

ALEXANDRE PINHEIRO
DANIEL RICARDO KULIQUE DOS PASSOS
IURY JORDÃO
JOÃO PEDRO MEISTER IVACOW
KAYLANY HEMKEMAIER
LETÍCIA CHRISTINE WEISS
PAULO GUSTAVO GLATZ

TREM E ROTINA EM JARAGUÁ DO SUL

JARAGUÁ DO SUL

2018

ALEXANDRE PINHEIRO
DANIEL RICARDO KULIQUE DOS PASSOS
IURY JORDÃO
JOÃO PEDRO MEISTER IVACOW
KAYLANY HEMKEMAIER
LETÍCIA CHRISTINE WEISS
PAULO GUSTAVO GLATZ

TREM E ROTINA EM JARAGUÁ DO SUL

Trabalho de Qualificação do Projeto de Iniciação Científica do Programa Conectando Saberes apresentado ao Instituto Federal de Santa Catarina - Câmpus Jaraguá do Sul como parte complementar à matriz curricular do Curso Técnico em Química Integrado ao Ensino Médio.

Orientador: Selomar Claudio Borges

JARAGUÁ DO SUL

2018

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 TEMA..... | 3 |
| 2 DELIMITAÇÃO DO TEMA..... | 3 |
| 3 PROBLEMA..... | 3 |
| 4 HIPÓTESES..... | 3 |
| 5 OBJETIVO GERAL..... | 4 |
| 5.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS..... | 4 |
| 6 JUSTIFICATIVA..... | 4 |
| 7 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA..... | 5 |
| 7.1 FERROVIA E SEUS SETORES DE ATUAÇÃO..... | 5 |
| 7.2 TREM NO BRASIL..... | 6 |
| 7.3 JARAGUÁ DO SUL E O TREM..... | 8 |
| 7.9 MEMÓRIA DAS CIDADES..... | 9 |
| 8 METODOLOGIA..... | 10 |
| 9 CRONOGRAMA..... | 12 |
| REFERÊNCIAS..... | 13 |

1 TEMA

Trem e rotina em Jaraguá do Sul.

2 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Como o trem influencia na rotina das pessoas em Jaraguá do Sul.

3 PROBLEMA

É notório perceber que na cidade de Jaraguá do Sul a visão sobre o trem varia de pessoa para pessoa e, com as informações existentes, cada cidadão forma seu pensamento sobre ele, principalmente, tendo em conta todo um convívio histórico com a linha férrea há mais de um século e, além disso, o fato de que ela atravessa a cidade. Como a diversidade de pessoas em Jaraguá do Sul é grande, torna-se importante investigar os diversos pontos de vista nos dias atuais em relação ao convívio diário com a linha férrea que corta a cidade de Jaraguá do Sul, bem como se houve alterações significativas dessas perspectivas com o passar do tempo. Diante disso, a pergunta de pesquisa deste projeto é: Qual a visão que os habitantes de Jaraguá do Sul possuem em relação à linha férrea?

4 HIPÓTESES

- Com o passar dos anos, a percepção inicial sobre o trem, que era de que o trem beneficiava a cidade, modificou-se por razão das atuais necessidades cotidianas.
- Pessoas com uma opinião negativa sobre a passagem do trem em Jaraguá do Sul estão sujeitas a terem suas opiniões alteradas com a intervenção de novas informações sobre possíveis novas utilizações do mesmo.

- O trem perdeu seu valor cultural com o passar do tempo.

5 OBJETIVO GERAL

Entender as diferentes perspectivas em relação ao trem no transcurso do tempo, de indivíduos cujo local de estudo e trabalho se encontram próximas à linha férrea e que convivem com ele diariamente, em Jaraguá do Sul.

5.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Averiguar as opiniões de diferentes faixas etárias sobre a linha férrea no IFSC.
- Pesquisar a história da linha férrea em Jaraguá do Sul.
- Descobrir as motivações das possíveis opiniões negativas em relação à linha férrea.
- Averiguar se novas informações sobre a linha férrea em Jaraguá do Sul modifica as opiniões sobre ela.

6 JUSTIFICATIVA

Durante as primeiras décadas da intenção de introdução do trem em Jaraguá do Sul, que se deu no início do século XX, boa parte das pessoas via o trem como algo inovador; corriam até a estação só para poder observá-lo. Já nos dias atuais percebe-se que muitas pessoas não querem ter muito contato com o mesmo, temos visão disso com base na nossa rotina. Um evento que ocorre diariamente no cotidiano dos indivíduos de Jaraguá do Sul, o qual é observado pelos integrantes do grupo, é que, devido a que o trem passa no meio da cidade, as pessoas ficam muito irritadas com a situação, principalmente no trânsito. Esse conhecimento empírico, portanto, é fator de extrema relevância como motivador desta pesquisa. Em situações do dia a dia, como essa citada, percebemos que boa parte das pessoas não gosta nem um pouco do trem. Sendo assim, os integrantes do grupo escolheram o respectivo tema, pois não há muitos estudos formais ou trabalhos científicos sobre o mesmo. Nós consideramos que o trem desempenha uma função muito útil na sociedade, que seria o transporte de cargas; também por ele ser um meio de transporte muito econômico comparado aos demais. Além disso, importa-nos saber mais sobre a

sua história, funcionalidade e o funcionamento da rotina ferroviária em Jaraguá do Sul, já que também, segundo Monastirsky (2013), os espaços e equipamentos ferroviários são lugares de memória e contêm, além da sua essência mnemônica, o resultado do embate entre o saber institucional, o poder público e os vários segmentos da sociedade – especialmente aqueles que tiveram a sua história conjugada à da ferrovia. É a memória coletiva, com as individuais associadas a ela, que distingue os espaços ocupados pela ferrovia como “lugares de memória”.

7 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

7.1 FERROVIA E SEUS SETORES DE ATUAÇÃO

Segundo Barat (2009), o transporte ferroviário normalmente trabalha em dois setores, sendo eles, transporte de passageiros e transporte de cargas. Por um longo período na história, as ferrovias, praticamente, dominaram os serviços de transporte terrestre de cargas e passageiros. Ela predominou enquanto as máquinas a vapor ainda era a principal forma de motorização dos equipamentos de transporte.

Após o surgimento do motor à explosão, que utilizamos até hoje, e o surgimento das primeiras estradas de rodagem, a ferrovia começou a sofrer influências dos transportes que seriam seus mais fortes concorrentes: o ônibus e o caminhão. Nos últimos anos, foi demonstrado o aumento de movimentação de mercadorias e redução da quantidade de passageiros transportados das ferrovias do Brasileiras.

De acordo com Haubert (2018), o modal ferroviário possibilita um transporte mais barato para volumes maiores de carga em percursos de longa distância, quando é operada com trens unitários e cargas homogêneas destaca-se sua vantagem. Esse modal é mais indicado no transporte de cargas de grãos e minérios, levando em consideração que o Brasil é um grande produtor nessas áreas, porém esses pontos não são muito valorizados.

No início das exportações o modal teve grande atuação no transporte de produtos primários, entretanto, com a rápida industrialização do século XX, as exportações internas se adaptaram no modal rodoviário, modal esse que predomina até os dias atuais. Contudo, nossa

malha ferroviária é a 10ª maior mundo e predominam no transporte de minério de ferro em 66%, soja e farelo em 10%, além de cimento, produtos siderúrgicos e carvão.

O modal de passageiros ferroviários se denomina de VLT (Veículos leves sobre trilho), um veículo desse modal é o metrô, eles funcionam de forma automática mas com supervisão de uma pessoa física através do centro de controle operacional (CCO), os equipamentos são informatizados com circuitos eletrônicos e fazem tudo sozinho, acelerando e parando os trens, abrindo e fechando as portas, controlando o tempo todo o metrô. Em cada metrô há um maquinista que opera uma alavanca à base de pressão, ela que o faz andar ou parar, e são movidos à eletricidade que pode ser suspensa a qualquer momento no CCO. Esse modal possui um terceiro trilho que tem a função de passar a eletricidade para o metrô que chega a ter 750 volts de tensão, é essa energia que faz o motor funcionar. Existem dois motores em cada vagão que trabalham com 170 hp, estes motores fazem as oito rodas dos vagões se locomoverem podendo chegar 100 Km/h, mas eles podem apenas trabalhar em 80 Km/h.

7. 2 TREM NO BRASIL

Conforme Monastirsky (2013), ao longo do século XX a ferrovia estava em seu auge, era tratado como o meio mais tecnológico terrestre que se existia no Brasil. O Brasil tinha acabado de ser inserido no novo sistema capitalista mundial do comércio, o que beneficiou muito as regiões sul e sudeste. E essa reputação ficou conhecida como “bela época brasileira”. Nesta época, por ter tanta simbologia, encontravam-se as famosas viagens de trem, o que hoje em dia não se tem mais. As pessoas de antigamente não sabiam descrever o seu sentimento em relação ao trem, o que tornava-o como um meio de transporte incrível, e tornou esses locais com uma grande concentração de memórias sociais e culturais. Todas essas memórias não vem apenas das viagens com o trem, mas de todos os envolvidos com aquele processo da passagem, como quem projetava as máquinas, maquinistas, via (pessoas que colocam e arrumam os trilhos) e as pessoas que moravam perto aos trilhos. Esses tipos de memórias são sentimentos que se perpetuam até os dias atuais.

Desde a sua implantação – meados do século XIX –, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico e social do país. Foi determinante para a integração territorial (regionais e nacional), participou dos processos de urbanização e industrialização brasileira, foi decisiva nas transformações

urbanas das cidades ferroviárias e contribuiu com as transformações da sociedade brasileira, especialmente durante a primeira metade do século XX, transportando cargas, passageiros, informações e cultura. (MONASTIRSKY, 2013, p. 783.)

Naquela época, de acordo com Monastirsky (2013), até os anos de 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte do Brasil. Desde 1854 (com a 1ª ferrovia) até 1889 (final da monarquia) houve o predomínio das concessionárias estrangeiras. No final deste período havia 66 empresas que exploravam mais de 9.500 km, sendo que 30 % delas pertenciam ao Estado. Durante o período de 1889 até 1930 caracterizou-se por encampação, arrendamentos, falências, desmembramentos e formação de grandes redes privadas estrangeiras. No final do período havia 32,5 mil km e, com exceção à Central do Brasil e outras pequenas ferrovias, as demais eram administradas por capital estrangeiro. Na contramão das políticas adotadas para o transporte da maioria dos países os sistemas de transporte no Brasil não tinham articulação entre si e adequação ao seu uso.

A política de implantação do sistema rodoviário se fez com o desprendimento do sistema ferroviário e não em associação a este. A decadência do transporte ferroviário brasileiro foi estrutural e ocorreu em todo o país. No entanto, por características econômico-regionais, algumas ferrovias - especialmente aquelas das regiões Sul e Sudeste – apresentavam superávit, o que permitiu a inclusão da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) no Plano Nacional de Desestatização (PND). Fecha-se assim mais um ciclo da história da ferrovia, que surgiu privado no século XIX, foi encampado pela primeira vez com a República, voltou aos concessionários no início do século XX, foi novamente encampado por Vargas e ultimamente foi devolvido ao setor privado com os leilões da Bolsa do Rio de Janeiro.

Monastirsky (2013) aponta que a ferrovia, uma tecnologia de vanguarda, transformou-se facilmente num símbolo de progresso para o Brasil, pois apresentava características convincentes e inapeláveis: foi praticamente implantada simultaneamente aos países ricos; era considerada um dos principais elementos para o desenvolvimento econômico nacional, dinamizando as exportações e a concentração financeira das atividades voltadas ao transporte; promoveu modificações do espaço urbano das “cidades ferroviárias” com a implantação de equipamentos ferroviários; estabeleceu o surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada; possibilitou o transporte rápido, seguro e confortável para carga e pessoas; acelerou os processos de integração regionais e nacional. Apresentou-se, assim, como uma inovação sem precedentes para a

sociedade, pois além de substituir formidavelmente os precários carroções e “lombo de mulas” em estradas irregulares e implantar equipamentos modernos e de grandes proporções, a ferrovia delineou um novo cenário para as relações humanas. “O apelo popular do trem era muito grande, sobretudo nas localidades do interior brasileiro. Ir à estação era, antes do advento do rádio e da televisão, o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo” (SCHOPPA, 2004, p. 9).

[...] a ferrovia, mesmo com a diminuição da participação do transporte ferroviário, transformou-se num mito - uma idéia arraigada no inconsciente coletivo que perdura até hoje, especialmente na memória das pessoas mais velhas – usuárias desse transporte - e, sobretudo, os trabalhadores ferroviários. (MONASTIRSKY, 2013 p. 792.)

Afirma Monastirsky (2013) que de qualquer forma, não se pode perder a continuidade histórica da ferrovia no Brasil, sobretudo com relação à memória coletiva. Além do conhecimento da história que a preservação proporciona a associação da memória de cada indivíduo com a memória da sociedade possibilita a ele a legitimação dessa memória pessoal e o reconhecimento da própria identidade e, tão importante quanto isso, a sensação de aceitação e de participação social.

7.3 JARAGUÁ DO SUL E O TREM

Conforme Moretti (2010) às dificuldades de comunicação antes do trem eram muitas, o correio chegava a demorar meses para chegar a seu destinatário já que era feito a cavalo ou carroça. O autor ainda ressalta que os trilhos da ferrovia chegaram a Jaraguá do Sul em 1910 e nos anos seguintes completavam a ligação entre o porto de São Francisco, Rio Negro (Paraná) e outros grandes centros do país, com isso a produção agropastoril da cidade poderia ser facilmente escoada gerando um importante impulso econômico para a cidade, a estação de Jaraguá do Sul era o ponto de embarque e desembarque principal para catarinenses que estavam indo para Curitiba, São Paulo e outras partes do país, o que fortaleceu a rede hoteleira da cidade a ponto de ter o maior número de leitos do estado.

Ele ainda cita que o trem foi o responsável por levar os jaraguaenses até o Rio de Janeiro para serem treinados e enviados para a guerra, o que levou a ser construída uma segunda estação,

(hoje biblioteca pública) próxima a primeira, (hoje Museu da Paz) que também tinha a função de telégrafo, tanto no pré, como no pós guerra. Nessa época, o lazer das pessoas era passear na estação para saber as novidades enquanto tomavam café.

Por fim, Moretti concluiu que o trem passou a deixar de ser o principal meio de transporte a longa distância no governo de Juscelino Kubitschek, quando foram popularizadas as viagens de ônibus.

7. 4 MEMÓRIA DAS CIDADES

Segundo Abreu (2008), a valorização atual do passado surgiu recentemente no Brasil, e junto com ela veio mudanças significativa para as atitudes e valores das pessoas na sociedade, ela traz a preservação de nossas lembranças do passado, contrapondo diretamente a antiga ideia de pensar apenas para o futuro e deixar nosso passado de lado. Essa valorização é muito importante para identificarmos nossas raízes na sociedade, quem somos e de onde viemos.

Tratando-se do trem em Jaraguá do Sul, é possível buscar o significado dele na vida das pessoas, através de suas memórias, sendo elas individuais ou coletivas, porém ressalta Abreu (2008), "Há que se ter cuidado, entretanto, com a memória individual, já que, por definição, ela é subjetiva. Isto quer dizer que fazemos da nossa memória o que bem queremos."

Contudo, as memórias têm seus lados positivos para a pesquisa e seus lados negativos, levando em conta a questão que ela é primordial para o trabalho, na busca da restauração das memórias relacionadas ao Trem na antiguidade da cidade, entretanto devesse haver cautelas, por conta de sua subjetividade, e por poderem ser modificadas pelo indivíduo.

As memórias coletivas têm uma certa ligação com as individuais, como cita Heilbrunn, (2008, p. 26 apud ABREU, 1990, p. 53-54), "se algumas lembranças individuais penetram algumas vezes nela, mudam de figura assim que sejam recolocadas num conjunto que não é mais aquele da consciência pessoal", em grupos, sejam eles de vizinhança, bairro, trabalho ou familiares. Portanto, essas memórias na maioria das vezes são mais fortes no sentido de recordação das próprias em questão, por atingir uma quantidade maior de indivíduos, e podem constantemente serem modificadas com outras memórias e difundidas.

As cidades é o lugar no qual seu nem indivíduos e suas memórias, assim reforçando-as e deixando-as “vivas”. Essas memórias nascem de relações sociais entre os indivíduos de um determinado local, sendo de conflitos ou de cooperação, e como a interação constante entre essas pessoas, surge inúmero tipos de memórias.

A memória é sempre seletiva, ou seja, pode ser manipulada do jeito que bem entender, tornando algo não tão confiável, como já foi citado anteriormente. Quando se trata de história e memórias, a história por sua vez conhece chegar mais perto da objetividade, porém também pode ser manipulada pelo pesquisador que a interpreta, já como já ocorreu várias vezes no passado e ainda ocorre. Entretanto, é certo que a história tem muitas vantagens em cima das memórias, portanto, é indicado de que através dela se estude o passado das cidades.

A geografia também se assemelha com a história em alguns pontos falados, e tem muitas importância para o resgate do passado, local e tempo em questão, porém é limitada em alguns aspectos, e irrelevantes no momento.

8 METODOLOGIA

A presente proposta de pesquisa é de natureza qualitativa. Buscaremos analisá-las com o intuito de verificarmos de que modo a presença da via férrea em Jaraguá do Sul é vista. Daremos especial atenção, na busca de dados, às pessoas, de diferentes faixas etárias, do Instituto Federal de Santa Catarina do Campûs Jaraguá do Sul - Centro, pois não somente estão inseridos neste contexto, mas também porque o local de estudo e trabalho se encontram próximas à ferrovia. Portanto, serão aplicados questionários ao ensino médio (Química, Modelagem do Vestuário e PROEJA Vestuário) e também modalidade subsequente, com a finalidade de obtermos respostas mais diretas a respeito sobre os possíveis inconvenientes ou benefícios sobre o trem, se o mesmo influencia esses indivíduos. Haverá perguntas relacionadas tanto às lembranças com a ferrovia no passado, de forma a descobrirmos como eram as percepções sobre o trem, como também as informações advindas das lembranças de pessoas próximas. O questionário será dividido em duas etapas; na primeira etapa serão aplicadas perguntas aos estudantes e aos funcionários do Instituto Federal de Santa Catarina do Campûs Jaraguá do Sul, já na segunda etapa serão mostradas aos correspondentes algumas informações sobre o trem, por exemplo sobre a sua

utilidade econômica e social e logo em seguidas serão aplicadas novas perguntas a fim de respostas quantitativas.

Igualmente, serão realizada entrevistas nas quais os entrevistados serão profissionais com um conhecimento histórico considerável, principalmente aqueles que atuam nos museu Emílio da Silva; igualmente, na biblioteca municipal da cidade, já que esta ocupou a antiga estação ferroviária, e também, no acervo histórico Eugênio Victor Schmöckel, para que possamos compreender os motivos das diferentes visões sobre a ferrovia através da compreensão dos acontecimentos históricos e políticos da época, bem como a importância da economia para a cidade. Com isso, pretende-se reforçar o estudo da memória, investigando se há valorização cultural do trem na cidade. Com base na informações dos entrevistados, vamos ter uma perceptiva se a visão das pessoas em relação ao trem se altera perante sua idade

Cabe ressaltar, que no Acervo Histórico será realizada uma pesquisa com fontes primárias de documentos a respeito da ferrovia, sobretudo fotos e documentos para compreendermos quais as diferentes relações que os indivíduos tinham com a ferrovia.

Já a respeito das entrevistas, propiciar a ressignificação, pois nosso objetivo das entrevistas será a compreensão das relações dos moradores da cidade de décadas atrás com a ferrovia, tanto atuais quanto passadas, além de entrevistas que serão realizadas nos museus e na biblioteca. Não só retiraremos informações com embasamento histórico, senão podemos vir a compreender as visões sobre a ferrovia da época, os motivos pelos quais ela era vista de maneira negativa ou positiva, além de sua importância histórica e cultural para a cidade de Jaraguá do Sul.

9 CRONOGRAMA

| Atividades 2019/1 | Fev | Mar | Abr | Mai | Jun |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| Revisão do projeto a partir das considerações da banca | X | X | | | |
| Revisão de Literatura | X | X | X | X | |
| Elaboração do questionário | X | X | | | |
| Aplicação do questionário | | X | X | | |
| Análise dos dados do questionários | | | X | | |
| Visita ao Acervo Histórico de Jaraguá do Sul | | | | X | |
| Análise das informações obtidas a partir da visita ao Acervo Histórico | | | | X | |
| Elaboração do relatório parcial | | | | | X |

| Atividades 2019/2 | Jul | Ago | Set | Out | Nov |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Revisão de Literatura | X | X | X | X | |
| Elaboração da entrevistas | X | X | | | |
| Realização da entrevista | | X | X | | |
| Análise da entrevista | | | X | | |
| Elaboração do relatório final | | | | X | |
| Apresentação final | | | | | X |

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Revista Território**, v. 3, n. 4, p. 5-26, 1998. Disponível em:

<https://editoracontexto.com.br/downloads/dl/file/id/1135/producao_do_espaco_urbano_a_primeiro_capitulo.pdf>. Acesso em: 17 out. 2018.

BARAT, Josef. **Transporte ferroviário de carga no Brasil**. 2009. Ipea. Disponível em:

<http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1066:catd=28&Itemid=23>. Acesso em: 17 set. 2018.

HAUBERT, Fábio. **Metrô**. 2018. Disponível em: <<https://fabiohaubert.com.br/tag/metro/>>. Acesso em: 28 set. 2018.

LOCOMOTIVA: **Como funciona a tração das locomotivas**. Como funciona a tração das locomotivas. 2015. Ferrovias.eng.br. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=UHleahPQK0g>>. Acesso em: 15 set. 2015.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Estação Ferroviária :“Lugar de Memória” das Cidades Brasileiras. **Revista Espaço e Geografia**, v. 16, n. 2, p. 785-804, 2013. Disponível em :

<<http://lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/view/277>> . Acesso em 10 out. 2018.

MORETTI, Gilmar Antônio. **Jaraguá do Sul ontem e hoje**. Jaraguá do Sul: Design Editora, 2010. 70 p.

SCHOPPA, 2004, apud MONASTIRSKY, 2013, p 790.