



**INSTITUTO
FEDERAL**

Santa Catarina

Câmpus
Jaraguá do Sul – Centro

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E
TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DE SANTA CATARINA
CÂMPUS JARAGUÁ DO SUL - CENTRO**

ALEXANDRE PINHEIRO
DANIEL RICARDO KULIQUE DOS PASSOS
GUILHERME CAMPOS DE AZEVEDO WEEGE
JOÃO PEDRO MEISTER IVACOW
KAYLANY HEMKEMAIER
LETÍCIA CHRISTINE WEISS
PAULO GUSTAVO GLATZ

O TREM E SUAS MEMÓRIAS EM JARAGUÁ DO SUL

JARAGUÁ DO SUL

2019

ALEXANDRE PINHEIRO
DANIEL RICARDO KULIQUE DOS PASSOS
GUILHERME CAMPOS DE AZEVEDO WEEGE
JOÃO PEDRO MEISTER IVACOW
KAYLANY HEMKEMAIER
LETÍCIA CHRISTINE WEISS
PAULO GUSTAVO GLATZ

O TREM E SUAS MEMÓRIAS EM JARAGUÁ DO SUL

Relatório final de pesquisa desenvolvido no eixo formativo diversificado 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

2019

AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de agradecer a todos que tornaram possível o desenvolvimento desta pesquisa, de forma indireta e/ou direta.

Igualmente, aos professores que cederam suas aulas para os encontros quinzenais, também àqueles que sempre estiveram à disposição para tirar nossas dúvidas corriqueiras.

À coordenadora da fase, professora Ana Paula Soares de Lima Centurião, pela organização, comprometimento e apoio prestado durante todo o nosso desenvolvimento como pesquisadores e pesquisadoras.

Aos membros das bancas avaliadoras do projeto de pesquisa e da qualificação da pesquisa, por suas minuciosas leituras e sugestões a fim de obtermos um melhor resultado final.

Agradecemos, em especial, ao nosso orientador, o professor Selomar Claudio Borges, pela sua atenção e tempo dedicados a nós nesses três semestres de pesquisa.

Ainda, aos entrevistados que cederam seu tempo, e que contribuíram de alguma forma para o nosso projeto, e sanamos muitas questões a respeito de nossa pesquisa, apoiando diretamente na conclusão da mesma.

E, por fim, ao Instituto Federal de Santa Catarina por nos proporcionar o contato com a pesquisa e, com isso, ajudar-nos a construir ainda mais e melhor os nossos conhecimentos e desenvolver a autonomia e a criticidade.

RESUMO

Este trabalho de pesquisa teve como finalidade analisar a relação do transporte ferroviário de passageiros e a memória coletiva, conceito cunhado e trabalhado por Maurice Halbwachs. Para sua realização foram coletados os dados através de visitas técnicas ao Arquivo Histórico Eugênio Victor Schmöcke de Jaraguá do Sul e entrevistas com pessoas selecionadas, entre elas, uma historiadora do próprio Arquivo Histórico, bem como pessoas que tiveram experiências com o trem de passageiros em Jaraguá do Sul, a fim de obter-se informações acerca das memórias relacionadas ao trem em períodos pretéritos e sua relação com o presente. Tanto nas visitas quanto no decorrer das entrevistas foram percebidas falas positivas e negativas com respeito ao trem, as quais proporcionaram dados que puderam ser tratados com base na teorização de memória de Maurice Halbwachs, concluindo que as experiências individuais sobre um fenômeno tendem a elaborarem-se como memórias coletivas quando compartilhadas por diferentes pessoas ainda que em distintas datas.

Palavras-chaves: Trem. Jaraguá do Sul. Memória coletiva. Maurice Halbwachs.

ABSTRACT

The purpose of this research work was to analyze the relationship between passenger rail and collective memory, a concept coined and worked by Maurice Halbwachs. For this purpose, data were collected through technical visits to the Eugênio Victor Schmöcke Historical Archive of Jaraguá do Sul and interviews with selected people, including a historian of the Historical Archive itself, as well as people who had experiences with the passenger train in Jaraguá. South, in order to obtain information about train-related memories in past periods and their relation to the present. Both during visits and during interviews, positive and negative speeches were observed regarding the train, which provided data that could be treated based on Maurice Halbwachs' memory theorizing, concluding that individual experiences about a phenomenon tend to be elaborated. as collective memories when shared by different people even on different dates .

Keywords: Train. Jaraguá do Sul. Collective memory. Maurice Halbwachs.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 HIPÓTESES	7
3 OBJETIVOS GERAL	7
3.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	8
4.1 FERROVIA E SEUS SETORES DE ATUAÇÃO	8
4.2 TREM NO BRASIL	9
4.3 JARAGUÁ DO SUL E O TREM	11
4.4 MEMÓRIA DAS CIDADES	12
4.5 HALBWACHS E A MEMÓRIA COLETIVA	14
5 ANÁLISES E DISCUSSÕES	15
5.1 MEMÓRIAS DE UMA HISTORIADORA	15
5.2 MEMÓRIAS DE UM PROFESSOR DO CÂMPUS	17
5.3 MEMÓRIAS DE UMA ESTUDANTE	19
5.4 MEMÓRIAS DE UM FERROVIÁRIO	20
5.5 MEMÓRIAS DE UMA ADMIRADORA DO TREM	22
6 METODOLOGIA	23
7 DISCUSSÕES FINAIS	24
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	
REFERÊNCIAS	25
APÊNDICE A - Entrevista com uma historiadora	28
APÊNDICE B - Entrevista com um professor do câmpus	48
APÊNDICE C - Entrevista com uma estudante	53
APÊNDICE D - Entrevista com um ferroviário	66
APÊNDICE E - Entrevista com uma admiradora do trem	71

1 INTRODUÇÃO

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 habitantes da cidade, é que, devido a que o trem passa no meio da cidade, as pessoas ficam muito irritadas com a situação, principalmente no trânsito.

No entanto, o trem em Jaraguá do Sul não gera apenas registros históricos nos documentos escritos, mas também a acumulação de experiências individuais que formam memórias e, justamente, é a partir disso que esse trabalho procurou estabelecer uma problematização para a realização da pesquisa, ou seja, de que forma se relacionam as experiências com o trem e a memória que se elabora coletivamente.

Justifica-se a pesquisa pela relevância com o trem em Jaraguá do Sul tem. Além disso, o convívio que o grupo de estudantes-pesquisadores têm com o assunto, afinal todos estão de um ou outra forma relacionando-se diariamente com o trem foi fator de extrema relevância como motivador da pesquisa. Ressalta-se, ainda, que não há muitos estudos formais ou trabalhos científicos sobre o assunto aqui tratado, e há que considerar que o trem desempenha uma função muito útil na sociedade. Igualmente, importa 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”.

2 HIPÓTESES

Esta pesquisa, quando no seu estágio inicial, projetou as seguintes hipóteses de trabalho:

- Pessoas que tem uma visão positiva do trem, em Jaraguá do Sul, tem tendência a perpetuar isso em suas memórias e não mudar de opinião perante esse tema.
- Antigamente o trem em Jaraguá do Sul gozava de uma imagem com melhor valorização, pois era mais usado e o valor de suas passagens era mais barato, visto que era usado diariamente.
- Pessoas que não sabem o valor cultural podem ter uma visão negativa sobre o trem em Jaraguá do Sul..

3 OBJETIVOS GERAL

O objetivo geral desta pesquisa foi: Analisar a relação do transporte ferroviário de passageiros e a memória coletiva.

3.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Os objetivos específicos elaborados foram os seguintes:

- Averiguar as recordações de pessoas que tiveram experiências com o trem de passageiro em Jaraguá do Sul e a respeito da linha férrea.
- Entender como as memórias dos entrevistados se manifestam com relação ao transporte de passageiros em Jaraguá do Sul (no passado e no presente).
- Pesquisar informações sobre a linha férrea e, mais especificamente, sobre o transporte de passageiros em Jaraguá do Sul.

- Procurar saber se as memórias dos entrevistados se alterou com o transcurso do tempo ou não em relação ao trem.
- Procurar entender o conceito de memórias com base nas obras de Maurice Halbwachs.

4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

4.1 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 eram 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 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 oitos rodas dos vagões se locomoverem podendo chegar 100 Km/h, mas eles podem apenas trabalhar em 80 Km/h.

4.2 TREM NO BRASIL

Conforme Monastirsky (2013), na primeira parte do século XX a ferrovia esteve 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.

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.)

Nesta época, encontravam-se as famosas viagens de trem de passageiros, o que hoje em dia estão reduzidas a quase nada. 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.

Até os anos de 1950, , de acordo com Monastirsky (2013), 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) ainda 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.

4.3 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 à 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 recorda que o trem passou a deixar de ser o principal meio de transporte à longa distância no governo de Juscelino Kubitschek, quando foram popularizadas as viagens de ônibus.

4.4 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) que "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 de que ela é primordial para o trabalho, na busca da restauração das memórias relacionadas ao trem 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 Halbwachs (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 são os locais que, habita seus indivíduos e suas memórias, quando elas são compartilhadas se reforçam, assim as 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 inúmeros tipos de memórias.

A memória é sempre seletiva, ou seja, pode ser manipulada, tornando algo não tão confiável, como já foi citado anteriormente. Quando se trata de história e memórias, a história, por sua vez, aproxima-se da objetividade.

4.5 HALBWACHS E A MEMÓRIA COLETIVA

Analisando as idéias de Maurice Halbwachs (1990), lembranças de um indivíduo e a interpretação delas sobre algum evento que ocorreu no passado, sempre estão ligadas a algum grupo social ao qual este pertence. Contudo uma lembrança não é forte suficiente quando está apenas em posse de um indivíduo, pois sem o testemunho de outras pessoas, elas está fadada ao esquecimento, ou pelo menos ela tem a tendência de ser esquecida mais facilmente.

A lembranças de indivíduos precisam ter ligações semelhantes para que em grupo sejam recordadas como memória coletiva, já que mesmo os eventos que presenciamos sozinhos necessitam da ajuda de outros para dar complementos e fazer delas lembranças duradouras (HALBWACHS, 1990)

É considerado que as memórias são coletivas, pois no grupo o indivíduo é apenas um instrumento para a recordação das lembranças. Na prática, portanto, segundo Halbwachs (1990), não é possível se desprender de um grupo social e ficar inteiramente só, pois estamos sempre usando símbolos, códigos, linguagens, etc., do meio social para a construção de lembranças. Utilizamos do presente para recordar do passado, sendo que é impossível reconstruir um momento do passado em sua total exatidão, a não ser que o mesmo tenha sido gravado, filmado ou registrado de alguma forma. podemos dizer que nossas lembranças estão muitas influências do presente do que do passado, portanto a memória está sempre estabelecida entre o momento do passado e presente.

As memórias identificam certos grupos quando elas deixam de existir e são esquecidas, é que os laços que supriam essas lembranças/acontecimentos não existem mais, é quando se perde a importância de tal acontecimento, e é neste momento que a memória se diferencia da história, pois enquanto enquanto que uma memória precisa de um grupo para sua existência, na história os fatos do acontecido serão guardados posteriormente ao fim de determinado grupo (HALBWACHS, 1990).

Segundo Halbwachs (1990) a recordação e a localização das lembranças estão ligados ao contexto social da época, ele fala que isso é necessário para podermos estudar as memórias dos indivíduos. A lembrança não pode ser reconstituída de pedaço por pedaço, a lembrança deve ser reconstituída por um senso comum, por que sempre ocorre o fenômeno de interação social, assim podendo reconstruir uma lembrança de um indivíduo x com base nas lembranças de um indivíduo y, conforme o autor afirma.

A memória se destaca em relação a história, pois a história é marcada por períodos, ao chegar o final deste vem a diferença ou seja uma novo pensamento uma nova forma de agir, já a memória não tem períodos, ela permanece equitativamente perante as mudanças de períodos históricos (HALBWACHS, 2019)

5 ANÁLISES E DISCUSSÕES

Selecionamos pessoas que tiveram algum contato com o trem de passageiros pelo fato que, com o relato delas, poderíamos explorar de forma investigativa e com método adequado as suas memórias com respeito ao conceito de memória coletiva, para assim analisar e obter as respostas para a pesquisa.

5.1 MEMÓRIAS DE UMA HISTORIADORA

Entrevistou-se uma historiadora do Arquivo Histórico Eugênio Victor Schmöckel de Jaraguá do Sul em dois momentos e com diferentes propósitos. Com isso, obteve-se, num primeiro momento, dados históricos acerca da ferrovia, e, posteriormente, pretendeu-se verificar as suas memórias sobre o transporte ferroviário de passageiros.

Em seu relato, a entrevistada deixa evidente sobre a grande importância do transporte de passageiros para a construção da cidade em quanto ao aspecto social, o qual possibilitou a ampliação da cidade que cresceu em torno da ferrovia e ocasionando da vinda de indivíduos para o município. Também, sob o aspecto

econômico, no qual o comércio e outros serviços se expandiram pela chegada dessas mesmas pessoas, já que por volta de 1930, afirma a historiadora, Jaraguá do Sul possuía a maior rede hoteleira da região.

Também, conforme é relatado pela entrevistada, o transporte de passageiros era um veículo amplamente utilizado por todas as classes sociais, existindo desde a década de sua criação, já que era um veículo muito eficiente, além de o mesmo apresentar pontualidade nos seus horários de saída e chegada da estação ferroviária. Além disso, era muito barato, diferente dos ônibus que existiam naquela época. Sob esta mesma perspectiva, quando a entrevistada foi indagada sobre o término do transporte ferroviário de passageiros ter como principal responsável o ônibus, sua resposta foi a seguinte: “Não, uma coisa não tem a ver com a outra, embora o ônibus fosse mais caro, o trem de passageiro sempre foi muito mais em conta, a passagem de veículos do tipo transporte de passageiros de trem, sobre trilhos, é muito mais barata”.

Entretanto, ainda havia uma questão de hierarquia social ligada à linha ferroviária, à qual a entrevistada explicita que pessoas que moravam perto da ferrovia pertenciam à alta sociedade “[...] as pessoas que moravam perto da linha férrea eram consideradas de elite, então você mora perto da linha férrea e não precisa pegar nenhum outro transporte para ir para outro lugar (...) todas aquelas edificações que há em torno da Getúlio Vargas, todas elas foram construídas depois disso e são de grande importância.”

Em suma, o transporte de passageiros se mostrou bastante importante para a sociedade jaraguense. A entrevistada ainda relata sobre muitos amigos dela que utilizavam este meio de transporte para se locomoverem até a cidade de Joinville, na qual estudavam.

Por conseguinte a entrevistada se manifestou de maneira bastante receptiva quando indagada sobre um possível retorno do transporte de passageiros, afirmando que, se fosse o caso, o utilizaria; disse ainda, que o transporte não apenas atuaria em Jaraguá do Sul, mas também em toda a sua região, citando o exemplo de pessoas que habitam em Corupá e que vêm trabalhar em Jaraguá ou de pessoas que chegam a usar três a quatro ônibus em conjunto de outras vans

para estudarem em Joinville. A entrevistada aponta que, caso o transporte de passageiros retornasse para a região, os principais fatores que poderiam beneficiar a sociedade seriam os valores cobrados para a utilização da viatura, além da sua pontualidade em conjunto da sua capacidade para comportar um grande número de pessoas. A entrevistada, durante a entrevista, referiu-se a um teste que realizaram na cidade de Jaraguá do Sul nos anos de 1998 a 1999, no qual havia sido realizado uma avaliação com o transporte VLT (veículo leve sobre trilhos), no qual muitos habitantes da cidade ficaram bastantes satisfeitos com o transporte, porém foi apontado pela entrevistada que devido ao modelo de trilho que o estado de Santa Catarina possui atualmente não seria possível poder comportar esse veículo.

Em determinado ponto de seu relato, a entrevistada deixa claro que a mesma não teve experiência direta com o transporte de passageiros e que as informações por ela disponibilizadas eram relatos de indivíduos, amigos ou pessoas relataram dentro do arquivo histórico sobre as suas experiências, fenômeno observado na obra de Halbwachs (1990, p. 26).

Mas nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos (...). Não é necessário que outros homens estejam lá, que se distingam materialmente de nós: porque temos conosco e em nós uma quantidade de pessoas que não se confundem.

Com base nos relatos que a entrevistada recebeu, mesmo sem participar dos acontecimentos citados, ela construiu sua própria memória sobre esses fenômenos. Ainda, conforme Halbwachs, para se alcançar tal estado, o indivíduo se fundamenta na visão de determinada pessoa ou grupo acerca de suas memórias sobre o acontecimento, esses que, por sua vez, os indivíduos que não fez parte desses mesmos fenômenos jamais compreenderiam sem as lembranças de um grupo ou indivíduo.

5.2 MEMÓRIAS DE UM PROFESSOR DO CÂMPUS

Foi escolhido um professor do câmpus Jaraguá do Sul - Centro do IFSC, para ser entrevistado. A escolha foi através de uma indicação, e soube-se que ele já tinha conhecimento da pesquisa aqui tratada, por isso comentou que poderia ter

algumas contribuições, pois teve uma relação com o trem no seu passado. A entrevista foi realizada no dia 6 de setembro.

Com base na entrevista, entende-se que o entrevistado tinha uma relação com o trem desde muito pequeno, pois o mesmo passava todos os dias atrás da sua casa. Os trilhos eram um local no qual o entrevistado passava uma boa parte do seu tempo brincando, ele até brinca quando diz “às vezes fazendo até coisas que não devia”. Recorda-se que brincava de ver até onde os trilhos iam dar, claro que não muito longe.

Ele cita vários pontos positivos do trem, como a pontualidade, praticidade e que não tinha interferência de trânsito. Diz que foi pelas estradas de ferro que a cidade se desenvolveu, e a importante contribuição para o comércio.

Em relação à segurança diz que nunca houve nenhum acidente, pois o trem apita muito alto e de longe, o que evita este acontecimento. Sendo assim, o barulho não era um problema, diz já estava acostumado, e o barulho não passa de um aviso para evitar eventualidades.

Usa como ponto de referência seus colegas que desfrutavam do trem. Lembra também de um amigo que se deslocava até a receita federal em Joinville, sendo que tinha carro, mas ele optou em ir de trem, pois ia mais “sossegado”, chegava no mesmo horário e não tinha trânsito. Segundo Halbwachs (1990) essa é uma memória que não está inteiramente isolada, pois ele tem a necessidade de se apoiar na lembrança dos outros.

Sobre a litorina o entrevistado não faz a romantização dela em comparação a outros entrevistados, até faz uma comparação dizendo que era como ir de carroça ou carro.

Cita ainda que não via o trem como um problema, tanto que em uma de suas falas diz: “[...] eu não via problema algum de o trem passar por ali, ele não me atrapalhava para ir ao trabalho, e mesmo morando perto, ele passava por ali. [...]”. Nota-se que em nenhum momento comenta pontos negativos sobre o trem, pois o mesmo fazia parte de sua rotina e não atrapalhava em momento nenhum, pelo contrário há uma parte em que fala que o trem tira centenas de caminhões da rua, o que, para ele, é um fator admirável.

Diz que naquela época morar perto das estações é como hoje morar na região central de uma cidade, ou seja, o local onde a cidade se desenvolve. E mais uma vez deixa explícito o quanto o trem contribuiu.

Sobre a volta do trem para fins de turismo e se iria usufruir disso, relata que o trem traz boas lembranças e que sim utilizaria como turismo, não todos os dias, mas algumas vezes. Diz também que gostaria de ir a lugares por onde não costuma passar e essa seria uma boa oportunidade.

5.3 MEMÓRIAS DE UMA ESTUDANTE

Foi feita uma entrevista com uma servidora do câmpus Jaraguá do Sul - Centro do IFSC, na qual verificou-se que suas lembranças estavam maiormente relacionadas ao seu tempo de estudantes. A entrevistada relatou que convive com o trem desde sua infância, e demonstra forte laços com a linha ferroviária, pois sua juventude toda usufruiu do trem como meio de transporte, tanto para fins escolares, quanto para trabalho. Essa relação com a linha ferroviária se dá por conta de sua cidade natal Guaramirim, e as vizinhas que possuem o trem a muitos anos.

Um trecho muito importante que faz relação com lembranças de infância que Halbwachs (1990) dialoga em seu artigo se desenvolve na entrevista quando é descrito uma experiência da entrevistada em sua infância, ela diz: “Eu lembro um episódio que eu estava com uma escova de cabelo e a perdi na litorina, aí eu chorei, o maquinista que estava à volta, depois, na semana seguinte, trouxe para o meu vô a minha escova de cabelo [...] Minhas tias me contaram a história da escova, porque eu já sabia dessa história, mas não sabia como se contava”. No caso relatado, a entrevistada não se lembra da situação em si, porém recorda de suas sensações, de seu choro, portanto, as relações memorialísticas são estabelecidas conforme o que diz Halbwachs (1990, p. 29): “Se não nos recordamos de nossa primeira infância, é, com efeito, porque nossas impressões não se podem relacionar com esteio nenhum, enquanto não somos ainda um ente social.”

Ao perguntar sobre os anos que ela utilizava o trem como meio de transporte relembra muito bem as datas e fala: “Bem, eu nasci em 1969, então 70 até 83 convivi com o trem quando eu era menina, de 83 quando comecei meu magistério convivi com a litorina até 89, acho que na época de 90 ela já não funcionava mais.”, ao correlacionar essa fala com as informações dada pela historiadora, é perceptível a semelhança entre as datas de funcionamento e fim do transporte de passageiros, o que reforça a ideia de memória coletiva: “Fazemos apelo aos testemunhos para fortalecer ou debilitar, mas também para completar, o que sabemos de um evento do qual já estamos informados de alguma forma” (HALBWACHS, 1990, p. 25).

Para a entrevistada o trem de passageiros não era algo confortável, porém necessário, fazendo comparação do trem de passageiro com o ônibus atual, diz: “Eu usava como meio de transporte, eu vejo ele como vocês veem o ônibus hoje, não é confortável todo dia pegar ônibus pra vir pra escola”.

Sobre os custos do transporte, ela diz que era preços acessíveis e muito viável na época, o que fazia dele um transporte popular, além de fazer suas trajetórias em pouco tempo, entretanto os não havia muitos horários de saída e chegada de um ponto ao outro, limitando as pessoas a se flexionar a eles.

A questionamos em relação ao trem como meio turístico e a romantização do trem nos dias de hoje, não demonstrando interesse no passeio de trem, ela explica que por causa de seu convívio rotineiro com o trem em sua juventude, esse interesse não é despertado, porém que a romantização do trem tem seus prós e contras, pois é preciso cuidado com ela, diz: “Achar que isso foi lindo maravilhoso, e às pessoas da época deveriam ter gostado, não!”, entretanto fala que “Acho que as pessoas precisam disso, não podemos cortar esse romantismo, e de ter essa experiência.”

5.4 MEMÓRIAS DE UM FERROVIÁRIO

Foi feita uma entrevista com um ferroviário que atua em Corupá, ele começou sua carreira em 1984, conviveu e trabalhou com a litorina, que servia como trem de

passageiros, é notável sua paixão pela ferrovia, ele mesmo relata o trem como o progresso para o país.

Ao analisar os dados obtidos com o entrevistado, percebe-se o quanto teve e ainda tem contato com o trem em sua vida. A partir de 1984, relata que teve suas primeiras experiências com o trem, trabalhando na ferrovia, porém não usufruía do seu transporte, mas afirma que muita gente desfrutava para fins de estudo em escolas de Jaraguá do Sul, e alega: “Cansei de vender passagem aqui pros estudantes do colégio São Luís (atual Marista)”. Conta que o ônibus que saía da cidade de Corupá e transportava os passageiros até Jaraguá demorava muito e os estudantes conseqüentemente se atrasavam, já a motriz (ou litorina), saía às 6h30 da manhã, era mais ágil, não dependia de trânsito nenhum e deixava os estudantes no horário correto, e informa ainda: “[...] os valores que eram cobrados eram muito acessíveis, e muito mais confortável que o próprio ônibus, e tinha ar-condicionado “.

O entrevistado aponta que o trem não atrapalhava sua rotina, e assevera que o trem seria o progresso. Questiona de como seria possível transportar uma safra de grãos em caminhões, pois um vagão do trem equivale a 3 caminhões carregados nas rodovias.

Percebe-se que, a maioria das memórias do entrevistado em relação a linha férrea, são agradáveis, isso pode se comprovar pelo fato que, segundo Halbwachs (1990), o sujeito tende a criar um grupo de referências, em que o mesmo estabelece uma rede de pensamentos com aquele grupo, como o entrevistado era um ferroviário, ele estava introduzido naquele meio, grande parte do seu dia se passava com aquele grupo e como a maioria de suas memórias são relativamente boas, ele deve ter tido um bom convívio com esse grupo. Halbwachs afirma que a diferença de história e de memória e que a memória se perpetua ao transcurso do tempo, diferente da história que é dividida em períodos, como o entrevistado teve um bom convívio com a linha férrea naquele período, a memória dele permanece constante até os dias de hoje.

5.5 MEMÓRIAS DE UMA ADMIRADORA DO TREM

Foi entrevistada uma servidora do IFSC câmpus Jaraguá do Sul - Centro por indicações de outro servidor do câmpus que sabia que a mesma poderia contribuir com os nossos objetivos a partir das entrevistas por já ter tido um considerável contato com o trem.

A partir da entrevista (5), percebe-se que a entrevistada teve, mesmo que pouco, contato com o trem de passageiros durante sua infância. Afirma que usava o trem para visitar seus parentes e ir passear com sua família. Segundo Halbwachs (1990) a partir do momento que uma criança se interessa pelo significado de alguma "coisa, neste caso em específico o trem, podemos dizer que ela pensa em comum com os outros e que seu pensamento se divide em conjunto de expressões todas pessoais e diversas correntes de pensamento coletivo. No caso da entrevistada, sua visão pelo trem foi se formando a partir dos passeios para ver seus parentes com os seus pais, o que segundo a mesma, eram bons momentos.

Segundo a entrevista, está clara a questão de só utilizar o trem de passageiros para passeio, pois trabalhava na mesma cidade que morava (Guaramirim). Quanto à questão econômica, a entrevistada não lembra de valores, mas afirma que por ela fazer a utilização do trem os valores eram acessíveis. Também comenta que já havia ônibus naquela época, mas sua família tinha preferência pelo trem por ter uma linha ferroviária perto dos lugares que costumavam frequentar.

“O trem é tudo de bom” é uma das várias falas positivas que podem ser percebidas no decorrer da entrevista. A entrevistada atesta ser contra a retirada do trem da nossa cidade, uma de suas falas é seguinte: “[...] por exemplo se vocês me perguntassem se eu sou a favor ou contra a retirada do trem, eu sou contra, eu acho que ele faz parte da nossa vida, eu não via problema algum de o trem passar por ali, ele não me atrapalhava para ir ao trabalho, e, mesmo morando perto, ele passava por ali”. Expressa grande admiração pelo trem e pelo fato de Jaraguá ter crescido ao redor das ferrovias, confirmando assim nossa terceira hipótese:

“Pessoas que não sabem o valor cultural podem ter uma visão negativa sobre o mesmo”.

Por ter vivido na época do trem de passageiros e da litorina, a entrevistada faz a comparação de antigamente com os dias atuais. Antigamente, o trem fazia parte da rotina das pessoas, usavam para ir trabalhar, estudar, viajar e até mesmo para passear, que era o seu caso, mas não com a visão turística, então o trem não era nenhuma novidade para os cidadãos. Nos dias atuais, ela percebe pessoas vindo para Jaraguá e tirando foto do trem e ficando entusiasmados com sua passagem pela cidade no meio dos dias. Comenta que mora no centro próximo à linha ferroviária, então vê constantemente turistas apreciando a passagem do trem.

Ao final da entrevista, ela comenta que a volta do trem de passageiros em comemoração ao aniversário da cidade que aconteceu esse ano lhe trouxe boas lembranças, “tem gosto de infância” foram as palavras usadas. Não hesita em dizer o quanto gosta da cultura do trem de passageiros, diz que as pessoas saem de suas casas para abanar para o trem, e que percebeu, em uma viagem que fez para Minas Gerais, que os costumes são os mesmos. Finalizando, seu último comentário foi: “o trem só tem coisa positiva!”.

6 METODOLOGIA

A seguinte pesquisa utilizou de uma análise qualitativa visando a compreensão das interações dos entrevistados com o objeto de estudo selecionado. Há também um caráter bibliográfico, do qual foram analisados livros e jornais para a inserção histórico-social da região possibilitando uma análise ainda mais profunda dos relatos obtidos.

Primeiramente, foram realizadas duas visitas técnicas ao Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul Eugênio Victor Schmöckel, guiados pela historiadora, que nos inseriu, através de seus relatos, no contexto histórico da ferrovia, desde seu início de sua implantação na cidade até o término do uso do transporte ferroviário de

passageiros. Neste primeiro momento também foi recomendado pela historiadora a pesquisa em jornais virtuais anteriores ao ano de 1994, como fonte de pesquisa bibliográfica. Por fim, foi efetuada uma nova visita visando a exploração das memórias da historiadora na forma de entrevista, da qual se tinha como objetivo o aprofundamento da visão historiográfica da mesma bem como os seus relatos memorísticos da época do transporte ferroviário de passageiros.

Como fundamentação bibliográfica, se optou pelo aprofundamento da visão de Maurice Halbwachs, 'Memórias coletivas', para a análise do trabalho, utilizando sua ótica de memórias e como ela é desenvolvida dentro do espaço social. Para a compreensão da obra foram realizados seminários internos a cada duas semanas, para os três capítulos da obra "Memória coletiva", sendo estes finalizados em torno de um mês. Estes seminários foram ministrados por duplas e, através destes relatos detalhados, foi composto um fichamento da obra em questão.

Por fim, foi executada uma entrevista piloto, a fim de averiguar quais as melhores perguntas para serem feitas para os demais entrevistados. A partir disso, foram realizadas cinco entrevistas, de origem semi-estruturada, com pessoas distintas que, de alguma forma, se relacionaram com o transporte ferroviário de passageiros, dos quais estes serviram como base para a construção das análises nas quais se utilizaram a ótica de Halbwachs.

7 DISCUSSÕES FINAIS

Através da conclusão das entrevistas com cinco indivíduos distintos, selecionados sobre o critério de terem se relacionado, de alguma forma, com o transporte ferroviário de passageiros e que, através destas, foram realizadas análises qualitativas com o auxílio da obra de Maurice Halbwachs, se expõe os seguintes dados obtidos destas análises.

Em primeiro lugar, foi indagado aos entrevistados sobre eles recordarem do transporte ferroviário de passageiros na cidade ou região, entretanto, com a exceção da historiadora, todos responderam que sim. A historiadora explicita que

ela não havia tido contato direto com o transporte de passageiros nesta época, mas que havia reunido relatos, de amigos e visitantes do Arquivo Histórico, e que, alinhado a seu conhecimento historiográfico, ficou entendido pelo grupo de que a mesma teria condições de realizar a entrevista, sendo esta classificada como um conhecimento teorizado do tema, do qual é fundamento por Halbwachs (1990) de que um indivíduo não precisa estar presente em determinado espaço e tempo para compreender um fenômeno, mas se houver indivíduos capazes de se recordar deste mesmo fenômeno, o indivíduo que esteve isolado poderá ser inserido dentro deste grupo e passar a compartilhar de uma memória coletiva.

Quando questionados sobre o principal uso deste meio de transporte, houve um consenso, sendo este reforçado pela historiadora, entre os entrevistados em relação ao fato do meio de transporte ser utilizado quase que exclusivamente para tarefas diárias, como fazer compras, ir ao médico, ir a escola ou até mesmo sob a necessidade de se dirigirem até uma outra cidade. Segundo os entrevistados, a pontualidade deste meio de transporte além de seu baixo custo o tornavam o melhor meio de locomoção.

Ao perguntar para os entrevistados sobre situações em que o transporte poderia apresentar algum defeito ou empecilho no transcurso da viagem, como a falta de segurança e possíveis incômodos que habitualmente são comentados e expressados pelas pessoas no trânsito ou na rua, quando ele está de passagem no meio da cidade. Curiosamente suas respostas são muito positivas, de modo que retratam com muito afeto este meio de transporte, sendo que isso pode ocorrer por causa de suas lembranças “antigas” do trem. A historiadora relata que em relação a segurança não havia nenhum tipo de obstrução para que o transcurso da viagem. Entretanto, a respeito do conforto de ambos o transportes ferroviários de passageiros, é comentado pela entrevistada (3) sobre a falta de comodidade dentro do trem, presentes no mesmo transporte turístico oferecido na cidade de Jaraguá do Sul em 2019.

Outra questão importante a ser relatada é a volta do trem de passageiros como meio turístico que ocorre em Jaraguá do Sul por causa de seu aniversário, a maria fumaça volta anualmente na cidade com várias programações para o passeio,

percorre Corupá, Jaraguá e Guaramirim, e isso acaba se tornando muito importante para a valorização da cultura desta região, porém os preços para o passeio não são muito acessíveis, o que acaba tirando o interesse de muitas pessoas pelo passeio.

Conseqüentemente se percebe uma forte construção da cidade em volta da linha ferroviária. A historiadora relata que em determinada época, nesta região, indivíduos que moravam próximos à linha férrea pertenciam a uma classe mais abastada. Entretanto, isso não impediu que toda e qualquer classe pudesse desfrutar do meio de transporte, não apenas pela eficiência, mas pelo baixo custo; porém é válido ressaltar que nenhum dos entrevistados se lembram dos exatos valores cobrados, mas que esse seria muito mais barato do que a passagem de um ônibus.

Em relação às hipóteses percebe-se que duas se confirmaram e uma se refuta. As que se confirmaram são: “Pessoas que tem uma visão positiva ao trem, tem tendência a perpetuar isso em suas memórias e não mudar de opinião perante esse tema” e “Antigamente o trem possuía uma fama “melhor”, pois era mais usado e o valor de suas passagens era mais barato visto que era usado diariamente”. Conseguimos provar às duas com os dados que obtivemos por meio das entrevistas mas foi essencial o uso da fundamentação teórica embasado em Maurice Halbwachs e o seu livro “ memórias coletivas”.

Já a hipótese refutada se refere ao valor cultural da ferrovia e cita que, “ quem não conhece o valor cultural do trem tende a ter uma visão negativa em relação a linha férrea” , isto é inválido pelo motivo que é muito subjetivo, não é porque uma pessoa conhece seu valor cultural que ele vai passar a ver o trem como um herói ou algo do gênero é vice e versa, vem a depender do grupo que ele está inserido.

Em suma, se conclui através das análises das entrevistas que todos os relatos constituem uma memória coletiva baseado nas poucas diferenças apresentadas pelos entrevistados sobre o objeto de pesquisa, nos quais as mesmas se complementam na descrição de como ele era utilizado, o baixo custo dos valores das passagens etc. Fica evidenciado que, mesmo para aqueles que não interagiram diretamente com o objeto de pesquisa, existe uma uniformidade nos relatos

apresentados, como, por exemplo, no que se diz respeito da utilidade do transporte ferroviário de passageiros e de sua importância para a cidade. A historiadora evidencia isso durante a sua entrevista, no qual ela evoca memórias de terceiros e a sintetiza como sua própria visão. "Da mesma maneira, e talvez com mais razão ainda, quando no ponto de encontro de várias correntes de pensamento coletivo que se cruzam em nós se produz um desses estados complexos, onde queremos ver um acontecimento único, que não existirá a não ser para nós." (Halbwachs 1990, p. 47).

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A respectiva pesquisa teve como objetivo investigar a relação entre o transporte ferroviário de passageiros e as memórias coletivas dos habitantes da cidade de Jaraguá do Sul em torno deste fenômeno. Com a finalidade de alcançarmos este objetivo, realizamos cinco entrevistas, escolhendo pessoas que tiveram contato com esse meio de transporte.

Para ter propriedade no assunto sobre memória, que é parte essencial de nosso projeto, aprofundamos nossos conhecimentos a partir do livro de Maurice Halbwachs “A memória Coletiva”, trazendo para nossas análises suas concepções de memória, dialogando suas idéias com nossos dados coletados. Como exemplo disso, as memórias de infância que são trabalhadas na entrevista denominada "memórias de uma estudante"; memórias das cidades que se manifestam na entrevista concedida pela historiadora; e até a forma que essas memórias quando em conjunto se complementam.

A partir das lembranças coletadas e analisadas de cada entrevistados, foi possível fazer várias ligações em suas falas, como datas de funcionamento do trem de passageiros e as vantagens e desvantagens deste meio de transporte, sobretudo através da entrevista feita com a historiadora que foi de suma importância para nossa pesquisa, pois apesar de não ser memórias relatadas pela mesma, suas informações de terceiros e sua especialidade no assunto foi de grande apoio para explorar melhor nosso tema.

Para nossa metodologia optamos pelo uso das entrevistas, para priorizar as memórias e conseguir explorá-las mais a fundo desta maneira. Se limitamos a cinco entrevistados, pelo fato de ter dificuldade em achar pessoas com o perfil desejado, além de algumas pessoas com esses perfis não mostrarem interesse com a entrevista.

Em cada relato dos entrevistados é possível perceber que o trem de passageiros foi muito útil para a época de seu funcionamento, sua eficiência e

rapidez estiveram presentes em todos os comentários dos entrevistados, quando a questão colocava em pauta os benefícios de seu uso. Já na questão de malefícios foi relatado poucas críticas, um motivo que pode explicar este ponto é o fato que nesta época os outros tipos de transportes eram limitados e inviáveis, sendo que se pode confirmá-lo com os próprios relatos.

Sobre a volta do trem de passageiro, teve posições críticas perante o tema, como a inviabilidade físicas de nossa malha ferroviária com precariedades em sua estrutura e altos custos de manutenção, entretanto, apesar de algumas críticas, há bastantes opiniões positivas sobre essa volta do trem de passageiros, seja ela turística ou não, isso ocorre devido as memórias dos entrevistados na maioria das vezes manifestarem lembranças positivas sobre o trem, além que os mesmos comentaram que o turismo resgata para aqueles que não tiveram esse contato com o trem sua cultura e raízes.

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. 2019.

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.

BRANCATELLI M. V.; LOPES H.; TOLEDO V. V. **A riqueza nos trilhos**: história das ferrovias no Brasil. 1. ed. São Paulo: Moderna, 1998.

BRILLINGER, Wilfredo et al. **Relatório de impactos ao meio ambiente variante do contorno ferroviário das cidades de Jaraguá do Sul e Guaramirim**. Dez. 2000.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**: A Memória Coletiva. Paris, França: Revista dos Tribunais, 1990. 188 p. Tradução Laurent Léon Schaffter.

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. 2019.

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

APÊNDICE A - Entrevista com uma historiadora

Entrevistada: Hoje é dia 12/19, a partir das 10:00h. O quê que vocês querem perguntar?

Entrevistadores: Tá, eu vou começar: Quais são as lembranças da época do trem de passageiro?

Entrevistada: Minhas? Nenhuma, porque eu não namorava em Jaraguá neste período, na realidade tem outras pessoas já contaram essas história né, então a gente vai buscando informações junto daqueles que trouxeram alguma coisa para gente aqui no arquivo histórico, então que as pessoas comentavam né, e principalmente vários colegas na prefeitura que são professores formados pelas pelas faculdades de Joinville. Eles diziam que eles pegavam o trem de manhã e iam até Joinville para estudar e retornavam no final da tarde né, então essa é uma das informações mais concretas que eu tenho em termos das viagens que eram feitas a Joinville, muitas pessoas iam, lógico no médico, essas coisas todas por causa que Jaraguá hoje em dia que tem um pouco mais especialidades médicas essas coisas assim, mas muitas pessoas iam médico, ou iam à casa de parente, ou iam fazer visitas a Joinville né, então iam de trem né, então sempre foi uma maneira de ligar Jaraguá com Joinville, o que também muita vezes a gente percebe também com Corupá né, não só com Joinville com Corupá a gente tem mais essa de afinidade de viagens familiares né, então até teve uma pessoa que disse que foi para Corupá para ir na lá nas cachoeiras, na rota das cachoeiras né, então ia de manhã na rota das Cachoeiras e voltava à tarde, então a gente sabe que era viagens para diversão digamos assim, ou era entretenimento, ou era para alguma função social, ou especificamente da família, de estudo ou de saúde alguma coisa assim, compra geralmente né.

Entrevistadores: ele era o principal meio de transporte?

Entrevistada: Para algumas famílias sim, eles não tinham veículos né, era muito mais complicado você ir a Joinville depois que começou a ter o ônibus, era um pouco mais fácil, porque daí você tinha o ônibus e te levava mais próximo ao centro de Joinville, mas há muitas pessoas ali no início da década de 80 usava muito trem para a faculdade mesmo porque era próxima né.

Entrevistadores: O ônibus meio que fez com que acabasse o trem de passageiros, ou não?

Entrevistada: Não, não, não, uma coisa não tem haver com a outra, embora o ônibus fosse mais caro né, o trem de passageiro sempre foi muito mais em conta, a passagem de veículos do tipo transporte de passageiros de trem, sobre trilhos né, é muito mais barato, bonde, trem, aquele VLT, isso tudo é muito mais barato do que ônibus que tem diesel como combustível né, então a gente percebe que a falta desse tipo de transporte hoje, inclusive não só na nossa região, mas inclusive em termos de país encarece muito né, produtos, as viagens tudo né, então hoje a gente um valor agregado aí na área de produtos que aumenta muito nossos produtos que vem lá de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas por causa disso né, os valores de transporte de através de caminhões é muito mais caro de trem na realidade.

Entrevistadores: E fora também que o trem consegue carregar muito mais que o caminhão.

Entrevistada: É né, você ver por exemplo aqui na nossa região, a WEG por exemplo, você traz uma bobina daquelas de aço né, um caminhão ele traz uma, porque ela é muita pesada, um trem pode trazer o que? Quantas ele quiser desde que ele tenha vagões para fazer isso né, mas de uma vez só.

Entrevistadores: Tem oitenta vagões, né?

Entrevistada: É, pode trazer vários né, então para as empresas, essa matéria-prima chegaria muito mais barato né, então por isso que permaneceu na

linha o transporte dos produtos e não de passageiro, eles privilegiaram isso aqui na linha São Francisco né, principalmente por causa do porto né, então foi privilegiado isso em detrimento do transporte de passageiro.

Entrevistadores: Você disse que a passagem do ônibus seria mais cara do que a de trem, você tem algum parâmetro?

Entrevistada: Não, assim, era o que era comentado na época né, e hoje ainda tem muitas pessoas que falam sobre isso né, mas em termos de valores assim, bem certinho, eu não tenho não, teria que ir aí fazer uma busca no jornais da época, alguma coisa assim para a gente ter os padrões, porque eram publicados os, os valores das passagens assim né, o que a gente pode ver, eu não sei quanto seria hoje, mas se você pensa numa cidade de cento e poucos quilômetros de distância se paga uma passagem de ônibus de 60 reais, não pagaria com certeza isso num trem, porque de ônibus demora duas horas, três horas de viagem, com trem você demoraria o que? uma hora e meia, duas talvez por causa que o trem vai mais rápido, porque não tem que parar lugar nenhum né, e de ônibus você tem as paradas rodoviárias aquelas coisas todas né, então fica mais caro com certeza.

Entrevistadores: Você falou uma coisa muito importante, além de uma questão social muito importante né, o valor agregado, além da questão do valor direto né, mas você falou uma coisa que me chamou atenção, de que se optou pelo carregamento de materiais em detrimento dos passageiros né, as viagens de passageiros, isso influencia diretamente nas pessoas, o que você poderia comentar sobre isso?

Entrevistada: A gente acredita hoje que depois da gente fazer várias pesquisas, eles fizeram isso por causa do tipo de linha que nós temos aqui, não se usa mais esse tipo de linha, tipo de trilhos que nós temos aqui, eles são diferentes, então porque que a gente não consegue colocar outros tipos de veículos aqui nessa estrada a nossa estrada de ferro aqui na linha São Francisco? por causa do tipo de

trilho que a gente tem, então ele teria que ser modernizado, eles teria que ser trocado tudo para a gente poder colocar outro tipo de trem, que são os trens mais modernos que são feitos hoje, então por exemplo hoje na linha de trem que nós temos aqui não dá para gente botar por exemplo um trem bala do Japão, porque o tipo de trilho é totalmente diferente, então o que eles comentam hoje, é de que não dá para colocar tipo por exemplo transporte de turismo, a gente consegue pro pessoal de Curitiba ou aqui de Rio Negrinho porque os tipos de trens que eles têm serve para esse tipo de trilho que a gente tem, então, e talvez por causa de questões de segurança eles não transportam mais passageiros, a gente acredita nisso, para não ter feito isso, e a licitação, quando foi feita a licitação para colocar a empresa que iria substituir a estrada de ferro nacional, rede ferroviária nacional, foi feita essa licitação, foi feita só para transporte só para transporte produtos, foi excluído o transporte de passageiros, então desde lá quando assumiu ALL a gente, hoje a RUMO né, a gente não tem mais transporte de passageiros por causa que a licitação deles não permitia, eles podem fazer concessões para outros fazerem transporte turístico alguma coisa assim, mas daí quem que tem que aprovar isso é a ANTT, associação nacional de transporte terrestre, que é lá em Brasília e eles que aprovam esse tipo de atividade, então quando a gente que fazer, que nem foi feito agora o transporte de turismo férreo né, que a gente teve os trens que vieram aí, isso tudo tem um trâmite todo dentro da rumo e dentro da Associação Nacional para o Ministério dos Transporte.

Entrevistadores: A infraestrutura do Brasil nessa área é bem baixa, porque os trens que tem lá na estação de Corupá né, a maioria é de 1990 por isso que a gente não consegue adequar esses trilhos, porque não é nenhuma modernidade.

Entrevistada: Se fosse para modernizar tudo digamos assim, o ideal seria que fosse tudo trocado né, que daí a gente poderia ter os melhores e daí poderia ter intercalado o trem de passageiros com os trens de transporte de mercadorias né.

Entrevistadores: Mas o investimento é grande.

Entrevistada: É grande.

Entrevistadores: Quais eram os benefícios e malefícios do trem em sua opinião?

Entrevistada: Malefícios eu não vejo nenhum, benefício eu vejo vários né, porque as pessoas poderiam morar e trabalhar em Jaraguá ou vice-versa ou ir até Joinville também poderiam né, então eu acho que os benefícios são diversos né, além de trabalho de tudo que as pessoas precisavam né, elas tinham esse meio de comunicação, mais um meio de comunicação, meios de comunicação de transporte barato que elas poderiam usar sempre né. Malefício eu não vejo nenhum não. Talvez para empresas empresas de ônibus vissem como malefício porque elas perdiam passageiros né, mas para a gente que é usuário, eu acho que o trem seria sempre um benefício.

Entrevistadores: Se o trem voltasse a atuar no cotidiano do cidadão jaraguaense, ele traria benefícios econômicos, sociais e culturais para os moradores?

Entrevistada: Acredito que sim. Bem, por causa disso eu te digo, a gente tem muita gente que mora em Corupá e trabalha em Jaraguá. Só para vocês terem uma ideia, eu sei que, no mínimo, cinco a seis vans passam todos os dias de manhã pelo município para pegar os passageiros para ir até ali em Guaramirim e ali em Guaramirim eles entram em três ônibus, às vezes quatro ônibus, só para ir estudar em Joinville. Eu digo isso porque a minha filha fez isso por cinco anos também, enquanto ela estava fazendo faculdade em Joinville. Então vocês pensam se a gente pudesse pegar e ir de trem, olha o quão mais barato seria para eles? Tudo bem que do trem eles teriam que pegar um ônibus para ir até a faculdade ou um outro veículo, mas seria mais rápido para eles né? Mais barato também. Então assim, em termos de benefícios seria muito vantajoso para todo mundo, principalmente para as pessoas que trabalham. Outra coisa é que a segurança é uma das coisas mais importantes porque o trem não para em lugar nenhum, ele não tem que ficar parando, ele não tem outros veículos que cruzam com ele, então as

peças vão estar sempre seguras e também que ele consegue transportar um número muito grande de pessoas ao mesmo tempo, se você pega um ônibus, um trem consegue quantos ônibus? Então se você quer levar uma grande grupo de pessoas para um determinado lugar é muito mais fácil. Eu vejo que seria bem interessante se a gente tivesse outros, mas já foi estudado várias vezes. Eu lembro do VLT que veio aqui como um ônibus sobre trilho, que veio fazer um teste aqui em Jaraguá, se não me engano no final década de 98, 99 e o pessoal ficou muito satisfeito e queriam que viesse tudo, se falou por um bom tempo sobre isso e depois não deu certo, principalmente pelo tipo e trilho que nós temos aqui e também pelo problema com a licitação que a ALL tinha com o governo federal.

Entrevistadores: Hoje em dia você considera o trem um incômodo? Barulho? trânsito?

Entrevistada: Eu não. Quando as pessoas me dizem assim “O trem é barulho. O trem é um incômodo”, eu respondo “Quem chegou primeiro?”. O trem, ele é de 1910. As pessoas foram morar perto ou do lado do trilho do trem porque quiseram, foram ter seus comércios do lado do trilho do trem porque quiseram. Eu tenho uma amiga que mora, praticamente, do lado do trilho do trem e ela me disse assim: “Nas primeiras noites eu até acordava, hoje em dia eu só acordo se por um acaso ele fizer um escarcel muito grande que está acontecendo alguma coisa, se não eu não acordo.” e na casa dela chacoalha a casa, ele tem que apitar porque ali perto da casa dela tem uma passagem de nível e ela diz que não escuta. Eu escuto do lado da minha casa ali pelas cinco horas da manhã, mas, por mim, eu acho ótimo. As pessoas reclamam “Por que eu tenho que parar no trânsito, para deixar o trem passar”, ele tem alguns horários que ele passa, alguns deles bem inoportunos, para as pessoas que estão saindo das fábricas, mas se você contar ele não demora mais do que cinco ou seis minutos para passar oitenta vagões, então não é tanto tempo assim e a pessoa pode aproveitar para ouvir uma música, meditar um pouco. Eu não vejo como um incômodo nenhum.

Entrevistadores: Você lembra de algum acidente grave que possa ter acontecido por causa do trem?

Entrevistada: Aqui no centro eu lembro de uma senhora que estava muito próxima da ferrovia na hora que o trem passou e grudou a bolsa dela e ela foi arrastada. São pessoas que não tem cuidado. Já aconteceu de pessoas subirem no trem e caírem, para fazerem aquele surf no trem, batidas de carro no trem, é comum. A gente já teve acidentes fatais, algumas vezes, bem por causa disso, por causa de imprudência das pessoas.

Entrevistadores: Por descuido humano, não por causa do trem em si.

Entrevistada: Não, não se pode dizer que o trem é culpado, porque o trem tem o caminho dele, então é culpado o carro que atravessa sem prestar atenção ou quem anda muito próximo do trilho do trem, como essa senhora que grudou a bolsa, imagina o quão próximo que ela estava para grudar a bolsa no trem.

Entrevistadores: Você considera a estrutura da linha férrea e aqueles sinais, que normalmente se colocam próximas as passagens de carro, como bons, que poderiam evitar isso?

Entrevistada: Eu acho que a gente poderia modernizar um pouco essas coisas. A gente não tem os semáforos com esse tipo de veículo, de passagem, então se você olhar em alguns lugares que a gente tem o trilho do trem e ali no semáforo continua funcionando normalmente, mas a gente está parado porque o trem está passando, então o semáforo deveria ser ligado com essas linhas. Na realidade, o que a gente precisa é de que os nossos semáforos tenham uma central e de que, nessa central, se perceba isso e se pare o semáforo e se mantenha ele fechado enquanto o trem estiver passando.

Entrevistadores: Existe um aplicativo em que você pode saber a onde que está o trem, super importante.

Entrevistada: É você pode colocar no aplicativo onde que está o trem. A tecnologia deveria ser usada a nosso favor, a tecnologia veio para isso, ela não veio para substituir nada, ela veio para auxiliar a gente; sempre dizem que a impressora, da digitalização veio substituir tudo, não existe isso também, então a tecnologia veio para ajudar a gente, não veio para substituir nada, então a gente tem que utilizar a tecnologia, o celular, tem que utilizar a tecnologia dos semáforos integrados com uma central de semáforos, essas coisas todas tem que ser usadas. Eu não acho que hoje seja seguro, porque às vezes a gente que dirige para em determinados locais, às vezes a gente não escuta ele, pois ele apta muito em cima, pois hoje nós temos sensores mais próximos ali, que nem ali no centro onde eles inseriram alguns sensores diferente, agora, então ele já baixa a cancela antes do trem começar a aparecer, próximo, mas tem gente que fura a cancela, por isso que da acidente, que nem esses dias atrás deu um ali perto da rodoviária, por causa disso, que a pessoa ultrapassou, se ela já estava fechada e ele ultrapassou do mesmo jeito, ele passou pelo lado.

Entrevistadores: Tivemos a informação de que era um privilégio morar perto das estações, você confirma?

Entrevistada: Sim. Sim, porque, em 1910, quando foi colocada em funcionamento a estação da estrada de ferro ali no centro, quando foi concluída a primeira estação e ela funcionava até Corupá, as pessoas que moravam ali perto da linha férrea eram consideradas de elite, então você mora ali perto da linha férrea, não precisa pegar nenhum outro transporte para ir para outro lugar, aquela coisa toda. E as pessoas todas começaram a construir ali, então todas aquelas edificações que você tem ali em torno da Getúlio Vargas, todos eles foram construídos depois disso e são de grande importância, então você percebe que para eles era importante estar ali

próximo e as comerciais, quase todas, praticamente, ficavam em torno da estação, as primeiras e maiores, ali a onde que é a biblioteca pública.

Entrevistadores: A gente também recebeu uma informação, a gente não sabe se é verdadeira ou não, de que o trem, ele era destinado a uma certa classe social, então as pessoas que não tinham condições de ter um automóvel e tudo mais, mas eu não sei se isso se contrapõe porque a pessoa morava perto da linha férrea, que era de uma certa classe, mas ela não utilizava.

Entrevistadores: No caso, a gente gostaria de saber se tinha algum preconceito, vamos supor, uma pessoa de uma classe alta ela tinha preconceito de pegar o trem?

Entrevistada: A sim, as pessoas que era de uma classe mais abastada aqui em Jaraguá, geralmente eles tinham veículos, mas não existia esse preconceito por você andar de trem, todo mundo utilizava o trem quando precisava. E o trem aqui depois de 1917, quando ele pegou e já se uniu ali em Mafra em direção a Curitiba e de Curitiba em direção a São Paulo, às pessoas usavam muito o trem porque era muito mais rápido ir pra São Paulo de trem do que ir de carro. Ou mesmo hoje mesmo ir de ônibus. Era muito mais rápido pra eles e eles conseguiriam trazer os produtos que eles iriam comprar em São Paulo eles conseguiriam trazer no trem né, então eles já vinham com os produtos. Então não existe essa diferenciação de classe no trem, todo mundo pagava a passagem e pronto. Pode ser que tenham vagões que tenham um valor diferenciado, isso eu já vi em outros lugares, não aqui na nossa região, é São Paulo, Rio de Janeiro, Minas, eles tinham vários vagões que eram por exemplo, separados, isso na época que era Brasil império, essas coisas assim, tinham vagões que eram para a realeza, pra quem era da família do D. Pedro. Então tinham vagões que eram diferentes né, eram todos adornados por dentro tudo. E todos os trens tem um vagão especial que é, às vezes é utilizado, que é o da administração. São vagões que eles tem um escritório, eles tem um banheiro exclusivo pra essas pessoas e que, e dormitório e salas pra trabalho, que

a gente chama de vagões administrativos né. Se vocês viram, se vocês estiveram ali agora quando veio esse trem veio pra fazer turismo, ele tinha um vagão administrativo, que era o vagão onde ficava o pessoal que estava trabalhando ali na, com o pessoal que era o pessoal de Rio Negrinho que tava nesses vagões né. Então eles dormiam ali dentro daqueles vagões pra no outro dia poder fazer a viagem de novo. Então o vagão era administrativo. Isso é muito utilizado em todas as linhas de trem, eles tem um vagão pra administração. Como também a gente ouviu, não tenho conhecimento daqui na nossa região, mas já ouvi em outros lugares que tinham o vagão daquele que era o do proprietário do trem né que isso antigamente tinha. Mas pra nós aqui não porque era uma concessão pública né.

Entrevistadores: agora Silvia, às vezes se confundem às épocas né, uma coisa é errar a época do glamour assim lá do início.

Entrevistada: Sim.

Entrevistadores: Ai sim queria se morar próximo, mas como o projeto deles é bem ali quando o trem de passageiros funcionou mesmo da década de 80 a 90.

Entrevistada: é desde a década de 60.

Entrevistadores: a dúvida que surge por exemplo é quando iam estudar digamos, o pessoal que estudava em Joinville, havia diferença da pessoa que não pegava o trem e ia pra Joinville ia de carro ou ia de moto? Ou seja ir de ônibus, por exemplo, era mais glamuroso do que de trem ou não?

Entrevistada: Eu não acredito. Eu não acredito porque naquela época assim, todos utilizavam o transporte mais barato que tinha porque o estudante mesmo que seja filho de, é, ninguém assim, colocou pra gente que tinha essa diferenciação. Até onde eu já li e às pessoas já comentaram a gente não tem isso não. É porque eu não utilizei eu não sei, tem algumas pessoas que eu conheço que utilizaram. É

peçoal que foi fazer curso na área de humanas né, utilizavam bastante porque a faculdade era próxima ali do trem né. Acredito que deva ter gente que ia também de ônibus por causa de onde era a faculdade né. Ficava um mais longe do trilho do trem aí tinha que pegar outro ônibus e aquelas coisas assim. Então acredito que tinha muita gente que ia de ônibus por causa disso. Mas a gente tem bastante informação que o pessoal ia pra Joinville pra estudar, pra ir no médico, pra fazer compras e essas coisas assim. Essas informações são do final da década de 70 início da década de 80, porque assim, o trem de passageiros existia desde de quando Jaraguá instalou a ferrovia aqui, então 1910. Até a década de 80 ainda tinha o trem de passageiros normal todo dia e ali foi criado o turismo férreo, que ficou por cinco, seis anos só. E ali no final da década de 80 que deixou de ter o trem de passageiros e ali só ficou o turismo férreo, até 94.

Entrevistadores: sim isso são dados importantes. Se não me falha a memória você chegou a falar que não teve nada de passageiros na década de 60, 70 ou não, foi uma confusão que a gente fez?

Entrevistada: Não vocês fizeram confusão. Ele sempre teve passageiros, desde 1910 até a década de 80 ele sempre teve passageiros.

Entrevistadores: ah ok, interessante isso.

Entrevistada: Sim, ele sempre teve passageiros, porque gerenciadora disso era a rede ferroviária federal, né, primeiro a rede viação Paraná Santa Catarina e depois a rede ferroviária federal. Então desde 1910 até a década de 80 ele sempre tinha passageiros. Então era normal às pessoas utilizarem bastante principalmente para ir pras regiões mais distantes.

Entrevistadores: E você sabe o ano exato que para o trem de passageiros?

Entrevistada: Se não me engano é 89 para 90.

Entrevistadores: E aí começa apenas turístico é isso?

Entrevistada: A gente já tinha de 84 até 89, a gente já tinha tido o transporte de, o turismo férreo né que foi criado pelo sr. Baulduing, ele era secretário da cultura e turismo, e aí depois fizeram novamente em 93 94 se não me engano, eu lembro que o último, a última vez foi 94. Esse eu andei, foi a última vez, eu já estava aqui em Jaraguá e foi a última vez que teve turismo férreo antes desse retorno agora, último que a gente teve. Era sempre só em julho, no aniversário do município.

Entrevistadores: Então deve ter sido um fardo né, pra região. De repente um dia tem trem e no outro dia já não tem mais.

Entrevistada: Sim, por isso que eu digo que pessoas poderiam continuar trabalhando e estudando ou alguma coisa assim aqui nas regiões vizinhas e elas não puderam mais por causa disso né. Aí passaram a ter que utilizar só o ônibus. Então o ônibus é que passou a ter um valor maior aqui pra essas pessoas.

Entrevistadores: então a gente estava confundindo, de 80 a 90 voltou o trem de passageiros.

Entrevistada: Não não. Ele nunca parou até ali. O que acontecia é que em determinadas épocas tinha tinha mais volume de trem de passageiros do que outras né, devido a contingenciamento deles mesmo. A gente sabe que na década de 80 eles começaram a fazer o trem de passageiros só duas vezes por dia. Antes ele tinha mais vezes por dia né. No começo já era só ida e volta, então era uma de manhã e uma de noite. Mas na década de 80 ele só era assim de ida e volta. Na década de 50, 60, 70 ali a gente tem notícia de que tinha mais vezes por dia. Então ele foi um transporte bem importante para o município.

Entrevistadores:A litorina era uma atração naquela época? Ou já era comum?

Entrevistada: Eu acredito que seja comum porque a única novidade que talvez ela tenha tido era que a litorina tem ar condicionado né. Ela era totalmente fechada e o trem não. O trem ele tem às janelas e tudo né. Talvez isso tenha sido novidade pro pessoal, eles devem ter achado bem melhor andar na litorina do que no trem.

Entrevistadores: E a litorina se estabeleceu aqui durante que época?

Entrevistada: Bom ela foi até na década de 80. Bem certinho quando ela iniciou eu não tenho uma data fixa porque os documentos da rede ferroviária aqui de Jaraguá se perderam né, a maioria deles. A gente conseguiu resgatar umas 10 caixas de documentos mas a maioria deles é listas de produtos que eram transportados.

Entrevistadores: Por que se perderam?

Entrevistada: Descuido das pessoas e a gente acha que talvez tenha sido levado para Curitiba na Sede da inventariança e a gente não teve acesso ainda a essa documentação da inventariança porque foi extinta a rede ferroviária federal e foi criada uma comissão chamada inventariança da rede. E ai tem um chefe, tem um diretor disso né e eles tão fazendo um inventário de tudo que aqui tem. Já fazem alguns anos isso. E como a rede é uma coisa muito grande, aqui em Curitiba eles tão fazendo aqui da região de Jaraguá, de SC e PR e a gente não teve acesso ainda a essa documentação porque ela vai parar toda no infã nacional. As pessoas começaram a sair, pessoas que cuidavam de determinadas coisas e a documentação foi se acumulando colocada dentro de caixa ou dentro de armário, então eles não tinham mais o cuidado de ficar organizando esse documentação, então a gente não tem acesso hoje a esses dados, a gente espera num futuro próximo ter, porque daí a gente conseguiria dar uma contribuição melhor em termos de resgate histórico, pra gente saber. Teve épocas que a gente teve informações que estão até nos jornais do que se transportava, quantidades. Principalmente década de 60 tem algumas informações do jornal Correio do Povo que vocês podem

acessar na hemeroteca digital catarinense que vocês conseguem ver, mas posterior a isso a gente não tem mais muitas informações sobre a quantidade que era transportada, então fica mais difícil da gente colocar. Bem como começou a litorina, a gente acredita que surgiu na década de 60, não antes porque a gente não tem notícias da litorina antes, então acredito que ali no final da época de 70 até a década de 80 é que tenha se funcionado a litorina, pela fala das pessoas que a gente entrevistou.

Entrevistadores: Em relação a litorina, ela era exclusiva para o turismo?

Entrevistada: Não, ela era pra ter passageiros, a de turismo geralmente é o trem. A litorina era para o transporte das pessoas mesmo e era mais rápida do que o trem, era bem mais rápida, era menor que o trem, tinha um ou dois vagões, era fechadinha, cada uma tinha seu motor, era bem diferente.

Entrevistadores: Era como se fosse um metrô de superfície.

Entrevistada: Isso, um metrô de superfície. Então ela não era como o trem que precisava de combustível, ficar abastecendo com madeira, que é o trem de turismo de hoje em dia, que era o trem também da época.

Entrevistadores: Você tem alguma informação que contribui de tal forma sobre o turismo naquela época? Algum motivo que deixava o trem permanecer aqui em Jaraguá no turismo.

Entrevistada: Na realidade aqui em Jaraguá, o turismo férreo veio sempre só nos aniversários do município, então era um acordo que tinha com eles, e como o trem fazia parte do contexto histórico da cidade, no aniversário do município eles pediam pra vir o trem aqui fazer esse transporte de passageiros de forma turística, passava por Corupá, Jaraguá, às vezes ia até São Bento, onde muitas vezes o trem parava

para os passageiros fazerem seu almoço, e eu acho que poucas vezes foi a São Francisco, maioria geralmente era na Serra.

Entrevistadores: E isso só surgiu depois, ou seja não temos o trem de passageiros.

Entrevistada: Isso, surgiu pela década de 80, porque os passageiros andavam só de litorina, então por isso que surgiu o trem pra fazer o transporte férreo

Entrevistadores: Então chegou um momento em que o trem de passageiros assim como o trem já não existia, apenas a litorina.

Entrevistada: Só a litorina. Então na época que surgiu a litorina, eu acredito que seja na década de 70 ou 80, eles começaram com o turismo férreo em 84, porque ali era só feito com litorina o transporte de passageiros, muitas pessoas não conheciam como era o transporte antes do trem, então daí eles começaram a fazer esse transporte, e aí nessa época teve muita gente que veio de outros lugares pra fazer esse transporte, vinham grupos e eles reservavam o espaço pra grupo de 20, 30 pessoas vindo de outros lugares aqui da região pra fazer esse passeio. Foi feito da mesma forma desse de agora, você comprava a passagem pra ir até um determinado lugar, ou pra ir e pra voltar, ou pra ir e era incluso um almoço, café da tarde às vezes...

Entrevistadores: E aí a lógica muda, porque o preço já não é aquela coisa acessível como era antes.

Entrevistada: Não, digamos que agora é um entretenimento, o turismo férreo é alguma coisa diferente, você tem que ter um custo maior, além deles não poderem fazer isso com frequência, pois eles tem determinado prazo pra fazer e também às autorizações que precisam ser pagas, então por isso que encarece. Eu fiz na década de 90 de Curitiba a Paranaguá, não era uma coisa muito barata, e olha que lá vai trem todo domingo de manhã, o trem desce com 30, 40 vagões lotados, e se

não me engano é 150 reais por pessoa, então é bem diferente do trem de passageiros normal ou da litorina.

Entrevistadores: O trem era uma atração turística? Por exemplo, pessoas de outras cidades vinham pra cá para fazer uma viagem de trem?

Entrevistada: Sim, a partir de 84 quando foi feito o turismo férreo já tinha muita gente de fora, tinha gente de vários municípios aqui da região, por exemplo Blumenau, o trem que existia entre Itajaí e Rio do Sul lá no Barra do Trombudo, lá no vale de Itajaí, ele deixou de funcionar em 71, esse trem eu conheci porque passava na frente da casa da minha mãe. Então às pessoas ali da região de Blumenau do Alto Vale nem conheciam mais o trem, por isso quando a gente fala que Jaraguá tem trem eles acham muito legal, todos gostam do trem. Aí às pessoas que conseguem fazer o turismo férreo aqui, possibilita que eles venham fazer o passeio. Hoje a gente tem bastante gente de Jaraguá que faz porque nem conheceu, mas lá na década de 80 tinha gente que usava frequentemente o trem, porque o público alvo era às pessoas de fora.

Entrevistadores: Recebemos uma informação que tinha algo interno que algumas pessoas iam durante a tarde ficar olhando trem passar ou quando o trem chegava.

Entrevistadores: O meu pai chegou até citar que até hoje tem pessoas que vão ver o vagão descendo a serra ou coisa do tipo.

Entrevistada: Eu tenho até hoje umas fotografias de um rapaz que hoje ele é falecido, o Jean, tenho umas 5 mil fotografias, ele ia fotografando o trem em todo o seu caminho, ele fotografou aqui todinha a linha em São Francisco, ele botava na foto o quilômetro que era, tudo certinho, a paisagem que tinha olhando de dentro do trem, tudo isso ele fez da linha São Francisco e de uma parte da linha até Curitiba, ele não continuou porque ele faleceu, atropelado com 28 anos, então ele deixou esse acervo pra gente, ele estava comigo quando ele faleceu e até perguntei pra

mãe dele se ela queria de volta, e ela negou, disse que estava bem cuidado aqui. Aí a marcação que a gente fez dos trilhos com fotos da estação, por causa das fotos dele e do que ele colocou pra gente como era e como que ele tinha às informações daquilo ali, bem interessante, tem muita gente que vem olhar ou que acompanha o trem, bastante pessoas mesmo.

Entrevistadores: Hoje em dia, no caso?

Entrevistada: Tem também.

Entrevistadores: Se o trem voltasse como turismo, você iria usufruir dele? Se fosse também mais acessível o preço .

Entrevistada: O problema é o preço, mas eu acredito que se fosse, o ideal pra nós seria que a gente tivesse o trem de passageiros normal diário, eu acho que baratearia muito o transporte e eliminaria muito os veículos que a gente tem no trânsito hoje.

Entrevistadores: É como o de turismo já voltou.

Entrevistada: É, vir de Corupá para estudar em Jaraguá, pega o trem vem aqui no centro, fazer um curso/faculdade alguma coisa, pode parar na Católica ir para o centro, pode fazer vice-versa também, pode ir até Joinville se tivesse o trem. Então, quanto aos carros não diminuiria, a gente sempre fala a cidade dormitório, igual Indaial, Joinville. Então diminuiria bastante a intensidade de veículos, que tem nas rodovias, acidentes, essas coisas todas com o retorno do trem de passageiros

Entrevistadores: O nosso grupo, durante a banca ele recebeu uma crítica, que essa questão do turismo que veio para cidade ele romantizou muito a questão do trem, e para as pessoas não era daquela forma, era algo mais dia a dia, não tinha aquela questão, há o andar de trem é uma maravilha . Até que tem uma mulher que

trabalha na escola, ela tinha esse contato, pegava rotineiramente o trem para ir para Joinville, e ela falou que não tinha vontade de ir por exemplo num passeio de trem, porque provavelmente ela já estava enjoada de tanto que ela andou durante a vida dela

Entrevistada: É são questões pessoais, mas a maioria das pessoas gostam de ver o trem, de andar de trem, é lógico que isso aconteceria com outras pessoas que tivessem essa experiência, o trem muitas vezes as pessoas romantizam mesmo, é lógico que ele tem algumas coisas ruins. Quem sabe passar num túnel, a fumaça, aquelas coisas se você não fechar o vidro, a janelinha rápido você pega fumaça. Mas talvez as pessoas que andaram a vida inteira de trem, para elas isso seja cansativo, mas pra quem andou pouco ou nunca viu é interessante, a mesma coisa para nós hoje é andar de avião, a gente não anda de avião todo dia por exemplo, para nós avião é uma coisa muito cara, mas se a gente pudesse ver um avião, visitar, essas coisas todas, ficaríamos fascinado

Entrevistadores: Em questão da romantização você acha que uma pessoa teve um contato diferente com o trem a não ser o trem de carga como a gente, ele tem como ser uma tendência a romantizar?

Entrevistada: Acredito que sim, por exemplo o meu pai, a minha mãe todos eles andaram de trem, se eu falo no trem, para eles se eu falo no trem eles remetem às memórias, eles tem vontade de andar de trem novamente. O meu avô tinha comércio, ela disse que era muito importante para eles, porque eles conseguiam vir a Blumenau buscar produtos. É a mesma coisa a gente ir até Curitiba, até São Paulo buscar produtos mais baratos para trazer para cá, ou matéria-prima, para suas fábricas, manufaturas, essas coisas assim. Algumas pessoas mais antigas reviveram a viagem, remetem a um momento de memórias, para eles é importante até para o convívio com as pessoas que eles tinham naquela época. Muita gente coloca que conheceu o marido no trem, ou então foi levar a família para passear, então tem muita gente que fala sobre isso.

Entrevistadores:O retorno as pessoas, assim fico pensando benefício social, no bem-estar, segurança, mas não há um grande lucro econômico e políticos que é quase a mesma coisa, eles não interesse, essa questão do retorno, o porque do Brasil continental, quais são as linhas que ligam né.

Entrevistada: Na verdade nós vendemos a nossa ferrovia para os carros, na realidade quando o JK trocou a ferrovia para os transportes terrestres, foi feito a troca pelos carros e caminhões.

Entrevistadores:Mas aqui tardiamente resiste.

Entrevistada: Aqui até que resiste até hoje, a rede de Itajaí até Rio do Sul fecharam em setenta e sete, a Teresa Cristina em Criciúma fechou, nós tivemos diversas ferrovias que fecharam. As que resistiram, foram as que ficaram pela força das pessoas que estavam em volta delas. Aqui a gente pode ter certeza que a resistência que deu foi por causa das grandes empresas. Acredito que as ferrovias que ainda não foram tiradas foi por causa da pessoas em volta ao um todo, hoje a gente poderia ser um país de primeiro mundo, se tivéssemos rodovia de norte a sul, passando uma pelo litoral e a outra por dentro, seria um ganho imenso. Nós teríamos menos caminhões nas rodovias, menos carros, teria um transporte mais seguro, talvez não tão rápido quanto as pessoas pedirem/precisam, hoje nesse vai e vem que as pessoas acham que tudo tem que ser muito rápido, mas seria muito mais seguro enquanto aos passageiros. As estradas brasileiras é impressionante parece uma guerra

Entrevistadores:Em relação esse período do trem de passageiros, que você chegou a falar de 70 a 82.

Entrevistada: o trem de passageiros teve desde a década de 1910 até 197

Entrevistadores: O motivo de ter realmente acabado o trem de passageiros.

Entrevistada: O fim da rede ferroviária federal e o início do transporte privado, porque quando foi feita a licitação foi feito só para transporte de produtos.

Entrevistadores: Por que o trem voltou depois de tanto tempo, de turismo no caso.

Entrevistada: É uma reivindicação de muito tempo, e de muitas pessoas. A gente vinha tentando a alguns anos, quando foi feito o centenário da ferrovia em 2010, a gente tentou já trazer o trem para fazer o transporte férreo, pra fazer esse turismo, para as pessoas verem como é e não vínhamos conseguindo, e agora esse ano deu certo e para ano que vem já está previsto também para julho, então se conseguiu autorizações especiais.

Entrevistadores: Você chegou a usar esse passeio que teve?

Entrevistada: Não, essa última vez não. Eu fui lá, mas não entrei. A maioria das pessoas ficam encantadas, nós tivemos um retorno muito bom sobre isso, muitos estavam indo no trem pela primeira vez, outros com a família em que os pais, os avós andavam de trem, e eles queriam saber como que é, saber o que eles passaram. Nos dias em que o trem estava parado a quantidade de pessoas ali que estavam fotografando, era bem bonito de ver. Tem gente que veio vestido a rigor, igual na época, dos anos 50, o pai, a mãe, os filhos, com chapéu, malinha, foi um encanto.

APÊNDICE B - Entrevista com um professor do câmpus

Entrevistadores: A primeira pergunta é, se você tem alguma lembrança da época do trem de passageiros?

Entrevistado: Sim

Entrevistadores: Quais são suas lembranças da época do trem de passageiros?

Entrevistado: O trem passa atrás da casa dos meus pais e então eu via o trem praticamente todos os dias, o jardim ficava atrás de casa fazia divisa com os trilhos do trem, e então a lembrança de ver ele passar praticamente todos os dias.

Entrevistadores: Você dependia ou utilizava o trem de passageiros?

Entrevistado: Não, mas ele passava atrás de casa

Entrevistadores: Então você não utilizava com frequência. O trem contribuía ou atrapalhava a sua rotina em Jaraguá do Sul?

Entrevistado: Não atrapalhava, mas também, como não utilizava, de certa forma também não contribuía. Então ele não atrapalhava.

Entrevistadores: E quais eram os benefícios e os malefícios? Você sabe dizer?

Entrevistado: Para mim ou para cidade?

Entrevistadores: Para os dois.

Entrevistado: Bom, para mim, eu não utilizava o trem como meio de transporte, nem o trem nem a litorina que ia aqui com os passageiros. Eu tinha colegas que utilizavam mas, eu não. Então, para eles traziam benefícios. Era mais prático, ele era extremamente pontual, ele chegava exatamente no mesmo horário, sempre. Ele não tinha trânsito, então ele era bem preciso nos horários. Para a cidade foi importantíssimo, porque foi pelo caminho de ferro, pelo trem, que chegou desenvolvimento por aqui. Então todas às mercadorias que eram feitas e produzidas aqui, elas tinham como destino o porto de São Francisco, ou até pra cima subindo a

serra. Então foi importantíssimo para a cidade para o comércio. Hoje são pelo meio de transporte rodoviário, apesar de a gente ver uma movimentação ainda de transporte principalmente de grãos em direção ao porto de São Francisco e para cima da serra. Então para a cidade ele foi importantíssimo porque trouxe o desenvolvimento, para mim ele era alguma coisa da cidade mas que eu não utilizava mas também que não me atrapalhava.

Entrevistadores: Você hoje em dia considera o trem um incômodo? Em relação ao barulho? Em relação ao trânsito?

Entrevistado: Não. Ele não é um incômodo. Ele tira centenas de caminhões das ruas quando passa carregado de mercadoria. Então seria, ah, não é um incômodo. Com o barulho a gente, pra quem mora perto né, sabe que com o tempo a gente se acostuma.

Entrevistadores: Você achava seguro a linha ferroviária?

Entrevistado: Sim, a gente brincava nos trilhos, fazia algumas coisas que nem devia também

Entrevistadores: Mas nunca aconteceu nenhum acidente?

Entrevistado: Não, o trem apita muito alto e já de longe a gente sabia que ele estava vindo, isso não tinha problema algum.

Entrevistadores: O que você acha/achava sobre morar ou trabalhar perto da ferrovia?

Entrevistado: O morar perto não tinha problema algum e o trabalhar perto eu não usava o trem e o voltar e então era indiferente de eu trabalhar, se bem que eu não trabalhava tão longe assim mas, eu não via problema algum de o trem passar por

ali, ele não me atrapalhava para ir ao trabalho, e mesmo morando perto, ele passava por ali. A cidade se desenvolveu ao redor do trem, e então é natural que a estrada de ferro corte a cidade.

Entrevistadores: E nós tivemos a informação de que era um privilégio morar perto das estações de trem. Você confirma? E tinha alguma, ou tinha algum parente ou morava perto de uma estação de trem?

Entrevistado: É eu não, é eu moro relativamente perto da estação né, mas às cidades, elas se desenvolvem em torno da estação. Então se a gente olhar para a história, a estação aqui acho que é de 1910 né, a estação antiga, então a cidade começa a se desenvolver bem mais a partir da chegada do trem, com possibilidades de negócios e evidentemente próximos a estação tinham os hotéis, tinham comércio então ela começa a se desenvolver ali. Tanto que mesmo bastante tempo depois a rua Marechal Deodoro, que hoje é extremamente central, era distante da estação. Então o pessoal não, o centro era mesmo ali em torno da estação.

Entrevistadores: A gente fez uma visita no arquivo histórico, e ela até falou pra gente que quem tinha casa mais perto da estação, a casa tinha um valor maior do que as outras.

Entrevistado: É mais ou menos você dizer que tem uma casa no centro ou uma casa no bairro, o centro é a região central, como o próprio nome diz, mas também é. Na primeira época era em torno da estação, apesar de que não sei se vocês sabem onde é o centro da cidade?

Entrevistadores: Aqui.

Entrevistado: Não, o centro, é aqui? É ali? É exatamente o centro? Onde é o centro? É na frente do museu Emílio da Silva tem um marco zero, o marco zero é o ponto onde você considera como sendo centro da cidade. Tanto é qual é a distância

de Jaraguá a Joinville, como é que você vai medir? Vai ser lá perto da ponte da divisa? Ou vai ser lá da barra? Ou vai ser da onde? Então eles medem a partir dali. Então esse é o ponto do centro da cidade, então o centro da cidade é o IBGE que determina, e ele está na frente do museu Emílio da Silva, que antigamente era a prefeitura, ali funcionava a prefeitura municipal. Então o centro, a cidade começa a se desenvolver em torno da estação, os principais, as casas, os comércios né, o centro da cidade se desenvolve por ali e ele vai se expandindo.

Entrevistadores: E a litorina era uma atração naquela época, novidade? Ou já era comum?

Entrevistado: Não, ela era comum, ela era um meio de transporte que o pessoal utilizava pra ir, não tinha nada de “romântico”, não a litorina tinha nada de especial, era como ir de carroça, de carro, de trem.

Entrevistadores: Conhecia alguém que era de fora que nunca teve o contato com o trem que vinha para Jaraguá para andar de trem?

Entrevistado: Não porque a exceção de datas especiais, não passava o trem turístico como é hoje, não sei se Rio Negrinho ou Campo Alegre que eles fazem passeio de trem. Aqui era o trem de passageiros ou de carga, a litorina que é como se fosse o trem de um vagão só, que levava as pessoas para Joinville. Eu tinha um amigo que trabalhava na receita federal que só ia a Joinville de trem, ele não andava na Br de carro, sendo que ele podia ir de trem sossegado, chegava no mesmo horário sempre, não tinha trânsito. Então eu sei que ele utilizava esse serviço sempre que ele precisava ir a Joinville.

Entrevistadores: Que nem agora teve no aniversário de Jaraguá, trouxeram o trem e teve o passeio. Então muita gente quis conhecer.

Entrevistado: Em Campo Alegre tem no natal né, o papai noel entra no vagão de passageiros, conversa com as crianças. Então quem tem criança pequena é legal.

Entrevistadores: O que você acha do trem de turismo hoje? Você andaria?

Entrevistado: É... Andaria sim, é bem interessante, a gente passa por pontos onde a gente não costuma passar. Quando a gente é criança a gente brinca, anda de bicicleta, anda pelos trilhos. Vai pelos trilhos pra ver onde vai dar. Claro que a gente não vai a Corupá. Vai a uma porção de lugares diferentes. Hoje a gente não faz mais isso, apesar de ter uma ciclovia ali do lado né. Mas em todos os casos é bem interessante a ideia de se utilizar como turismo. Eu iria sim, com certeza. Não todo dia, mas algumas vezes sim.

Entrevistadores: Essa volta, do trem de passageiros que teve esses dias, lhe trouxe lembranças? Talvez boas ou ruins.

Entrevistado: Sim. A gente acabou indo ver a passagem do trem, você tá falando do natal? Por que a outra eu acabei não indo ver, mas do natal a gente foi atrás. Era atrás da casa dos meus pais e tinha alguns conhecidos passando por ali na ciclovia e ai a gente foi ver o trem e eles tinham crianças pequenas e o papai noel também foi. Então era bacana assim de turismo, de, é a gente lembrou algumas coisas que a gente fazia naquele período ne. Às conversas, o que tinha aqui e o que não tinha, oque tinha lá quando ele passava, essas coisas. Então nesse sentido sim. Ele trouxe algumas lembranças que a gente acabou comentando entre as pessoas que estavam ali.

APÊNDICE C - Entrevista com uma estudante

Entrevistadores: Inicialmente a gente gostaria que você contasse um pouco das suas lembranças a respeito da época do trem de passageiros.

Entrevistada: Bom, eu sou moradora de Guaramirim, então o trem fazia parte desse nosso trajeto, como faz parte até hoje, da minha vida desde que eu nasci que eu moro em Guaramirim eu convivo com o trem, eu acordo com ele de madrugada, porque dependendo quando tem carregamento ele passa 4 a 5 vezes de madrugada, então até hoje a gente tem essa vivência com o trem. Quando eu era menor, pra ir pra Joinville logo que eu nasci, a família do meu pai morava em Joinville e pra ir viajar ou fazer qualquer coisa a gente utilizava o trem. Então eu morava mais no sítio e a gente pegava na caixa d'água onde tinha uma estação e dali a gente ia de trem até Joinville e era comum a gente ir de trem de passageiros. Com o tempo o trem foi se aperfeiçoando, saiu o trem entrou a litorina, depois entrou a motriz que era outro estilo de trem, primeiro veio a maria fumaça que era a litorina, e a motriz que era mais moderna, era toda prateada e tudo mais então a minha vivência com o trem era desde pequena até eu estudar, quando eu tava com 14 anos eu fui fazer ensino médio em Joinville no Idas Moreira e como que eu ia todo dia pra lá, então eu fazia magistério de manhã lá e eu ia de manhã pegava o trem quinze pras sete e voltava quinze para às uma, então era sagrado pegar o trem todos os dias, a gente ia pra Joinville e a escola ficava como daqui até no terminal, então era fácil chegar, chegava sete e quinze na estação e já estava perto da escola, meu convívio com o trem foi a minha adolescência todinha com ele, porque ir para Joinville não tinha muito acesso ao asfalto, então tinha que ir pela estrada de chão, que era estrada velha de Joinville, então a gente ia de trem que era mais rápido.

Entrevistadores: Você lembra mais ou menos que ano era isso?

Entrevistada: Bom, eu nasci em 69, então já ali em 70 até 83 convivi com o trem quando eu era menina, de 83 quando comecei meu magistério convivendo com a litorina até 89, acho que na época de 90 ela já não funcionava mais. A litorina foi

deixada de lado, aí agora só os trens de carga desde a época de 90 pra cá porque acho que a RFF comprou lá a concessão que era do governo antes, e a partir dali não teve mais o trem de passeio que era a litorina.

Entrevistadores: E era uma experiência confortável ir todo dia de trem?

Entrevistada: Eu não tenho muitas lembranças não, porque não era confortável, eu usava como meio de transporte, eu vejo ele como vocês veem o ônibus hoje, não é confortável todo dia pegar ônibus pra vir pra escola, então assim pra mim não era uma coisa boa, hoje eu olho o pessoal ir passear e tudo mais mas não me chama nenhuma atenção, tanto é que eu fui uma vez pra Gramado num passeio, que tem a Maria Fumaça, é bonito tudo mas assim não é uma coisa que eu faria, teve outros passeios de trem mas é uma coisa que não me chama atenção, talvez por eu ter convivido tanto por algum tipo de serviço, para trabalhar ou para estudar ou fazer alguma coisa, a gente usava muito o trem.

Entrevistadores: Uma coisa mais rotineira...

Entrevistada: Acho que era uma rotina, hoje eu não via como um trem de passeio, eu via como um meio de transporte.

Entrevistadores: Entendi, então você basicamente utilizava para estudar?

Entrevistada: Sim pra estudar, então era todos os dias eu tinha que ir pra aula então era constante, então chegava o final de semana eu não queria nem ver o trem, apitava o trem eu já até olhava e pensava “não, hoje eu não vou pegar o trem”. Ele tinha um certo conforto, quando eu pegava a Maria Fumaça eram aqueles bancos de madeira, então era mais rústico, é o que hoje tem no de passeio, depois veio a motriz que era prateada, tinha ar condicionado, os bancos estofados, ela era um pouquinho diferente, um pouquinho mais moderna, a época que eu estudei pro meu magistério eu peguei todinha a litorina.

Entrevistadores: Seus familiares usavam mais o trem pra trabalho?

Entrevistada: Não, dos meus familiares tinha minha tia e eu usava mais que era uma coisa pra estudar e quando eu era pequena lembro que meu vô tinha caminhão, ele não tinha carro, carro ainda era muito difícil, para ir para Joinville a gente usava litorina. Eu lembro um episódio que eu estava com uma escova de cabelo e eu perdi a escova na litorina e aí eu chorei claro, o maquinista na volta depois na outra semana trouxe para o meu avô a minha escova de cabelo.

Entrevistadores: Bem inusitado.

Entrevistadores: Isso porque a gente era conhecido, conhecíamos o maquinista, conhecia as pessoas que cuidavam da estação na época eram famílias, uma coisa assim interessante, lá na caixa da água era o seu Camilo, era um senhor que morava ali na região, a família toda dele vivia em função da estação, ele era servidor público na época porque ele cuidava da estação ferroviária, todo o cuidado, os maquinistas paravam ali para dormir, porque o trem vinha de longe, vinha de Rio Negrinho e era um bom espaço, aí eles pernoitavam ali, ficava na casa do seu Camilo.

Entrevistadores: Você sabe se os valores cobrados, para o trem e para a litorina eram acessíveis?

Entrevistada: Eu acho que eram mais acessíveis, eu lembro que eu fazia o magistério lá e eu estudava em colégio particular, e era um folheto de papel e eles carimbaram isso por semana, e então eu pagava por semana, lá na segunda feira eu pagava todos os dias da semana que eu ia e eu pagava tudo, aí cada furinho era o dia que eu tava indo era minha passagem, pelo que eu lembro ele era bem mais barato do que a kombi que eu ia pra furb fazer uma faculdade, eu não peguei ônibus

para ir para a furb, nos anos 90 estavam construindo a rodovia e a gente ia de kombi.

Entrevistadores: Quando você fala do ônibus, ele chegava a ser mais acessível do que o ônibus?

Entrevistada: Na época não tinha ônibus, tinha sim ônibus de linha que vinha em horários diferentes e então não tinha nesses horários. E a litorina ia sempre lotada, eu lembro assim que hoje a gente tem mais essa questão de cuidados com meninas e eu ia com trabalhadores que estavam construindo, uma empresa de containers e eles estavam armazenados em São Francisco, iam bastante homens mais velhos, e eu era a única menina (tinha 14 anos) que ia para estudar. Então ele era mais mesmo para transporte para operários. Final de semana também fazia o mesmo roteiro, aí era as visitas, mais família. A litorina no final de semana eu nunca peguei, como a gente tinha carro e nem ia pegar pois já passava a semana toda dentro do trem mais era um meio de transporte rápido. Porque tinha um horário de saída e chegada, eu saía daqui e era meia hora certinho e então não tinha como chegar atrasada

Entrevistadores: Os carros eles já eram mais comuns?

Entrevistada: Sim já era mais comum, mas a gasolina era mais cara, as coisas eram mais caras, então não tinha um ônibus toda hora. A gente começou na década de 90 a ter mais mudanças, quando se mudou a democracia. Quem tinha carro era questão de luxo, uma casa, um carro era luxo. Então os carros não eram pra toda hora pra sair, existiam outros meios de transporte, principalmente nas cidades pequenas.

Entrevistadores: Na sua opinião o trem atrapalhava de alguma forma sua rotina de Jaraguá, ou ele contribuía?

Entrevistada: Olha nós que somos povo que convive com o trem acho que até hoje não atrapalha, as pessoas que vem de fora, assim se incomoda com o trânsito, mas eu assim, tem dia que eu pego o trem aqui, pego lá perto do Forte, pego ele lá perto da WEG, e que eu não cuidar pego lá perto da minha casa também, mas é uma coisa que não me incomoda porque isso faz parte da minha rotina, eu acho que as pessoas também que já convivem com o trem a anos, isso faz parte da rotina delas.

Entrevistadores: Então é uma questão mais de convívio.

Entrevistada: Hoje a gente sabe que o que é logística urbana, a questão dessa mobilidade que eu vejo, que aí a gente pode dizer que não, o trem atrapalha situações, tem gente que tem hora marcada, que aí realmente pode atrapalhar, mas eu não consigo visualizar uma forma de atrapalhar, porque eu convivi minha vida toda com o trem, faz parte da minha rotina de vida o trem.

Entrevistadores: Na sua opinião os benefícios do trem e os malefícios?

Entrevistada: Os benefícios para essa época ou para a passada?

Entrevistadores: Para a passada.

Entrevistada: Para o passado o benefício é que era meio de transporte para todas as pessoas, e acredito que ele era o meio de transporte ainda mais popular, todo mundo poderia pegar o trem, não era uma coisa que era caro porque o ônibus na época era uma coisa mais cara e não tinha todos os horários que ele passava, o trem eu lembro que ele ia de manhã para São Francisco voltava ao meio-dia, voltava às 5 horas para levar pessoas, então assim, as pessoas tinha horário fixo para ir e para voltar, era quatro vezes, e a noite acho que ele voltava 9 horas da noite para Rio Negrinho, e de manhã fazia todo o trajeto de volta, então assim, era um meio do transporte popular, era uma coisa que todo mundo poderia, então acho

que era um benefício na época, malefício porque não tinha todos os horários, a gente tinha estabelecer quais são os horários, não tinha a cada 15 minutos, a cada meia hora, não tem isso, e outra coisa que era algo precário né, não era uma coisa assim para todas as pessoas, não era uma coisa que era um atrativo, só conseguia visualizar como meio de transporte para trabalho.

Entrevistadores: Se fosse para tirar um dia para sair de trem você não sairia?

Entrevistada: Não, acho que não.

Entrevistadores: Mesmo depois com essa vida dele a fim de turismo aqui em Jaraguá.

Entrevistada: Isso, mesmo com essa vinda, já fui várias vezes ali e nunca pensei “acho que vou passear de maria fumaça”, fiz o passeio lá em Bento Gonçalves porque é muito bonito, legal e faria de noite, fiz também um que não gostei foi na águas termais de Piratuba, também tem um que vai até ali no Rio Grande do Sul, mas nunca mais eu vou fazer, e esse daqui não me interessa nem um pouco nesse momento, por mais que o povo acha que é legal e tudo mais.

Entrevistadores: Mesmo que fosse a litorina?

Entrevistada: Mesmo que fosse, não sei eu acho que eu teria que visualizar, entrar, mas assim, dizer que você aparecesse eu iria, não. Acho que é porque usei ela como meio de transporte muitos anos, era que não tinha outra opção, que me deixou cansada de usar.

Entrevistadores: Não sei se você teve parentes que vieram para cá, eles chegaram a comentar sobre o trem?

Entrevistada: Eu acredito que toda a minha família lembra do trem, uma vez eu estava conversando com minhas tias, que falei que um grupo estava estudando sobre o trem, daí a gente lembrou do seu Camilo, foram eles que se lembraram do seu Camilo, aí minhas tias me contaram a história da escova, porque eu já sabia dessa história, mas não sabia como se contava, ela disse que aí o maquinista trouxe para meu avô escova de cabelo que eu perdi, que eu fiz mó escândalo, aí era assim a rotina, a gente ir para Joinville de trem, aí o que a gente fazia, deixava o caminhão do meu avô até a caixa d'água e de lá a gente ia de trem, porque eles iam fazer compras, muitas compras eram feitas lá, por exemplo mercado, tudo que não tinha na região aqui o mercado em vez de vir até Jaraguá fazer, era mais perto fazer em Joinville

Entrevistadores: Nossa.

Entrevistada: Sim, é para ver assim como logística hoje mudou, era mais fácil pro pessoal de Guaramirim ir para Joinville do que vir pra cá.

Entrevistadores: Essas são as diferenças assim, mais acentuadas que você via entre a litorina e o trem passageiro que era o conforto. A litorina tinha algum objetivo mais específico?

Entrevistada: Ela era mais rápida, ela era elétrica, acho que não era elétrica, o que ela era?... era a vapor, não era feita de lenha de carvão

Entrevistadores: Diesel?

Entrevistada: Diesel! Ela era diferente. Eu peguei na época do trem mesmo, desse trem, da locomotiva e a litorina não, a litorina era bem mais rápida, então assim, que se fosse de trem ele demorava um pouquinho mais, leva de 40 a 50 minutos pra ir até Joinville, de litorina era rapidinho

Entrevistadores: Então basicamente era a mesma coisa só que tipo tinham algumas diferenças.

Entrevistada: Isso, isso... assim, as duas eram para mim. Claro a litorina tinha mais conforto, era os bancos de madeira, era todo um conforto. E eu lembro também que na litorina tinha alguém, não era só o maquinista, ficava tipo um cobrador, uma pessoa responsável, cobrando e fazendo um negócio do ticket.

Entrevistadores: Você acha que era mais caro?

Entrevistada: Acho que não, acho que o preço era o mesmo na época, não lembro disso mas eu acho que o preço não era, se fosse a diferença era mínima, não era caro não.

Entrevistadores: Naquela época o trem era assim mais para o cotidiano ou as pessoas viam ele como atração turística e tal

Entrevistada: Atração turística não, não acho que seria como atração turística, seria como um meio de transporte para as pessoas ir e vir, ele era usado pra isso. Agora como não existe mais o trem ele virou uma atração turística.

Entrevistadores: Mesmo para quem era de fora?

Entrevistada: Mesmo pra quem era de fora, não existia assim alguma coisa. Quem vinha não ia passear de trem, elas vinham por alguma coisa. O trem era uma necessidade de meio de transporte, não era assim, a gente vai passear de trem.

Entrevistadores: Hoje em dia você acha o que você acha do turismo de trem, tipo quando ele passou aqui.

Entrevistada: Eu acho que pra quem não conhece, a geração como de vocês, a geração que tá aí pequena, é uma atração turística muito legal, como eu disse, a minha experiência não vai colocar, por exemplo a minha filha, ela ama, ela queria fazer o passeio de trem, ela não vivenciou, eu não, tenho uma outra história, então assim é diferente, eu hoje, eu passei que não me encanta, mas essas gerações eu acho que sim, eu acho que tem que preservar algumas culturas que a gente tem. E também não sei se a gente retornasse com o trem, que tá com um projeto aí sobre o trem, para voltar o de passageiro eu não sei se a gente se a gente não ia ter

adeptos por que? Porque é um meio de transporte rápido ele não vai pegar engarrafamento, não vai pegar sinaleiro não vai pegar, pra ir de Joinville até aqui uma hora tá feito, o pessoal que trabalha aqui na escola tem gente que demora 3 horas, eu demoro uma hora de sair de Guaramirim, depende do horário que eu sair daqui, se eu saio 17:15, eu chego 18:00 horas em Guaramirim, então assim, demora. E se fosse pegar o trem como seria? 20 minutos já estaria em casa, só pegava aqui na estação e já tá em casa.

Entrevistadores: A gente viu no projeto que seria muito mais vantajoso ter o trem de volta de passageiros, talvez voltasse essa questão própria do transporte.

Entrevistada: Eu não sei questões de custo, como seria é tudo mais mas do jeito que está nossa comunidade aqui dentro, na questão de trânsito, ela tá bem complexa, porque assim as cidades não cresceram, as cidades não cresceram em espaço físico mas teve um aumento de pessoas é de carros, é uma simbologia, só você passar 5 e pouco na BR que você não passa mais, por mais que fizeram aquele viaduto, não passa, então eu prefiro sair 6 horas porque 6:15 eu tô em casa, ou então antes das cinco que também eu estou um pouquinho mais cedo, se eu saio 5 horas daqui 5 é pouco, eu chego 6 horas em casa, 1 hora até Guaramirim, e o pessoal que vem de Joinville, tem bastante professor que vem de Joinville, também demora, porque tem duas pegadas, aquela aqui na entrada de Schroeder, tem outro lá em Guaramirim também que atrapalha o trânsito, o Daniel passa por lá ele sabe como é a parada ali, de vez em quando pega movimento.

Entrevistadores: é no tempo que você andava de trem, você lembra de algum acidente? Tinha segurança andar de trem?

Entrevistada: Nunca ouvi falar de descarrilamento, nunca ouvi sobre acidente de trem, assim na época que eu pegava trem não tinha, não me lembro de algo disso ou que tenha me chamando atenção, não lembro.

Entrevistadores: Você acha que o trem seria mais seguro hoje em dia?

Entrevistada: Eu acho que ainda é, acho que é um meio de transportes dos mais seguros, tirando avião navio que a gente sabe que é seguro também, por que assim o nosso meio de transporte hoje que é o ônibus ou os carros, nós temos vários problemas de acidente,

Entrevistadores: E hoje continua pouco casos de acidentes de trem ou não ?

Entrevistada: Continua, porque hoje você ouve poucos casos, desde sendo um transporte de cargas, trem descarrilou ou alguma coisa do tipo, você escuta uma manchete, notícia a cada o que 1 ou 2 anos, aqui pelo menos na nossa região, não sei nos outros estados, outros locais, pode até acontecer mais, mas aqui é bem mais difícil

Entrevistadores: Você conhece alguém que era de fora e veio utilizar o trem de passageiros ?

Entrevistada: Da época eu não lembro de ninguém, hoje eu sei que tem bastante, que fazem os passeios que as pessoas se encantam, mas na época eu não lembro, eu não consigo visualizar o nosso meio de transporte da época como uma atração turística, ou que as pessoas gostassem, que vinham aqui para frequentar para ver, não consigo imaginar, para mim era para trabalhar mesmo, era para levar as pessoas, tanto é que eu fiquei 4 anos no magistério que eu fiz em Joinville, os 4 anos eram trabalhadores que iam, acho que para estudar eu era a única inclusive, o resto todos trabalhadores, talvez eu não possa dizer que nos finais de semana havia alguma atração turística, mas eu lembro que era muitas famílias que iam visitar parentes tudo mais é usava como meio de transporte, mas não de dizer, hoje eu vou passear de trem a tarde.

Entrevistadores: A gente frequentou o acervo histórico e descobrimos que tinha um aniversário da cidade daí seria uma questão mais turística é de lazer, mas a gente não ouviu mais nada por aí, nós apenas sabíamos que existia o trem turístico.

Entrevistada: Eu acho que hoje ainda tá sendo mais vivenciado, porque assim, é um transporte que hoje não existe, então as pessoas vão para conhecer esse transporte, é eu acho também um transporte caríssimo, eu não daria esse valor para fazer um passeio 60 a 70 reais para fazer um passeio de ir e voltar eu acho muito caro, teria que ser um valor bem mais acessível, porque os transportes que a gente tem já são caros, assim nós teríamos que baratear os nossos transportes, eu acho que o trem serviria para isso, mas é claro hoje já não é mais o governo, hoje já é um empresa, então assim tem custo tem tudo isso

Entrevistadores: A volta desse trem de turismo, trouxe alguma lembrança?

Entrevistada: Nada. Só vi lá vem o trem de novo. Por isso que eu disse, a minha vivência com o trem foi diferente. Foi pra trabalho, estudar, na verdade foi mais pra estudar. Mas assim, era essa a minha vivência com o trem. Era algo rotineiro, então hoje é uma coisa que não me encanta. Talvez se eu não tivesse andado tanto de trem hoje eu andaria de novo. Ai seria mais normal.

Entrevistadores: Tenho uma dúvida. O que que tem de diferente sobre o trem de carga da época e o de agora? tinha mais naquela época ou aumentou?

Entrevistada: Não, tinha menos. Não hoje tem menos e lá tinha mais. Não era tantos vagões por que eu acho que às máquinas não suportavam tantos vagões. Hoje duas máquinas colocam cento e poucos vagões. Mas ele passava mais vezes pra cá. E ele passava junto com os de passageiros então era carga e passageiros e não uma coisa assim só trem de carga. Então o trem na minha época passava mais vezes. A litorina, que era só passageiros, passava quatro vezes por dia, mas o trem enquanto isso tinha trem, por isso eu acho que a litorina não passava tantas vezes,

por que tinha o trem que passava mais. Por que era uma forma de trazer de Rio Negrinho e do oeste de SC a alimentação.

Entrevistadores: E ele era o principal transporte assim de alimento, comida ou o caminhão já tava ganhando espaço e tal?

Entrevistada: Não, não tinham muitos caminhões na época né, então esse era o meio de transporte.

Entrevistadores: Principalmente por causa da gasolina.

Entrevistada: E a questão assim, não tinha muita mobilidade pras cidades assim né. Então o trem ainda fazia muito esse, e não ia pro porto, ficava em armazéns nas estações. Por que o porto não era usado. Não tínhamos também o fluxo de exportação. Tínhamos o fluxo de alimentos, por exemplo, ele chegava em Guaramirim, a própria estação ali já descarregava a comida que precisava para aquela região, ficava ali e seguia o trem até o final.

Entrevistadores: E atualmente você acha que ele é um benefício ainda pra sociedade ou...

Entrevistada: Eu acho que sim, acho que é um meio de transporte ainda muito utilizado, como carga né, acho que ele corta muitos municípios, o que eu sinto assim que deixou a desejar é que não corta mais tanto às cidades né, ele vem só de Rio Negrinho pra São Francisco. Ele só faz uma linha, antes ele cortava muitas linhas, mas agora com a concessão, que algumas empresas pegaram às concessões, eles não se convergem ai. Antes vinha de Curitiba, vinha de outros estados também. Então assim, algumas ferrovias foram desativadas, mas eu acho ainda que é um meio de transporte que é seguro, que ainda pode ser usado, né, acho que ainda dá pra gente se ajustar. É claro que hoje buscando um pouco da modernidade, a gente tem que visualizar tudo isso né. Conforto tudo né. Existem

ainda trem de passageiros que não são de turismo né, como por exemplo em São Paulo, o metrô e o próprio carro e tudo mais, não da conta dele por que o que ocupa mais, o maior número de pessoas que utilizam é o trem de passageiros. A gente sabe que ainda tem e bem usado em várias cidades grandes. Não é uma coisa assim que deixou de ser né. Só que eu tenho certeza que aquelas pessoas que pegam o trem todo dia elas não vão fazer passeio de trem.

Entrevistadores: Não, Justamente por causa dessa rotina, e essa romantização.

Entrevistada: Romântica que se criou em relação a isso. Isso foi uma questão romântica que alguns escritores colocaram né. Machado de Assis, José de Alencar né que aí desciam pessoas do trem e nos filmes né. Então se criou essa coisa romântica né, mas na verdade, na real não tem nada de romântico né.

Entrevistadores: É mais pra um público que nunca chegou a andar de trem né.

Entrevistada: Sim, mas pergunta pra um paulistano que usa o trem todos os dias, se ele vai querer fazer um dia um passeio lá no Rio Grande do Sul, eu já ando de trem o ano todo.

Entrevistadores: Já que a gente tocou no ponto de romantização, tu acha que foi ruim? Porque tira aquela experiência do passado? Ou foi algo bom?

Entrevistada: Eu vejo que o romantismo faça parte desse mundo que a gente vive, acho que tem que ter sim. Acho que as pessoas tem que buscar, acho que é um transporte turístico, acho que às pessoas que não tiveram a oportunidade de conhecer tem que conhecer né. Assim, a gente só tem que tomar cuidado pra que lado que vai esse romantismo né. Então assim, achar que isso foi lindo maravilhoso, e às pessoas da época deveriam ter gostado, não! Era uma necessidade para nós, nós não tínhamos outra coisa a não ser esse trem. Mas eu acho que faz parte da

nossa sociedade esse romantismo também né. Então acho que as pessoas precisam disso, não podemos cortar esse romantismo, de ter essa experiência.

Entrevistadores: Então é isso, muito obrigado.

APÊNDICE D - Entrevista com um ferroviário

Entrevistadores: Você tem alguma lembrança da época de trem de passageiros?

Entrevistado: Tenho, na verdade eu comecei na ferrovia em 1984 e me transferiram aqui pra Corupá em 86 e nessa época nós tínhamos a litorina que seguia a motriz que era um transporte de passageiros, que fazia o trajeto aqui de Corupá até São Francisco e voltava. A tarde daí tinha mais uma viagem que faziam até Joinville, então nós trabalhávamos com 2 horários de passageiros, um de manhã às seis e meia e tarde não estou bem lembrado mas acho que era por volta das dezesseis e trinta, que partia o trem de passageiros aqui, ainda peguei essa fase de passageiros em 86 quando eu vim pra cá transferido.

Entrevistadores: Passava por Jaraguá tudo né?

Entrevistado: Exatamente, fazia todo esse percurso de Corupá até São Francisco, entendeu? daí às estações de hoje com a nova estrutura e nova administração de ferroviários foi fechado todas as estações, Jaraguá é fechado, nessa época todas às estações eram abertas e tinha o pessoal trabalhando.

Entrevistadores: Você dependia ou utilizava do trem de passageiros? ou só trabalhava mesmo?

Entrevistado: Na verdade eu não utilizava o trem de passageiros, não cheguei a utilizar e não tive a necessidade, mas muita gente utilizava esse trem de passageiros principalmente gente que estudava, eu cansei de vender passagem aqui pros estudantes do colégio São Luis, inclusive pro meu genro que era piaçã, eu vendia passagem pra ele sair daqui e ir lá pro São Luis estudar, que daí tinha um horário que o trem de passageiros a motriz que saia daqui seis e meia e daí tinha um ônibus que saia mas era muito apertado pra chegar no horário lá do colégio, e a motriz era mais rápida, como não dependia de trânsito..

Entrevistadores: Esse São Luís era onde?

Entrevistado: São Luís aqui em Jaraguá, ali no Marista que eles falam, cansei de vender passagem pra esse pessoal ali.

Entrevistadores: Os valores cobrados para andar de trem eram acessíveis?

Entrevistado: Acessíveis, bem mais que o ônibus, eu não vou poder te passar o valor porque eu não lembro, primeiro que essa motriz era bem mais acessível e mais confortável. Porque motriz, nesse trem de passageiro na época, já fazem 30 anos, tinha ar condicionado, coisa que no ônibus, no nosso não tem.

Entrevistadores: Não tem até hoje.

Entrevistado: Se você pegar essa Navegantes e outra que vai parando e a motriz saia daqui, ela tinha uma parada em Nereu Ramos, que tinha uma estação que era fechada mas era um ponto de embarque e parava em Jaraguá e parava só em Guaramirim, super confortável e rápido, não enfrentava trânsito, então assim o pessoal de colégio tudo usava.

Entrevistadores: O trem contribuía ou atrapalhava sua rotina?

Entrevistado: Na minha rotina?

Entrevistadores: É.

Entrevistado: Não, tô com 36 anos de ferrovia praticamente, se você analisar bem o trem é progresso. Como é que você vai transportar uma safra de grãos com um caminhão, se vê a mortandade que se da nas estradas com o trem, agora imagine todo esse transporte que tá passando aqui jogado na BR. Só esse trem que está passando aqui ele está com 66 vagões, cada vagão desse aqui transporte 3 caminhões mais ou menos, então multiplica isso aí pra ver a quantidade de caminhão que é jogado na estrada, então ferrovia é progresso, o país não transporta safra só na rodovia. Então multiplica isso aí para ver a quantidade de caminhão que você tira da estrada, a ferrovia é o progresso, o país não transporta a safra só com a rodovia.

Entrevistadores: Você pode citar um acidente grave que aconteceu por causa do trem ?

Entrevistado: Acidentes, assim ó incidentes sempre acontecem, às vezes por falha humana, ou por falha mecânica, entendeu ? Aí sempre acontece, incidentes assim que eu lembro, são descarrilamento na serra, teve bastante descarrilamento, e isso acontece por questão de temperatura, no inverno quebra muito trilho, material fica muito seco, o trilho fica seco, no verão o trilho dilata, quem estuda física sabe que o material dilata no verão, o trilho ele estica, daí não tem como ele sair é saí, então acontece descarrilamento assim sabe, mas normal, normal do trem de acontecer isso aí

Entrevistadores: Nós tivemos a informação, não sei se o senhor sabe falar sobre isso mas, tivemos a informação que antigamente era um privilégio morar perto do trilho do trem, o senhor pode comentar um pouco sobre isso ?

Entrevistado: Olha eu morei assim perto do trilho, 2 anos e meio, que eu morei próximo do trilho e da estação, então é uma questão que por exemplo tem gente

que odeia morar perto do trilho, por causa do barulho, mas é uma questão de costume, eu me sentia bem morando, morava praticamente dentro do serviço, dentro de um pátio de estação, então para mim assim até hoje eu vejo o trem passar eu paro e fico olhando, quando estou em Jaraguá, tô de carro vou ficar, é que na verdade o nosso serviço é bem mais diferenciado, do que outro serviço, que trabalha em uma fábrica em que ele bateu o cartão passou, encerrou a jornada dele, ele esqueceu daquilo ali, ele só vai lembrar no outro dia, e se você analisar bem a ferroviária que veja para o teu pai, sabe. E nós tamo ligado sim, tipo 24 horas, se você tá lá em Jaraguá, deu um problema no trem você não vai virar pro outro lado e falar ó não tô nem aí, se vai procurar para resolver o problema, você não vai pensar não, mas eu não tô no serviço, eu não quero nem saber, sabe. O melhor é se falar, não a gente que é da ferroviária é um funcionário bem diferenciado, ele tá sempre ligado na hora do serviço fora do serviço, sabe. Você tá em Jaraguá no trânsito passou, passou um trem... então é bem diferente funcionário normal de uma fábrica de móveis, sabe?

Entrevistadores: Se importa com o trabalho assim.

Entrevistado: É na verdade, queira ou não você tá ligado sempre com o trabalho, sabe.

Entrevistadores: Você tinha algum parente que morava perto da estação do trem?

Entrevistado: Parente, parente tive um compadre meu que trabalhamos junto e morava no mesmo pátio, tive um tio meu, irmão da minha mãe que foi maquinista, sabe. Então tem um pouquinho de ligação assim ferroviário, sabe. Primo que já trabalhou também na ferrovia, sabe.

Entrevistadores: A litorina era uma atração naquela época ou já era comum, ou tipo o pessoal só usava mesmo para transporte assim?

Entrevistado: Não, na verdade assim ó, a litorina é a mesma litorina, essa que tô falando é aquela que viaja lá na Serra do Paranaguá lá, que faz turismo laçado lá, só que aqui não era que nem a maria fumaça que é turismo sabe, aquilo ali era

diariamente, era o transporte, na verdade é assim, a maior parte de, o movimento mesmo dava assim no final de semana, que daí o pessoal vinha passear, tinha gente que vinha de São Francisco até Corupá, fazia um passeio assim de trem, mas não queria dizer que fosse uma, o turismo sabe, por quê.

Entrevistadores: Mais um uso diário assim

Entrevistado: É, Na verdade seria um transporte comum, na verdade seria um transporte urbano né, como se fosse um ônibus né, mas assim, o maior movimento é sábado e domingo porque daí a gente tinha que ir até lá duas motriz, que uma só não chegava. Às duas saíam lotadas daqui, sia cinquenta e oito passageiros de cada litorina, então final de semana aqui bombava, essa plataforma era cheia sabe, a bilheteria era naquele canto ali, você tinha que abrir a bilheteria. O pessoal que chegava de São Francisco já vendia a passagem antes pra não se incomodar depois. Mas era diariamente, era 06:30 e 16:30 era, sabe lá.

Entrevistadores: Final de semana era como se alguém pegasse um ônibus e fosse passear.

Entrevistado: Isso, funcionava assim sabe.

Entrevistadores: E você sabe o motivo de ter acabado o trem de passageiros?

Entrevistado: Na verdade assim, na época, porque o trem de passageiros pelo regulamento, ele tem prioridades por qualquer outro trem. Vamos supor, se está vindo um trem de carga lá de São Francisco, e eu tenho a motriz aqui pra soltar com 1 passageiro, não importa se tem 1 ou 50, é o trem do horário, ou se não tem nenhum e ela vai sair vazia daqui, então aquele trem que está vindo com carga, ela vai ter que esperar 40 à 50 minutos. E foi feito um estudo em cima disso, que estava sendo inviável o transporte de passageiros deste trecho aqui de onde tem escoamento da safra, a motriz estava segurando muito trem de carga e assim atrasando e na verdade a engenharia fez um estudo em cima disso aí, e achou que era inviável ter um trem de passageiros por que estava segurando muito trem de

carga sabe. Então na verdade estava gerando um prejuízo no transporte ferroviário que estava atrasando carga, tava segurando o trem no trecho, aí eles entraram com, o ministério do transporte, com esses órgãos do governo aí mas por causa do trem de carga.

APÊNDICE E - Entrevista com uma admiradora do trem

Entrevistadores: Quais são as suas lembranças da época do trem de passageiros?

Entrevistada: Tu precisa de uma determinada época ou tudo que eu lembrar desde pequena?

Entrevistadores: Desde pequena, tudo o que você sabe.

Entrevistada: Quando eu era criança ainda existia o trem de passageiros, eu morava em guaramirim e esse trem vinha a Jaraguá, Corupá e a São Francisco do Sul, mas quando eu era bem criança a gente não costumava andar de trem, quando eu fiquei mais mocinha, mais moça, aí não, aí a gente começou a andar de trem, mas a gente andava por passeio mesmo, para ir passear, então a gente ia a Corupá, aí chegava lá em Corupá e tomava um sorvete, esse tipo de coisa, não usava diariamente. Depois a litorina sim, quando ia pra Joinville, não sempre, mas às vezes era mais fácil a gente ir de litorina, até porque os parentes moravam próximos a estação ferroviária em Joinville, pra gente era mais fácil ir de litorina do que de ônibus por exemplo, que a gente na época não tinha carro então ou era ônibus ou litorina, então a gente ia muito mais de litorina para Joinville do que de trem. O trem depois quando eu já era bem moça, já tinha meus 30 anos por ali, aí a gente também ia fazer passeios, ainda tinha para São Francisco do Sul, que eu lembro que eu levava a minha priminha que ela ainda era pequena, e eu levava ela pra passear lá, tomar sorvete e ver os botos lá no porto.

Entrevistadoras: Você usava a litorina diariamente?

Entrevistada: Não, nunca diariamente, era quando a gente ia para Joinville.

Entrevistadores: Trabalho não?

Entrevistada: Não, trabalho não, porque eu sempre trabalhei em Guaramirim.

Entrevistadores: Então era só pra visitar parente.

Entrevistada: Isso, pra passear, pra visitar parente, uma vez por mês talvez, que a gente ia de litorina, mas a trabalho eu nunca utilizei, sempre a passeio. Inclusive o trem.

Entrevistadores: O que você achava dos valores cobrados para andar de trem/litorina? Eram acessíveis?

Entrevistada: Acho que era, porque a gente usava, eu não consigo lembrar.

Entrevistadores: Em comparação ao ônibus?

Entrevistada: Não consigo lembrar, a gente usava a litorina um porque já era mais perto da onde a gente costumava frequentar em Joinville, e também porque era divertido. A litorina era totalmente fechada, ela tinha ar-condicionado, então o calor de Jaraguá a Guaramirim era confortável, mais confortável que o ônibus, economicamente eu não me lembro da diferença.

Entrevistadores: O trem contribuía ou atrapalhava sua rotina? Quais eram os benefícios e malefícios?

Entrevistada: Quando eu era novinha?

Entrevistadores: Mais especificamente de quando você usou.

Entrevistada: Naquela época era muito mais benefício do que malefício, a gente sempre viu o trem como uma coisa boa, agora eu acho que com essa coisa de muito carro em Jaraguá do Sul, Guaramirim, então as pessoas estão criando essa cultura de que o trem atrapalha, porque a gente realmente tem que esperar vários minutos, se atrasa em função do trem, mas naquela época ele era tudo de bom.

Entrevistadores: Você hoje em dia considera o trem um incômodo em questão de barulho/trânsito?

Entrevistada: Não, pra mim ele traz lembranças, são coisas assim que faz parte da cultura da nossa cidade, por exemplo se vocês me perguntasse se eu sou a favor ou contra a retirada do trem, eu sou contra, eu acho que ele faz parte da nossa vida. Jaraguá do Sul cresceu muito em função do trem, foi a partir do trem que Jaraguá do Sul expandiu, hoje em dia eu acho muito legal. Tem gente que não dá valor, mas cansei de ver pessoas de fora tirando fotos, então eu acho assim que é uma coisa que valoriza muito. A minha família e eu fomos fazer uma viagem para Minas Gerais, e aí a gente tinha um guia nas cidades históricas, e uma das coisas que ele mostrou pra gente foi o trem, aí a gente bem assim “ata”, porque estamos acostumados com o trem aqui, então a gente não deu o devido valor. Então eu acho que a gente deveria encontrar meios para conviver, mas não tirar isso que a gente tem faz tantos anos, que até diferencia em determinadas regiões. Podia ser usado como meio turístico, poderia ter a maria fumaça, como teve esses tempos atrás.

Entrevistadores: Você achava seguro a linha ferroviária?

Entrevistada: Sim, teve um acidente em Guaramirim mas não foi por culpa do trem, já teve que o trem pegou um carro, mas é sempre o motorista do carro que não está prestando atenção o suficiente.

Entrevistadores: Até porque não tem como o trem parar pro carro passar.

Entrevistada: Então é o carro que tem que tomar cuidado, pra mim sempre foi tranquilo. Nunca tive receio, tenho mais medo de carro.

Entrevistadores: O que você acha/achava sobre morar ou trabalhar perto da ferrovia?

Entrevistada: Eu moro perto, moro a 50 metros da linha ferroviária, e a minha vida inteira morei perto. Em Guaramirim eu morei a uns 100 metros e agora eu moro a 50 metros, mas eu não sei se é por isso mas eu não escuto mais. Ele não me atrapalha.

Entrevistadores: Muita gente fala que se acostuma depois de um tempo.

Entrevistada: É eu não escuto, eu tenho que prestar atenção se eu quiser escutar o trem, porque se eu to fazendo as minhas coisas em casa ou se alguém disser quantas vezes o trem passou eu não sei, porque eu não escuto mais o barulho, sabe? Eu já me acostumei, tanto com o barulho quanto essa coisa do trânsito e de esperar. Às vezes, eu não vou negar, às vezes dá um nervosinho. Às vezes eu to aqui em cima do grito e o trem passando aqui né, e eu venho por trás lá e eu tenho que atravessar o trilho ali no Angeloni. Então às vezes o trem tá ali e eu realmente penso “ah meu Deus eu tenho que esperar o trem, e agora vou me atrasar!” mas faz parte. Então assim, não é por causa disso que eu ia gostar de saber porque o trem se foi. E tem assim um povo que tá lutando forte pra tirar a linha do trem né.

Entrevistadores: Mas se pensar por um lado seria quantos caminhões na rua no lugar do trem.

Entrevistada: Exatamente. E eu penso que não vai ser vantagem, porque o trem não passa de 5 em 5 minutos! É verdade que não tem horário, mas são talvez 4 ou

5 vezes, nem sei quantas vezes ele passa por dia. Então não é uma coisa assim tão terrível. E também não são horas, às vezes são o que? 5 minutos! Às vezes acontece de pegar ele em 2 lugares diferentes né, mas eu acho que nada disso justifica a retirada do trem.

Entrevistadores: Em relação ao trem de passageiros e a litorina, você percebia diferença entre esses dois transportes? Qual era mais vantajoso? Tinha alguma dificuldade para andar em algum deles?

Entrevistada: A litorina eu usava como transporte, e o trem também como transporte mas mais à passeio. Se bem que pra Joinville eu ia também à passeio, mas eu usava mais a litorina. Mas assim a litorina, era mais rápida do que o trem, né, aquele trem era um pouquinho mais lento. A litorina era mais rápida, era refrigerada, mas o trem era mais bucólico, é mais, eu gostava mais do trem!

Entrevistadores: Você conhece alguém que tipo vinha pra Jaraguá para conhecer o trem ou ele já era comum?

Entrevistada: Comum. Como eu disse pra vocês, hoje em dia eu percebo, por exemplo, pessoas de fora batendo foto, quando o trem passa elas correm, eu moro bem ali no centro, então eu vejo muito né às pessoas ali no centro. Então assim, muita gente que se apressa para chegar perto ali de onde o trem tá passando para poder tirar foto. Né então, mas na época do trem mesmo, que era de passageiros e coisa e tal eu acho que era muito comum. E não tinha muito essa coisa do turismo. Era e ainda é uma cidade industrial, mas hoje em dia já tem um outro olhar. Mas naquela época não era uma coisa assim turística eu penso, às pessoas passeavam, mas não com esse olhar de turismo e turista.

Entrevistadores: O trem era uma atração turística?

Entrevistada: Não, eu acho naquela época não. Hoje eu ainda penso que pode ser mais, tanto é que assim, a gente foi pra Canoinhas, por exemplo, especialmente para andar de trem. Que é lá que tem na época de natal um trem que faz daquela cidade até uma outra, que é São Bento se não me engano, e a gente foi especialmente para passear de trem! Para levar o meu filho pra passear de trem, né. Então eu acho que hoje em dia tem, que nem agora teve esses dias atrás esses passeios, então eu acho que hoje em dia tem mais esse olhar assim de turístico.

Entrevistadores: E a volta do trem, que nem teve aqui em Jaraguá, lhe trouxe uma lembrança?

Entrevistada: A gente não andou, mas a gente via ele estacionado ali antes das partidas e coisa e tal. Então com certeza, tem gosto de infância! Né até aquela coisa assim até pra mostrar pro meu filho que a gente vivenciava isso né! E uma coisa que já tinha desde aquela época e que tem hoje ainda, às pessoas quando estão na beira do trilho, elas abanam pra quem tá no trem. Então isso é a parte mais legal que a litorina não tem, que a litorina é fechada, tu não pode abrir, mas no trem às janelas são abertas, então se tu senta perto das janelas tu vê às pessoas que moram perto do trilho né! Elas saem das suas casas para abanar pras pessoas que passam. E o trem de passageiros tem aquele apito, então às pessoas se atentam à chegada do trem e elas correm, às crianças assim, é muito legal. Né então eu sei que até hoje as pessoas ainda fazem até hoje igual eu fui para aquela outra cidade pra andar de trem. A gente andou em Minas Gerais e é o mesmo costume, mesmo sendo uma região tão longe MG, eles também, às pessoas que moram próximo ao trilho, quando o trem de passageiros está passando elas vem pra dar um tchauzinho e todo mundo dentro do trem dá tchauzinho. É muito legal gente, é uma cultura muito bonita né. Uma coisa que de carro, quem é que passa de carro dando tchauzinho pros moradores? Não existe né, isso é uma coisa assim de interação mesmo né, o trem só tem coisa positiva!

