

FUNDINDO, TECENDO, TRILHANDO... ASPECTOS DA EDUCAÇÃO PROFISSIONAL EM SOROCABA

Vânia Regina Boschetti¹

Samara Eliza Macedo

Vanelli Pires Amaro²

Universidade de Sorocaba

Resumo

O texto aponta para aspectos relacionados à educação em Sorocaba e sua ligação com as fases de desenvolvimento econômico da cidade. Estabelece a relação entre as atividades de produção e as necessidades de escolarização que elas trazem. Do final do século XVIII a pesquisa percorre as quatro primeiras décadas do século XIX, dando destaque ao ensino técnico: genericamente com a instalação da Escola Profissional e, mais detalhadamente, com a implantação do Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

Palavras-chave: *educação escolar, ensino técnico, Escola Profissional, Curso de Ferroviários, Sorocaba.*

Abstract

The text (article) points aspects rebated to Sorocaba's schooling and its connection with stages of economical development of the city. It establishes the relations between production activities and the educational needs they breed. From the end of the XVIII century the research travels the first four decades of the XIX century giving emphasis to the technical school. Superficially after the foundation of the Professional School and, deeply, after the implantation of Sorocabana Railway Railroad Employee Course.

Keywords: *school education, technical school, Professional School, Sorocabana Railway Employee Course, Sorocaba.*

Delimitando espaços e práticas

“Espera-se da história da educação a capacidade de problematizar o estabelecido, historicizando-o”...

A afirmação de Nunes e Carvalho (2005,35), empresta a este trabalho o elemento identificador da pesquisa que tem por objetivo refletir sobre o ensino profissionalizante em Sorocaba. Valendo-se inicialmente de um referencial teórico sobre o desenvolvimento econômico da cidade no contexto do estado de São Paulo e do Brasil, estuda a trajetória o ensino técnico profissionalizante que, tenderá a evoluir para dados mais detalhados e precisos a respeito do Curso de Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana^{3,4}

De acordo com Salazar (1998), é possível encontrar ainda no Brasil colônia, as primeiras iniciativas industriais desenvolvidas em Sorocaba, quando, no morro do Araçoiaba se fazia a fundição de ferro. Os “fornos catalães” (fornos rústicos da Catalunha) mantiveram uma atividade esporádica até 1785, quando o Alvará de D. Maria I proibiu práticas industriais. Os fornos precisaram ser paralisados e suas atividades somente seriam retomadas

no começo do século seguinte. A industrialização de ferro em Ipanema, somada à fabricação artesanal de arreios, redes, chicotes, estribos, chapéus, correias, cintos, calçados e, o comércio das tropas – burros e muares, incrementaram o desenvolvimento urbano da região durante a segunda metade do século XIX.

A implantação das primeiras siderúrgicas viabilizou o aparecimento da indústria em Sorocaba, numa época de fácil transporte, matéria-prima e mão-de-obra baratas, fatores decisivos para a existência de indústrias na cidade e na região. (LEIS:1995). Outros fatores, agora apontados por Silva (2000), foram o cultivo do algodão herbáceo em substituição ao arbóreo (nativo da terra) e a sua mecanização. O autor situa, ainda em meados do século XIX, mais precisamente em 1852, a gênese do processo de industrialização na cidade.

Em 1870, a inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana, ligando a capital paulista à Presidente Epitácio, estendeu trilhos e dormente por 800km pelo interior do estado costurando mais de 50 municípios.

A Estrada de Ferro Sorocabana surgiu pela necessidade de grupos econômicos que precisavam de um ramal ferroviário que ligasse Sorocaba a Itu e a Jundiaí e conseqüentemente ao porto, pela Santos-Jundiaí. Sua instalação também precisa ser entendida como uma articulação de poder do setor governamental e da elite local.

a construção da Sorocabana só pode ser entendida pela ótica do jogo de interesses políticos locais que não mediram esforços para arrecadar dinheiro suficiente para a construção da ferrovia, estabelecendo relações em várias escalas, chegando a obter capital interno e externo. Um dos caminhos foi usar a Fábrica de Ferro de Ipanema para levantar capital junto ao Imperador (...) (STRAFORINI: 2001, p.106).

A Estrada de Ferro Sorocabana imprimiu à sociedade da época uma percepção de tempo, até então desconhecida. Bonadio (2004), explica que a velocidade da “maria-fumaça” substituiu, em rapidez, segurança e economia as passadas das tropas de muares, tão familiares à cidade e região. Silva (1995) lembra que uma economia de exportação com a Inglaterra, apresentava-se tentadora – o mercado inglês se ressentia da falta de algodão por causa da Guerra Civil Americana (1860-1865). Além disso, há que se considerar também os lucros seriam forma de incentivo para que os agricultores produzissem o algodão herbáceo em escalas mais ampliadas. A expansão algodoeira possibilitou novas experiências: instalação de fábrica de descaroçar, cortar, fiar e tecer algodão. A via férrea proporcionou com isso, o início do ciclo de industrialização da cidade com as tecelagens. Vale lembrar que esse ciclo em Sorocaba, estava articulado ao processo de industrialização de São Paulo e de outras regiões do país.

Escolarização: prestígio e necessidades

O resgate da história de Sorocaba e sua inserção no cenário sócio-político-econômico do país, demarca por meio das informações e dos registros, características identificadoras da educação na cidade. Com esse resgate é possível revisitar a caminhada do ensino profissional que nela aconteceu, com suas raízes fincadas nas últimas décadas do século XIX.

Assim como em todo o país, a demanda por escolarização se apresentou tardia em Sorocaba, só acontecendo quando o alijamento escolar da população começou a ser empecilho para o desenvolvimento econômico pretendido. A sociedade brasileira ao buscar um desenvolvimento em base urbano-industrial constatou a problemática do analfabetismo. Segundo Ribeiro (1988), os indicadores apresentavam redução representativa de 10 pontos percentuais em 20 anos, mas mantinham dados alarmantes se consideradas as proporções: em

1890, 85% do povo era analfabeta; em 1920 mesmo a porcentagem caindo para 75%, identificava a triste realidade: a grande parte da população brasileira estava desprovida dos componentes básicos da leitura e da escrita (Instituto Nacional de Estatística do Brasil, ano II, 1936, p.43).

Os indicadores são frios na emissão dos números, não explicitando, por exemplo que, numa sociedade agrária leitura e escrita eram consideradas dispensáveis para as práticas de cultivo. A população brasileira, rural em sua concentração, não conseguia abstrair – e nem era estimulada a fazê-lo – no cotidiano de suas responsabilidades, nem a importância da aprendizagem, nem o direito à educação, nem a ausência de escolas rurais que mesmo instituídas legalmente, não completavam o cenário das grandes propriedades agrícolas.

Também a instrução popular, no início do século XX, era dirigida, basicamente, aos trabalhadores – brasileiros ou estrangeiros- e a seus filhos, trazendo dos anos finais do Império, a herança de um mero ensino de primeiras letras. As poucas casas de educação e recolhimento existentes eram destinadas às crianças pobres e abandonadas, mantidas como obras assistencialistas.

Entretanto, as dificuldades geradas pela falta de escolarização e de cultura se fizeram sentir num ambiente que trazia novas exigências e perspectivas até então pouco usuais e desconhecidas pela maioria da população. Há que se destacar também que “o imaginário republicano destinava à escola a redenção da população urbana”. (MENON, 2002, p.137).

Nesse contexto campanhas proclamando a necessidade da expansão e difusão do ensino escolar se tornaram freqüentes fazendo surgir as escolas-modelo e os grupos escolares. A pesquisa de Menon (2000) observa que os grupos escolares foram criados pelo Decreto nº 248 de 26 de julho de 1894, prevendo inclusive suas características e identidade.

Poder-se-ia esperar que, da relação que se estabeleceu entre escolarização e mercado de trabalho, a política educacional se direcionasse para a implantação e desenvolvimento de cursos técnicos em geral ou formação profissional mais ampliada. Isso no entanto não aconteceu e, cabe novamente revisitar a problemática histórica.

O ensino profissionalizante sempre teve diminuta clientela, nunca foi devidamente valorizado, pois desde o seu nascedouro se caracterizara como uma instância de aprendizagem destinada às classes populares, àquelas que não teriam acesso aos níveis superiores de escolarização. A idéia disseminada vinculava a escola à formação do “doutor”, o que tornava pouco atrativos os cursos profissionalizantes para a maior parte da população para quem trabalhar, se aprendia na lida diária, não havendo necessidade de estudos para isso. Legado dos tempos coloniais, mantido num país mesmo depois da Independência:

No tocante ao ensino de ofícios, porém, nenhum progresso havia sido feito com a mudança operada no regime político, ou com as discussões ocorridas na Constituinte. A mesma mentalidade, o mesmo pensamento de destinar aquele ramo de ensino aos humildes, aos pobres, aos desvalidos continuava a imperar. A Comissão da Assembléia Constituinte, encarregada de apresentar o Projeto de Constituição para o Império do Brasil, (...) incluía no artigo 124, um dos deveres da Assembléia- (...) criar estabelecimentos para catequese e civilização dos índios, emancipação lenta dos negros e sua educação religiosa e industrial”. (FONSECA, 1986, p. 136/137, v.1)

Essa postura sectária sustentava-se na influência da cultura humanística e literária, celeiro das chamadas profissões liberais mais nobres que se projetaram por todo território nacional, chegando até os nossos dias, onde ainda é destacado o prestígio dos bacharéis, a quem se atribuiu, em tempo e espaço, a idéia de maior inteligência.

Pairando sobre todos os aspectos, marcando como que o traço dominante deste período de nossa história, destaca-se nítida a predominância da cultura intelectual, representada pelas profissões liberais, sobre qualquer forma de instrução, principalmente sobre a que se baseava no emprego das mãos. Só a instrução geral e literária era considerada nobre. .(idem: p.160)

Somente em 1826, a legislação contemplou, pela primeira vez, um projeto que introduzia o desenho necessário às artes e ofícios e, em 1827 outro à obrigatoriedade da aprendizagem de costura e bordados para as meninas. Outras iniciativas no decorrer no período imperial, mantiveram a filosofia reinante a respeito da instrução que exigia atividade manual: era para os órfãos, para os abandonados e os infelizes.

O ano de 1856 marcou o início da instalação dos Liceus de Artes e Ofícios - manifestada preocupação do poder público pelo ensino profissional. Os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Goiás, Mato Grosso entre outros, passaram a sediar seus Liceus e a eles, foram sendo agregados outros estabelecimentos dotados da mesma finalidade educativa: escolas profissionais, institutos técnicos, cursos de ferroviários. Com essa expansão, ficou reduzida, em parte aquela visão sectária, pois a proposta dos Liceus se destinava a todas as camadas da sociedade. Por outro lado, ofícios e artes passariam a constituir a uma combinação ideal para a preparação do pessoal destinado à indústria. A iniciativa privada, por seu lado também passou a promover a instalação de cursos e estabelecimentos. Entretanto, o caráter assistencial da maioria dessas iniciativas, manteve, mesmo que reduzida, a mentalidade sectária dos tempos passados. Tanto isso foi verdadeiro que, Joaquim Nabuco, escrevendo em “O País”, em 1887, assim se manifestava: “A atual educação incute no filho do operário o desprezo pela profissão do pai, pela classe a que ele pertence. Uma sociedade onde os filhos têm vergonha do ofício decente, graças ao qual o pai pôde educá-los, precisa de alguma reforma social”.

A nova ordem governamental, a República, e a abolição da escravatura trouxeram consigo novas exigências no tocante à educação popular e profissional, processo esse desencadeado pelo desenvolvimento industrial. Ocorreu, então, uma expansão do ensino popular através da criação de grupos escolares, escolas e escolas isoladas. Havia, também, algumas escolas particulares dirigidas por ordens religiosas ou grupos de imigrantes que atendiam crianças provenientes de classes privilegiadas.

Instalaram-se algumas escolas isoladas destinadas, predominantemente, à população trabalhadora, nas proximidades das fábricas ou núcleos coloniais e fazendas, oferecendo cursos diurnos e noturnos e ensino diferenciado de acordo com clientela “suprindo” as necessidades locais. Os grupos escolares, diferentemente das escolas isoladas, ofereciam ensino à uma população mais heterogênea, considerados mais eficientes e equipados para o ensino primário.

Em 1910, foram criadas as primeiras escolas oficiais do Estado de São Paulo, com intuito de prover mão-de-obra qualificada ao mercado interno. Buscavam atingir uma população específica: “os filhos de trabalhadores que iriam seguir a profissão de seus pais” sustentando as forças estatais.

Ao final da década de 20, o Ensino Profissional expandiu-se diversificando as possibilidades de formação. Um elenco variado de opções oferecia desde o ensino industrial básico até cursos de mecânica, eletricidade, eletrônica, marcenaria, tipografia, encadernação, selaria, serraria, tapeçaria. Tal diversidade, apresentava mostras representativas de como os estados, suas regiões e os recursos disponíveis estavam integrados na orientação profissional da mão-de-obra. Começaram a funcionar a “Escola Profissional Masculina” e a “Escola

Profissional Feminina”, instituições que deveriam servir como modelo às demais. No interior, foram criados os institutos que ofereciam ensino Profissional de acordo com as localidades.

Em meados da década de 30, foi criada a “Cooperação Escolar de Bandeirantes” visando à prática de virtudes morais e cívicas. Para os meninos, “adestramento em atividades técnicas para a defesa nacional e instrução militar”. As “Bandeirantes da Saúde”, as meninas, eram preparadas para “trabalhar em hospitais e postos de provisionamentos”.

No mesmo período, várias reformas envolveram o Ensino Profissional. Baseadas nos princípios tayloristas e nos fundamentos da Psicotécnica, era reafirmadas pelo Código da Educação que determinava a equiparação do Ensino Profissional ao Curso Secundário. Os gabinetes psicotécnicos formados por Roberto Mange e Horácio Augusto da Silveira almejavam selecionar alunos de acordo com suas aptidões, adequando-os às profissões. Para os operários em atividade, a quem também se oferecia cursos, sempre havia a possibilidade de readaptação às frentes de trabalho nas indústrias pelo acompanhamento do rendimento individual durante a aprendizagem.

Entretanto, mesmo com toda essa expansão, o ensino profissional não dispunha de preceitos gerais uniformes para todo o país: a União regulamentava as escolas federais; os estabelecimentos estaduais, municipais e particulares eram regidos por normas próprias ou algum regulamento cabível. Somente em 1942, com a Lei Orgânica do Ensino Industrial (decreto-lei 4073), “o panorama foi mudado ao se organizar o ramo de ensino em todo o território nacional...para os trabalhadores das indústrias, dos transportes, das comunicações e da pesca”. (Ibidem: p.9,v.5)

Pela legislação, em seu Artigo 15,º os estabelecimentos de ensino industrial poderiam ser de quatro tipos: industriais, técnicos, artesanais e de aprendizagem. Além disso, tratava com especial atenção a seleção de alunos, as práticas educativas, os estágios, o regime escolar, a que combinava uma preocupação da ordem da formação humana ao prever o culto cívico e a educação religiosa. Pelos princípios estabelecidos, a Lei Orgânica propunha ajustar os jovens à sociedade tornando-os úteis ao país, compenetrados de seus deveres morais e sociais como homens e como trabalhadores.

As estradas de ferro, por sua vez, vieram representar significativo papel no campo do ensino profissional. Experiências da Rússia, Inglaterra, França, Alemanha, foram pioneiras na implantação de um plano de coordenação e desenvolvimento de formação e seleção de ferroviários. Da Europa a experiência migrou para a Ásia e para a América expandindo-se, sobretudo depois da primeira guerra.

“No Brasil, os trabalhos de formação de artífices para os serviços ferroviários, inauguram-se com a Escola Prática de Aprendiz das Oficinas do Engenho de Dentro, da Estrada de Ferro Central do Brasil, depois, na Viação Férrea do Rio Grande do Sul”. (FONSECA, 1986, p.215-218). A grande iniciativa, no entanto, partiu de São Paulo, que em 1924, apontava para iniciativas de formação profissional em suas quatro grandes ferrovias: a São Paulo Railway, a Sorocabana, a Paulista e a Mogiana – que mantinham, por sua conta, aprendizes em curso de quatro anos na Escola Profissional de Mecânica (idem, p.220).

Em cooperação com as empresas ferroviárias algumas escolas desenvolveram o Curso Ferroviário dirigido pelo Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional sob direção de Roberto Mange. Posteriormente, o curso tornou-se o “núcleo-matriz” no modelo de ensino adotado no Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI-, criado em 1942 pelo decreto-lei 4048 de 12 de janeiro.

Em terras sorocabanas

Em Sorocaba puderam ser desenvolvidas duas frentes significativas do ensino industrial: a escola profissional e o curso de formação de ferroviários.

1. A Escola Profissional Mista foi instalada na esquina das ruas Barão do Rio Branco e Dr. Álvares Soares, área central da cidade em 9 de junho de 1929, oferecendo logo no ano da sua instalação o Curso de Tecelagem a fim de especializar mão-de-obra para as indústrias de tecelagem em ascensão no final do século XIX.

No ano seguinte, a escola mudou sua denominação para “Coronel Fernando Prestes” e, foi dividida entre a seção masculina e feminina. A primeira permaneceu no mesmo prédio, e a segunda foi transferida para o “sobradão” do Barão de Mogi Mirim. Ao currículo do Curso Feminino tradicionalmente oferecido entre economia doméstica, costura e bordados foram acrescentadas aulas de puericultura e obstetrícia. Dessa idéia de preparar as meninas para provisionamentos derivou, quatro anos mais tarde, a instalação de um posto médico de atendimento a população carente.

A transferência da Escola Profissional para um prédio próprio, em 1940, situado na Av. Comendador Pereira Inácio, num terreno urbano de localização privilegiada, os 10.000 metros quadrados doados por João Cândio Pereira, consolidaram o prestígio e a representatividade da “escola profissional” entre os sorocabanos. O prédio majestoso, com amplo espaço para pátios, salas de aula, oficinas, maquinários e equipamentos, salão nobre, almoxarifado, secretaria, cozinha industrial e refeitório, recebia seus alunos da cidade e imediações em sistema de horário integral.

A organização escolar estava regida pela legislação estadual, que refletia o empenho das autoridades em relação ao ensino profissional. Inicialmente, os cursos se dividiam em ferroviários, vocacionais e profissionais. Posteriormente, passaram à denominação única de cursos industriais. Às disciplinas da formação profissional se juntavam as disciplinas teóricas de caráter mais abrangente como Português, História e Geografia do Brasil, Aritmética, Desenho, Geometria. A duração dos estudos estava associada ao nível de aprendizado. Os alunos ingressavam após o cumprimento dos anos escolares do então curso primário: inicialmente havia o preparo elementar para as profissões de base manual; posteriormente poderiam os alunos continuar seus estudos visando uma preparação profissional mais desenvolvida.

Em 1982, a escola foi integrada ao Centro “Paula Souza” como Escola Técnica Estadual Fernando Prestes e assim continua até os dias de hoje. Mesmo sofrendo os percalços que atingem o ensino técnico em nível técnico e superior e, as constantes ameaças de desativação, a procura pelos cursos e vagas atinge sempre significativa demanda a ponto de exigir processo classificatório para seleção dos inscritos. A diversidade de cursos oferecida, é uma maneira de atender às novas frentes de atividades profissionais Construção Civil, Decoração, Design de Interiores, Administração, Contabilidade, Secretariado, Desenho de Projetos de Mecânica, Informática e Segurança do Trabalho, que envolvem hoje entre alunos, servidores docentes e servidores administrativos, quase duas mil pessoas.

2. Pelos idos de 1924, já era sentida na Estrada de Ferro Sorocabana a necessidade de pessoal melhor preparado para os mais diversos setores de trabalho das Oficinas. A aprendizagem nesse tempo era rudimentar. Os aprendizes circulavam pelas seções e, pela observação e feitura de pequenos trabalhos iam aprendendo a profissão. Por iniciativa própria a ferrovia, enviava para a Escola de Mecânica de São Paulo, alguns aprendizes que demonstravam maior potencial de desenvolvimento profissional. Os bons resultados dessa

iniciativa levaram, em 1927, à idéia de instalação de uma Escola Preparatória de Aprendizizes na cidade de Mairinque, interior de São Paulo.

Na espera de sanção do governo do estado, o projeto não se concretizou nos termos iniciais, só sendo viabilizado três anos mais tarde quando, na administração de Gaspar Ricardo, foi criado um Curso de Ferroviários, anexo à Escola Profissional Coronel Fernando Prestes, em Sorocaba. Na mesma época, foi criado também o Serviço de Ensino e Seleção Profissional da Estrada de Ferro Sorocabana para trabalhos de formação e de seleção psicotécnica do pessoal da ferrovia. Era o ano de 1930.

A criação do Curso de Ferroviários em cooperação com a Escola Profissional, trouxe benefício para ambos. A Escola Profissional realizava uma industrialização concreta e imediata de seu ensino. A Estrada, por sua vez, teve possibilidade de constituir um centro de formação profissional e de aperfeiçoamento do seu pessoal, elementos indispensáveis para garantir a manutenção racional e qualitativa dos serviços que se faziam necessários numa oficina ferroviária moderna.

Referindo-se à criação do Curso de Ferroviários, assim se expressou o Dr. Gaspar Ricardo, no relatório Anual da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1931:

Às Oficinas de Sorocaba, as maiores e mais modernas da América do Sul, era indispensável prover de pessoal habilitado, capaz de manejar e de tirar de seu moderníssimo maquinário, toda a eficiência de que são dotados. Para não recorrer a pessoal estrangeiro e, correndo-nos exclusivamente de elementos da própria zona Sorocabana, criamos a Escola de Aperfeiçoamento, junto às Oficinas de Sorocaba, para o pessoal já pertencente à Estrada, e a Escola de Aprendizagem para os futuros candidatos à entrada nas Oficinas.

Os resultados foram de tal forma satisfatórios que em 1934 foi criado um órgão – o CFESP (Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional) responsável pelo preparo e seleção do pessoal ferroviário e ao qual estavam ligadas todas as ferrovias paulistas. O centro organizou os cursos de formação profissional para artífices, para pessoal de transporte, para pessoal de escritório; os cursos de aperfeiçoamento para mestres de oficinas e para chefes de escritório, capacitando assim para os seus três principais setores de funcionamento: Oficinas, Transportes e Escritórios. Constituído como entidade autárquica, criada pela cooperação do governo do estado e das estradas de ferro, poderia se supor que a contribuição das duas partes fosse equivalente. Entretanto, a contribuição do poder público se fazia sob a forma de pessoal, o que representava menos da metade do atendimento das necessidades convencionais; tal situação levou as estradas conveniadas a um esforço maior para manter cursos e equipamentos e, a uma pressão que resultou numa ação mais efetiva do Estado para a continuidade do trabalho.

O Curso de Ferroviários de Sorocaba, iniciou o processo de instalação das escolas ferroviárias em território paulista. De 1934 a 1937, os cursos se instalaram em Jundiaí, Rio Claro, Campinas, Araraquara, Bauru, Pindamonhangaba. Das cidades paulistas se espalharam por todo o país.

O curso estava destinado a melhor preparar o pessoal para as mais diversas funções, torná-lo capaz de manejar e tirar do então moderno maquinário toda a eficiência possível. Outro fator preponderante da sua existência foi a de oferecer condições de formar e capacitar profissionais sem precisar recorrer aos técnicos estrangeiros, prática usual num país que viveu anos de economia agrária, escravocrata, que considerava o trabalho não intelectual como inferior e destinado aos menos dotados intelectualmente.

A formação fundamental destinava-se aos aprendizes de ofícios, com duração de três a quatro anos. As primeiras áreas contempladas foram as de ajustadores, operadores mecânicos,

mecânicos-eletricistas, caldeireiros-ferreiros e carpinteiros. Os cursos eram instalados em oficinas especiais, anexas às oficinas gerais das ferrovias. Um conjunto de disciplinas teóricas acompanhava os componentes práticos das oficinas juntamente com a educação física e cívica, assistência médica, remuneração associada ao aproveitamento e assiduidade. Uma constante vigilância objetivava a construção de uma consciência dos deveres para com a empresa, a família e a nação.

Havia também o preparo especializado para atender ao pessoal adulto que mesmo de posse dos conhecimentos básicos da profissão, precisava complementar seus conhecimentos, o que redundaria em ações mais eficientes e satisfatórias. Normalmente se beneficiavam dos estudos complementares os mestres de linha, telegrafistas, pessoal de trens, de estação e de sinalização. O aperfeiçoamento técnico facilitava os mais capazes a progressão nos estudos. Ao pessoal das categorias mais elevadas como os engenheiros, o Centro Ferroviário oferecia cursos superiores para aumentar os conhecimentos teóricos. O aperfeiçoamento se justificava pelo caráter de continuidade, pois se desenvolvia paulatinamente, acompanhando o empregado ao longo da sua carreira profissional. Além das atividades regulamentares, situações especiais como introdução de novos aparelhamentos, ou de novas técnicas podiam levar à criação de cursos de emergência.

Reconhecia-se, portanto, uma certa complexidade no processo ensino, aprendizagem e aperfeiçoamento, pois como declarava Flávio Luiz de Souza, ex-aluno do Curso de Ferroviários e funcionário do Departamento de Mecânica:

o preparo profissional do ferroviário, através de uma formação integral ou apenas de um preparo especializado, é indispensável ao exercício de qualquer cargo nas estradas de ferro, pois o homem exerce funções bem definidas, no tempo e no espaço, subordinado a ritmos preestabelecidos que requerem, em cada caso, uma soma determinada de conhecimento e de capacidade técnica. (REVISTA NOVA ESTRADA:1960,P.6)

No que diz respeito à orientação geral da organização e funcionamento, o Curso de Ferroviários observava em seus regulamento, programas, horário e metodologia, o que era considerado de mais moderno para o ensino profissional: seriação metódica, utilização de testes psicotécnicos para seleção profissional. A eficiência da instrução se verificava pelo método racional, baseado na correlação entre a prova psicotécnica e o valor profissional. Dados comparativos com outros anos e uniformidade de resultados garantiam o valor do método aplicado.

Dos estudos sobre o Curso de Ferroviários realizados até agora, podem ser recortadas duas características: economia e eficiência. A relação entre a organização, funcionamento e o custeio para a manutenção de todas as frentes de trabalho. A relação custo-benefício se apresenta clara e, a bibliografia consultada é pródiga em oferecer entre depoimentos e planilhas, dados que refletem a preocupação com os resultados face as metas e objetivos propostos. Da mesma forma são constantes os exemplos que mostram todas as vezes que a competência profissional desenvolvida ultrapassou os trilhos e as oficinas:

A evidência dos excelentes resultados colhidos pela Estrada de Ferro Sorocabana é revelada pelo seguinte: na formação das grandes indústrias do país têm sido recrutados os ex-alunos do curso ferroviário, como por exemplo no estabelecimento da usina (...) de Volta Redonda, que contou com alunos recém diplomados, que lá ainda estão ocupando cargos de responsabilidade. Igualmente, em outros setores ligados ao nosso parque industrial, Escola Técnica de Aviação, elementos saídos do curso ferroviário, prestam valiosa colaboração. (Idem P.7)

Algumas Considerações

Mesmo sendo parcial, a pesquisa permite apontar para dados que são definidores do ensino profissionalizante. Em primeiro lugar as questões de fundo sobre a modalidade educativa estudada: a quem se destinava, os pressupostos legais, o conceito depreciativo permeando as práticas formadoras de mão-de-obra, a necessidade de formar essa mão-de-obra para compor os quadros de trabalhadores numa sociedade que se industrializava. Sob outro aspecto, chama especial atenção, a forma como se organizou o ensino profissionalizante, particularmente o Curso de Ferroviários. Paralelamente à formação e capacitação desenvolvidas, é notório o auto conceito que o Curso despertava em seus integrantes. Além das realizações concretas com os alunos, das oportunidades de aperfeiçoamento para os ferroviários da ativa nos vários níveis do exercício profissional, durante décadas o Curso de Ferroviários por meio da Estrada de Ferro Sorocabana, ocupou singular espaço na esfera das representações sociais pelo que significava enquanto qualidade profissional, bom salários, estabilidade funcional, atendimento médico, franquias para viagens nas linhas mantidas pela ferrovia.

Referências

- ALMEIDA, Aluísio de. **Sorocaba 3 séculos de história**. Itu, SP. Ottono, 2002.
- BONADIO, Geraldo. **Sorocaba: a cidade industrial**, SP, do autor, 2004.
- CANABRAVA, Alice. **O algodão em São Paulo – 1861-1875**, T A Queiroz, 1984.
- CARVALHO, Marta Maria Chagas. Considerações sobre o Ensino da História da Educação no Brasil, in GATTI, Décio Jr. e INÁCIO Geraldo Fº (orgs), **História da Educação em Perspectiva**, Campinas, SP:Autores Associados; Uberlândia, MG: Edufu, 2005.
- Decreto Lei nº 4.073, de 30 de janeiro de 1942. Lei Orgânica do Ensino Industrial
- FAUSTO, Boris. Trabalho urbano e conflito social. São Paulo, Difel, 1976.
- FONSECA, Celso Suckow da. História do Ensino Industrial no Brasil. Rio de Janeiro: SENAI/DN/DPEA, 1986.vol.1, 2 e 5
- LEIS, Nilson. A caracterização do processo de urbanização e industrialização: o caso de Sorocaba. São Paulo, PUC, 1995. (Dissertação de Mestrado).
- MENON, Og Natal. A educação escolarizada em Sorocaba entre o Império e a República. São Paulo, PUC, 2000 (Tese de Doutorado).
- MORAES, Carmen Sylvia Vidigal e ALVES, Julia Falivene. Escolas Profissionais Públicas do estado de São Paulo: uma história em imagens. Governo do Estado de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, 2002.
- Revista Nova Estrada – Mensário de Cultura Ferroviária. Março a Setembro, números 260 a 266. 1960.
- RIBEIRO, Maria Luiza Santos: História da Educação Brasileira: a Organização Escolar. São Paulo, Cortez/Autores Associados, 1988.
- RICARDO, Gaspar Jr. Relatórios sobre o Serviço Ferroviário e Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana de 1931 a 1945. Secretaria de Viação e Obras Públicas, São Paulo.

SALAZAR, José Monteiro. Araçoiaba e Ipanema: a história daquela maravilhosa região, desde as forjas de Afonso Sardinha até a real fábrica de ferro. Sorocaba. SP. Digipel, 1988.

SILVA, Paulo Celso da. Do novelo de linha a Manchester Paulista:fábrica têxtil e cotidiano no começo do século XX em Sorocaba. Sorocaba, SP: LINC, 2000.

STRAFORINI, Rafael. No caminho das tropas. Sorocaba. SP:TCM, 2001

NOTAS

¹ Vania Regina Boschetti, é professora da Graduação e professora colaboradora no Programa de Pós-Graduação em Educação - nível Mestrado, da Universidade de Sorocaba.

² Sâmara Elyza Macedo e Vanelli Pires Amaro, são alunas da Universidade de Sorocaba integrantes do Programa de Bolsas de Iniciação Científica – PROBIC, atuando na pesquisa sobre Educação em Sorocaba.

³ O texto é um substrato de estudo específico sobre o Curso de Ferroviários da E.F.Sorocabana que se encontra em fase de pesquisa empírica para a reconstrução do trabalho educacional nele desenvolvido, por meio da memória de seus egressos. Está vinculado ao Projeto Temático “A Educação Escolar em Sorocaba: fontes, industrialização, movimentos sociais e memória”, da Universidade de Sorocaba.