dos Ferroviários foi um projeto dessa ferrovia, cuja construção não foi inteiramente concluída, e sua ocupação iniciou em 1959. Hoje se trata de um conjunto de casas que sofreram diversas alterações no decorrer dos anos, e faz parte da história de muitos trabalhadores ferroviários da cidade e de suas famílias. Busca-se compreender a formação dessa Vila, o dia a dia de seus moradores, os espaços frequentados e as relações construídas, o impacto da Enchente de 1974 e a venda das residências. A pesquisa faz uso da História Oral como principal metodologia, articulando com a análise das fontes documentais encontradas, apesar de escassas.

Palavras-chave: Vilas Operárias; Ferrovias; Moradias Urbanas; Memórias Urbanas.

ABSTRACT

This research aims to understand the formation of the Vila dos Ferroviários (Railway Workers Village) in Tubarão/SC, as well as the daily life of the residents of this housing complex, focusing on the period between 1950 to 1990. The Dona Tereza Cristina Railway was established in the south of Santa Catarina due to the demand for the transport of coal identified in the region of Lauro Muller/SC, and was a significant factor in the development of the city of Tubarão, as an interconnection point, from which a whole dynamic of urbanization developed in the region. The Vila dos Ferroviários was a project of this railroad, but its construction was not entirely completed, and its occupation began in 1959. Today it is a group of houses that have undergone various changes over the years, and is part of the history of many of the city's railroad workers and their families. The goals here are to understand the formation of this village, the daily lives of its residents, the spaces frequented and the relationships built, the impact of the 1974 Flood and the sale of the houses. The study makes use of Oral History as its main methodology, combining it with an analysis of the documental sources found, although they are scarce.

Keywords: Workers' Villages; Railroads; Urban Housing; Urban Memories.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Malha e projetos ferroviários nas principais zonas de colonização de Santa Catarina.....	29
Figura 2: Principais “rotas pioneiras” de Santa Catarina.	30
Figura 3: Localização da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC.....	33
Figura 4: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários atualmente.	34
Figura 5: Vila dos Ferroviários de Tubarão: Planta do Loteamento (em azul, casas construídas em 1953-1954) – PARTE 1.....	36
Figura 6: Vila dos Ferroviários de Tubarão: Planta do Loteamento (em azul, casas construídas em 1953-1954) – PARTE 2.....	37
Figura 7: Vila dos Ferroviários de Tubarão: Planta do Loteamento (em amarelo, casas construídas até 1955 e em laranja, planejadas para construção em 1956) - RECORTE.	37
Figura 8: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1957.....	38
Figura 9: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1978, e casas construídas até 1954.	44
Figura 10: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários atualmente em relação à área do projeto, e casas construídas até 1954.....	45
Figura 11: Perspectiva da frente da Vila dos Ferroviários em 1967.	48
Figura 12: Perspectiva da frente da Vila dos Ferroviários hoje.	48
Figura 13 Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1978, com demarcação da área verde.	49
Figura 14: Área verde hoje – PARTE 1.....	50
Figura 15: Área verde hoje – PARTE 2.....	50
Figura 16: Rua Manoel Marcos de Farias hoje, transversal à Rua dos Ferroviários.	51
Figura 17: Rua Antonio Lapolli Sobrinho hoje, paralela à Rua dos Ferroviários.	51
Figura 18: Casa da Vila situada na Vila dos Ferroviários hoje, com adaptação para garagem.	51
Figura 19: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1978, com demarcação da estrutura de coleta de esgoto.	52
Figura 20: Planta da residência tipo “C”.	54

Figura 21: Casa tipo “B” bem conservada da Vila hoje, situada na Rua dos Ferroviários.	55
Figura 22: Casa tipo “B” bem conservada da Vila hoje, situada na Rua dos Ferroviários.	55
Figura 23: Ginásio de esportes José Warmuth Teixeira hoje.	63
Figura 24: Entrada da Associação dos Ferroviários hoje.	63

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNH	Banco Nacional da Habitação
C.B.C.A.	Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá
EFDTC	Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina
FTC	Ferrovias Tereza Cristina
RFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESI	Serviço Social da Indústria
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
1.1	METODOLOGIA	19
2	CAMINHOS DE FERRO: A ASCENÇÃO E EXPANSÃO DAS VIAS FÉRREAS	26
2.1	UM PANORAMA SOBRE AS LOCOMOTIVAS: DA EUROPA PARA O BRASIL	26
2.2	A CAMINHO DO SUL CATARINENSE	28
2.3	ONDE OS TRILHOS ENCONTRAM O LAR: A VILA DOS FERROVIÁRIOS	32
3	RETRATOS DE COMUNIDADE: A VILA PELA PERSPECTIVA DE SEUS MORADORES	47
3.1	FERRO, CARVÃO E TIJOLOS: A INFRAESTRUTURA DA VILA.....	48
3.1.1	Os outros espaços da Vila	56
3.2	DOS TRILHOS À CONSTRUÇÃO DE UMA COMUNIDADE.....	58
3.2.1	A enchente de 1974 na Vila dos Ferroviários	66
3.2.2	Patrimônio e orgulho ferroviário	68
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	72
	REFERÊNCIAS	75
	APÊNDICE A – MODELO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	80
	APÊNDICE B – MODELO DO TERMO DE CESSÃO DE DIREITOS	83
	APÊNDICE C – ROTEIRO DE CONVERSA	85
	APÊNDICE D – RELAÇÃO DE COMPRADORES, CASAS, LOTES, PREÇOS AJUSTADOS E VALORES DAS PARCELAS	87

1 INTRODUÇÃO

O processo de ocupação do território está intrinsicamente relacionado aos movimentos econômicos, políticos e culturais das sociedades. A implementação das ferrovias, em diversas regiões, representou não somente um avanço tecnológico, mas também a formação de grandes redes comerciais e sociais. O transporte de cargas e passageiros entre cidades, em viagens de curta ou longa distância, resultou no impulsionamento das economias locais e na comunicação entre diversos grupos. A construção da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina (EFDTC) em 1884, e sua passagem para a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) marca em ferro e brasa a história da cidade de Tubarão/SC (Goularti Filho, 2013).

A instalação da sede (e juntamente, a Oficina Central) da EFDTC em Tubarão/SC em 1906 – inicialmente para escoar a produção do carvão mineral na encosta sul catarinense pelo porto de Imbituba e depois, importante suporte na colonização e transporte de outros produtos, criando um vetor de desenvolvimento regional – delegou à cidade um importante papel como rota de mobilidade de pessoas e riquezas (Zumblick, 1987). Outrossim, o dinamismo econômico decorrente dessa atividade atraiu muitas pessoas para atuar na cadeia de serviços relacionados ao transporte ferroviário, com a criação de grande número de empregos.

Para a garantia do bom funcionamento de uma ferrovia, a manutenção é de extrema importância. Com a exigência de uma mão de obra que estivesse presente em diferentes locais, diversas “casas de turma”¹ eram construídas ao longo da ferrovia, a cada alguns quilômetros, e um conjunto maior de residências nas estações, onde era necessária a presença de mais trabalhadores. Dependendo do local e da demanda, até mesmo escolas eram erguidas, pois havia uma preocupação com a educação dos sucessores dos ferroviários. Todavia a região de maior concentração de operários desse ramo eram as oficinas, pois chegavam a reunir centenas de indivíduos.

Após a migração da sede para a Cidade Azul² no início do século XX, foi realizado o projeto de um loteamento habitacional chamado “Vila dos Ferroviários” na

¹ As casas de turma eram residências destinadas e concedidas aos trabalhadores que viviam ao longo da via férrea, para garantir o bom funcionamento e manutenção da mesma. Podiam estar sozinhas ou dentro de um conjunto de estruturas enfileiradas, dependendo do local e necessidade de mão de obra.

² Cidade Azul é como é chamado popularmente o município de Tubarão/SC.

década de 1950, que visava a construção de 213 casas e diversas instalações de educação, entretenimento e religião. Em 1957 nem a metade do projeto havia se completado quando a ferrovia passou a integrar a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), e o projeto foi totalmente abandonado. As oitenta casas que foram construídas começaram a ser ocupadas em 1959 e, em 1971, foi iniciado o processo de venda das mesmas. Atualmente, apesar de já ser ocupada por muitas pessoas não relacionadas à ferrovia, a Vila continua sendo a Vila dos Ferroviários até hoje. A identidade de “ferroviário” ainda é marcada nos trabalhadores aposentados e seus descendentes com firmeza e orgulho. Essa questão do “orgulho ferroviário” e identidade também é pesquisada por Adriana Romero Lopes (2015)³, enfatizando a importância não somente do trabalho em si, mas da relação entre trabalhadores como uma comunidade e um grupo social.

Nos últimos setenta anos algumas dessas residências passaram pelas mãos de muitas pessoas, enquanto outras permaneceram nas famílias. A história do trabalhador ferroviário e seus descendentes está diretamente relacionada com esse conjunto habitacional, todavia o tempo tem sido inimigo da preservação desses lares, e aos poucos o formato característico está sendo perdido.

Analisar o contexto dos trabalhadores ferroviários de Tubarão/SC demanda a recapitulação de mais do que a história da cidade, mas o quadro de toda essa estrada de ferro em seu tempo e espaço. Ao longo dos anos a ferrovia foi levada a diferentes concessões, a órgãos privados e estatais, mantendo sua importância para o desenvolvimento sul catarinense. Pelas diferentes fases que essa empreitada passou, devido a questões econômicas, ambientais e políticas, projetos foram montados e descontinuados, como é o caso da Vila dos Ferroviários. As vilas operárias apareceram como resultado de muitos empreendimentos pelo Brasil. Não somente com propósito de trazer o operário para localização próxima, ou como atrativo trabalhista, mas também para poder obter um certo controle sobre esses empregados, e uma relação de dependência destes para com a empresa. Dessa forma, foram construídas por grupos privados e estatais, em diversos setores.

A Vila dos Ferroviários foi um grande projeto desenvolvido pela EFDTTC em um período em que estava sob concessão do Governo Central, e seu planejamento não se restringia a poucas construções. Apesar de ter sido interrompido após a construção

³ Neste caso, a autora não utiliza nenhum conjunto habitacional para tratar a questão, e mantém um enfoque no local de trabalho e no dia a dia dos ferroviários no Norte do Rio Grande do Sul.

das primeiras oitenta casas, a Vila não deixou de englobar o cotidiano dos trabalhadores e ser parte de suas vidas pessoais. Outras estruturas promovidas pela ferrovia entram no espectro pessoal e profissional, como as escolas, a Cooperativa, o Círculo Ferroviário, entre outros.

A história do cotidiano dessa vila tubaronense, entretanto, não está escrita – as fontes encontradas são plantas arquitetônicas, fichas de funcionários e documentos relacionados ao uso e compra dessas casas. O que significava, para esses indivíduos, morar na Vila? Como funcionavam essas infraestruturas, como os trabalhadores se organizavam e como viviam fora das oficinas? Para chegarmos a esta compreensão, precisaremos lançar mão de metodologia própria, que permite dar voz a pessoas muitas vezes não ouvidas em documentos oficiais, no entanto, se tornam fontes legítimas e de contribuição significativa por meio da História Oral.

Cresci na Rua dos Ferroviários (que é a via principal, ou “avenida perimetral”, como poderá ser visto mais à frente nesse trabalho), em frente à Vila, e vi pessoas em suas idas e vindas a padaria, trabalho, escola, em família, no movimento da cidade, enfim, no seguimento das vidas. Em algum ponto percebi que todas as casas eram parecidas, e fiquei encantada! Como pode, por quê? Nunca havia ouvido falar sobre, mas era tão óbvia essa característica. Na escola nunca foi tratado, mesmo que houvessem trilhos pela cidade inteira, estações e oficinas com locomotivas à vapor expostas. É assim que começou a minha percepção por aspectos da vida em meu entorno, despertando o interesse pela carreira de historiadora: a partir da curiosidade. Buscar entender o porquê, quem, quando, como, foi motivando minha busca por mais conhecimento. Por muito tempo fiquei limitada àquilo que meu pai explicava, o que ele havia escutado de outras pessoas, histórias que lhe haviam sido contadas. Ao longo da graduação, quando surgiu o interesse em pesquisar sobre os ferroviários de Tubarão, pouco encontrei. Algo sobre a ferrovia e só. Foi no Trabalho de Conclusão de Curso que encontrei a oportunidade de investigar mais a fundo este tema que então já me inquietava. E como fazer se a documentação encontrada não era abundante? Decidi implementar o que aprendi na graduação, fazendo uso do meio que há tanto tempo tem sido a principal forma de transmissão de conhecimento: a narrativa. A história “de boca em boca”, os contos e causos no final das festas de comunidade, não mais informalmente e sim fundamentado cientificamente pela História Oral.

Esta pesquisa tratará da formação da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC, com o intuito de investigar as condições de vida, a moradia e convívio dos

trabalhadores e suas famílias que formaram esse conjunto entre os anos de 1959 e 1975. Portanto, tem grande relevância para a história urbana de Tubarão/SC e para os ferroviários da região, pelo seu registro, análise, e valorização dessa micro-história e das memórias que aqui serão trazidas à tona. Este acaba sendo um trabalho importante para o registro da história tubaronense e para os indivíduos que de alguma forma possuem relações com a ferrovia, direta ou indiretamente, provendo um retorno para a população. Importante é enfatizar também que as perspectivas apresentadas nesse trabalho não são dos ferroviários em si, mas da memória de seus descendentes que, muitas vezes crianças, foram sujeitos desta história.

O presente trabalho está organizado da seguinte maneira: Introdução ao tema e Metodologia, em primeiro capítulo; em segundo o Contexto, separado a níveis global (europeu), nacional e regional; seguido pela Análise de Fontes e História Oral, como coração desse trabalho, buscando responder aos principais questionamentos levantados aqui, como formação da Vila, cotidiano, vida em comunidade, dificuldades e perspectivas; e por fim as Considerações Finais, concluindo a presente pesquisa.

1.1 METODOLOGIA

O tema delimitado, que busca entender a formação da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC, em um primeiro momento, e o cotidiano dos trabalhadores e suas famílias nesse conjunto habitacional, em um segundo, demanda a investigação de informações raramente disponíveis em fontes mais convencionais. A bibliografia entorno da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC) não é vasta, e há ainda menos opções disponíveis na *web*. Desta forma, se viu a necessidade de buscar em acervos físicos documentos que pudessem embasar esta pesquisa.

Procurei, inicialmente, o Museu Ferroviário de Tubarão, e fui atendida pela museóloga Silvana Silva de Souza, que logo se mostrou bastante interessada e solícita. Explicou que os arquivos do Museu quanto ao que se trata da Vila são bastante escassos, me direcionando ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) de Tubarão, que detinha o acervo sobre a temática. A notícia foi empolgante, uma vez que a esfera pública é conhecida por privilegiar registros, como parte do seu aparato burocrático. Após algumas visitas, consegui reunir um punhado de documentos – inicialmente frustrante, considerando o volume documental produzido nestas circunstâncias. A explicação é relacionada à catástrofe ocorrida em

1974, uma enchente de grandes dimensões que assolou a cidade, e muitos documentos foram perdidos no evento, o que dificulta o acesso a fontes de anos anteriores a esta data, período que envolve a presente pesquisa. Esta constatação, além da consciência sobre a dificuldade em encontrar grande volume de documentos, reforça a necessidade por escolhas metodológicas adequadas à resposta dos questionamentos da presente investigação.

A Vila⁴, como será explicitado no Item 2.3, foi um grande projeto da EFDTTC que não foi completado. As casas eram “alugadas” aos trabalhadores a partir de 1959, mediante um pequeno valor, chamado de “taxa de preservação” ou “de conservação do imóvel”, que era descontado diretamente em folha de pagamento. Não foram encontrados contracheques relativos a este período, e somente quatro Termos de Permissão de Uso foram encontrados no arquivo do DNIT. Também foram separadas as pastas que tratavam do processo de compra e venda das residências (a partir de 1971); as chamadas públicas; os documentos com informações para escrituras; e manifestações a respeito de um processo de pedido de amortecimento dos pagamentos das casas após a enchente de 1974. No arquivo do setor de Recursos Humanos, foram selecionadas as pastas de alguns trabalhadores que residiam nas casas em 1959. Por fim, foram encontradas as plantas da Vila dos Ferroviários, e das outras estruturas que foram planejadas para a Vila

As fontes acima citadas se tratam de “documentos oficiais” – queremos, todavia, escrever uma história de baixo para cima, e para isso precisaremos resgatar a Tese VII de Walter Benjamin, publicada pela primeira vez em 1940, na qual ressalta a necessidade de se “escrever a história a contrapelo”. Com isso, comunica a necessidade de ir contra os documentos oficiais ou, melhor, utilizá-los e analisá-los a partir de uma lente que permita uma história diferente da que é sempre escrita, avaliando as entrelinhas e revelando os indícios que deixam sobre as classes subalternas⁵ (Löwy, 2005). Essa “história vista de baixo” é conhecida como a “história

⁴ Para debater o termo “vila” utilizamos a autora Telma de Barros Correia (2001), que realizou levantamento e análise das diferentes designações para conjuntos habitacionais no Brasil ao longo dos séculos XIX e XX. Consideramos nesta pesquisa “vila” como um agrupamento de casas unifamiliares, com arquitetura idêntica ou muito semelhante, que possui um logradouro principal de referência (neste caso, a Rua dos Ferroviários), mas com própria numeração, não seguindo a da via principal, e utilizando de letras do alfabeto, como “A”, “B”, “C” e “D” indicando a localização das residências em suas designadas quadras.

⁵ Michael Löwy não chega a definir o que entende por “classes subalternas”, mas sua vertente voltada a Edward P. Thompson nos permite pensar a “classe” como um processo, e não uma estrutura. Anterior ao nome de classe, define um grupo com uma luta que busca por interesse em comum. Nessa luta, se desenvolve uma consciência de classe, que leva à formação da mesma (Thompson, 1987).

de pessoas comuns”, linha seguida por muitos pesquisadores para tratar desses grupos que não são diretamente abrangidos pela “história dos grandes”. Jim Sharpe (1992) traz ainda que esta corrente “[...] proporciona também um meio para reintegrar sua história aos grupos sociais que podem ter pensado tê-la perdido, ou que nem tinham conhecimento da existência de sua história” (Sharpe, 1992, p. 59). Tais fontes serão utilizadas com intuito de ilustrar o espaço da Vila dos Ferroviários, o plano e o investimento de construção, e compreender as demandas que levaram a projetar tamanha infraestrutura; relacionar essas moradias com seus ocupantes, ter uma breve visão das suas condições financeiras, a fim de analisar como era a dinâmica entre os residentes. Podendo por fim traçar a vida comunitária desses indivíduos e comparar com os moradores e estruturas remanescentes da Vila.

Com o tempo as fachadas das casas têm sido alteradas, conforme seus novos habitantes vêm de outras regiões, e a história da Vila vai sendo esquecida pelos moradores da cidade; vai se esquecendo também do sentimento e da impressão que tinham os trabalhadores que ali residiam. Se mostra então a importância de pesquisar e registrar essa narrativa, a formação desse conjunto habitacional e o cotidiano dos moradores desta localidade. Conforme mencionado anteriormente, devido à escassez de fontes documentais ocasionadas pela catastrófica enchente de 1974, que além de muitas vidas ceifadas, destruiu expressivamente edificações, bens e documentos de órgãos públicos, empresas e famílias, foram perdidas fontes que, entre outras coisas, tratavam sobre o uso dessas moradias. Assim sendo, a escolha metodológica pela História Oral, além de retratar a história para quem muitas vezes é tolhida a oportunidade de externar a posição de fala, se faz necessária para suprir lacunas temporais que os registros convencionais não conseguem preencher: para que uma fonte tão efêmera como a memória possa ser gravada, e para que seja possível também trabalhar a percepção desses ferroviários que possuíam uma casa na Vila.

Verona Alberti (2008) ressalta a importância da História Oral por nos permitir analisar um cenário por uma perspectiva diferente dos documentos oficiais: uma História de Baixo para Cima, baseada em testemunhos e experiências, que permite não somente o conhecimento daquilo que é falado, mas a compreensão de um contexto nas suas entrelinhas.

A memória é essencial a um grupo porque está atrelada à construção de sua identidade. Ela [a memória] é resultado de um trabalho de organização e de seleção do que é importante para o sentimento de unidade, de continuidade e de coerência - isto é, de identidade. E porque a memória é mutante, é possível falar de uma história das memórias de pessoas ou grupos [...]

(Alberti, 2008, p. 167).

Em outras palavras, a memória pode ser utilizada para o entendimento da percepção de um grupo sobre si mesmo e seu contexto. Esse sentimento de identidade não sendo algo nato, intrínseco, mas construído, desenvolvido e em constante transformação (Lopes, 2015). Da mesma forma é a memória:

[...] isso ocorre com as memórias as quais não necessariamente vivemos, mas sim nos identificamos. São histórias que ouvimos de nossos pais, avós, pessoas que viveram em outro tempo e período. São as memórias de outras pessoas que acabamos, de tanto ouvi-las ou por fazer parte do mesmo ambiente em que elas vivem, nos sentindo participantes diretos dos acontecimentos por ela narrados (Lopes, 2015, p. 45).

A História Oral, portanto, poderá nos ajudar a enxergar o cotidiano e a percepção dos ferroviários sobre si, sobre suas residências na Vila, e as relações entre lar, trabalho e comunidade que eram formadas. Esse é outro ponto a ser analisado por este trabalho: a relação dos trabalhadores da ferrovia e antigos moradores desse conjunto habitacional entre si, assim como a percepção que essa categoria profissional tinha quando adquiria uma casa através desse programa de moradia. Essas questões, entretanto, não podem ser encontradas em documentos do DNIT ou em algum livro de registro; estão presentes somente na vivência, na experiência, na memória. Também por esse motivo foi optado por esta metodologia, essa outra forma de encontrar fontes para escrever a história dessas “pessoas comuns”, que é dialogar com esse próprio grupo, por meio da História Oral. Por mais que não seja possível encontrar cada um dos moradores que viveram lá, seja porque já faleceram, ou porque não se encontrem contatos, a memória coletiva pode ser considerada. Complementando Alberti (2008), a abertura para um amplo público possível para entrevistas é justificada por Michael Pollak (1992) que, ao tratar de memória individual e coletiva, destaca que estes se diferenciam por vivências pessoais e “por tabela”, e explica:

São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ela consiga saber se participou ou não. Se formos mais longe, a esses acontecimentos vividos por tabela vêm se juntar todos os eventos que não se situam dentro do espaço-tempo de uma pessoa ou de um grupo. É perfeitamente possível que, por meio da socialização política, ou da socialização histórica, ocorra um fenômeno de projeção ou de identificação com determinado passado, tão forte que podemos falar numa memória quase que herdada (Pollak, 1992, p. 2).

Na História Oral um outro importante fator a ser levado em consideração, e que também faz parte do “charme” dessa metodologia, é a narrativa. É somente por meio

dela que a experiência de alguém pode ser transmitida, e ela se forma naquele instante da narração. A partir de uma própria organização de eventos, levando qual seja o elemento decisivo, a narração vai se formando no instante da fala, transformado toda sua vivência em linguagem, e por isso também está sujeita a alteração a cada conto (Alberti, 2008). Articular essas metodologias, portanto, se mostrou o conjunto mais interessante para realizar esta pesquisa. Tal método se apresenta aos historiadores como uma oportunidade para alcançar as informações que não pôde obter por meio das fontes documentais, ao mesmo tempo que permite a articulação de ambos os registros, para que um complemente o outro. De acordo com Maurice Halbwachs (1990), ao tratar da memória coletiva:

A memória coletiva [...] é o grupo visto de dentro, e durante um período que não ultrapassa a duração média da vida humana, que lhe é, frequentemente, bem inferior. Ela apresenta ao grupo um quadro de si mesmo que, sem dúvida, se desenrola no tempo, já que se trata de seu passado, mas de tal maneira que ele se reconhece sempre dentro dessas imagens sucessivas (Halbwachs, 1990, p. 88).

Ressalta-se que essa memória coletiva não se forma espontaneamente; ela é reproduzida historicamente ou politicamente por um grupo. Não é possível também desenvolver esta pesquisa sem tratar da História Local que, por muitas vezes, caminha lado a lado com a História Oral. Seja uma localidade, uma família, um grupo trabalhista, ou qualquer outra delimitação que seja feita⁶, por muitas vezes podemos fazer uso desse método, que por sua vez também não é “pequeno”, para buscar compreender melhor um objeto de pesquisa. De acordo com Raphael Samuel (1989-1990):

A História local requer um tipo de conhecimento diferente daquele focalizado no alto nível de desenvolvimento nacional e dá ao pesquisador uma idéia muito mais imediata do passado. Ele a encontra dobrando a esquina e descendo a rua. Ele pode ouvir os seus ecos no mercado, ler o seu grafite nas paredes, seguir suas pegadas nos campos (Samuel, 1989-1990, p. 220).

As conversas realizadas possuem caráter qualitativo⁷, com alguns moradores antigos ou atuais da Vila dos Ferroviários, focando em descendentes dos

⁶ Para aprofundamento nos debates quanto ao conceito de História Local, e suas problematizações e desafios, recomenda-se a leitura do artigo: CAVALCANTI, Erinaldo. História e história local: desafios, limites e possibilidades. **Revista História Hoje**, v. 7, n. 13, p. 272-292, 2018.

⁷ De acordo com Carlos Humberto Pederneiras Corrêa (1977) uma das características é de que a História Oral é qualitativa, diferenciando-a das entrevistas realizadas nas ciências sociais, que muitas vezes possuem um olhar quantitativo sobre suas fontes. Nas palavras do autor, “Aí está a diferença entre as entrevistas aplicadas nas Ciências Sociais e na História Oral: elas preocupam-se em quantas pessoas pensam ou fazem igualmente determinada coisa, enquanto que a História Oral preocupa-se justamente pelos pensamentos e fazeres diferentes relativos ao mesmo assunto” (Corrêa, 1977, p. 11).

trabalhadores ferroviários, e seguindo um roteiro – sendo este temático, e não em formato de “história de vida”⁸. Quanto ao processo de transcrição, consideramos as palavras de Portelli (1997) sobre mudanças e interpretação da fala em escrita, no processo de transformação do auditivo para o visual: isso vai desde a pontuação quanto às palavras ditas e a omissão ou não de interjeições e travas (como gaguejos) do diálogo. Tivemos como objetivo a coleta de testemunhos que nos trouxessem informações sobre o cotidiano desses operários, a vida comunitária, especialmente, dentro da Vila, o diálogo com espaços da cidade relacionados com a infraestrutura da ferrovia (como Círculo Ferroviário, escolas, sindicato, entre outros), memórias de infância e funcionamento das estruturas urbanas e o impacto direto da Enchente de 1974 nas suas casas e vidas.

As participantes dessa pesquisa, como será melhor abordado no capítulo 3, são mulheres, professoras, filhas e netas de ferroviários, que viveram ou vivem na Vila dos Ferroviários, desde a infância ou juventude. Temos, então, dois aspectos a serem considerados na análise das falas: o primeiro, é que se tratam de memórias de infância. As narrativas, portanto, passaram por interpretações e reinterpretações – aliás, a perspectiva contada por elas é a atual, da vida adulta, e não àquela que tiveram durante a infância. Há também a propensão de alteração ou idealização de algumas memórias, a mudança dela, ao passo que o indivíduo também cresce e muda, da mesma forma que ocorre o esquecimento de outros eventos ou experiências (Fernandes; Park, 2006).

O segundo, é que se trata de memórias femininas, especificamente. Temos um contexto aqui dominado pela perspectiva masculina, dos trabalhadores ferroviários, das fichas de empregados, das compras das casas, do futebol, dos “chefes de família”. Aqui abordaremos então a perspectiva feminina em frente às fontes encontradas, os temas que mais foram desenvolvidos por elas, como a educação, a questão familiar, os bailes, e também os esportes. Ademais, observa-se a importância dada por elas ao patrimônio e à história. A memória feminina foi por muito tempo deixada de lado, restrita à vida privada, em contraste com a masculina que “contava a história” nas pesquisas de História Oral. A valorização desse feminino promove novas perspectivas

⁸ Foi aplicado um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Apêndice A) para captação das falas em áudio, e uma autorização para a concessão dessas gravações (Apêndice B) ao Museu Ferroviário de Tubarão e ao Laboratório de História Oral da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), para futuros estudos pela comunidade acadêmica.

para a comunidade acadêmica e externa, e permitindo que as mulheres apareçam como agentes ativos na História (Facina; Soihet, 2004).

É importante considerar que é necessário ter cuidados metodológicos com a memória, pois ela facilmente pode ressignificar e idealizar o passado, todavia esta também é uma importante fonte para este estudo. Buscamos trabalhar com as percepções dos moradores sobre o seu passado que claramente se comunica com o período do presente.

2 CAMINHOS DE FERRO: A ASCENÇÃO E EXPANSÃO DAS VIAS FÉRREAS

Dentre os modais de transporte, responsáveis pela movimentação de cargas e pessoas, a navegação marítima foi responsável pelo “arredondamento do mundo” com as grandes navegações, e mantém papel crucial em comércio global crescente.

Papel similar a ferrovia alcançou em conectar o interior dos continentes e países e por isso hoje ainda é responsável por grande parte do transporte das cargas terrestres, assim como novas tecnologias são desenvolvidas para garantir o seu desenvolvimento.

2.1 UM PANORAMA SOBRE AS LOCOMOTIVAS: DA EUROPA PARA O BRASIL

O período entre os séculos XVIII e XIX na Europa foi de grandes transformações tecnológicas, e ficou conhecido por “Revolução Industrial”, pois alterou profundamente o modo de produzir, trabalhar, de viver no campo, bem como na forma de perceber o mundo. Não foi a única revolução do período, mas marcou, sobretudo, a história europeia não somente pelas melhorias, mas pelas inovações em maquinários que permitiram o desenvolvimento político e econômico nesse território. Pode ainda ser destacado o papel da Inglaterra, que apresentou grande desenvolvimento pela indústria algodoeira e expansão da mineração do carvão. A maquinaria à vapor, gerado pela queima desse mineral, e a industrialização por ela proporcionada, também atingiram os meios sociais: o êxodo rural e a alta demanda de mão de obra no setor fabril influenciaram diretamente nas relações “entre os homens”. René Rémond (1981) em “O Século XIX – 1815-1914” coloca esses trabalhadores migrados da zona rural como um grupo com uma realidade social original, e os enquadrando como uma “nova classe” (Rémond, 1981). Há aqui então uma forte distinção entre as classes altas e baixas, em que a segregação acontece não unicamente dentro do local de trabalho:

A dissociação entre esses dois grupos se acentua e ganha todos os aspectos da vida social, porque não é apenas dentro da fábrica que eles se diferenciam, mas ainda pelo acesso à instrução, pela participação na vida política, pelo *habitat*. No século XIX, surge uma forma de segregação sociológica desconhecida pelas antigas cidades, que juntavam num mesmo espaço pessoas de todas as condições, às vezes até nas mesmas casas. Com o crescimento das cidades, os bairros elegantes diferenciam-se dos

bairros operários, dos subúrbios, dos arrabaldes, em todas as grandes aglomerações da Europa Ocidental ou Central (Rémond, 1981, p. 104-105).

Em “A Era das Revoluções”, Eric Hobsbawn (1977) ressalta que em 1800 o território britânico foi responsável por aproximadamente 90% da extração de carvão mundial, com cerca de 10 milhões de toneladas. Esses resultados levaram ao desenvolvimento de um meio de transporte à vapor que pudesse otimizar o deslocamento dessa produção das minas à superfície e aos destinos posteriores, sem a necessidade de força de tração animal. Apesar de já haver a utilização de trilhos para o deslize de vagões, a ideia de utilizar máquinas para movê-los ainda não havia sido muito explorada. As estradas de ferro e as locomotivas à vapor se tornam grandes estrelas do ciclo de exploração do carvão, expandindo-se após para o transporte não só de cargas, mas de pessoas, sendo um meio conector de espaços, produtos, indivíduos e ideias (Hobsbawn, 1977).

A rápida expansão das locomotivas à vapor ao restante da Europa e à América mostram o fascínio pela velocidade e modernidade desses grupos – especialmente aos territórios mais isolados ou de maior extensão. As ferrovias eram símbolo de conexão, mercado, tecnologia e desenvolvimento (Hobsbawn, 1977). Não tardou para os ingleses iniciarem os investimentos no mercado externo, na construção de vias férreas em outros lugares, inclusive na América Latina, que chegou a receber capital de mais de 170 milhões de libras em 1880, sendo 35,8 destinados ao Brasil (Borges, 2011).

A construção de vias férreas no território americano foi, em geral, condicionada aos interesses de seus investidores. Fosse para a expansão territorial, para o acesso a um local específico de valia para a elite, ou (e especialmente) para a conexão do interior ao litoral para o transporte de matérias primas, dos locais de extração aos portos. Barsanufu Gomides Borges (2011) ressalta a importância do capital estrangeiro na instalação de ferrovias e consequente desenvolvimento econômico no Brasil. A lei nº 641 de 1852 foi determinante para a entrada desses investimentos, colocando concessões e benefícios para essas companhias ferroviárias, visto a necessidade de expansão dos acessos para o interior. Como exemplo é citada a economia cafeeira, que pôde se estender adentro do território paulista graças à construção de estradas de ferro, se mostrando (conforme estatísticas) um meio de transporte seis vezes mais econômico do que as tropas – e resulta no aumento de exportações de café pelo porto de Santos, ultrapassando o de Rio de Janeiro. Em

outros casos, como da rede viária que conectava ao território goiano, realizava também um papel de integração à economia nacional, levando ao desenvolvimento e modernização da agroindústria e da pecuária (Borges, 2011). Não menos importante para a história do sul do Brasil e, em especial, de Santa Catarina, foi a implantação da *Transbrasiliana* (Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – EFSPRG), que atendeu ao mesmo objetivo de interiorização, influenciando a formação territorial do estado e as vidas das populações, e posteriormente, culminando na Guerra do Contestado. Com isso, o autor chega à conclusão de que “o correto seria afirmar que a Estrada de Ferro foi um instrumento criado pela economia moderna e colocada a serviço do capital na conquista de novos espaços” (Borges, 2011, p. 35).

A locomotiva à vapor é constantemente relacionada ao encurtamento de espaço e tempo. Gilberto Freyre em “Ferro e Civilização” (1988) relaciona o tema à questão civilizatória, como diz o título de seu livro. Assimila, ao longo de seu texto, a civilização à dominação do cavalo através do ferro – bridas e esporas –, fosse para a batalha ou agricultura. A domesticação desse animal representaria o controle do homem sobre a sociedade e a natureza, e o uso do ferro se mostra “civilizado e civilizante”, um instrumento de poder. A ascensão dos “cavalos de ferro” ou “cavalos à vapor” (trens e navios) é vista quase como magnificente pelo autor, em meio a sua exaltação ao ferro, ressaltando a importância desse mecanismo para o desenvolvimento agrário brasileiro (Freyre, 1988). Todo esse poder em ferro, carvão e fumaça, que também se expandiu para o sul do país, auxiliou na promoção da colonização e desenvolvimento econômico – inclusive no sul catarinense, tema que será aprofundado no próximo tópico.

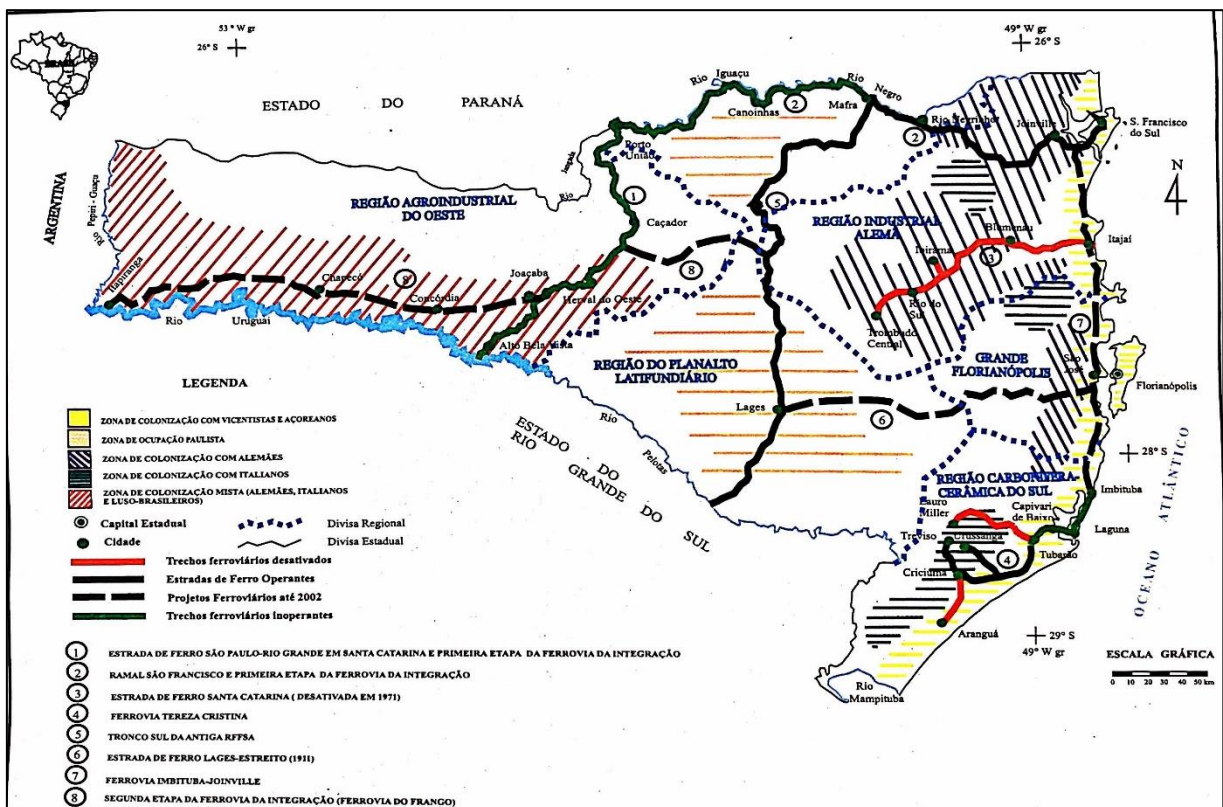
2.2 A CAMINHO DO SUL CATARINENSE

Em Santa Catarina a implementação de ferrovias é relacionada, para Alcides Goularti Filho (2013), com a instalação de portos, e esta, com a ocupação do território. Os portos de Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba e Laguna eram os destinos para escoamento de produtos através de estradas de ferro, como: a Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), transportando a produção agropecuária à Itajaí das cidades do mesmo Vale; a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), com cargas de madeira e erva-mate trazidos do oeste e do planalto norte, respectivamente, à São

Francisco do Sul; e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) levando o carvão do sul às cidades de Imbituba e Laguna.

Márcio Rogério Silveira (2006) reafirma a questão de todas as vias férreas no estado catarinense estarem conectadas a portos, todavia também aponta outras discussões, além das atividades econômicas, que as tangem: colonização, relevo e trajetos. Na Figura 1 é possível observar a ocupação das regiões por diferentes grupos, e como é possível observar a presença de linhas férreas (ou de projetos) conectando tais espaços, mostrando a relevância para economias e colonizações regionais. Nele, podemos observar em vermelho os trechos desativados, em preto pontilhado os projetos que haviam no estado até 2002, em preto contínuo os trechos operantes, e em verde escuro os inoperantes.

Figura 1: Malha e projetos ferroviários nas principais zonas de colonização de Santa Catarina.



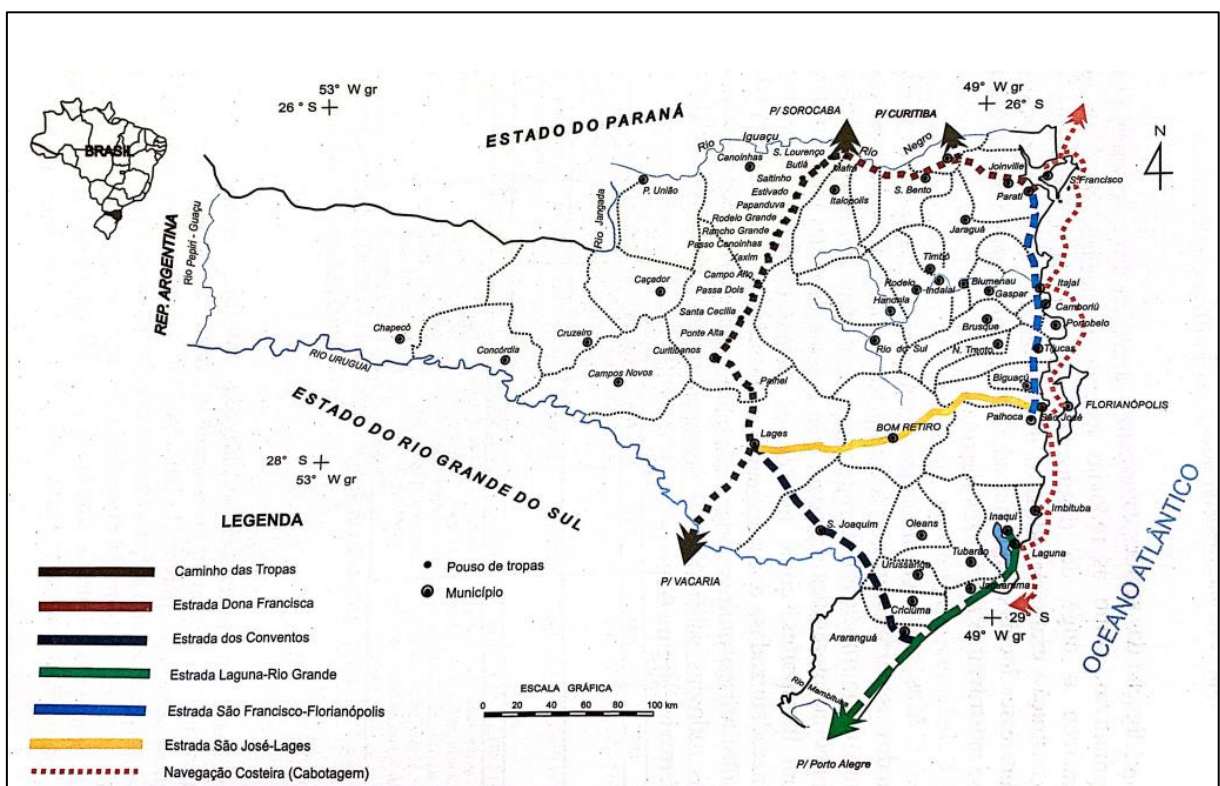
Fonte: Silveira, 2003 *apud* Silveira, 2006, p. 20.

As tentativas de interligar o litoral catarinense norte-sul foram variadas, assim como o planalto serrano, mas os desafios apresentados pelas regiões montanhosas, com grandes inclinações e estreitos espaços para realização de curvas atravancaram o prosseguimento de tais projetos. No tempo do *boom* ferroviário do estado, os custos

eram altos, orçamentos baixos e o empreendimento deveria revelar grande lucros. Apesar do avanço na tecnologia, Santa Catarina realizou muitos investimentos rodoviários, hoje estando seu território conectado dessa forma, e com pouco interesse (em relação às dificuldades) em voltar seu capital às estradas de ferro (Silveira, 2006)

É possível, por fim, observar como as instalações férreas seguem (ou tentam seguir), de alguma forma, os antigos caminhos, as “rotas pioneiras” utilizadas para exploração do território (Figura 2).

Figura 2: Principais “rotas pioneiras” de Santa Catarina.



Fonte: Silveira, 2003 *apud* Silveira, 2006, p. 30.

No sul do estado, os primeiros registros de presença de carvão na região de Tubarão⁹ foram feitos pelo belga Julio Parigot em 1841, que logo idealizou a instalação de uma mineradora na região. Mas foi breve seu interesse, pois foi à Europa em busca de investidores e não retornou mais. Posteriormente, surgiu o interesse do Visconde de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes (1802-1906), que conseguiu a concessão para exploração e transporte dessa mina, e logo reuniu capital de sua rede de contatos inglesa. Foi contratada a construtora James, Perry & Cia, e surgiram daí

⁹ Onde hoje é localizado o município de Lauro Müller, Santa Catarina.

duas empresas: uma mineradora, *The Tubarão Coal Mining Company*, e outra voltada ao deslocamento do mineral, chamada *The Donna Thereza Christina Railway Company*, em homenagem à imperatriz consorte do Brasil Teresa Cristina de Bourbon-Duas Sicílias, esposa de Dom Pedro II (Goulart Filho, 2013).

O transporte sempre se apresentou como um desafio para a empreitada, pois o porto mais próximo, localizado em Laguna, possuía impedimentos para a entrada de grandes embarcações que auxiliariam tanto trazendo os materiais para a construção das instalações, como para o posterior escoamento da produção da mineradora. Dessa forma, o porto de Imbituba foi o escolhido, da onde começaram as obras de implantação da estrada de ferro até a cabeceira do rio Tubarão, com um ramal que conectasse o porto de Laguna (Goulart Filho, 2013).

Em 1884 a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina foi inaugurada, mas alguns meses depois alguns investidores ingleses começaram a retirar seu capital, e em 1886 o Visconde de Barbacena transferiu a concessão de exploração à empresa Lage & Irmãos. Em 1887, uma grande enchente aconteceu na região, causando vários estragos às infraestruturas da mina e da ferrovia, o que levou à saída definitiva do restante dos patrocinadores estrangeiros¹⁰. Devido à destruição da ponte entre Tubarão e Lauro Müller e o alto orçamento para sua reparação, é interrompido o trabalho nas minas da região, e a estrada de ferro iniciou o transporte de passageiros, além de mercadorias. Cinco anos depois foi encampada pelo governo, devido ao abandono das vias e, até 1918, fica chamada a “Ferrovia dos Imigrantes”, por conta do deslocamento de uma grande massa de imigrantes para o sul e interior do estado, especialmente, italianos e portugueses (Goulart Filho, 2013; Arquivo Público e Histórico de Tubarão, [s.d.]).

Nesse período algumas mudanças foram feitas, como o melhoramento do porto de Laguna e o interesse em explorar minas encontradas em outras regiões, um pouco mais para o interior, em Criciúma. Ademais, a sede da estrada é transferida para Tubarão, assim como as oficinas centrais. Após esse período, a ferrovia passou por arrendamentos: entre 1910 e 1918 para a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

¹⁰ Dizia-se, em princípio, que o carvão encontrado era de boa qualidade, todavia pouco após a inauguração da ferrovia os investidores ingleses se retiram com a justificativa de o carvão ser de baixa qualidade. A bibliografia não deixa clara se referem-se ao carvão transportado até então, ou ao carvão originário das outras regiões exploradas após a enchente de 1887, após desistirem das minas de Lauro Müller pelo estrago causado às instalações. A mesma questão é apresentada por Walter Zumblick (1987), que cita um relatório apresentado pelo Vice-Presidente da Província de Santa Catarina, em 1870, tratando justamente sobre haver ou não carvão de boa qualidade nas “Minas do Tubarão”.

(EFSPRG), e então até 1940 para a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (C.B.C.A.). A situação da infraestrutura da estrada desencorajava qualquer candidato, e a mesma permaneceu sob administração do Governo Central até 1957, quando foi encampada pela nova organização Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), e em menos de dez anos a via férrea conseguiu se livrar do seu déficit financeiro (Zumblick, 1987). Por fim, foi arrendada na década de 1990, se tornando a atual Ferrovia Tereza Cristina (FTC), sob responsabilidade e propriedade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

A Ferrovia Tereza Cristina opera até hoje no transporte de carvão para o Complexo Termelétrico Jorge Lacerda em Capivari de Baixo/SC, que configura uma das principais termelétricas do Brasil em capacidade de geração de energia elétrica; transporta carvão até o Porto de Imbituba que carrega navios para diversos destinos, bem como cargas de produtos manufaturados escoadas pelo mesmo porto.

2.3 ONDE OS TRILHOS ENCONTRAM O LAR: A VILA DOS FERROVIÁRIOS

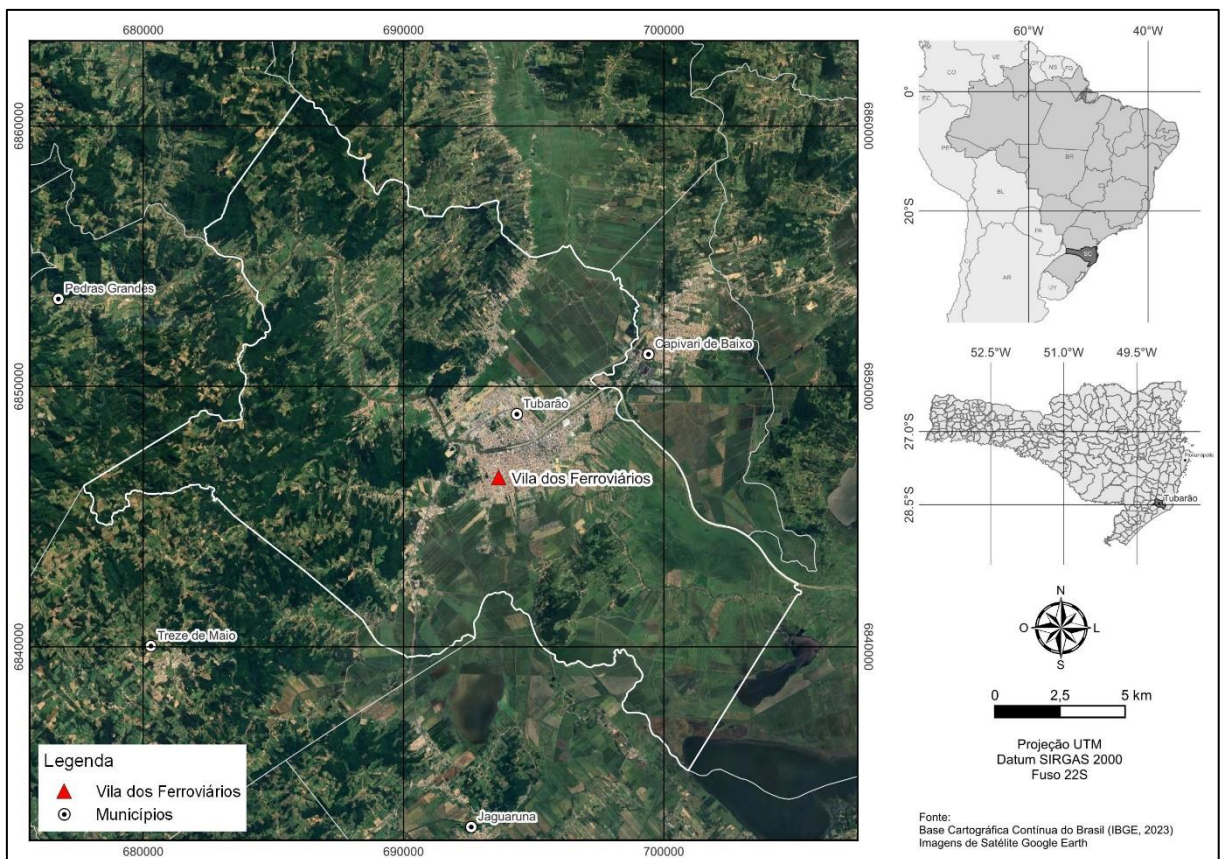
A mudança da sede da ferrovia e das oficinas centrais para Tubarão em 1906 não foi ao acaso: o centro de manutenções em Imbituba gerava contratempos, especialmente, quanto à sua logística, levando a optar-se pela instalação das oficinas em Tubarão, ponto central e estratégico por sua localização – e também por influência política que buscava valorizar a região. Walter Zumblick (1987) traz um trecho do jornal “Tubaronense” de 17/05/1914:

[...] com a remoção das oficinas da estrada de ferro “Thereza Christina”, de Imbituba para aqui, a cidade tomou grande incremento, notando-se mais vida, mais movimento e comercio. O predio onde estão instalados todos os aparelhos de mechanica, da ferraria e carpintaria, etc. abrange 130 metros de comprimento com 28 de largura, havendo mais outras dependencias onde funcionavam o escriptorio das oficinas e o almoxarifado (Jornal Tubaronense *apud* Zumblick, 1987, p. 86).

As oficinas foram construídas próximas ao rio que corta a cidade, e a região ao seu entorno resultou no atual bairro Oficinas. A partir de então, se deslocaram para a cidade muitos trabalhadores, que buscaram formar suas famílias na cidade cuja principal atividade econômica passava a girar em torno dos trilhos, do carvão e do ferro. Também resultou na dinamização do comércio, tanto pelos novos moradores, como pela alta circulação de pessoas que viajavam por essas vias.

Na década de 1950 foi projetada e construída a Vila dos Ferrovários, um conjunto habitacional que visava acomodar parte dos trabalhadores da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, à época sob administração do Governo Central. Na Figura 3 abaixo podemos visualizar onde a Vila se situa, na cidade de Tubarão/SC, e na Figura 4 a área correspondendo ao território da Vila atualmente.

Figura 3: Localização da Vila dos Ferrovários em Tubarão/SC.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 4: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários atualmente.



Fonte: Da autora, 2024.

Importante também é contextualizar esse período, que estava no segundo governo de Getúlio Vargas, entre 1951 e 1954, como será apontado novamente mais à frente. Vargas defendia um projeto industrial para o país, com um interesse em fomentar as indústrias siderúrgicas e metalúrgicas do Brasil. Ou seja, desenvolver a indústria de base, e não somente a de bens de consumo em massa. O carvão assume um papel importante nesse espaço, e por vezes o carvão catarinense aparece como com melhor combustão para utilização tanto nessas fábricas, quanto na produção de energia, diferente daquele encontrado no Rio Grande do Sul, que tinha mais eficácia no setor de energia. Tal investimento no desenvolvimento da indústria nacional também demandou pela melhoria dos meios de extração e transporte do mineral, para o suprimento da demanda que ferrovias e oficinas siderúrgicas tinham, se inserindo como objetivos do Plano Nacional do Carvão (Araujo, 2015).

A ascensão das vilas operárias data da chamada Primeira República em que o Estado colocava as indústrias a construir espaços habitacionais para seus trabalhadores, e os baixos aluguéis eram costumeiramente descontados em folha de

pagamento, quando cobrados. Esse tipo de empreendimento foi muito utilizado pelas empresas para manter seus empregados próximos ao local de trabalho, ao passo que os mantinham fisicamente fixos e sujeitos a maior controle político-ideológicos dos empregadores – a exemplo de evitar greves ou outros movimentos trabalhistas sob a ameaça de perder tanto emprego quanto moradia (Bonduki, 1994). Posteriormente, no governo de Getúlio Vargas apareceram muitas políticas de construção de conjuntos habitacionais pelo Governo Central, com a propagação de uma ideologia que prezava que cada indivíduo pudesse ter uma casa própria, a qual não exatamente “própria”, pois pertencia às companhias.

As fontes mais antigas encontradas no DNIT que tratavam da Vila dos Ferroviários são datadas entre 1951 e 1952 – são plantas do projeto, com a distribuição das casas e outras estruturas, com sua frente localizada na mesma rua da oficina central: a Rua dos Ferroviários, uma vialarga, referida como “Avenida Principal” nas plantas, por onde foi iniciada a construção das casas. O jornal “O Estado”, na edição 11.112 de 19 de abril de 1951, divulgou as verbas federais destinadas a obras, projetos e pagamentos no estado catarinense, evidenciando o envio de fundos para a EFDTC, inclusive para a continuação das construções da Vila:

Para prosseguimento e conclusão de obras e sua fiscalização da Estrada de Ferro D. Teresa Cristina:	
Reforço e substituição de pontes e outras obras de melhoramentos.....	5.000.000,00
Construção e Ampliação da Estação, Oficinas, Casas de Turmas e outras para residência do pessoal.....	4.000.000,00
Prosseguimento das Obras da construção da vila ferroviária, destinada aos operários de locomoção e tração.....	1.000.000,00
(Verbas..., 1951, p. 8).	

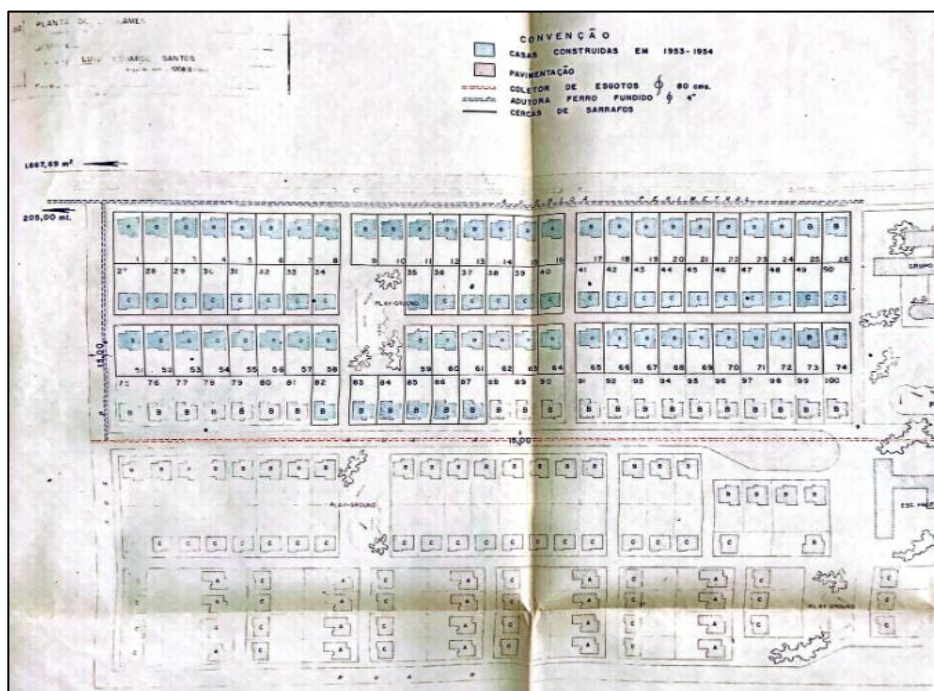
Os documentos encontrados indicam que até 1954, 80 residências foram construídas (Figuras 5 e 6). Esse período, de 1951 a 1954, marca o último mandato da presidência de Getúlio Vargas. As plantas também indicam a intenção de dar prosseguimento à construção, conforme a Figura 5, todavia a programação de levantar as 16 casas em 1956 assinaladas nos documentos, não foi realizada. Não foram encontrados quaisquer documentos que apontassem o planejamento de seguir com as construções na Vila a partir de 1957, quando a EFDTC passa a integrar a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). A Vila dos Ferroviários, todavia, parece permanecer fantasma, pois é somente em 1959 que os primeiros moradores chegam para chamá-las de lar. A conotação de abandono é indicada

inclusive por políticos locais, como também notificado no jornal “O Estado”, edição 13.203 de 13 de novembro de 1957:

O Dr. Acácio Garibaldi San Thiago, comandante das hostes petebistas no Estado, recebeu do Senador Saulo Ramos o seguinte telegrama:
Acabo de ocupar a tribuna do Senado em favor de reivindicações dos trabalhadores sul-catarinenses pt Prestigiando apêlo de várias delegações sindicais aqui se encontram expus ao Senado a conveniência construção em Tubarão do prometido hospital dos trabalhadores, em terreno pertencente ao IAPTEC, bem como manifestei minha integral solidariedade ao pedido dos citados delegados, no sentido da inauguração da Vila Ferroviária, em Tubarão, cuja construção se encontra construída há vários anos pt Saudações trabalhistas (Coluna..., 1957, p. 2).

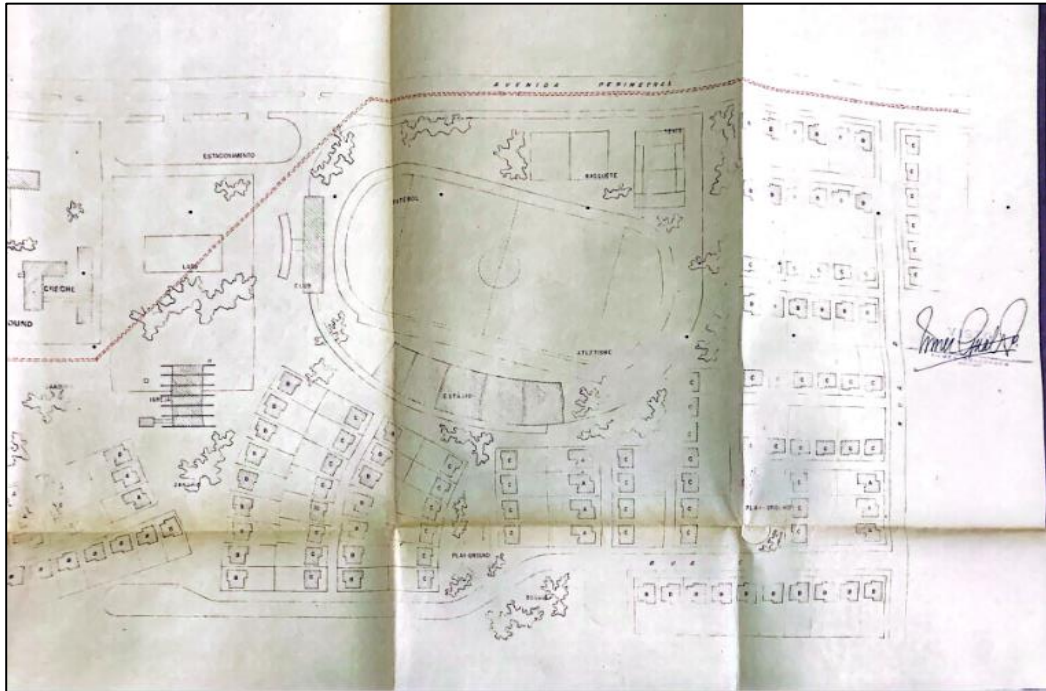
Essa manifestação pode ser ilustrada com as plantas a seguir (Figuras 5 a 7), que apresentam o projeto da Vila dos Ferroviários e em azul, as oitenta casas que já haviam sido construídas até 1954. As outras residências não destacadas em cor, nunca foram construídas. Foi nesse período em que houve a paralisação das obras, ao que tudo indica. Por mais que na Figura 7, a legenda indique as casas laranjas como programação de construção até 1956, tal movimento não ocorreu, sendo esses lotes vendidos sem qualquer estrutura instalada neles a partir de 1971, como será abordado mais em frente neste trabalho.

Figura 5: Vila dos Ferroviários de Tubarão: Planta do Loteamento (em azul, casas construídas em 1953-1954) – PARTE 1.



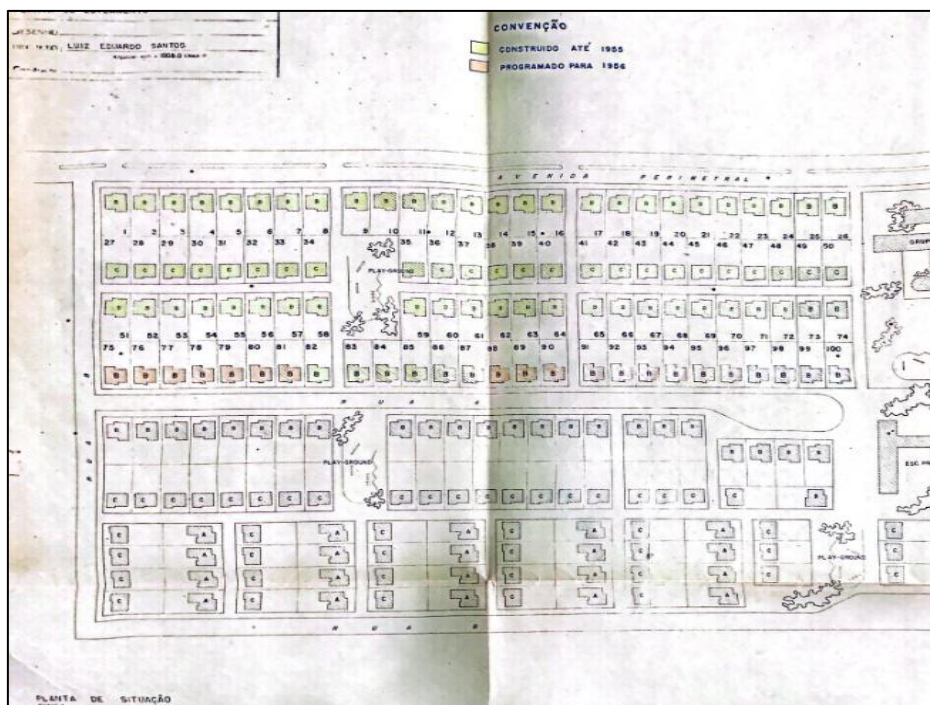
Fonte: Santos, 1955.

Figura 6: Vila dos Ferrovários de Tubarão: Planta do Loteamento (em azul, casas construídas em 1953-1954) – PARTE 2.



Fonte: Santos, 1955

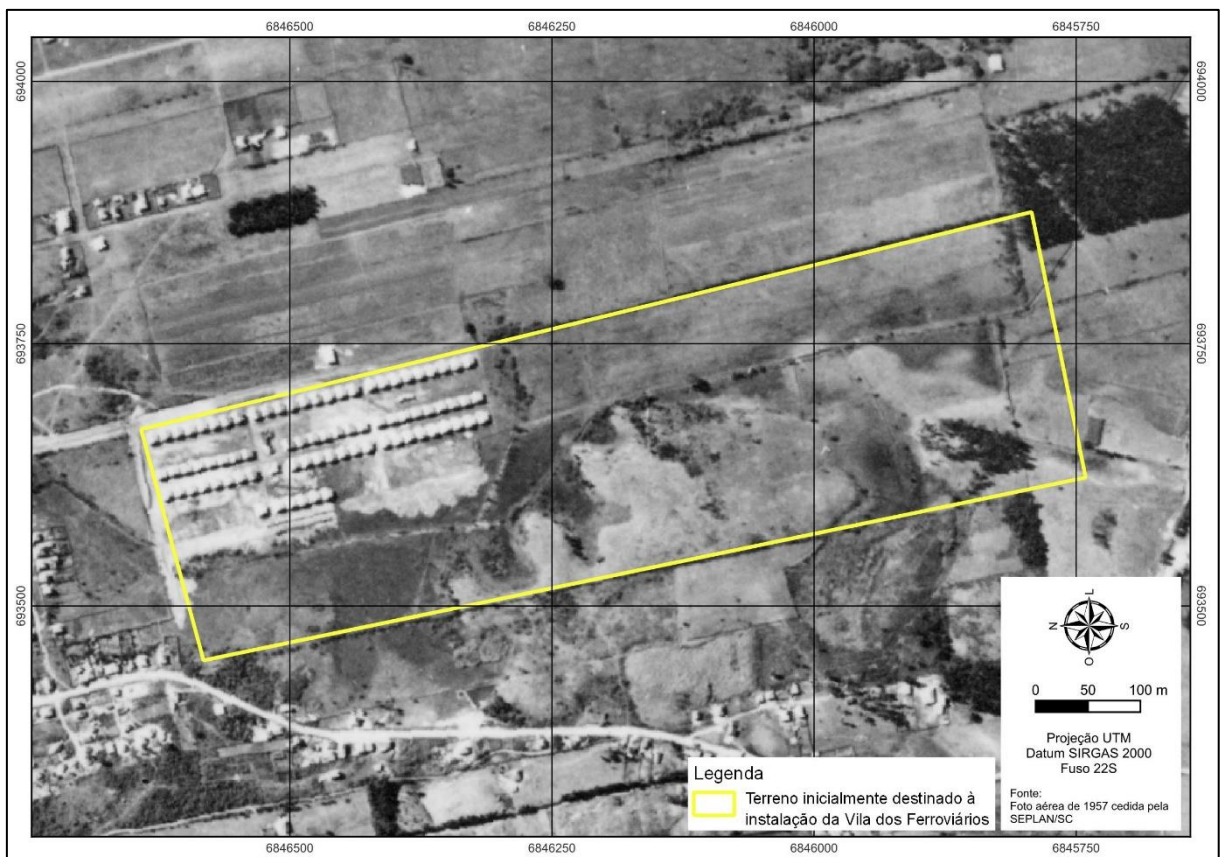
Figura 7: Vila dos Ferrovários de Tubarão: Planta do Loteamento (em amarelo, casas construídas até 1955 e em laranja, planejadas para construção em 1956) - RECORTE.



Fonte: Santos, 1956.

Podemos observar através de imagens aéreas de 1957 (Figura 8) esse caráter de abandono, igualmente. As casas construídas no loteamento não possuem cercas, jardins, árvores, ou qualquer outro elemento que indique a presença de moradores na Vila. Também pode-se observar a região de banhado nos arredores, assim como um valo a céu aberto, no contorno da área construída.

Figura 8: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1957.



Fonte: Da autora, 2024.

Esse movimento pode ser relacionado ao governo de Juscelino Kubitschek entre 1956 e 1960, com uma política rodoviária alinhada com incentivo, à vinda ao Brasil, de indústrias automobilísticas estrangeiras. Não somente, foi propagada uma cultura que privilegiava o novo, aclamando a velocidade que promovia os automóveis, e a integração desse novo modelo, ao mesmo tempo que dispensava a “lverdeza” das locomotivas. Houve, então, o desmonte de muitas ferrovias, especialmente, as de circulação no interior, e àquelas mais voltadas ao transporte de passageiros. Foi observado, nessa política, o atendimento do Estado ao interesse das empresas privadas de infraestrutura, como montadoras e grandes empreiteiras, dentro das

políticas de governo, que privilegiavam os interesses privados (De Paula, 2010). Dessa forma, aos poucos, o setor ferroviário foi perdendo a atratividade para novos investimentos, bem como o interesse do Governo Central na ferrovia como símbolo de desenvolvimento.

A concessão de casas da Vila era formalizada através dos Termos de Permissão de Uso (TPUs), onde era acordado que seria cobrado uma espécie de “aluguel”, descontado diretamente em folha de pagamento, e cujo valor era referente a em torno de 6% do salário do morador ferroviário. As fontes encontradas não indicam como era feita a seleção de quem poderia morar na Vila. Por entre as buscas nas fichas de cadastro de funcionários da ferrovia, foram identificados alguns nomes de moradores de 1959, entretanto não foi encontrado um padrão que indicasse uma triagem por profissão, salário, cor ou descendência. Somente indica que eram homens, público majoritário desse ambiente de trabalho. Também não foi possível averiguar se todas as casas começaram a ser ocupadas já em 1959, ou se o processo ocorreu de forma gradual, ao longo dos anos.

Em 1971 começa o processo de venda de casas e lotes da Vila. Conforme o documento Resolução do Presidente da RFFSA nº 89/70, isso se dava por um conjunto de motivos, como a suspensão de algumas atividades ferroviárias, a existência de muitos bens imóveis “desnecessários à operação ferroviária”, não utilização de terrenos e carência de recursos para “investimentos imprescindíveis”; e deveria o valor recebido ser incorporado ao Orçamento de Capital da respectiva Divisão. As justificativas apresentadas envolviam o alto custo de manutenção, de forma que entre 1967 e 1º semestre de 1970, 24 casas foram reparadas, com o custo total de Cr\$120.087,85. O aluguel variava entre Cr\$10,00 e Cr\$40,00, totalizando uma receita mensal de Cr\$1.547,00. Cada casa precisava, para ser reparada, de em torno de Cr\$6.000,00. Dessa forma, seriam quatro meses de aluguel das 80 casas para reparar somente uma. A proposta, então, foi formulada da seguinte maneira:

A elevação dos aluguéis, conquanto possa minorar a situação, não resolve, uma vez que mesmo elevado 4 vezes (o que seria inacessível a muitos dos atuais moradores) ainda não cobriria [sic] as despesas de manutenção.

Desta forma, considerando que:

- a.) as casas e os terrenos são desnecessários a operação ferroviária;
- b.) é elevado o custo da manutenção das casas,
- c.) é baixo o rendimento das casas,
- d.) sem manutenção, além da péssima repercussão para a Estrada, o valor das casas tenderá para zero;
- e.) é grande o interesse dos moradores, ferroviários, de aquisição de cada [sic] própria,

Propomos, seja solicitada autorização, para de acôrdo com a planta nº 2, podermos efetuar:

- a) Venda das casas juntamente com os lotes de nº 1 a 74 e 82 a 87,
- b) Venda dos lotes de nº 75 a 81 e 88 a 100.
- c) Venda das quadras A, B, C, D, E, F e G (Silveira, 1971, p. 2-3).

As casas foram avaliadas considerando tipo de casa (B ou C), condições (boas, que são as que foram reparadas, regulares e más) e localização (na Avenida Principal ou Rua A, que é a Rua dos Ferroviários, ou nas demais ruas, conhecidas com Rua B e Rua C) resultando na seguinte classificação (Quadro 1):

Quadro 1: Classificação das casas para venda.

Localização	Tipo de Casa	Condições	Valor (Cr\$)	Casas (Lotes)
Avenida Principal ou Rua A	B	Boas	11.000,00	2, 7, 13, 16, 21, 25 e 26
		Regulares	8.900,00	1, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19 e 20
		Más	7.150,00	4, 22, 23 e 24
Rua B	B	Boas	10.500,00	55, 62, 64, 65, 67, 70, 71 e 72
		Regulares	8.400,00	51, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 66, 68, 69 e 73
		Más	6.650,00	74
	C	Boas	9.500,00	28, 30, 32, 41, 42, 44 e 43
		Regulares	7.500,00	27, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 45, 47, 48, 49 e 50
		Más	6.000,00	29
Rua C	B	Boas	9.500,00	82 e 87
		Regulares	7.500,00	83, 84, 85 e 86

Fonte: Adaptado de RFFSA, 1970a; 1970b; 1970c; 1970d; 1970e; 1970f; 1970g; 1970h; 1970i; 1970j.

A prioridade de compra era oferecida aos moradores atuais, por meio de uma “Carta proposta de venda das casas da Vila Ferroviária”, com as condições de 1) responder sobre o interesse em 30 dias corridos; 2) prazo de pagamento de 10 anos, ou 120 parcelas mensais; 3) não serão consideradas propostas abaixo do valor estipulado ou que venham de morador com aluguéis em atraso; 4) cláusula de “pacto adjeto de hipoteca” na escritura a ser liberada após conclusão do pagamento; 5) formalização de seguro contra fogo do imóvel e seguro de vida do comprador, a fim

de garantir o pagamento integral do valor; 6) despesas com escritura ficam ao encargo do comprador; 7) conforme houver aumentos salariais, haverá em mesmo percentual majoração nas parcelas a vencer; e 8) se três parcelas seguidas não forem pagas, além dos juros, o saldo devedor terá vencimento antecipado, permitindo que a vendedora executar a garantia hipotecária (Silveira, 1972a, p. 1). Chama a atenção, após análise do Quadro 1, que visivelmente as casas situadas na Rua A (a “Avenida Principal”), são as mais valorizadas por sua localização, assim como as casas tipo B aparentam possuir também algum tipo de “superioridade” em relação às do tipo C. Após, caso esses não quisessem ou não fossem aptos para a compra, as casas iam a uma espécie de leilão, em que um edital era lançado, com os terrenos oferecidos e valores mínimos, e cada interessado deveria enviar uma carta, seguindo as seguintes regras:

3.1 – As propostas serão recebidas na Secretaria da 12ª Divisão à Rua Rui Barbosa, nº 39 em Tubarão, até o dia 15/8/72, às 11,00 horas, e serão abertas às 15 horas do mesmo dia.

3.2 – As propostas deverão ser apresentadas em envelopes fechados, nos quais deverão constar obrigatoriamente os dizeres “PROPOSTA PARA COMPRA DE LOTE ou CASA – EDITAL nº 07/72.

3.3 – Não serão consideradas propostas contendo preços abaixo dos preços mínimos relacionados.

3.4 – Será lavrada escritura pública de compra e venda entre a vendedora e o (s) comprador (es), gravada, entretanto, com a cláusula de “pacto adjeto de hipoteca”, que será liberada, uma vez pago o preço da proposta na forma e condições estabelecida, ou por pagamento antecipados do saldo devedor.

3.5 – Todas as despesas decorrentes da escritura, correrão por conta do (s) comprador (es).

3.6 – Em caso de propostas de preços idênticos, terá preferência a proposta endereçada por empregado da vendedora.

3.7 – Cada concorrente deverá prestar caução de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros), a ser efetuado na tesouraria da 12ª Divisão, cujo comprovante deverá ser anexado à proposta (Silveira, 1972b, p. 1).

Inicialmente, a proposta foi de que as casas fossem divididas em 60 parcelas mensais, todavia o Engenheiro Victor Doetsch da 12ª Divisão da ferrovia se manifestou por meio do documento Nº 1579-CDV/71, de 29/10/1971, sobre ponderações levantadas pelos interessados nas compras dos imóveis. Entre eles, estava que as casas de menor valor poderiam chegar a tomar cerca de um terço do salário de um empregado, enquanto as de maior valor, quase metade. Além disso, foi apontado também:

c) - Uma parcela mensal para pagamento da casa própria variando entre 27 e 48 por cento da remuneração bruta, como provado pela experiência do BNH que, recentemente aumentou o prazo de pagamento para até 300 parcelas mensais, ou seja, 25 anos.

d) - O que acontecerá si as casas forem colocadas em concorrência pública, é que as mesmas serão vendidas a terceiros, perdendo a operação a sua principal finalidade, que seria a de proporcionar casa própria aos ferroviários, além de criar um grave problema social que seria a desocupação das casas pelos atuais ocupantes (Doetsch, 1971, p. 2).

Foi decidido então, que para fins de aquisição das casas poderiam então ser parceladas em até 120 meses (10 anos), e os lotes vazios, em até 15. Os nomes dos compradores, os valores pagos e as parcelas estão disponíveis no Apêndice D. Entre as fichas encontradas de alguns moradores da Vila que ali residiram a partir de 1959, e que acabaram por comprar uma das casas, as parcelas compreendiam de 12 a 20% de seus salários brutos (considerado o ano de 1972 de referência).

Poucos anos depois, em 1974, ocorreu uma tragédia na Cidade Azul. A enchente de 1974 está marcada na memória de muitos moradores, pelas vidas ceifadas, por todos os estragos causados, bem como pelo efeito psicológico do medo de uma nova enchente. Na Rua dos Ferroviários, a água ultrapassou um metro e meio de altura, invadindo as residências daqueles que viviam na Vila e seus arredores. Noventa famílias¹¹ que compraram e moravam nas casas e pagavam as parcelas entraram com um processo e abaixo-assinado, solicitando que sustassem a cobrança das prestações em atraso. Solicitaram que os pagamentos fossem retomados somente em janeiro de 1975 e que, então, as prestações não fossem majoradas em decorrência do aumento salarial. Tal processo entrou em análise, após recorrentes cartas, e então o documento Nº 3566/SRS/74, trouxe alguns dados e decisão. Primeiramente, tratou da situação dos pagamentos e atrasos das parcelas que, em 28/02/1974 e em 30/06/1974, estavam da seguinte maneira:

Tabela 1: Situação de prestações em atraso por número de adquirentes no primeiro semestre de 1974.

Prestações	28/02/1974	30/06/1974
	Nº de Adquirentes	Nº de Adquirentes
Prestações em dia	1	03
Atraso até 3 prestações	24	13
De 4 a 10 prestações em atraso	22	25
De 11 a 15 prestações em atraso	12	12
De 16 a 20 prestações em atraso	01	06
Com mais de 20 prestações em atraso	-	01

¹¹ Todavia, houve alteração posteriormente de 60 famílias, como será visto na Tabela 1. Não se sabe o motivo da alteração.

TOTAL	60
--------------	-----------

Fonte: NETTO, 1974, p. 1-2.

O saldo devedor, entre os dois períodos acima, foi de Cr\$33.515,43 para Cr\$45.219,52, caracterizando um aumento de 35%. Com base nos dados da Tabela 1, é possível observar que o atraso das parcelas é anterior à enchente, fato ressaltado pelo documento em discussão. Ao fim do documento, o veredito foi de:

6. Esta Superintendência é favorável à concessão de moratória pleiteada, que importará em adiar o recebimento de Cr\$83.665,24 (oitenta e três mil seiscentos e sessenta e cinco cruzeiros e vinte e quatro centavos), inclusive os juros de mora vencidos até 31/12/1974, desde que, reiniciados os pagamentos a partir de 1975, não sofram mais atrasos. Caso isto ocorra, serão calculados os juros suspensos na forma contratual (NETTO, 1974, p. 2).

Não foram encontrados documentos posteriores que indicassem o cumprimento da decisão, seja por parte da RFFSA, ou dos moradores. Entende-se que tal proposta foi realizada não somente para atender às solicitações em relação à enchente, como também uma tentativa de atenuar o atraso dos pagamentos em geral.

Podemos observar a seguir a imagem aérea da Vila em 1978 (Figura 9), após a venda das casas e lotes. Em relação à imagem de 1957, podemos observar os terrenos antes vazios, agora com imóveis, e o estádio de futebol do Ferroviário construído. Também é notável como parte da região de banhado se tornou residencial, e o bairro muito mais urbanizado. A vala a céu aberto, no mapa marcada por uma linha diagonal, também é bem mais perceptível em relação à Figura 8. A área reservada ao projeto da Vila continua vazia, com exceção ao estádio, possivelmente por os terrenos pertencerem ao Governo Central e não terem mais um projeto destinado ao local. Não foram encontrados registros sobre a venda da área em questão.

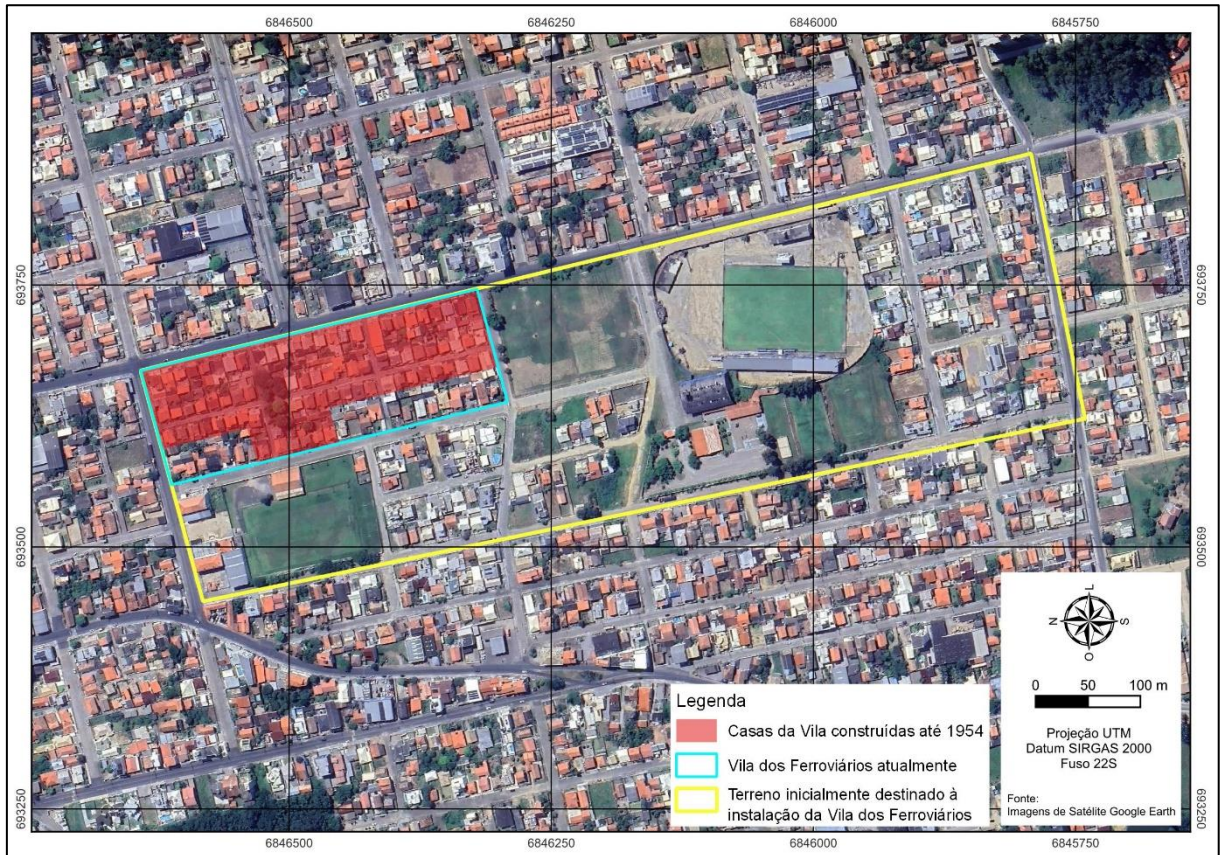
Figura 9: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1978, e casas construídas até 1954.



Fonte: Da autora, 2024.

Podemos, todavia, constatar esta mesma área atualmente, conforme a Figura 10 não há mais a vala a céu aberto, e pelos telhados podemos observar que ocorreram diversas alterações nas residências. Além disso, os lotes dos arredores foram ocupados, seja por moradores, associações, clubes, estabelecimentos comerciais ou outros. Ademais, houve o desenvolvimento dos arredores, com estradas calçadas ou asfaltadas, prédios, e o aumento de número de imóveis num geral.

Figura 10: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários atualmente em relação à área do projeto, e casas construídas até 1954.



Fonte: Da autora, 2024.

Pela imagem atual, de 2024, ainda é possível identificar diversas áreas não ocupadas com moradias, em grande parte, por decorrência do uso empregado pela Ferrovia. Na rua principal, a Rua dos Ferroviários, onde o conjunto de casas havia sido integralmente implantadas na década de 1950, a sul verificamos o Estádio domingos Silveira Gonzalez, onde o Clube Atlético Tubarão manda os seus jogos¹². Ao lado, situam-se os campos de treinamentos pertencentes ao mesmo complexo esportivo. Na área verde aos fundos da cobertura do estádio encontra-se o ginásio de esportes José Warmuth Teixeira, atualmente abandonado, e a Associação dos Ferroviários, que conta com uma ampla área poliesportiva, que reforça o apreço pelo esporte. Por fim, aos fundos da Vila, um outro estádio amplamente utilizado pelos

¹² O atual Clube Atlético Tubarão, criada em 2005 como Associação Cultural Recreativa e Esportiva Cidade Azul, é o sucessor do Tubarão Futebol Clube, criado em 1992. Esse, por sua vez, foi o “herdeiro” histórico do Esporte Clube Ferroviário, criado em 20 de janeiro de 1944, para quem a área do estádio foi reservada. O Clube Atlético Tubarão, atualmente disputa a divisão de acesso (segunda divisão) do Campeonato Catarinense.

apreciadores do esporte de Oficinas, é o campo do Noroeste que tem sua estrutura em funcionamento até os dias atuais.

Dado o contexto da Vila dos Ferroviários, seu projeto e execução, condições, moradores e vendas, buscaremos entender como era o cotidiano nesse espaço, e como os moradores se relacionavam e se sentiam em relação a ele.

3 RETRATOS DE COMUNIDADE: A VILA PELA PERSPECTIVA DE SEUS MORADORES

Ao falarmos de uma vila residencial é necessário pensar nas pessoas que nela residiam, e não somente suprir esta questão com uma lista de nomes. Levanta-se os questionamentos sobre quem morava lá, como, e quais as relações entre esses indivíduos e suas famílias ao serem inseridos em uma comunidade. A documentação levantada, bem como a limitação por documentos em decorrência da grande enchente de 1974, todavia, não nos revela essas informações; aliada à falta de pesquisas realizadas sobre esse objeto de estudo, abre-se outra alternativa metodológica para pensar sobre essas pessoas, por meio do diálogo com elas próprias.

As conversas¹³, realizadas no final de outubro de 2023, foram gravadas com três mulheres: Miriam Terezinha Lopes, Lucimara Aparecida Schambeck Andrade e Christiane Martins Matias. Ex-residente e atuais residentes da Vila dos Ferroviários, respectivamente, e todas professoras do Ensino Básico ou Universitário. Ademais, são filhas (ou até netas) de ex-ferroviários. Miriam viveu na Vila por 31 anos, Lucimara mora há aproximadamente 49 anos e Christiane, 33 anos¹⁴. A seleção das convidadas seguiu algumas ponderações: primeiramente, a busca em conversar com descendentes dos trabalhadores que lá moravam; em segundo lugar, observou-se que, entre as pessoas indicadas com formação acadêmica, em sua maioria eram mulheres, logo, optou-se por dar o protagonismo feminino a este trabalho, considerando que muitas das pesquisas de História Oral são realizadas com homens, como observado na pesquisa bibliográfica realizada; e em terceiro lugar, optou-se por professoras, profissionais da educação, que possuíssem uma trajetória e que tivessem esse olhar que permitisse uma reflexão sobre o processo.

O roteiro de conversa (Apêndice C) serviu como um norte para direcionar a “entrevista”, por se tratar de uma metodologia de História Oral de história temática (e não história de vida), contudo foi dada a liberdade às convidadas para que narrassem aquilo que pudessem recordar e quisessem compartilhar. O mesmo foi separado em três blocos: Caracterização do convidado, Vila e infraestrutura, e memórias.

¹³ Optou-se por não tratar exatamente como “entrevistas”, mas como conversas, para remover a formalidade do processo, deixando as convidadas mais confortáveis a dialogarem.

¹⁴ As idades aproximadas das participantes são, respectivamente: 60, 49 e 48. Miriam morou na Vila dos Ferroviários entre 1963 e 1994, Lucimara 1974 até hoje, e Christiane 1991 até hoje (cálculo aproximado baseado nas falas).

3.1 FERRO, CARVÃO E TIJOLOS: A INFRAESTRUTURA DA VILA

A Vila foi projetada como um grande conjunto habitacional, contendo 213 casas, grupo escolar, escola profissionalizante, creche, igreja, playground, ginásio com campo de futebol, quadras de tênis e basquete e pista de atletismo, além de um lago e diversos espaços verdes, tudo distribuído em diversas quadras. As plantas datam de 1951 e 1952, e no ano seguinte as obras já foram iniciadas, até 1954. Apesar das previsões de continuação das construções nos próximos três anos, essas não tomaram prosseguimento, e em 1957 a ideia parece ser enfim abandonada, quando a EFDTC foi incorporada a RFFSA. O resultado foi a finalização de 80 casas, entre as ruas A, B e C, sobrando nessas quadras ainda 20 lotes que permaneceram como terrenos baldios (Figuras 11 e 12). Nesse espaço também haviam sido reservados dois terrenos, um em frente ao outro, que seriam destinados a um espaço verde, um projeto de praça que não saiu do papel. Além disso, foi instalado também o estádio do Esporte Clube Ferroviário, time fundado em 1944, que em 1992 se tornou o Tubarão Futebol Clube; em 2005, a Associação Cultural Recreativa e Esportiva Cidade Azul; e entre 2007 e 2008, teve seu nome alterado para Clube Atlético Tubarão, como mantém até hoje.

Figura 11: Perspectiva da frente da Vila dos Ferroviários em 1967.



Fonte: Arquivo Público e Histórico de Tubarão, 2024.

Figura 12: Perspectiva da frente da Vila dos Ferroviários hoje.



Fonte: Da autora, 2024.

O espaço verde, localizado no meio da Vila (Figuras 13 a 15) é comentado por Christiane, que mora há mais de 30 anos na Vila (estima-se que chegou em torno de

1992), e comenta que quando chegou, essa área (pertencente à prefeitura) ainda era vazia:

Christiane: Aquela pracinha ali na minha rua, aquela pracinha ainda não existia. Não, a minha rua não era, a minha rua não era calçada, não tinha nem calçamento. Tanto que ela não ganhou calçamento, ela ganhou duas vezes asfalto. Ela foi asfaltada em dois processos. Quando eu fui morar ali, nós não tínhamos a praça e não tínhamos calçamento. A rua não era pavimentada. As duas grandes mudanças de espaço foram essas.

Débora: E o que tinha ali na praça antes?

Christiane: Era só uma área verde. Sempre foi da prefeitura e não tinha praça. Tinha um espaço e demandava uma praça, mas não tinha nada.

Figura 13 Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1978, com demarcação da área verde.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 14: Área verde hoje – PARTE 1.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 15: Área verde hoje – PARTE 2.



Fonte: Da autora, 2024.

As ruas internas da Vila, a “B” e transversais eram bastante estreitas, na verdade (Figuras 16 a 18), e a convidada destaca sobre como isso mostrava a realidade financeira dos ferroviários; aliás, nem mesmo se considerava a aquisição de automóveis por esses trabalhadores, pelo grupo que coordenou o projeto da Vila:

Christiane: [...] Não se possibilitava, olha, naquela época se imaginava que o ferroviário não teria carro, porque tem um espaço enorme embaixo, atrás dos terrenos, mas não tem passagem para o automóvel. É uma dificuldade. [...] Eu acho que ali, na época da construção, não se imaginava a questão dos carros. Passava por longe um assalariado ter carro, porque a construção pegou todo o terreno e não deixou a largura do terreno sem deixar a extensão, né? Para um carro na frente ou para uma passagem para a gente poder chegar. [...] A gente tem...

Débora: As garagens que tem, que eu observo, são todas adaptadas.

Christiane: Adaptadas, num espaço mínimo.

Figura 16: Rua Manoel Marcos de Farias hoje, transversal à Rua dos Ferroviários.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 17: Rua Antonio Lapolli Sobrinho hoje, paralela à Rua dos Ferroviários.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 18: Casa da Vila situada na Vila dos Ferroviários hoje, com adaptação para garagem.



Fonte: Da autora, 2024.

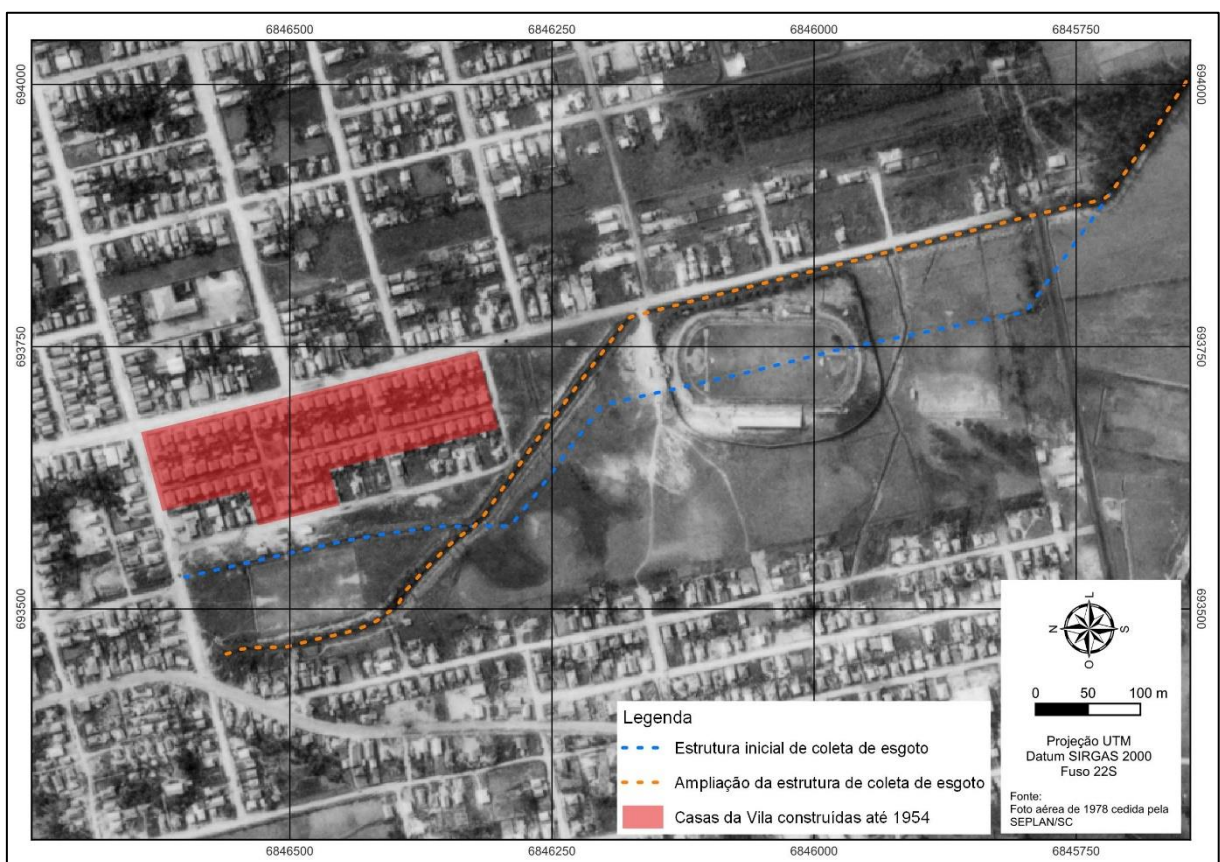
A largura das ruas não foi o único problema das vias públicas que foi citado. É marcado na fala de duas participantes que passaram a infância na Vila, também, a existência de um valo. Entretanto podemos observar que, aos olhos das crianças, até mesmo os problemas podem virar brincadeira:

Miriam: Tinha o valo da Vila, que era um esgoto a céu aberto, no qual eu me afundei muitas vezes, porque nas brincadeiras nós pulávamos esse valo para mostrar que nós éramos capazes de fazer tal façanha, de dar salto.

Lucimara: Nós brincávamos, era na rua. Aí eu lembro que tinha ali o valo dos ferroviários, o valo da Vila, né? Nós atravessávamos o valo, porque tinha, às vezes, alguns cantinhos que a gente podia atravessar que era seco, e nós íamos brincar lá em cima, onde é o ginásio, aquela parte de lá, né? E todo mundo se conhecia, todo mundo brincava junto e a gente brincava na rua, não tinha aquela coisa de brincar dentro de casa, era brincando na rua mesmo.

Na Figura 19 podemos identificar, em imagens aéreas de 1978, a localização do valo. Na verdade, de dois valos – um “inicial”, e uma “ampliação”. O primeiro é aquele que pode ser também identificado nas imagens aéreas de 1957 (Figura 8, subcapítulo 2.3), e cujos leves traços ainda aparecem na imagem a seguir, ressaltado com a linha pontilhada azul. A segunda é mais recente, além de maior, e é delimitada com a linha pontilhada laranja:

Figura 19: Imagem aérea da Vila dos Ferroviários em 1978, com demarcação da estrutura de coleta de esgoto.



Fonte: Da autora, 2024.

A estrutura e arquitetura das casas é marcante para qualquer morador, ou mesmo os cidadãos que passam em frente à Vila: os tijolos maciços eram colocados alternadamente, uma fileira de dois tijolos de largura, e uma de um tijolo girado horizontalmente em 90 graus, fazendo com que as paredes externas fossem bem grossas. As aberturas de madeira de boa qualidade, para promover a alta durabilidade, e muitas peças de metais eram produzidas pela própria ferrovia,

conforme relato de Miriam. As casas contavam com fogão à lenha, banheira de louça e artefícios de bronze.

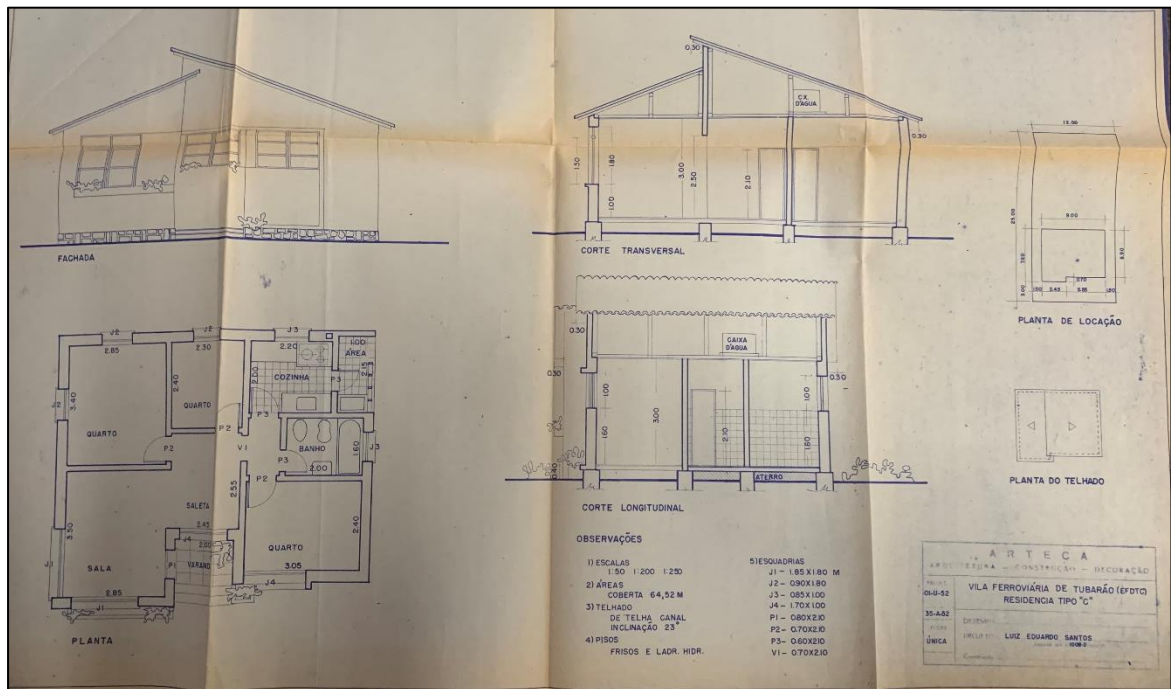
Miriam: Mas... Atualmente eu estou meio afastada. Eu vou ali, revejo algumas casas. Muitas delas estão... não têm mais as características, né? Das casas da Vila, porque... É lógico que com o avanço da tecnologia, até da engenharia, a pessoa vê que precisa melhorar a estrutura, né? E às vezes, não sei por que cargas d'água não querem manter a característica da casa. Ali em casa, nós mesmos passamos por três, a minha casa ali. Ela já não é mais a casa 46B, a original. Ela já passou por duas reformas, nós fizemos... Mas sempre preservando as paredes de tijolo maciço. Nós colocamos outros materiais, vidro, outras madeiras, outros materiais, cerâmica. Tiramos uma banheira, que eu adorava aquela banheira. Todo banheiro da casa da Vila tinha uma banheira de cerâmica, de louça. [...] E o acessório era de bronze! Pensa numa torneira que tu passa, na hora que tu vai limpar, tu passa uma benzina [?], abre aquele brilho dourado. Não é nem cobertura de... e banho de... é bronze mesmo. Porque o material que a ferrovia usava... [...] Os trincos das janelas, tudo produzido pela ferrovia. E pesado, ferragem pesada. As aberturas. E tinha, em cada casa, tinha uma banheira. Pensa na felicidade da pessoa, de estar tomando banho de banheira. Só que os adultos já vão tendo outras inovações, outros interesses, e vão vendo que aquilo ali vai ficando, não sei mais, vai ficando démodé, talvez, né? E aí foram... tiraram, tiraram essa banheira e colocamos um box, a princípio. Mas eu lembro de vários banhos nessa banheira. Uma banheira branca, de louça, pesada. As torneiras de bronze, um amarelo muito lindo, brilhante.

Podemos observar que essas características ressaltadas por Miriam da banheira e do bronze faz, de forma implícita, uma comparação com outras casas populares. O mesmo com as grossas paredes externas das casas: agrega um sentido de maior qualidade nessa estrutura, e de valor. Outra característica citada é o material utilizado nas pias e no chão: misturas de pedrinhas, tinta vermelha e uma massa de liga diferente do cimento.

Miriam: E o que mais que tinha nesta casa, meu Deus, que me chamava a atenção. Chamava a atenção a pia. Todas as pias dessas casas eram de um granito. Mas era um granito que eu acho que seja uma mistura de areia com pedrinhas. Pedrinhas muito... mármore, né? Eu acho que são restinhos de recortes de mármore. E que era... no piso da cozinha tinha essa característica, mas também tinha, eu acho que é uma tinta, um vermelhão. Um vermelhão assim que ficava o ladrilho muito interessante, muito bonito. Que o brilho que a gente passava, na época a gente usava muito cera em pasta, né? A cera em pasta era bastante usada para abrir o brilho desse ladrilho, deste piso. [...] Tanto o piso da casa quanto as calçadas, né? Era usado essa argamassa e coberto com uma tinta, um vermelho. Que era bem característico das casas da Vila. [...] E o balcão da pia tinha também esse material. Não é hoje igual a... Tem o mármore, né [...] Toda casa tinha um tanque. Um tanque, era um tanque de cimento. Hoje a gente fala concreto, mas a gente falava cimento, né? Que era um material que estava chegando, né? Porque era muito usado para cobertura dos tijolos. Eu acho que era uma combinação de água e barro. O cimento, eu acredito que não... O cimento chegou bem depois na Vila. Eu acho que o cimento desse material não era somente cimento, era uma mistura. De areia, né? Porque eu acredito que o cimento, exatamente esse, veio bem depois. Mas uma mistura que... deu segurança para aquelas paredes.

Inseridas em uma vila, as casas possuíam um padrão, como pode ser observado pelos relatos. No projeto da Vila, haviam quatro modelos de casas, que se diferenciavam por sua estrutura: “A”, “B”, “C” e “O”¹⁵, todavia somente as dos tipos “B” e “C”, menores em relação às outras duas, foram construídas. Na Figura 20 abaixo podemos observar a planta da casa tipo “C”, que é um pouco menor em relação à do tipo “B”¹⁶.

Figura 20: Planta da residência tipo “C”.



Fonte: Santos, 1952.

Esse modelo de casa, como pode ser observado, possuía três quartos, um banheiro, e uma ampla sala que contrasta com a pequena cozinha. Indica que eram casas para muitas pessoas, e por isso demandava por áreas de descanso e convivência maiores. As Figuras 21 e 22 mostram casas que não tiveram tantas modificações na sua forma externa. A estrutura de grossas paredes, as banheiras e fogões à lenha também são citados por Christine:

¹⁵ É importante enfatizar que essa classificação não é a mesma indicada nos números das casas, as quais são separadas em “A”, “B” e “C” – esta se dá devido a localização da residência dentro da Vila: se na via principal, é x-A, se na via interna, é x-B, e se na rua de trás, é x-C (onde “x” é o número da casa).

¹⁶ Infelizmente no acervo do DNIT não foi possível localizar a planta de uma casa tipo “B”, para fins de comparação.

Christiane: [...] A estrutura da casa ainda continua sendo original, aquelas paredes largas, de dois tijolos, a história da Vila é muito legal. Mas a gente está falando de uma casa construída há muito tempo, que a gente mantém toda a parte estrutural de um tempo que a engenharia não era tudo isso. Olhar para o sistema, que era aquecido as banheiras, que quando a gente chegou a banheira ainda estava lá, e saber que era um sistema de caldeira, que tu botava água ferver, que tu fervia no fogão a lenha, e tu ia ter água quente na tua banheira. [...] as casas da Vila tinham banheira, e essas banheiras eram, a água era aquecida nos fogões a lenha, porque o fogão a lenha também já era da construção. [...] Era da construção, a gente teve que remover com muita dificuldade o fogão à lenha do espaço da cozinha.

Figura 21: Casa tipo “B” bem conservada da Vila hoje, situada na Rua dos Ferroviários.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 22: Casa tipo “B” bem conservada da Vila hoje, situada na Rua dos Ferroviários.



Fonte: Da autora, 2024.

É possível observar nesses relatos como as participantes transmitem das casas um sentimento de rigidez, solidez, segurança. Como a mistura de materiais que compunham e colocavam essas residências de pé, como o bronze, ferro, cimento, pedras, tijolos e argilas. Estruturas que mesmo de um tempo “que a engenharia não era tudo isso” se mantiveram firmes e fortes ao longo dos anos. Exceções são as pias que se quebravam, esfarelavam, ou os ranchos, feitos de madeira pelos moradores, e que se perderam com o tempo:

Christiane: Tem, e todas elas têm um rancho construído. [...] Que em algumas casas, em que algumas casas dizem que o rancho foi levado pela enchente. Tem as pedras estruturais desse rancho, quando a gente foi morar, estavam lá ainda. Um rancho. Não tinha mais. Mas tinha nas casas, todas elas tinham um rancho de madeira. Tinha um rancho de madeira. E, pelo que eu entendo, assim, na estrutura tu vê que era quase tudo.

As casas não eram grandes, sendo a tipo “C” de 64,5 m², e as tipo “B” pouco maiores, todavia os terrenos de 300 m² demonstravam um elemento de importante participação na dinâmica familiar, por permitir o plantio de alimentos, ou até criação de animais, como aves (Santos, 1952; RFFSA, [s.d.]).

3.1.1 Os outros espaços da Vila

A infraestrutura da Vila, todavia, ia além das casas construídas e das vias que a cortava. É importante considerarmos os espaços frequentados por esses moradores, que compunha também do dia a dia. Exemplos são as instituições de ensino frequentadas pelos filhos desses trabalhadores, o Círculo Ferroviário e a Cooperativa¹⁷. Esta última se tratava de uma espécie de grande comércio, que vendia produtos de diferentes ordens, e o Círculo uma espécie de centro de saúde, que contava inclusive com farmácia, e que atendia tanto os trabalhadores quanto seus dependentes. Em ambos os ferroviários poderiam anotar suas compras em cadernetas, e o valor seria descontado diretamente na folha de pagamento no mês seguinte. Ademais, aparecem junto ao aluguel quando tratado sobre os descontos em folhas de pagamento, conforme relatos a seguir.

Lucimara: O... nós, por exemplo, farmácia, era a farmácia do Círculo Ferroviário, então a gente comprava na farmácia do Círculo Ferroviário. Médico, dentista, a gente tinha tudo ali no Círculo Ferroviário, né? Era tudo ali [...].

Miriam: [...] Então tinha a questão da saúde, né, tinha o Círculo Ferroviário, né. O Círculo Ferroviário para os funcionários, que nós tínhamos essa medicação sempre assim com baixo custo, ou quase nada, eu lembro. E o plano de saúde do pai, né, abarcava não só a mãe, mas os filhos todos. Nós éramos em 11, 11 filhos. Então como a ferrovia, né, e aqui pelo que eu lembro, todos os meus vizinhos eram nessa faixa, tá, de 10 a 12 filhos [...]. E aí o pai adquiriu a [casa]... nós moramos ali de empréstimo, nós pagávamos, né? É como se fosse um aluguel. E descontando em folha de pagamento, e descontando em folha de pagamento. Tudo era descontado em folha de pagamento. E também descontava a parte da medicação, descontava os alimentos que na época era a Cooperativa. Ai meu Deus, quanta história triste eu tenho com essa Cooperativa. Eu e a minha irmã, a mãe mandava, né? [...] A Cooperativa Ferroviária, né? Que fornecia os alimentos, né? Seria um armazém coletivo. E era vendido... [...] E era tudo vendido com caderneta. Olha a confiança da pessoa naquela época.

Christiane: Sim, fui atendida, a Cooperativa não, Círculo Ferroviário sim, meus tratamentos de saúde, tanto o odontológico quanto o médico foram feitos no Círculo, a farmácia do Círculo a gente usava muito [...].

É na fala de Christiane que podemos observar o interesse da ferrovia num geral, na promoção de educação aos filhos dos trabalhadores. Os moradores frequentavam várias escolas da região, mas chamam atenção os colégios EEB

¹⁷ Não foram encontradas muitas fontes no que tange à Cooperativa e o Círculo Ferroviário: somente a menção de desconto nas fichas dos colaboradores, e as memórias das participantes, que serão expostas ao longo deste capítulo.

Senador Francisco Benjamin Gallotti, EEB Visconde de Mauá e EEB Professor Tomé Machado Vieira (antes Escolinha do Mato, como relatado por Miriam), do ensino público, e Colégio Santíssimo Sacramento (popularmente conhecido como “Baianas”) e SESI/SENAI do particular.

Christiane: [...] eu estudei no SESI, graças ao convênio que a Ferrovia tinha com o SESI, que era atrás do Círculo Ferroviário. Minha Educação Infantil foi no SESI. Quando nem se falava em Educação Infantil, porque não se tinha obrigatoriedade nenhuma de se fazer Educação Infantil, não era obrigatório. Isso eu... 75, eu estava com 5 anos, em oitenta... ali 83, 84, não tinha obrigatoriedade de Educação Infantil, você entrava na escola com 7 anos e estava tudo certo, mas a Ferrovia já tinha esse pensamento, dar escolaridade, pros filhos dos ferroviários e a gente estudou no SESI, sem custos... com custos muito baixos para minha família. [...] A escola muito próxima, o mercado muito próximo, a Vila muito centralizada, Oficinas é um bairro muito grande, a Vila é muito próxima de tudo, então... eu consegui estudar na época num dos maiores colégios públicos de Tubarão, sem... podendo me deslocar a pé, porque eu fui estudar no Gallotti, Gallotti pra época, uma das melhores escolas, o Mauá da mesma forma, [...] de qualquer forma, a gente encontra tudo que precisa, a gente tem essa possibilidade, o local está muito bem situado.

Lucimara: [...] os meus amigos eram tudo aqui, eu estudava aqui nas Baianas, né? [...] sempre foi particular. E, então, a minha vida foi sempre aqui e também as pessoas que eu tinha em contato também eram aqui, né? E eu não troco isso aqui por nada.

Débora: E escola, tu falou que ia para as Baianas, as outras crianças iam para as Baianas também?

Lucimara: Não [...] De amigos meus que moravam aqui na Vila, era raro quem estudava nas Baianas, era mais Tomé, Mauá e Gallotti.

Miriam: O meu ensino fundamental foi aqui no Tomé Machado Vieira. Eu lembro das minhas... da... da minha sacolinha de... mochila, né? [...] E as minhas sacolinhas eram... sacas de arroz. Que a mãe comprava tudo de cinco quilos, né? Então, a gente guardava as saquinhas de arroz, pra guardar os cadernos, né? Deixar, caso a gente fosse na chuva, então ficava bem protegido o material. Então, levava. A minha rota era sair de casa... lógico, não era muito distante, porque a Vila pra cá, Tomé, é aqui atrás. [...] antes, no meu primeiro ano, era a Escolinha do Mato, que falava. O Tomé foi a Escolinha do Mato. A Escolinha do Mato era uma, eram duas escolas, eram chamada de “escola isolada”. Ficava entre o Tomé, que é agora ali, a localização Tomé, e a ferrovia lá, o... o trilho, do lado lá da farmácia. Ficava nesse trecho aqui, entre o Tomé e os trilhos. Escolinha do Mato. [...] Muitas histórias ali, muitas memórias boas. E.. adorei morar nesse lugar ali. E estudar, então ia pro Tomé Machado Vieira, e fiz toda a minha parte de catequese aqui na Igreja Matriz. Então ali deu pra acompanhar bem as mudanças e as transformações da igreja no que ela é hoje. Porque eu continuo morando no bairro, né?

Podemos observar que as convidadas frequentaram diferentes instituições durante a educação básica, quase contemplando as principais presentes na região da Oficina Central, com exceção do Mauá. Chamamos atenção ao colégio do SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), que chegou em Tubarão no ano de

1950 com uma parceria com a EFDTC para o preparo de mão de obra qualificada para o trabalho na Oficina Central, com cursos que contemplavam as áreas de carpintaria, marcenaria, tornearia, caldeiraria e ajustagem (FIESC, 2017). A Igreja São José Operário, matriz da paróquia de Oficinas, não foi citada novamente ao longo das falas, mas ressalta-se que era frequentada por muitos trabalhadores da ferrovia que seguiam a religião católica. Tampouco foram citadas outras referências religiosas, mas sabe-se que muitos também praticavam a Umbanda.

A presença de diversas escolas nos arredores da ferrovia, assim como a associação ao SENAI, demonstra não somente o interesse na educação dos filhos dos trabalhadores – os quais muitos acabaram por ir trabalhar na ferrovia também – como na especialização da mão de obra, para que a população local pudesse ser empregada na companhia. Marco Henrique Zambello (2005), cuja dissertação envolve a memória de ferroviários residentes na Vila Operária de Campinas, ressalta essa transmissão de saberes dos trabalhadores aos filhos, sendo que os primeiros adquiriam muito do seu conhecimento quando já dentro das oficinas, e os segundos, desde mais novos, dentro de casa.

A infraestrutura da Vila, que vai além das seis quadras onde tiveram casas construídas, é cenário não só do cotidiano, da educação e necessidades dos moradores, mas também da vida em comunidade. Onde esses trabalhadores e suas famílias se encontravam, conversavam, conectavam, viviam – e são dessas interações que iremos tratar no próximo tópico.

3.2 DOS TRILHOS À CONSTRUÇÃO DE UMA COMUNIDADE

A Vila, como já foi constatado neste trabalho, era um espaço de moradia, contudo não se limitava a isso. Era um espaço de convivência, de laços, de vida, de comunidade. Para esse entendimento, é necessário enxergar os indivíduos que lá viviam, e entender um pouco do seu cotidiano e convívio, dos espaços frequentados, das relações promovidas e das dificuldades enfrentadas. Foi então que foi percebido a inevitabilidade de conversar diretamente com pessoas que vivem ou viveram lá, para que nos fosse narrado, através das lembranças, como era esse dia a dia, não só dos trabalhadores ferroviários, mas de suas famílias; como que se construiu essa relação de comunidade ali.

Quando perguntado do dia a dia das participantes, e as respostas eram muito associadas à infância e à juventude. Um exemplo é o de Christiane, que foi morar na Vila na década de 1990, já adolescente. Suas lembranças estão principalmente relacionadas aos estudos e trabalho. Foi questionado também sobre os pais, e ainda comenta sobre a irmã. O que mais chama a atenção, é o carinho por morar nesse lugar: “Eu sou zofeira¹⁸ de carteirinha”.

Christiane: Trabalhar durante o dia. Eu já era professora aos 17. [...] eu fiz curso técnico no Gallotti, comecei a estudar muito cedo. Fiz curso técnico no Gallotti, com 17 eu terminei e já comecei a dar aula para a Educação Infantil. E fazia faculdade na Unisul. Então meu dia, minha rotina era trabalhar o dia inteiro como professora, sair da escola, o deslocamento não valia a pena, ia para a Unisul, e da Unisul para casa. Então, a minha rotina era muito essa, fim de semana, normal. Uma “aborrecente” de 16, 17 anos que já tinha que estudar e estar inserida no mercado de trabalho. [...] Minha mãe professora também, secretária de escola já na época, [...]. Então a minha mãe passava o dia na escola. Meu pai, quando a gente foi aí... já estava no processo de afastamento por invalidez, porque era cardíaco, era cardiopata. Então a rotina do meu pai era mais ele ali por casa, pela questão saúde. E era isso, a minha irmã estudava no Mauá... Mauá não, na época já no Gallotti. Minha irmã estudava, estudou no Gallotti, foi atleta de handebol, [...]. Oficinas assim, está na veia, se tu perguntar para mim se eu quero morar em outro lugar, nem pensar. Eu sou “zofeira” de carteirinha.

E completa pouco após:

Christiane: [...] já cheguei na vila, uma fase que eu já estava trabalhando e estudando à noite. Então eu tinha pouco tempo, a minha irmã era criança ainda, a gente tem 5 anos de diferença, minha irmã ainda curtiu a praça, brincar com os vizinhos, eu já não tive muito disso. E a minha faixa etária na Vila já não era uma faixa etária presente.

O pai de Christiane é citado por ela outras vezes, em especial quando fala sobre um evento de que se lembrou sobre um Natal, em que foi organizado um presépio e pisca-pisca na rua, para que os moradores pudessem apreciar.

Christiane: [...] as pessoas se dão bem ali na Vila, meu pai uma vez, no Natal, foi, bateu de porta em porta, pediu dinheiro para todo mundo para comprar um pisca-pisca e iluminou a rua inteira, da nossa quadra toda. Pegou bambu, porque não era composto, conseguiu bambu, botou, atravessou a nossa rua, foi iluminada. Ele tinha o hábito de fazer presépio na rua, então ele fazia presépio sempre na frente da casa, a comunidade ali, vamos dar bala, vamos fazer, mas nunca foi assim, nada sistematizado, foram sempre... [...] Esporadicamente [...] e essa situação de quando o pai, junto com os vizinhos, quando o meu pai, loucamente, me ligou todos os... pisca-pisca, da rua na luz da minha casa! [...] Nossa conta de energia foi assim...! Mas valeu pelo Natal! O presépio montado na frente da minha casa, na rua 12, os moradores antigos vão lembrar do presépio montado na frente da minha casa, [...] ele fazia a questão de fazer isso pelas crianças, montar o presépio e deixar ali, então o pessoal que mora ali, que em 2008 já estava, vai lembrar dessa... tem essa memória afetiva.

¹⁸ O Bairro Oficinas é carinhosamente chamado pelos seus moradores de “Zofa”. “Zofeiro” seria o gentílico para se referir aos residentes.

As crianças aparecem muitas vezes como propulsores de uma vida em comunidade, pois suas relações acabam por influenciar nas conexões entre seus pais e os vizinhos. As brincadeiras de rua, por exemplo, marcaram também muito as memórias das participantes (como também já foi demonstrado no último capítulo), principalmente relacionando a vizinhança.

Miriam: [...] Então ficava ali pendurada na cerca, era cerca, não era muro, né? Aí começou a se colocar muros altos. E antigamente era bom porque tu passava por baixo das ripas de madeira, tu já estava na casa do vizinho. Ou abria, porque é tudo com pregos, né? E aí às vezes a gente já deixava até uma aberturinha, igual cachorro [risadas]. Já deixava aberto ali o espaço para a gente passar. Dali eu morava na terceira casa e ali nós andávamos para brincar. Passávamos um para ir na casa um do outro [...]. Também quando começou, quando veio a televisão, porque lá em casa a gente escutava muito rádio, nós não tínhamos, o pai ganhava bem na ferrovia. Porém, eu não lembro de a mãe ter condições financeiras de estar comprando coisas ou assim, alimentos que fossem diferentes do dia a dia. E eu lembro de eu estar na vizinha, debruçada na janela para assistir à televisão. E aí quando chegou as telas coloridas, porque quem tinha condição de comprar televisão, colocava uma tela colorida para dizer que estava vendo televisão a cores, em cores. [...] Na parede, uma tela de acrílico, que às vezes a pessoa trocava o acrílico azul, rosa e vermelho e amarelo. [...] E eu me debruçava na janela para assistir à televisão em cores, né? Quando a vizinha tirava assim, meu Deus! Eu estou aqui para assistir à televisão em cores, o que é que tu está tirando essa tela da frente? [risadas] Aí eu ficava chateada da vida. Eu passava trabalho para pendurar na janela, para assistir. Porque às vezes deixava a janela aberta, ela chamava as crianças, né, para assistir. Mas assim, tudo muito coletivo, muito assim, as pessoas eram de uma generosidade sem tamanho. Não se preocupavam em saber se tu ia lá para roubar ou se tu ia... Não tinha essa questão da maldade, da má fé. Eu não percebia isso. Era muito tranquilo. Embora nós éramos peralta, a gente fazia alguma coisinha, mas isso a gente releva, né, criança?

Miriam também conta sobre as festas que às vezes ocorriam na sua casa, para onde os moradores eram atraídos pelas músicas e pelo chamado de outros vizinhos:

Miram: E às vezes, não só na brincadeira, às vezes fazíamos festas, né? E aí avisava, né? A gente avisava ali mesmo na rua. Um gritava lá na frente, ó, está acontecendo a festa tal aqui. Pronto! Para que escrito, para que rede social? A boca funcionava muito bem [risadas]. Era só gritar da porta da casa a gente já partia. Ou para a brincadeira ou para as festas. E na minha casa acontecia muita festa. Eu lembro muito bem de eu sentada, porque eu não podia entrar na festa, mas eu lembro muito bem, meus irmãos dançando e o meu irmão mais velho, que mora hoje na nossa casa, ele tinha uma banda, Xangô [...] eles traziam essa banda para dentro da nossa sala. A nossa casa foi considerada muitas vezes um baile, que eu lembro muito, muito, era festa, festa, festa. E tudo era motivo de festa, vinha gente de todo lugar. Ouvia o barulho ali da banda, e iam se aproximar, não precisava nem de convite, né? [...] Os vizinhos, ali, não tinham muro, da própria casa já dançava, já ouviam tudo, mas gostavam de estar dentro da sala. A nossa sala era uma sala de baile, e eu só observando de fora, porque eu não podia entrar. Às vezes eu ficava... É, entre o quê? Sete, sete, oito anos, ou antes, eu lembro desses períodos antes da enchente, antes da enchente de 74. E eu lembro de eu estar na soleira da janela assistindo, não só as festas ali dos meus irmãos, mas também as brincadeiras que eles faziam, né?

Essas interações e conexões, sejam festas, brincadeiras, atos de altruísmo, entre outros, constituem a vida em comunidade. Mais especificamente, essa relação de comunidade é delimitada pelo local e, neste caso, por local construído¹⁹. O conceito de local aparece como um espaço onde os indivíduos percebem um sentido em comum e se sentem inseridos. Quando em local construído, os mesmos têm uma relação com o local onde se encontram, e promovem vínculos entre si de trocas e inclusão (Bourdin, 2001 *apud* Peruzzo; Volpato, 2009). Os moradores de Vila se formaram enquanto comunidade não meramente porque moravam no mesmo local, mas por conta do sentido que deram àquele espaço, das suas realidades sociais comuns, e do contato e convívio que tinham.

Outro espaço de encontro, voltado ao público adulto, eram os clubes, os salões de baile que havia na região: 1º de Maio, 11 de Janeiro e Sul-Catarinense. Os três estavam localizados na Beira-Rio, na Avenida Marechal Deodoro, entre 1 e 3 quadras de distância da Oficina Central. Até os anos 1990, esses três clubes possuíam um público bastante distinto; na verdade, promoviam a segregação entre os trabalhadores ferroviários e outros frequentadores. O Clube 1º de Maio era um clube destinado aos trabalhadores negros, que em sua maioria ocupavam cargos “de chão de fábrica”: o trabalho mais pesado. O Clube 11 de Janeiro também recebia ferroviários de cargos mais baixos e medianos, todavia somente brancos. Já aqueles que possuíam cargos mais altos, predominantemente brancos, frequentavam o Clube Sul-Catarinense. As excusas para a segregação desses lugares eram muitas vezes mascaradas, com alegações de que a pessoa não estava “vestida apropriadamente” para o local, entre outros. Quando questionado sobre esses espaços, eram citados como espaços de confraternização, cujas idas pareciam ser mais frequentes do que esporádicas:

Lucimara: [...] Primeiro de Maio o pai não deixava nós ir, porque tinha o Primeiro de Maio, tinha o “Pedreira”. Esses o pai não deixava nós ir, não levava. Nem ele ia com a mãe, né? Ele ia, era só no Onze, que é aqui nessa rua, né? E o Sul-Catarinense. Era o que o pai levava a gente e ele ia. Por exemplo, Carnaval, eu lembro de pular Carnaval com o pai no Onze. [...] Aí o Sul-Catarinense eu frequentei quando já era mais adolescente, quando eu já tava no meu segundo grau. [...] O pai era sócio. O pai era sócio dos dois. [...] O pai era sócio do ferroviário, ele entrava de graça e a gente, como era pequena, ia junto, né? [...] Aí ele tinha carteirinha do ferroviário pra entrar de

¹⁹ Nos debates sobre comunidade e local, muitos pesquisadores aparecem com diferentes interpretações e características. Alain Bourdin, dentro da discussão do conceito local (quando relacionado à comunidade), traz três categorias: local necessário, local herdado e local construído. O primeiro se trata de uma espécie de “busca às raízes”, muitas vezes encontradas em grupos de imigrantes; o segundo é mais voltado a relações familiares, culturais, religiosas ou étnicas; e o terceiro está um pouco mais relacionado à uma vizinhança, integração e trocas entre os indivíduos, e a relação desse com um local (Bourdin, 2001 *apud* Peruzzo; Volpato, 2009).

graça, porque quem era ferroviário tinha acesso gratuito na arquibancada. [...] Todo ferroviário, fazia carteirinha e tinha acesso. Aí eu também não sei se pagava algo, né? Por exemplo, eu sei que do Onze e do Sul o pai era sócio. Ali eu também não sei se o pai pagava alguma mensalidade para ter a carteirinha.

Miriam: [...] E o clube, depois ali o 11 de Janeiro e o 1º de Maio. Os dois, praticamente um *apartheid* ali, né? Ali deu um *apartheid*, assim, pelo que eu vi ali, da história e presenciei alguns acontecimentos. O Clube 11 de Janeiro, foi construído para as populações brancas, os funcionários brancos, e ali não entrava os funcionários negros. Que depois ali eu vi que tinha muita família, na Vila, muita família negra.

Além dos clubes citados, havia ainda outros espaços de descontração na Vila e no bairro, envolvendo os esportes. Um dos pontos mais marcantes, na verdade, era o futebol, conforme a Lucimara comentou, os ferroviários tinham carteirinha do Esporte Clube Ferroviário. Nas plantas da Vila, vistas nos capítulos anteriores, já pudemos observar que havia um interesse na questão do lazer. Um dos únicos espaços que foi efetivamente construído desse projeto, além das 80 casas, foi o estádio de futebol. Quando perguntado às participantes sobre o que na Vila “deixava a vida menos pesada”, o clube de futebol foi bastante mencionado, junto ao ginásio e à Associação dos Ferroviários. Quando havia jogo do Esporte Clube Ferroviário, popularmente chamado de “Ferroviário” ou “Rubro-negro de Oficinas” e apelidado de “Ferrinho”, era evento para todas as famílias. Foi citado, além desse, um outro esporte: o “bolão”, uma variação do boliche.

Miriam: Com certeza, o que foi construído no entorno da Vila ali, que é o Clube Recreativo, ali o Ferroviário, né? Que eu tive o prazer de ter o meu cunhado como jogador por muito tempo. Cezinho, ele se chamava Cezinho, bem conhecido. Porque ele foi um dos campeões da década de 70. Cezinho, quando o ferroviário foi campeão estadual, ele fazia parte do plantel. O Cezinho, Júlio César o nome dele. E isso aí, não, trazia alegria para os moradores ali da vila. A Vila existia em torno do Clube Esportivo Ferroviário. [...] Do futebol. Era o futebol no Ferroviário, que movimentava a Vila também. Ali, meu Deus, muita agitação, muita festa, muita alegria, muita coisa ali em torno do clube.

Christiane: Pode ser num... [?] No campo eu não era muito, o pai também não era muito de ir ao campo, foi muito no ginásio, em época de... que no ginásio o... Warmuth, o José Warmuth ali, foi palco de muitas competições, principalmente de basquete, no JASC, o basquete era ali, ali tinha muita competição [...]. E a Associação dos Ferroviários ali era meu parque de diversões, ali sempre... ali sempre, ali o pai participou desde quando compraram o terreno ali, era o nosso lugar.

Lucimara: O ginásio nós usávamos e a Associação dos Ferroviários. [...] O campo, porque na época o campo, o time era o Ferroviário, né? Então, era o campo do ferroviário, o ginásio que nós fazíamos as atividades lá, né? Participava, a gente podia entrar e brincar lá dentro e a Associação foi construída depois, né? [...] Sim, sim, nós íamos no jogo. [...] Ia todo mundo. [...] Todo mundo. As mulheres não [...], mas as crianças iam tudo com os pais. Eu, com o meu pai, aí o meu padrinho junto, o padrinho da mãe era junto e o

meu tio, que nem era ferroviário, meu tio trabalhava na Eletrosul, ele vinha pra cá, deixava o carro aqui, nós íamos tudo junto pro jogo. E a Vila inteira, até hoje as pessoas, tipo assim, que eu conheço, a gente brinca, né? Era ferroviário, todo mundo, é Atlético Tubarão, não, é Ferrinho. [...] na época do Ferrinho eu não lembro se tinha mascote, não recordo. [...] E outra coisa que também os ferroviários faziam é que o meu pai participava, eles participavam de jogos, tinha jogos dos ferroviários, dos funcionários. Aí usava bolão, era bolão que se chamava, não era boliche, era tipo um boliche, mas se chamava bolão porque a bola é maior do que o boliche. [...] Do lado do Salgadão hoje tem um negócio do SUS, né? Um posto de saúde. Ali, na construção antiga, era esse bolão. Então também a gente tem até fotos, né? Da época do pai, do meu padrinho, do padrinho da Maiara, tudo que eles iam jogar e até com uniforme. [...] Competição entre os ferroviários. Tipo, o ferroviário era de Tubarão, com de outra localidade, eles iam jogar fora. [...] Aí eles treinavam ali, aí também era outra coisa que a gente fazia de família, era ir no bolão.

A lembrança da convidada faz referência ao auge do Esporte Clube Ferroviário que foi Campeão Estadual em 1970. Além do feito e sua relevância para o futebol estadual, é importante ressaltar que parte desse orgulho e enaltecimento também se deve a rivalidade com o outro clube da cidade: Hercílio Luz Futebol Clube, mais antigo e bicampeão estadual na década de 1950, normalmente associada à elite da cidade.

O ginásio de esportes José Warmuth Teixeira (Figura 23) ocupa área anexa ao Estádio Domingos Silveira Gonzalez, entre o mesmo e a Associação dos Ferroviários (ASFER) (Figura 24). Apesar de abandonado atualmente, foi um importante equipamento esportivo de competições e entretenimento do bairro Oficinas e a cidade de Tubarão.

Figura 23: Ginásio de esportes José Warmuth Teixeira hoje.



Fonte: Da autora, 2024.

Figura 24: Entrada da Associação dos Ferroviários hoje.



Fonte: Da autora, 2024.

Haviam, todavia, outras formas que os trabalhadores tinham para lidar com a dura rotina da ferrovia. Foi comentado por uma das convidadas sobre o consumo de bebidas alcoólicas e de tabaco pelos trabalhadores ferroviários, utilizados como um

escape do trabalho pesado, um lubrificante social e, no caso do fumo, até mesmo como uma questão de status social da época.

Miriam: [...] a característica das famílias da Vila são características de fumantes. Os homens e depois as esposas fumavam muito. E lógico que isso passou para os filhos. Eu não adquiri esse vício, mas é por conta... não sei, porque lá em casa os dois fumavam. [...] Além da fumaça das locomotivas, as fumaças do fumo, né? E aqui tinha muita plantação de fumo no entorno. [...] E muitos bares na localidade. E aí também um outro vício que é o álcool. Muitos funcionários ali da Vila. Muitos funcionários, muitos vizinhos meus.

Portanto, o trabalho pesado, junto à baixa remuneração, que será citada a seguir, justifica esses hábitos. Outra dificuldade citada pelas participantes foi a pobreza.

Miriam: [...] não sei, nesse período da minha vivência eu não lembro de dificuldades. Eu só tive, além da pobreza, né? Porque pobreza, porque tu não podia, era aquele salário da ferrovia e deu. Embora o salário da ferrovia mantivesse ali toda a parte da casa, a gente tinha comida, casa, roupa. Eu lembro, mas eu lembro... É questão da pobreza, tu não tinha outra coisa, tu vivia pra ferrovia. Tu não tinha outro meio assim pra... pra estar, vamos dizer, além da distração que seria o esporte, os clubes, né? Ali de recreativos. Mas assim, pra te dizer exatamente qual a dificuldade, nessa época eu... pra mim era só alegria, tá? Não posso te... é lógico que a gente viveu a pobreza ali, porque era aquilo ali, aquela comida, aquela roupa, tudo muito artesanal, muito familiar, mas eu não lembro de ter uma dificuldade. A rua era chão batido, porém nós estávamos ali, vivendo, eu tava com o teto, eu tava com a casa, tinha o que queria ali, né, dentro das possibilidades da minha família. E eu acredito que agora, vendo atualmente, eu vejo que a localização ali é baixa. Agora, tá depois da enchente, do estrago que a enchente fez, né, e que... Mas eu vejo ali que a localização, ela é uma localização baixa, não teve assim um aterro, porque ali é um banhado, né? [...] É um banhado, né, então ali foi, não foi, acredito que essa única dificuldade, a localização ser baixa, mas assim, depois a pobreza ali, não vejo muita dificuldade de ter morado na Vila.

Lucimara: Nós tínhamos dificuldade, pelo menos a minha família passou em relação à dificuldade financeira, né? Porque querendo ou não, a gente morava aqui, a maioria das pessoas que moravam aqui, que a gente conhecia, que tinha contato, não tinha um poder aquisitivo muito... não tinha um poder aquisitivo alto, né? Aí tinha essa dificuldade de questão financeira, né? De também, como tu falou, o Sul era mais pra elite, não eram todos que frequentavam. Eu estudei nas Baianas, nem todo filho de ferroviário conseguia estudar nas Baianas, né? [...] E tinha, antigamente, tinha aquele negócio, ah, tu mora na Vila, tipo de torcer o nariz, não tem? Antigamente, assim, né? Por ser casas mais simples, né? São casas mais simples, né?

O Brasil era um país predominantemente agrário até a década de 1970 e vivia um grande êxodo rural naquele período, com o advento da industrialização dos centros urbanos, em sua maioria, pouco estruturadas e planejadas. Para a média da população, as condições de renda que suprissem moradia digna, alimentação, vestuário e algumas opções de lazer, como supramencionado, estavam acima das condições de vida do trabalhador urbano industrial médio.

De alguns trabalhadores que moravam na Vila e então compraram uma casa, no início dos anos 70, conseguiu-se encontrar no DNIT uma espécie de “Pasta de Recursos Humanos”, com alguns dados sobre salários, tempo de serviço, etc. Para referência, considerando o período de compra das casas (em geral 1972), foi feita a seguinte análise, utilizando dados dessas fichas de dezembro de 1971 (cronologicamente o mais próximo possível que os documentos permitiram):

- Nério Luiz, maquinista da estrada de ferro, possuía o salário bruto de Cr\$514,00. Com os benefícios, somava Cr\$649,60. De descontos fixos, Cr\$99,95, sendo pouco mais de 15,39% do valor total, e desses, somente o aluguel da casa de Cr\$25,00 tomava 3,85%. O Círculo Ferroviário no mês citado teve o custo de Cr\$22,31 (3,43%) e a Cooperativa Cr\$153,62 (23,65%). A parcela da casa de Cr\$70,00 viria a tomar 13,11%. Se removermos o aluguel da casa e adicionarmos a parcela, teremos que ele teria um desconto médio em sua folha de pagamento de 51,73% do valor bruto (com benefícios) (RFFSA, 1971d);
- Nascimento Domingos Anacleto, mecânico de máquinas, com salário de Cr\$499,00 e com os benefícios Cr\$638,70, tinha os descontos de Cr\$89,18 (13,96%) de gastos fixos, sendo que somente o aluguel era Cr\$25,00 (3,91%). Descontos do Círculo Ferroviário de Cr\$8,65 (1,35%) e Cooperativa de Cr\$303,15 (47,46%). A parcela da compra da casa teria custo de Cr\$79,17 (19,12%). Poderia-se considerar que ele teria um desconto de 77,98% no salário bruto já com os benefícios, em sua folha de pagamento (RFFSA, 1971c);
- Garibaldi José Pacheco, mecânico operador, recebendo Cr\$499,00, e Cr\$708,00 com os benefícios, mas 92,58 de gastos fixos (aluguel de Cr\$25,00 seria 3,53%), Círculo Ferroviário Cr\$19,92 (2,81%) e Cooperativa Cr\$507,53 (71,69%). Sua parcela seria de Cr\$62,50 (15,10%), totalizando 99,15% de desconto em folha (também sem considerar o valor do aluguel) (RFFSA, 1971b).

Ressalta-se novamente que os valores utilizados foram os de dezembro de 1971, não necessariamente representando a média de consumo, todavia percebeu-se que a Cooperativa representava um percentual considerável nos descontos em folhas de pagamentos, em geral. É possível perceber que o dispêndio com os víveres comprometia com parte significativa dos rendimentos familiares. Isso reforça a fala

das convidadas que não se queixavam da falta do básico, outrossim, indica a limitação de excedentes de recursos, fazendo com que as famílias não tivessem acesso a um consumo muito diverso.

3.2.1 A enchente de 1974 na Vila dos Ferroviários

Um evento em Tubarão marcou grande parte da população. Em março de 1974, num período de chuvas intensas, uma enchente assolou a cidade. É motivo de perdas documentais, materiais, e de 199 vidas (registro oficial). A Enchente de 1974 marcou a memória de todos que a vivenciaram, e das gerações seguintes.

Christiane nasceu em 1975, após a enchente, todavia lembra dos relatos de seus pais. Ainda não moravam na Vila, mas já em Oficinas, mais próximo à Oficina Central, onde o nível da água também subiu bastante.

Christiane: [...] eu nasci um ano depois da enchente. [...] na época da enchente os meus pais moravam aqui próximo também, em Oficinas, mas na rua da frente, naquela rua que dá atrás do Círculo Ferroviário, do Peicher de Carvalho. [...] Lá onde eu morava? Foi água, bastante água, meu pai foi voluntário na enchente, minha mãe teve um problema de... cortou um dos pés, no Angeloni, quando o Angeloni era aqui, ainda na Altamiro Guimarães, porque ela morava, a minha avó morava próximo da catedral, então quando liberaram o Angeloni pra poder pegar os produtos que precisavam, a minha mãe foi, cortou o pé, foi pro hospital e teve que levar pontos sem anestesia. Então ela conta esse processo, isso da enchente assim, o que a gente tem. E eu lembro da infância, quando eles ainda tinham um guarda-roupa que tinha a divisão assim, onde pegou água. Onde marcou a madeira.

Lucimara também nasceu somente após a enchente, logo após. Seus pais e irmã já moravam na Vila, e relatou sobre como foi o episódio, as sirenes tocando, as águas subindo. Informa também sobre como a enchente assolou tanto a Vila: tanto devido ao valo aberto, quanto ao rio Congonhas (além do rio Tubarão):

Lucimara: Eu nasci depois da enchente, né? [...]. [Meus pais] contaram. Onde eu morava, que era a 37B, ela chegou a mais de um metro e meio de água. E não foi a água do rio Tubarão, em si, de lá. Foi do rio Congonhas. A água que entrou na Vila não foi do rio Tubarão. No entanto, nas Baianas, onde é a padaria Isabel, a igreja de Oficinas, não foi água. Onde é o Salgadão, não foi água. Aqui a Vila, ela encheu porque tinha o valo, que era aberto. A Barra do Camacho estava fechada. E o rio Congonhas, ele deságua pra lá. E como- aconteceu a enchente, por quê, né? Tanto na Laguna quanto na Barra do Camacho, lá, represou a água. Ela represou porque trocou o vento, foi vento leste. E o vento empurrava, a maré jogava pra fora. Aí o rio não conseguia desembocar. Por isso que deu a enchente. O rio não teve como desembocar. Porque quando mudou o vento, a maré subiu, cresceu e começou a jogar água pra fora. Aí o rio não desembocou. A mesma coisa na Barra do Camacho. Como a Barra estava fechada, não tinha como a água do rio Congonhas, lá da barra do Camacho, ir pro mar. Voltou tudo. Aí aqui, pegou a água da "Congonha". Do rio Congonhas. [...] Foi à noite, porque a mãe disse que... Foi à noite, mas eu não lembro assim o horário. Porque a

mãe disse que eles acordaram com a sirene do bombeiro. O bombeiro passou com a sirene. Porque na época não tinha celular, não tinha nada dessas coisas, imagina. [...] Não tinha. Aí foi avisado, acho que assim, era muito rádio, né? Eles escutavam muita rádio na época, né? [...] E foi avisado que se acontecesse algo, o bombeiro ia passar com a sirene. Aí o bombeiro passou com a sirene. Aí o pai tirou a mãe de casa e a minha irmã mais velha, né? A mãe e a minha irmã mais velha. Eu estava na barriga da mãe, né? A mãe já estava de oito meses. [...] E o pai deixou a mãe e foram tudo para as Baianas. [...] Aí depois que começou a baixar a água, que o pai voltou para limpar a casa, aí um conhecido do pai levou a mãe para Orleans. Porque como a mãe estava na fase final da gravidez, aí levou para a casa da minha avó, que na casa da minha avó não tinha ido água, aí um conhecido levou a mãe para Orleans. Daí depois ela voltou. E ela disse que quase me ganhou em Orleans. Que logo em seguida que ela voltou de Orleans, ela me teve. [...] Mas eu sei que foi à noite porque ela disse que eles estavam dormindo e escutaram a sirene e pegaram o que deu para pegar e foram para as Baianas. Então foram aqui, do lado. E ali não foi água.

O relato de Miriam já nos mostra uma perspectiva diferente, pois estava entre seus 10 e 12 anos quando a enchente aconteceu. Conta da Vila submersa, e da fuga para regiões mais altas:

Miriam: Pegamos a enchente de 74, na época... Não vou fazer o cálculo porque sou ruim de cálculo, mas eu lembro perfeitamente que era entre meus 10 e 12 anos. 10, 12 anos eu lembro nitidamente dessa grande enchente, eu e os meus irmãos saindo da casa. Inclusive foi, né? O casario todo ali, a vila, ela ficou submersa, né? Com essa enchente. [...] E nós conseguimos, é... sair a tempo por conta do comentário, os vizinhos começaram a fazer todo o alarde, né? Pra saída. Porque o rio tava transbordando e tava enchendo muito ali, o entorno tava enchendo muito rápido. E eu lembro de sair, né? Numa noite de madrugada, com a minha irmã que tava com o meu sobrinho, nosso primogênito sobrinho. Que agora deve estar com os seus 50 e pouco já, quase 50. E a enchente de 74, quanto? [...] 49? Então meu sobrinho é essa idade, ele deve fazer 50 anos por agora. Porque eu lembro dele bebezinho, saindo no colo da minha irmã. E eu, sendo levada pelos vizinhos, é... não lembro de muita coisa, só tenho isso na memória, eu sendo carregada depois. Lembro de estar entrando, saindo de casa e já pisando na rua com água pelo joelho. Pelo joelho. E então tinha trecho da rua que era mais baixo, então nós afundávamos. Então eu lembro deles me colocarem nos ombros pra poder passar pelos trechos mais baixos. E a minha irmã com, né? Eu lembro desse, tenho isso bem presente na memória. Então essa vivência da enchente foi muito forte. Nós ficamos no morro do Caeté na época, que agora é Caixa d'Água, né? Ficamos ali na casa de amigos da família, até as águas baixarem.

A enchente acabou trazendo também, além dos impactos materiais e imateriais, e das vidas perdidas, uma grande dificuldade financeira. Tamanha para que houvesse um abaixo assinado, logo após, para que a RFFSA flexibilizasse os pagamentos das parcelas da venda das casas, conforme já discorrido no tópico 2.3.

3.2.2 Patrimônio e orgulho ferroviário

Entramos, então, em uma outra questão, bastante atual: a desvalorização da Vila dos Ferroviários. Esta ocorre, primeiramente, por parte da gestão da cidade que, por não tomar partida, acaba também não levando ao conhecimento do restante da população tubaronense. Em segundo lugar, considerando a importância da ferrovia e do trabalho dos ferroviários para o desenvolvimento da cidade e região, o Município de Tubarão não desenvolve ações de valorização do patrimônio histórico e cultural, material e imaterial. As participantes apresentaram suas perspectivas sobre o assunto, em geral de forma negativa, quando perguntadas se acreditavam que a Vila era valorizada pelo município, cidadãos, e trabalhadores ferroviários:

Lucimara: Pelos trabalhadores, sim, pelo município, não. [...] O pessoal, às vezes, algumas pessoas questionam, assim, mas aquelas lá, as casas são pequenas, são diferentes, né? Mas não, hoje que eu vejo assim: a Vila, ela tem a história, toda a história, pertence a Oficinas, né? E eu já vejo que hoje em dia a sociedade, ela valoriza, né? No entanto, eles falam, quando tem jogo, vamos supor, lá na Vila, eles falam, né? Então, eu vejo que, porque aqui também não tem só a Vila dos Ferroviários, tem a dos bancários, tem a Travessa dos Bancários, né? Então, eu vejo que, com o tempo, ela se tornou algo mais forte, não tem? Para a sociedade.

Christiane chama atenção especialmente sobre a Educação Patrimonial em Tubarão, que ainda é escassa, e comenta sobre como seria importante a preservação de ao menos uma das casas da Vila – essa fala vem com reconhecimento ao IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), órgão responsável pela preservação dos patrimônios materiais e imateriais no Brasil, e à complexidade no processo de tombamento.

Christiane: Não, eu acho que ela tem mais um, nas três pontas, eu acho que ela é mais um apego dos ferroviários do que da comunidade ao entorno e do próprio município. Eu não acredito, eu não vejo ainda, isso tá melhorando um pouco, mas **a questão da Educação Patrimonial em Tubarão, ela ainda é falha.** Já melhorou, a gente já acendeu um pouco com a comunidade, isso me chamou atenção quando se fez ali um questionamento, um levantamento, que eu nem sei se foi... se essa vontade, esse desejo de pesquisa foi da iniciativa pública, mas quando o pessoal começou a se manifestar pra não tirar a ponte de arame da onde ela é. Ali parece que despertou o lado do tubaronense pra Educação Patrimonial, mas eu não... até então eu não via, e o poder público, não vejo incentivo nenhum pra que... o que a gente tem de patrimônio... o patrimônio do município se mantenha, e esse incentivo, esse orgulho pra cidade, tanto que podia ser um lugar pra ser visitado, né. A Vila era um lugar pra ser visitado, era [pra ser] um ponto turístico da cidade. Vila dos Engenheiros, da mesma forma, onde é o Paço Municipal hoje, a história é praticamente a mesma, só que vinculado a CSN. [...] falar da questão do patrimônio, eu acho que... eu sei que tomba é muito complicado, minha filha é arquiteta, estudou patrimônio, fez arquitetura em Laguna, onde patrimônio... é foco do curso, fez UDESC, e a gente sabe o quanto é complicado tu ter que manter algo que é tombado. Mas essa descaracterização é algo que dói,

porque a história vai se perder. **Então ter pelo menos uma casinha que fosse na estrutura de Vila seria um sonho.** Mas a gente também sabe, super entendo que a gente está falando das políticas públicas, o IPHAN até para te conseguir, como eu já relatei antes, uma mão de obra qualificada para materiais, e uma mão de obra qualificada para estar mexendo nas casas da Vila, eu tento mexer o mínimo possível na minha casa. Eu tenho assoalho original, e ainda tenho... e não pretendo mudar, ainda tem uma janela lá que é original, mas ali eu vou ter que mexer. A estrutura da casa ainda continua sendo original, aquelas paredes largas, de dois tijolos, a história da Vila é muito legal. Mas a gente está falando de uma casa construída há muito tempo, que a gente mantém toda a parte estrutural de um tempo que a engenharia não era tudo isso. Olhar para o sistema que era aquecido as banheiras, que quando a gente chegou a banheira ainda estava lá, e saber que era um sistema de caldeira, que tu botava água ferver, que tu fervia no fogão a lenha, e tu ia ter água quente na tua banheira (grifos meus).

Miriam trata também da preservação da Vila e do apagamento da história ferroviária da cidade. Não somente, sugere ações de valorização, como a instalação de um portal de entrada na Vila dos Ferroviários, e em favorecimento das estruturas relacionadas à ferrovia que cruzam a cidade, afirma que o passado e o presente podem andar juntos.

Miriam: [...] pude acompanhar toda essa transformação do bairro e o desenvolvimento da ferrovia aqui, né? Depois, lógico, já morei em outros lugares, mas voltei. E cada vez que eu saio à rua, a pé, sempre tem uma novidade. Sempre. Sempre tem uma novidade, porque a gente tem um olhar diferenciado. Porque quem convive com, e conhece um pouco da cultura e da história vai ter um outro olhar. É um olhar de preservação, um olhar de conservação da memória, da história. E aí se tiver que transformar, ou renovar, ou reinventar, ressignificar, não sei, que a gente pode usar outros termos, mas que se mantenha. [...] Se mantenha, porque a história está ali. **O sentido de ser está ali.** [...] Então, se tivesse uma memória coletiva daquilo ali, os moradores poderiam fazer assim: vamos fazer um portal histórico: “você está entrando na Vila dos Ferroviários”. Mas assim, é, a cada família que sai, os filhos já não vêm com a mesma vivência e memória, então tudo vai se apagando. E quem é que consegue acender, ou não deixar apagar? São os pais. Os pais devem passar para os filhos isso. Essa memória. Por exemplo, eu vim com essa memória de história ferroviária, porque eu tive bem presente, a maioria dos meus irmãos também têm essa memória e gostam, porque nós vivemos isso. Mas os filhos que já estão em um outro lugar, em uma outra cidade, em um outro local, eles não vão se sentir pertencentes a essa história. Eles vão ouvir falar, é como se fosse uma lenda, uma fábula. [...] Mas eu penso assim, se os moradores não dão conta disso, o município tem que dar, para preservar a história do município. Então, eu coloco muita responsabilidade no poder público, **do apagamento da história ferroviária.** Porque aqui, ó, tem um museu. Poderia estar sendo investido em muita coisa aqui para manter o museu aceso, ativo, atuante, presente na comunidade. São poucas pessoas que veem o museu com esse olhar que eu tenho. Vê como uma coisa de passagem, uma casa antiga. [...] Eu tive, eu vivi o movimento, do... dois movimentos, para manutenção do trilho e para retirada dos trilhos. E eu participei desse movimento e, graças àquele movimento, a gente conseguiu manter o trilho, ainda que sai lá da Ferroviária Central, que passa ali pela... [...] Foi muita luta para manutenção, porque teve um grupo de vereadores, na época, que queriam retirar todo aquele trecho ali de trilhos. Porque se tu vai tirando as características da tua cidade, como estão sendo destruídos os casarios antigos ali, as mansões que eram as, as mansões dos coronéis, as mansões dos primeiros engenheiros, né, vai se perdendo a

história e vai se apagando. Para construir o quê? Estacionamento? É, e se tu vai tirar os trilhos também, tu vai apagar. Porque daí tu não vai ter um resquício de ideia de trem, de locomotiva aqui. Aí vai trazer o quê? Aí vai vir para o museu? **Mas se tu pode manter a novidade com o antigo, os dois caminham!**[...] Tentar manter a memória ferroviária a partir de um objeto que é a Vila, é transcender. É sair dessa dimensão da matéria para um outro... Existir para um outro olhar da história. É isso que eu enxergo. E tomara que tu dê conta. [...] Tomara que tu dê contas aí desse trabalho, porque é muito bonito. Muito bonito. E é necessário. [...] é aquela questão de que todo o trabalho, todo o estudo, né? Que reverbere na manutenção e na preservação da cultura e da história de Tubarão. **E que a ferrovia, ela é um marco, né?** (grifos meus)

É destacado pelas convidadas a necessária relação que precisa ser construída da geração atual com a memória dos que viveram tão importante período da história da cidade. Realmente, a implantação da ferrovia foi *um marco no desenvolvimento regional*. Desta forma, das convidadas vem o questionamento: Como pode que a Vila é tão desconhecida para tão grande parte da população tubaronense? Apesar de que pode ser esquecida ou ignorada por uma parcela, para a categoria que vivia ali, era um motivo até de orgulho:

Christiane: Ah, o sentimento, eu vou te revelar que o sentimento do meu pai... porque eu fui adolescente, né, 16 anos, então, era mais uma mudança, mas pro meu pai, um motivo de muito orgulho. Sou ferroviário, vou morar na Vila dos Ferroviários os nossos vizinhos eram amigos, o nosso vizinho de lado era amigo também, de profissão, então, pra ele eu senti que era um motivo de muito orgulho.

Lucimara: [...] pra mim sempre foi orgulho até hoje. [...] Até hoje eu tenho orgulho de morar aqui. Tem gente que fala, ah, mas mora lá na Vila, naquelas ruas estreitas? Eu não troco isso aqui por nada, já me ofereceram e eu não troco isso aqui por nada, porque pra mim aqui é tudo, foi a minha infância, a minha criação. É... E assim, a maioria das pessoas que moravam aqui quando eu nasci eram ferroviários. Então, meu padrinho, que era amigo do pai, era ferroviário. O... meus padrinhos- né, meu padrinho. O padrinho da minha irmã caçula era ferroviário, que eles moravam aqui [...].

Miriam: Porque, pra mim, era, ter uma casa é muito, muito bom, né? Ter um teto que é teu, isso aí é um privilégio hoje, e naquela época também. Porque tu vai, tu começa a trabalhar e tu não vê o teu salário te dar, vamos dizer, o privilégio de ter uma casa própria, de fazer uma viagem, de construir um sonho maior. E tu passa a vida toda no trabalho, né? E nós conseguimos, essa casa foi uma façanha. Então, pra nós é orgulho, é um prazer, é uma alegria, de nós termos, assim, vocês são uma família ferroviária que tem uma casa na vila. E não é uma casa qualquer, é a casa, eu penso, é a casa. Toda a estrutura dela, de segurança, que ela passa a segurança também. Quem adquire uma casa na vila, também passou essa ideia de estar em segurança. É seguro. A vida estar assegurada. Não só pra ti, mas pros teus filhos. [...] E eu vejo também pelo *status quo*, né. A ferrovia, nesse período, ela... ela cuidava tão bem dos funcionários, que ela cuidava desse patrimônio por meio das casas. É um alojamento. Então, tu estás aqui no alojamento, tu vais estar seguro até aqui nesse alojamento. Porque a gente dá todo o suporte. Então, a Vila seria um suporte pra que a ferrovia tivesse o funcionário, mas também pensando na carreira do funcionário. Que mais adiante ele poderia comprar, com certeza, né? Então, foi um... é uma instituição que eu vejo assim, que

pensou não somente no lucro, mas no bem-estar do funcionário e da comunidade.

Esse orgulho de ter uma casa própria, de morar na Vila dos Ferroviários, de pertencer a esse espaço e a esse grupo, também é tratado por Adriana Romero Lopes (2015), vinculando o tema a uma identidade coletiva. Esta por sua vez, podendo ser regional, étnica ou social (de classe), se define como uma fonte das experiências e construção de significados por um grupo. A memória aparece como parte desse coletivo, assim como os símbolos que a reativam. Vemos a importância também do patrimônio nesse meio:

E os símbolos reativadores da memória, são como os imaginários, fazer a memória recordar quando, o que e como lembrar-se. Trazem nostalgias, saudades, lembranças felizes e tristes, porém, esses objetos fazem com que a memória continue viva, fazendo com que, mesmo não havendo quem narrar o acontecimento, possa, muitas vezes, por si próprio transmitir algo de determinada época e lugar. Daí a importância das fotografias guardadas, dos monumentos e objetos preservados, pois todos contêm suas próprias histórias e já fizeram parte da história de muitas pessoas (Lopes, 2015, p. 53-54).

Por mais que essas mulheres não sejam ferroviárias, e sim filhas de pessoas dessa categoria, carregam o sentimento de orgulho que é passado para cada geração. É disso que se trata também o interesse da preservação dos patrimônios relacionados não somente à Vila, quando à ferrovia: não manter somente uma história viva, mas também a memória viva, de todos os trabalhadores que da ferrovia tiraram seu sustento e de suas famílias, que criaram laços com colegas e com a cidade. É valorizar essa população, essa memória, essa história.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A revolução industrial poderia ter muito bem como símbolo a locomotiva, se considerarmos a importância do transporte ferroviário na redelimitação dos territórios, seu impacto sobre as distâncias e no transporte de volumes de matérias primas, mercadorias e pessoas. O advento das ferrovias no Brasil está intimamente ligado a como o Brasil se insere no sistema mundo moderno. A região sul de Santa Catarina ocupou protagonismo pela disponibilidade de carvão mineral, tão relevante recurso energético que movia as locomotivas e delas dependia para chegar aos portos. Esta ferrovia se instala em Tubarão e os ferroviários são protagonistas desta história, que tem a Vila dos Ferroviários como um cenário na vida e hoje, também memórias a serem compartilhadas.

A Vila dos Ferroviários surgiu como um projeto da EFDTTC que foi impulsionado pelo plano de “nacionalismo econômico” de Getúlio Vargas, com investimentos na indústria do carvão e da ferrovia. A incorporação da Ferrovia pela RFFSA alterou profundamente os planos até então delineados para a sequência do projeto urbanístico e de infraestrutura do bairro Oficinas. No entanto, 80 casas haviam sido construídas e os trabalhadores da ferrovia puderam usufruir desta estrutura que, apesar de incompleta, marcou gerações

No cotidiano, essa Vila se tornou uma comunidade por meio das suas relações, experiências, e dos sentidos compartilhados. A história oral, enquanto metodologia de pesquisa histórica nos possibilita a partir da memória e da voz das pessoas comuns, despidas de autoridade constituída, reescrever parcelas da história de um tempo vivido e compartilhado por diferentes sujeitos históricos.

Pudemos observar, a partir dos relatos e dos documentos encontrados, como se caracterizou o cotidiano dentro da Vila dos Ferroviários: as relações de vizinhança, com as festas e as brincadeiras de criança; os espaços de entretenimento, como os bailes e os esportes; os outros locais frequentados, como as escolas, o Círculo e a Cooperativa Ferroviária, diretamente relacionados também a uma qualidade de vida; as principais dificuldades, como o financeiro e o consumo do álcool e tabaco. Ademais, podemos observar o impacto da enchente de 1974 nos residentes da Vila, assim como o sentimento de orgulho de morar ali, de serem famílias de ferroviários, e de possuir uma casa que fornecesse tanta sensação de segurança.

Na fala das convidadas nesta pesquisa, a ferrovia e a Vila dos Ferroviários ainda não são enxergadas como patrimônio pelo município. Em 2018 surgiu a campanha “Esse Trem é Nosso” em Tubarão/SC, incentivado pelo governo municipal, quando o prefeito de Miguel Pereira/RJ realizou uma tentativa de deslocamento de uma locomotiva para um museu ferroviário em construção. Como resultado desse movimento, o bem foi declarado como patrimônio material de Tubarão, para que permanecesse na cidade. Apesar desse evento, a história da cidade ainda é deixada de lado, com ausência do ensino patrimonial em escolas e entre a população em geral. A história da cidade dos últimos (mais de) 100 anos, e que continua presente, não tem a devida valorização, só havendo espaço para um conto que remete à origem do nome, e que a versão mais propagada segue em discussão por pesquisadores.

Esses patrimônios materiais e imateriais, entretanto, estão na visão e no cotidiano de muitas pessoas ainda, especialmente dos trabalhadores de classe ferroviária e descendentes, que demandam atenção por essa valorização. O Museu Ferroviário de Tubarão vem fazendo um excelente trabalho na disseminação dessa história, mas ainda falta incentivo público para que todo esse patrimônio venha a ser propriamente reconhecido e prestigiado.

Esse trabalho, por fim, também deixa portas abertas para futuras pesquisas, especialmente sobre conjuntos habitacionais em Tubarão: ao andar nos bairros residenciais da cidade, podemos observar em diversas ruas casa que possuem semelhanças entre si, de menor ou maior padrão. Esses locais, entretanto, não possuem o título de “vila” ou qualquer outro termo que indique uma unidade, a não ser a rua em que se localizam. Outras questões que poderiam ser desenvolvidas são, por exemplo, a classe operária ferroviária de Tubarão, o trabalho e perfil socioeconômico; a questão dos clubes que tratamos mais cedo, o público de cada um e como se dava as relações sociais e políticas; a topografia do bairro Oficinas, e como ruas tão próximas tiveram um alcance de água tão divergente durante a enchente de 1974; e as técnicas arquitetônicas e materiais construtivos utilizados na estrutura das casas da Vila, que se mantêm tão resistentes até hoje.

Esse trabalho permitiu apreciar ainda mais a relevância da História Oral como metodologia de pesquisa, assim como entender a história da cidade de Tubarão e regional por uma perspectiva nova, diferente dos contos que ouvi ao longo da minha infância e adolescência. Também possibilitou compreender o dinamismo regional ao redor da ferrovia e as relações sociais entre trabalhadores e suas famílias dentro de

um conjunto habitacional, e a importância da inter-relação desses elementos para a história local, que se mantém viva.

REFERÊNCIAS

FONTES ORAIS:

ANDRADE, Lucimara Aparecida Schambeck. **Entrevista sobre a Vila dos Ferroviários.** [Entrevista concedida a] Débora Konrad Schwengber. Florianópolis/Tubarão: Laboratório de História Oral da UFSC/Museu Ferroviário de Tubarão, 26 out. 2023.

LOPES, Miriam Terezinha. **Entrevista sobre a Vila dos Ferroviários.** [Entrevista concedida a] Débora Konrad Schwengber. Florianópolis/Tubarão: Laboratório de História Oral da UFSC/Museu Ferroviário de Tubarão, 24 out. 2023.

MATIAS, Christiane Martins. **Entrevista sobre a Vila dos Ferroviários.** [Entrevista concedida a] Débora Konrad Schwengber. Florianópolis/Tubarão: Laboratório de História Oral da UFSC/Museu Ferroviário de Tubarão, 25 out. 2023.

FONTES ESCRITAS:

COLUNA do PTB. **O Estado**, Florianópolis, ano 44, n. 13.203, p. 2, 13 nov. 1957. Disponível em:
<https://hemeroteca2.cultura.sc.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=884120&Pesq=%22Vila%20ferroviaria%22&pagfis=77913>. Acesso em: 19 jan. 2024.

DOETSCH, Victor. **Nº 1579-CDV/71**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S.A., Sistema Regional Sul, 12ª divisão, 1971.

NETTO, Bento José de Lima. **Nº 3566/SRS/74 – Venda de residências e lotes – Moratória**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1974.

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – Sistema Regional Sul. **Avaliação das casas da Vila Ferroviária**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970a.

_____. **Dados relativos às escrituras do conjunto residencial dos Ferroviários, em Tubarão**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, [s.d.].

_____. **Demonstrativo de venda das casas da Vila Ferroviária**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1971a.

_____. **Ficha Financeira Individual – Garibaldi José Pacheco**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1971b.

_____. **Ficha Financeira Individual – Nascimento Domingos Anacleto**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1971c.

_____. **Ficha Financeira Individual – Nério Luiz**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1971d.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo B, em boa condição, situada na Avenida Principal da Vila dos Ferroviários**. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970b.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo B, em má condição, situada na Avenida Principal da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970c.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo B, em regular condição, situada na Avenida Principal da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970d.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo B, em boa condição, situada na rua secundária da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970e.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo B, em má condição, situada na rua secundária da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970f.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo B, em regular condição, situada na rua secundária da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970g.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo C, em boa condição, situada na rua secundária da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970h.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo C, em má condição, situada na rua secundária da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970i.

_____. **Laudo de Avaliação da casa do tipo C, em regular condição, situada na rua secundária da Vila dos Ferroviários.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1970j.

_____. **Situação dos adquirentes de casas de moradia na Vila dos Ferroviários em Tubarão:** Posição: 31/07/75. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1975.

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – Superintendência Regional Porto Alegre – Divisão Operacional de Tubarão. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Aduci da Silva na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982a.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Afonso Corrêa Matos na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982b.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Delci José de Farias na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982c.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Iardo**

Mendes Paz na forma abaixo. Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982d.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador João Geraldo de Souza na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982e.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador José Carlos Vargas na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982f.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Luiz Gonzaga Schneider na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982g.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Mário Lofrido Cândido na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982h.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Mário César Castro dos Reis na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982i.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Norival Nogaretti.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982j.

_____. **Escritura pública de compra e venda que fazem como outorgante vendedora a Rede Ferroviária Federal S.A. e como outorgado comprador Rui Geraldo Joaquim na forma abaixo.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1982k.

SANTOS, Luiz Eduardo. **Vila Ferroviária de Tubarão:** Planta do Loteamento (com coletor de esgotos, adutora de ferro fundido e cercas de sarrafos). Florianópolis, 1955. Uma planta baixa, colorida. Escala 1:1000. Projeto elaborado pela Arteca: arquitetura, construção, decoração. Disponível em: Acervo DNIT/Tubarão. Acesso em: 02 maio 2023.

_____. **Vila Ferroviária de Tubarão:** Planta do Loteamento. Florianópolis, 1956. Uma planta baixa, colorida. Escala 1:1000. Projeto elaborado pela Arteca: arquitetura, construção, decoração. Disponível em: Acervo DNIT/Tubarão. Acesso em: 02 maio 2023.

_____. **Vila Ferroviária de Tubarão:** Planta de Residência tipo “C”. Florianópolis, 1952. Uma planta baixa, branca e azul. Escala 1: 50; 1:200; 1:250. Projeto elaborado pela Arteca: arquitetura, construção, decoração. Disponível em: Acervo DNIT/Tubarão. Acesso em: 02 maio 2023.

SILVEIRA, Rubens Donner da. **Carta proposta de venda das casas da Vila Ferroviária – Nº 44.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1972a.

_____. **Nº 07/72 – Edital de concorrência de vende de 12 lotes e uma casa.** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Sistema Regional Sul, 12a. Divisão – Teresa Cristina, 1972b.

_____. **S/Nº (Protocolo nº1152 em 07/04/1971).** Tubarão: Rede Ferroviária Federal S. A., Estrada de Ferro D. Tereza Cristina, 1971.

VERBAS federais para Santa Catarina. **O Estado**, Florianópolis, ano 36, n. 11.112, p. 8. 19 abr. 1951. Disponível em: <https://hemeroteca2.cultura.sc.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=884120&Pesq=%22vi%20ferroviaria%22&pagfis=63091>. Acesso em: 19 jan. 2024.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. *In*: PINSKY, Carla (org.). **Fontes históricas.** São Paulo: Contexto, 2008.

ARAUJO, Thiago Portilho Ottero. **O segundo Governo Vargas (1951-1954):** o nacional-desenvolvimentismo e a questão da energia elétrica. 81f. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Rio de Janeiro, 2015.

ARQUIVO PÚBLICO E HISTÓRICO DE TUBARÃO. **Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina.** Tubarão: Prefeitura de Tubarão, [s.d.].

BONDUKI, Nabil Georges. Origens da habitação social no Brasil. **Análise Social**, v. 29, n. 127, p. 711-732, 1994.

BORGES, Barsanufu Gomides. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, ano 13, n. 11, dez. 2011. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf. Acesso em: 10 set. 2023.

CORRÊA, Carlos Humberto Pederneiras. **O documento de História Oral como fonte histórica:** uma experiência brasileira. 1977. 144 f. Dissertação (Mestrado em Ciências, Especialidade História) - Curso de Pós-Graduação de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1977.

DE PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul.-dez. 2010.

FACINA Adriana; SOIHET, Rachel. Gênero e memória: algumas reflexões. **Revista Gênero**, Niterói, v. 5, n. 1, p. 9-19, 2º sem. 2004.

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC). **Projeto pedagógico:** vigência 2017. Florianópolis: SENAI/SC, 2017.

FERNANDES, Renata Sieiro; PARK, Margareth Brandini. Lembrar-esquecer: trabalhando com as memórias infantis. **Cad. Cedes**, Campinas, v. 26, n. 69, p. 39-59, jan.-abr. 2006.

FREYRE, Gilberto. **Ferro e civilização no Brasil.** Recife: Fundação Gilberto Freyre, 1988.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. Da UFSC, 2013.

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

HOBBSAWN, Eric. **A Era das Revoluções**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977.

LOPES, Adriana Romero. **"Orgulho ferroviário": a construção da dignificação da profissão ferroviária no Norte do Rio Grande do Sul (1957-1997)**. 2015. 114 f. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2015.

LÖWY, Michael. **Walter Benjamin: aviso de incêndio**. Uma leitura das teses "Sobre o conceito de história". São Paulo: Boitempo, p. 70-82; Tese VII, 2005

PERUZZO, Cíclia M. Krohling; VOLPATO Marcelo de Oliveira. Conceitos de comunidade, local e região: inter-relações e diferença. **Líbero**, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 139-152, dez. 2009.

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

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. **Proj. História**, São Paulo, n. 14, p.25-39, fev. 1997.

RÉMOND, René. **O século XIX (1815-1914)**. São Paulo: Editora Cultrix, 1981.

SAMUEL, Raphael. Documentação: História Local e História Oral. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 9, n. 19, p. 219-243, set. 1989-fev. 1990.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. *In*: BURKE, Peter (org.). **A escrita da História: novas perspectivas**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Desenvolvimento econômico e transporte ferroviário: abordagem para o caso catarinense**. Ourinhos: UNESP/GEDRI, 2006.

THOMPSON, Edward P.. Prefácio. *In*: THOMPSON, Edward P.. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas**. 2005. 367 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina: A ferrovia do carvão**. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A., 1987.

**APÊNDICE A – MODELO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E
ESCLARECIDO**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE HISTÓRIA

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa intitulada “**Casas do ferro e carvão:** formação e cotidiano da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC (1959-1975) e os moradores remanescentes” a ser conduzida pela(o) acadêmica(o) Débora Konrad Schwengber, sob responsabilidade do Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado, do Departamento de História da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Por favor, leia este documento com bastante atenção antes de assiná-lo. Peça orientação quantas vezes for necessário para esclarecer todas as suas dúvidas. A proposta deste Termo é explicar tudo sobre o estudo e solicitar a sua permissão para participar do mesmo.

O objetivo desta pesquisa é investigar as condições de vida, moradia e convívio dos trabalhadores que formaram a Vila dos Ferroviários em Tubarão entre os anos de 1959 e 1975. Para tanto, alguns moradores ou ex-moradores da Vila dos Ferroviários serão convidados a participar. Caso você aceite o convite, você participará de uma entrevista gravada, a ser realizada no local de sua preferência.

Você poderá interromper sua participação sem nenhum problema e poderá ser dialogado com a entrevistadora sobre possível continuação, postergação ou encerramento da entrevista. Sinta-se absolutamente à vontade em deixar de participar da pesquisa a qualquer momento, sem ter que apresentar qualquer justificativa e com a certeza de que você não terá qualquer prejuízo. Em qualquer momento após a entrevista, se você se arrepender de alguma fala e desejar que determinado trecho seja deletado, você poderá entrar em contato com a pesquisadora para fazer a solicitação.

Todas as informações colhidas serão analisadas em caráter estritamente acadêmico. Os resultados deste trabalho poderão ser apresentados em encontros, revistas científicas ou monografias da área da história. Você não terá despesas pessoais em qualquer fase deste estudo

e também não há compensação financeira relacionada à sua participação. Caso você tenha alguma despesa ou qualquer prejuízo financeiro em decorrência desta pesquisa, você terá garantia de ressarcimento.

Por outro lado, embora esta pesquisa não lhe ofereça benefícios diretos imediatos, você poderá contribuir para apresentar à comunidade um estudo sobre a Vila dos Ferroviários.

A pesquisadora responsável, que também assina esse documento, compromete-se a conduzir a pesquisa de acordo com o que preconiza a Resolução 466/12, que trata dos preceitos éticos e da proteção aos participantes da pesquisa. Duas vias deste documento estão sendo rubricadas e assinadas por você e pelo pesquisador responsável. Guarde cuidadosamente a sua via, pois é um documento que traz importantes informações de contato e garante os seus direitos como participante da pesquisa.

Caso você queira maiores explicações sobre a pesquisa você poderá entrar em contato com a pesquisadora Débora Konrad Schwengber, responsável por este estudo, através do telefone: (48) 99996-0545; do email debora.k.schwengber@gmail.com ou pessoalmente no endereço Rua João de Deus Machado, 292, Apto. 403 – Trindade, Florianópolis/SC – CEP: 88.036-510.

Declaração de consentimento

Eu _____, CPF _____, li este documento (ou tive este documento lido para mim por uma pessoa de confiança) e obtive dos pesquisadores todas as informações que julguei necessárias para me sentir esclarecido e optar por livre e espontânea vontade participar da pesquisa intitulada “**Casas do ferro e carvão: formação e cotidiano da Vila dos Ferroviários em Tubarão/SC (1959-1975) e os moradores remanescentes**”. Estou ciente que receberei uma via deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado por mim e pela pesquisadora responsável. Entendo que ao assinar este documento, não estou abdicando de nenhum de meus direitos legais.

Assinatura do(a) participante da pesquisa

Data

Assinatura da pesquisadora
Débora Konrad Schwengber

Data

APÊNDICE B – MODELO DO TERMO DE CESSÃO DE DIREITOS

**CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL PARA A UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA E O MUSEU FERROVIÁRIO DE TUBARÃO**

1. Pelo presente documento, _____ (nome), _____
(nacionalidade), _____ (estado civil), _____ (profissão), CPF nº
_____, residente e domiciliado(a) em _____
_____,
cede e transfere neste ato, gratuitamente, em caráter universal e definitivo à Universidade Federal de Santa Catarina, através do Laboratório de História Oral do Departamento de História, e ao Museu Ferroviário de Tubarão a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia _____, na cidade Tubarão/SC, perante a pesquisadora Débora Konrad Schwengber.
2. Na forma preconizado pela legislação nacional e pelas convenções internacionais de que o Brasil é signatário, o(a) DEPOENTE, proprietário(a) originário(a) do depoimento de que trata este termo, terá, indefinidamente, o direito ao exercício pleno dos seus direitos morais sobre o referido depoimento, de sorte que sempre terá seu nome citado por ocasião de qualquer utilização, com exceção de quando for de sua vontade manter o anonimato.
3. Ficam pois a Universidade Federal de Santa Catarina, através do Laboratório de História Oral do Departamento de História, e o Museu Ferroviário de Tubarão plenamente autorizados a utilizar o referido depoimento, no todo ou em parte, editado ou integral (desde que não se altere o significado do que foi dito).

Sendo esta a forma legítima e eficaz que representa legalmente os nossos interesses, assinam o presente documento em 03 (três) vias de igual teor e para um só efeito.

_____, _____
Local Data

(Nome do cedente)

Prof. Dr. Marcos Fábio Freire Montysuma
Laboratório de História Oral
Departamento de História
Universidade Federal de Santa Catarina

Silvana Silva de Souza
Museu Ferroviário de Tubarão

APÊNDICE C – ROTEIRO DE CONVERSA

ROTEIRO DE CONVERSA

BLOCO 1

Caracterização do entrevistado

1. Qual seu nome?
2. Há quanto tempo vive/viveu na Vila?
3. Sua família morou na Vila também? (Ex.: seus pais?)
4. Você ou algum membro da sua família era ferroviário?

(Realizar apresentação das pessoas no TCC.)

BLOCO 2

Vila e infraestrutura

1. Como funcionava o aluguel das casas da Vila?
 - a. Ou tinha alguma forma/condição para morar lá?
2. Quem poderia residir em/alugar uma casa na Vila?
 - a. Qual o critério?
 - b. Procurar: Lei de amparo ao trabalhador – buscar sobre quem pode morar nas vilas operárias
3. Qual era o sentimento de ter uma casa aqui?
 - a. Havia algum orgulho? Tristeza?
4. Você acha que a Vila era valorizada pelos cidadãos, trabalhadores ferroviários e pelo município? E hoje?
5. Quais eram os locais que vocês mais frequentavam na região, dentro ou fora da Vila? Como escolas, mercados, padarias, parques e outros locais?
 - a. Como funcionavam? Ex.: todos iam a mesma escola ou era livre; como funcionava o círculo ferroviário, etc.?
6. Como funcionava a administração/gestão da Vila? Tinha que cumprir regulamentos, regras? Havia uma instituição ou diretoria que administrava a Vila? O que era permitido e proibido fazer na Vila?
7. Havia algum tipo de proteção aos moradores que moravam na Vila, em relação aos outros trabalhadores? Por exemplo uma segurança trabalhista...?
8. Havia uma rede de solidariedade, ou uma associação a qual pudessem recorrer em momento de aperto?

BLOCO 3

Memórias

1. Como era a Vila quando você veio para cá?
2. Quem eram os moradores – quem você lembra?
3. Quem você lembra que morava na Vila e era ferroviário?
4. Houve mudança ao longo dos anos? Como?
 - a. Acesso, aluguel, quem atribuiu, podia fazer reformas e ampliação?
5. Como era o dia a dia?
6. (Se for o caso:) Quando criança, qual era a relação com as outras crianças da Vila?
7. Como era a relação de comunidade?
8. Tinha algum evento da Vila em que vários moradores se reuniam?
9. O que, na Vila, deixava a vida “menos pesada”? Havia associações recreativas, bandas, clubes, grupos de dança, clube de esportes? Como funcionavam esses espaços, quem podia acessá-los? Nesses clubes ou bailes, tinham concursos (tipo de miss, rainha, princesa, príncipe, etc.)? (Sociabilidades)
10. Quais as suas lembranças mais marcantes sobre a vida e o cotidiano na Vila?
11. Quais eram as maiores dificuldades morando aqui na Vila?
12. O que você mais sente falta do cotidiano daqui da Vila?
13. Você morava na Vila na época da enchente de 1974? Como foi esse evento, e como ele atingiu a Vila, a sua família e seus vizinhos/conhecidos?
14. Você gostaria de falar mais alguma coisa que lembra e que não perguntei?

Entregar uma cópia das entrevistas para o Laboratório, uma para o Museu e uma para os entrevistados.

APÊNDICE D – RELAÇÃO DE COMPRADORES, CASAS, LOTES, PREÇOS AJUSTADOS E VALORES DAS PARCELAS

Quadro: Relação de compradores, casas, lotes, preços ajustados e valores das parcelas^{20,21,22}.

Casa Nº	Comprador	Lote Nº	Preço ajustado (Cr\$)	Valor das parcelas (Cr\$)
A 2	Jerônimo de Souza Lima	1	8.900,00	74,17
A 4	Osvaldo Brognoli Zapelini	2	11.000,00	91,67
A 6	Tadeu Marques Ávila	3	8.900,00	74,17
A 8	João Rodrigues Silveira	4	7.150,00	59,58
A 10	Avelino Oliveira dos Santos	5	8.900,00	74,17
A 12	Manoel Eloir Januário	6	8.900,00	74,17
A 14	Afonso Corrêa Matos	7	53.435,86*	
A 16	Varilda Vieira da Silva	8	8.900,00	74,17
A 18	Pedro Silveira de Pieri	9	8.900,00	74,17
A 20	Antônio José Espíndola	10	8.900,00	74,17
A 22	Lourival Severino Martins	11	8.900,00	74,17
A 24	Acelino Medeiros dos Santos	12	8.900,00	74,17
A 26	Antônio Balod Cascaes	13	11.000,00	91,67
A 28	Sebastião Fernandes das Neves	14	8.900,00	74,17
A 30	José Luiz da Silva	15	8.900,00	74,17
A 32	Deusedith Antonio Machado	16	11.000,00	91,67
A 34	Francisco da Silva Darela	17	8.900,00	74,17
A 36	Manoel Pedro Joaquim	18	8.900,00	74,17
A 38	Odílio João Soares	19	8.900,00	74,17
A 40	João Antônio da Silva	20	8.900,00	74,17
A 42	Hubaldo Geraldo Rodrigues	21	11.000,00	91,67
A 44	Artemino Domingos Anacleto	22	7.150,00	59,58
A 46	Lauro Luiz Mathias	23	7.150,00	59,58
A 48	Ayres Laurindo Gomes	24	7.150,00	59,58
A 50	Antônio Costa Netto	25	11.000,00	91,67
A 52	Albano Joaquim de Campos	26	11.000,00	91,67
B 1	José Nunes do Carmo	27	7.500,00	62,50
B 2	Carlos Bráulio Henrique Pereira	51	8.400,00	70,00
B 3	Claribalte José Morais	28	9.500,00	79,17
B 4	Antônio Paulo Nascimento	52	8.400,00	70,00
B 5	Marcos Manoel de Farias	29	6.000,00	50,00

²⁰ A maioria dos acordos foram firmados ainda na década de 1970, todavia alguns outros, caracterizados por valores mais destoantes (apesar de permanecer em Cruzeiros), são de meados da década de 1980. Esse valores possuirão ao lado um asterisco (*), para referência.

²¹ Algumas linhas não possuem valores pois os mesmos não foram encontrados na documentação reunida.

²² As linhas que estão vazias indicam que não foi possível encontrar qualquer documentação que tratasse da compra ou comprador daquele lote.

B 6	Nilton Felizardo	53		
B 7	Nascimento Domingos Anacleto	30	9.500,00	79,17
B 8	José Izidoro da Luz	54	13.597,00	113,31
B 9	Pedro Antunes de Freitas	31	7.500,00	62,50
B 10	Manoel Vieira	55	10.500,00	87,50
B 11	Waldemar Araújo Castilhos	32	9.500,00	79,17
B 12		56		
B 13		33		
B 14		57		
B 15	Pedro Fernandes das Neves	34	7.500,00	62,50
B 16		58		
B 17	Pedrinho Silvano	35	7.500,00	62,50
B 18	Vilmar Cardoso	59	8.400,00	70,00
B 19	José Nascimento Nunes	36		
B 20	Milton Vidal Ribeiro	60	8.400,00	70,00
B 21	Mario Laufrido Candido	37	36.434,74*	
B 22	Juceraldo Antunes	61	8.400,00	70,00
B 23	Garibaldi José Pacheco	38	7.500,00	62,50
B 24	Dionísio Zobot	62		
B 25	Norival Nogaretti	39	84.524,26*	
B 26	Nério Luiz	63	8.400,00	70,00
B 27	Orlando Luciano Madeira	40	7.500,00	62,50
B 28	Abelardo Vanderly dos Reis	64	10.500,00	87,50
B 29	Pedro Venâncio Alves	41	9.500,00	79,17
B 30	Luiz Alves	65	10.500,00	87,50
B 31	Juarez Lima de Souza	42	9.500,00	79,17
B 32	Manoel Francelino	66		
B 33	Domingos Ferreira	43	7.500,00	62,50
B 34	Gentil Joaquim de Medeiros	67	10.500,00	87,50
B 35	Aduci da Silva	44	76.769,41*	
B 36	Américo Margotti	68	8.400,00	70,00
B 37	Bento Aurélio	45	12.400,00	103,33
B 38	Walmor Manoel	69	8.400,00	70,00
B 39	Dionísio Bernardo Goulart	46	9.500,00	79,17
B 40	Belmiro Sebastião Garcia	70	15.120,00	126,00
B 41	Manoel Vitalino	47	7.500,00	62,50
B 42	Nilton Corrêa Gomes	71		
B 43	Manoel Souza	48	7.500,00	62,50
B 44	Lourival Manoel Corrêa	72	10.500,00	87,50
B 45	Osvaldo Teodorino Cardoso	49	9.000,00	75,00
B 46	Ademar Manoel Lopes	73	8.400,00	70,00
B 47	Manoel Albino Corrêa	50	7.000,00	58,33
B 48	Ariovaldo Ferreira	74	6.650,00	55,42
C 15	Pedro Oscar Delfino	82	9.500,00	79,17

C	17	João Medeiros de Farias	83	7.500,00	62,50
C	19	Manoel Orige	84	7.500,00	62,50
C	21	Irineu Leopoldina Maria Clara	85	7.500,00	62,50
C	23	Otacilio Boaventura Duarte Filho	86	7.500,00	62,50
C	25	José Carlos Vargas	87	44.800,95*	
Terrenos					
S/N		Aduci da Silva	75 e 76	6.500,00*	
			77		
		Mário César Castro dos Reis	78 e 100	4.800,00	320,00
		Dalmir José Jeremias	79	1.781,97	118,80
			80		
			81		
			88		
			89		
		Luiz Gonzaga Schneider	90	1.635,00	109,00
		Luiz Alves	91	1.600,00	106,67
		Manoel Pedro Joaquim	93	1.500,00	100,00
			94		
		João Geraldo de Souza	95	1.501,12	100,07
		Iardo Mendes Paes	96	1.500,00	100,00
		Delci José de Farias	97	1.635,00	109,00
		98			
	Rui Geraldo Joaquim	99	1.635,00	109,00	

Fonte: Adaptado de RFFSA, [s.d.]; 1971a; 1975; 1982^a; 1982b; 1982c; 1982d; 1982e; 1982f; 1982g; 1982h; 1982i; 1982j; 1982k.