

A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA ESCOLA PROFISSIONAL FERROVIÁRIA DE DIVINÓPOLIS (1939-1941)

Irlen Antônio Gonçalves¹

Eduardo de Araújo Luiz²

RESUMO

O objetivo deste texto é de explicitar como a Escola Ferroviária de Divinópolis fora instituída como escola de formação profissional ferroviária. Para isso, foi preponderante remontar as condições institucionais que favoreceram a organização da formação profissional e que influenciaram no surgimento de algumas representações projetadas a partir de expectativas criadas em torno desta mesma formação. Para isso, contou-se com o aporte teórico da História das Instituições Educativas. Metodologicamente, optou-se por uma problematização do conteúdo dos jornais do início dos anos 1940 para se estabelecer os significados e sentidos dos decretos-lei produzidos pela burocracia³ de Estado, com o fim de impor a sua proposição de formação profissional. Na análise e problematização das fontes emergiu uma escola instalada nas proximidades das oficinas de reparo, na qual os espaços estabelecidos para a aprendizagem guardavam traços de semelhança com os espaços de trabalho industrial que ofertava um ensino fortemente relacionado às especificidades técnicas dos distintos ofícios. Com essa experiência remontada a partir da leitura dos documentos selecionados foi possível concluir que o modelo de formação profissional, estabelecido pela administração burocrática, se constituiu em um instrumento com o qual o Estado Novo⁴ realizou as suas intervenções na esfera social e pretendeu exercer o seu domínio sobre a educação do trabalhador.

Palavras-chave: Formação profissional – burocracia - institucionalização

¹ Doutor em Educação. Professor do Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET-MG) - Bolsista de Produtividade do CNPq. E-mail: irlen@terra.com.br.

² Mestrando em Educação Tecnológica (CEFET- MG). Graduado em História pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. E-mail: historiadorbh@gmail.com

³ No presente texto, a terminologia burocracia é compreendida como um instrumento de dominação com caráter especificamente racional, ancorado no conhecimento profissional e necessário ao exercício do poder com vistas a se alcançar certos fins. (WEBER, 2004)

⁴ Cumpre destacar, conforme Ângela de Castro Gomes (2008, p. 1), que o uso da designação Estado Novo tem a ver com “a fórmula mental” elaborada por grupos sociais vinculados ao golpe que instalou um regime ditatorial civil-militar que buscava se impor como uma força transformadora na sociedade brasileira. Tal fórmula é entendida como uma periodização construída por ideólogos dos anos 1930 que objetivavam impor um projeto intelectual e cultural ao pensamento social brasileiro. Engajados nesse projeto, políticos, intelectuais e empresários buscavam operar uma ruptura com o período compreendido pela Primeira República e, assim, estabelecer o que no seu entendimento assinalava um novo ponto de partida na história do Brasil.

Entre os anos de 1939 e 1944 desenhava-se no Brasil um conjunto de ações governamentais, do Estado Novo, que buscava criar as condições institucionais para regular e normatizar a formação profissional e técnica do trabalhador ferroviário. Tais iniciativas criaram e ampliaram sua esfera de ação social ao construírem uma estrutura legislativa na qual encontravam legitimidade para intervir e influir em um plano nacional de constituição de escolas voltadas para a prática do ensino industrial nas ferrovias.

Em solo mineiro, a ação governamental que visava regular e normatizar a formação ferroviária iniciava-se especialmente entre os anos de 1939 e 1941. Seus pressupostos se configuravam basicamente a partir de dispositivos legais que alcançavam a Rede Mineira de Viação (RMV). Autarquia ferroviária vinculada ao poder público por força de lei, a RMV se tornava obrigada a criar uma escola profissional destinada a formação do trabalhador ferroviário.

A Escola Profissional da RMV, estabelecida entre as primeiras iniciativas de caráter educacional que se voltavam ao trabalhador da ferrovia em Minas Gerais, se constitui um objeto ainda pouco estudado no campo da história das instituições escolares. Por isso, a sua relevância como um assunto educacional se expressa ao colocar em foco as políticas de formação profissional concebidas pelo poder de Estado, que vieram a tomar forma com a constituição de instituições escolares dirigidas à educação dos ferroviários. Lugar destinado ao ensino técnico, a Escola Profissional torna-se um importante objeto de estudo especialmente pelas representações que à época se construíram em torno da formação profissional de que fora o palco.

Entre os objetivos estabelecidos para o presente texto, buscou-se traçar a constituição da Escola Profissional da RMV desenhada por meio de decretos-lei outorgados entre 1939 e 1941. Objetivou-se, também, uma elaboração em que procurou evidenciar e explicar como a burocracia criou uma esfera institucional por meio de decretos-lei para instituir o ensino técnico e como a partir disso organizou a formação profissional na Escola Profissional da RMV. Após o esforço de se tentar delinear o processo em que transcorreria a organização da Escola Profissional, buscou-se evidenciar as expectativas e representações que se produziram à época, em relação ao ensino e à formação profissional concebidos para o trabalhador da ferrovia. Tentou-se expor, de modo claro, algumas percepções que se produziam e levavam a formulação de um conjunto de representações que viam na Escola Profissional e, em seu ensino, um importante fator de mudanças para o trabalhador e para a economia que se estruturava em bases industriais.

Para isso, tomou-se como *corpus* documental⁵ os decretos-lei e os artigos de jornais disponíveis na hemeroteca digital do site da Biblioteca Nacional. Com uma interpretação das experiências sociais registradas nos jornais publicados entre 1940 e 1944, foi possível esboçar os significados adquiridos pelos decretos-lei durante o processo em que o Estado Novo empreendia uma ação política com o fim de institucionalizar a sua proposição de formação profissional. A leitura documental tomou como referência a história das instituições escolares, o que permitiu reconstruir as relações estabelecidas entre os referidos decretos-lei e as condições sociais que favoreceram a constituição da Escola Profissional da RMV, especificamente na cidade de Divinópolis.

A fundamentação teórico-metodológica da história das instituições educativas facilitou a compreensão do caráter e as particularidades que possui o objeto de estudo, a Escola Profissional. Assim, baseou-se em Gatti Júnior, para quem os estudos ancorados em uma instituição escolar favorecem uma produção científica de alto rigor que recobre especificidades regionais e possibilita uma adequada compreensão das transformações sociais a partir das mudanças sentidas em uma instituição escolar (2005). Referenciado nas ideias teórico-metodológicas da referida abordagem, este texto procurou historiar a institucionalização da Escola Profissional de Divinópolis e explicitar as representações e noções que se produziram em torno da mesma. O conceito de burocracia que utilizamos foi concebido por Max Weber.

A partir do decreto-lei 1.238, de 1939, teve início, em Minas Gerais, o período que inaugurava o processo de instalação da Escola Profissional da RMV na cidade de Divinópolis e, bem assim, a sua institucionalização. Como expressão de uma ação política orientada, o estabelecimento do decreto-lei 1.238/39 se configurava como parte de um projeto de caráter institucionalizante elaborado pela alta burocracia governamental do Estado Novo. Sob a perspectiva desse projeto regulador que se esboçava, os dispositivos legais se projetavam sobre a sociedade por meio da legitimidade política de que dispunham e passavam a produzir uma significativa capilaridade institucional que chegaria a RMV.

A alta burocracia se configurava como um importante instrumento capaz de dar curso e forma às políticas governamentais voltadas à educação do trabalhador. Empregada aqui como importante categoria de análise, a burocracia é precisamente o *locus* no qual a dominação se manifesta (Weber, 2004). Coube especialmente aos Ministérios da Educação e do Trabalho a

⁵ Na escrita deste texto fez-se a opção pela atualização da forma original da grafia, utilizando-se, portanto, a grafia em uso atualmente.

responsabilidade na construção de uma ordem institucional que expressava o projeto de formação do trabalhador tecnicamente ajustado e preparado para os ofícios industriais. Era na burocracia de ambas as pastas que se manifestava o poder de Estado que produzia intervenções na esfera social e econômica provenientes da dominação exercida por um grupo social de políticos, intelectuais e industriais.

Vale destacar que o governo Vargas, por meio dos ordenamentos que elaborava, buscava conferir legalidade às iniciativas que instituíam sua proposição de formação profissional e legitimava seu projeto de industrialização identificado à uma dominação racional-legal que avançava sobre a sociedade. A construção da ordem industrial que visava estabelecer, fundava o seu êxito numa legitimidade que repousava na submissão da sociedade às leis e aos regulamentos estabelecidos formalmente. Em última instância, a estabilidade e legitimidade da dominação que buscava impor, apoiava-se na crença à legalidade dos seus ordenamentos institucionais (Weber, 2004).

Arquitetada com o uso das leis, a institucionalidade inaugurada determinava para os estabelecimentos, de um modo geral, uma organização de espaços que, por suas condições de higiene e estrutura, se destinava à duas finalidades elementares: uma, era dar ao trabalhador as condições mais adequadas para a sua refeição no local de trabalho. Aqui, essa finalidade não se constituirá objeto de estudo, uma vez que se encontra fora do escopo deste artigo; a outra, que encontra lugar no presente estudo, visava criar condições objetivas nas quais os cursos de aperfeiçoamento profissional se instalavam para conferir formação e preparo técnico ao trabalhador. A formação se desenhava, especialmente, como uma proposição governamental preocupada com os processos formativos voltados ao trabalhador e que, sintonizados com as necessidades inerentes aos espaços produtivos, se assentassem num ensino tecnicamente vinculado às práticas de trabalho.

Para RMV, com a obrigatoriedade do estabelecimento dos cursos de aperfeiçoamento, impunha-se a necessidade de uma organização que exigia instalações adequadas e um corpo de especialistas capazes de dar forma e vida às escolas ferroviárias. Com a organização dos espaços destinados à formação profissional criavam-se as condições iniciais ao estabelecimento dos cursos de aperfeiçoamento para trabalhadores maiores e menores de idade, pertencentes aos estabelecimentos com mais de quinhentos empregados. O estabelecimento dos cursos de aperfeiçoamento profissional, se encontrava expresso nos seguintes termos do decreto-lei 1.238 de 1939:

O decreto-lei nº 1.238, de 2 de maio de 1939 dispõe sobre a instalação de refeitórios e a criação de cursos de aperfeiçoamento profissional para trabalhadores.

Art. 1º Nos estabelecimentos em que trabalhem mais de quinhentos empregados, deverá o empregador reservar-lhes local abrigado, higiênico e devidamente aparelhado, onde possam fazer as refeições no intervalo de trabalho.

[...]

Art. 4º Os estabelecimentos a que se refere o art. 1º manterão, igualmente, cursos de aperfeiçoamento profissional para adultos e menores, de acordo com o regulamento cuja elaboração ficará a cargo dos Ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio e da Educação e Saúde (DECRETO-LEI 1.238 DE 1939).

Sob a sua responsabilidade e com o propósito de atender às exigências postas pelo decreto-lei 1.238 de 1939, coube à RMV, em 12 de março de 1941, instalar a sua escola profissional na cidade de Divinópolis. Para se ajustar às exigências estabelecidas, a RMV se inspirava nas experiências consolidadas do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP), para dar trato às questões de ordem vocacional que se impunham para o estabelecimento dos cursos de aperfeiçoamento e de aprendizagem industrial. Em 1941, quando criava a sua Escola Profissional, a RMV filiava-se ao CFESP e dele passava a receber as orientações técnicas com as quais organizava os seus processos de ensino e seleção. Na ausência dos serviços governamentais diretamente responsáveis pela seleção e orientação de trabalhadores para indústria ferroviária, a RMV procurava sintonizar-se com as determinações do decreto-lei 6.029/40 que recomendavam a realização desses processos seletivos na esfera da ferrovia e sob a sua responsabilidade. Para tanto, buscou adotar o modelo de serviços de seleção que integrava as experiências orientadas por Roberto Mange na Estrada de Ferro Sorocabana desde 1934. Embora os serviços de seleção e orientação profissional das escolas ferroviárias viessem a ser regulamentados em junho de 1943, os ministérios da Educação e do Trabalho, conjuntamente, autorizavam aos estabelecimentos industriais ainda em 1940 a realização de processos seletivos em seus espaços sem o concurso de um órgão governamental instituído para tal fim. Sem dispor de um regulamento que ordenasse toda a organização e o conjunto de princípios em que se apoiaria tal serviço, os ministérios da Educação e do Trabalho sinalizavam não ignorar a importância do mesmo para se alcançar a formação de um trabalhador preparado de acordo com as suas reais aptidões e disposições cognitivas. Desse modo, conforme se encontrava expresso no Parágrafo Único do Artigo 4º do Decreto-lei 6.029 de 1940, “enquanto o Governo não instituir serviços encarregados de fazer a orientação e a seleção profissionais, a prova [...] poderá ser feita no próprio estabelecimento industrial a que estiver ligado o curso”. Diante das experiências já realizadas no CFESP e vistas como exitosas, interessava à RMV a organização

dos processos e métodos que ancoravam a formação profissional em princípios investigativos e definidores das características psicológicas, cognitivas e físicas do trabalhador desejado para as atividades produtivas da indústria. De acordo com o que foi documentado na página 5, em 1941, o jornal “MINAS GERAIS” informou o seguinte, em relação às iniciativas adotadas pela RMV para instalar os serviços de seleção e ensino em sua escola profissional,

dando cumprimento ao decreto-lei Federal, o qual determina que todas as empresas que empreguem mais de quinhentos operários sejam obrigadas a manter o ensino profissional, foi ontem, dia 12, inaugurada em Divinópolis a primeira escola profissional para formação do pessoal ferroviário da Rede Mineira de Viação. [...] O exemplo do que foi feito em São Paulo na Estrada de Ferro Sorocabana, sob a influência do professor Roberto Mange, foi seguido pela maior parte das estradas do país. Naquela via-férrea foi criado um ‘Serviço de Ensino e Seleção Profissional’, com orientação técnico-pedagógica, superior. Esse serviço foi, depois, estendido às outras estradas de São Paulo, fundando-se então o ‘Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional’, hoje sob a direção do engenheiro Ítalo Bologna. Os benefícios que esse Centro tem prestado ao ensino profissional em nossas estradas de ferro é incalculável. Foi a esse Centro que a Rede Mineira filiou a escola que acaba de ser fundada e dele recebe a orientação técnica para o ensino, orientação esta baseada na experiência que obteve o Centro, colhida através de todo o Brasil. Para selecionar o corpo docente e discente da Escola Profissional e para orientar o curso nos primeiros dias, vieram do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional, três técnicos especializados, além do próprio diretor, o engenheiro Ítalo Bologna, que pessoalmente, dirigiu os trabalhos de instalação. Os alunos admitidos no curso foram selecionados entre menores de 14 e 16 anos. Para seleção, afora o exame clínico, submetem-se os alunos a provas psico-técnicas e a exame de conhecimentos gerais (português, aritmética, geometria, noções de física e química etc.) (MINAS GERAIS, 1941, p. 5)

Inicialmente desprovida de uma divisão própria responsável pelos serviços de ensino e seleção profissional, a RMV se aproximava do CFESP para obter a assistência técnica que contribuía para configurar as condições mais adequadas ao funcionamento da Escola Profissional que instalara em Divinópolis. Com o auxílio técnico-educacional ofertado pelo CFESP, a RMV instituiu o seu ensino profissional e passava a organizar os princípios institucionais com os quais estabelecia os processos formativos concebidos para o preparo técnico-profissional do ferroviário.

Os processos formativos estabelecidos pela RMV se desenvolviam em vínculo estreito com as atividades produtivas. Localizado nas oficinas de reparo, o trabalho industrial, por meio de seu dinamismo e operosidade, ofertava à formação um ensino profissional que se desenhava dentro do quadro das realidades técnicas da ferrovia. Inspirada nos princípios estabelecidos pelo CFESP para o desenvolvimento educacional do ferroviário, a RMV organizava uma formação

profissional vinculada aos processos de seleção que se apoiavam na psicotécnica e traçava as balizas em que seus cursos de aprendizagem passavam a se fundamentar de forma permanente. Das experiências educacionais constituídas pelo CFESP, a RMV configurava uma filosofia de formação profissional assentada no conhecimento construído em torno das características do trabalhador, que contribuía para definir o seu lugar na organização da cadeia técnico-industrial da ferrovia. Em 1941, o jornal “Correio Paulistano” informava nos seguintes termos a atuação dos técnicos do CFESP em sua missão técnica de instalar a escola profissional da RMV:

Os técnicos especialistas, atualmente presentes em Divinópolis, têm também por missão orientar os professores e os instrutores nos métodos pedagógicos adotados. A escola está instalada, provisoriamente, em uma parte das oficinas da Estrada. Dentro de um ano estará construído o prédio definitivo, que será feito às expensas da Cooperativa dos funcionários da Rede, onde serão instaladas todas as dependências da escola.

O mobiliário e o aparelhamento para aprendizagem foram feitos nos moldes aconselhados pelo C.F.E.S.P. nas oficinas da Estrada. Os alunos terão pela manhã aulas de conhecimento geral, de desenho técnico e tecnologia. Depois do almoço as aulas são inteiramente práticas e ficarão a cargo de um instrutor chefe e de dois instrutores auxiliares, um para a carpintaria e outra para a ferraria e a caldeiraria. (CORREIO PAULISTANO, 1941, p. 4)

Para sua Escola Profissional, a RMV optava por um padrão educacional ancorado em processos pedagógicos que compreendiam um ensino teórico que se fazia acompanhar das atividades práticas. Nela, implementara cursos de aprendizagem que, sintonizados às características técnicas do ofício, exigiam um aprendiz no qual se fizessem presentes os requisitos físicos e psicológicos necessários ao posto de trabalho. Requisitos que, submetidos à psicotécnica empregada nos processos seletivos de trabalhadores, tinham suas propriedades distintivas, apontadas e identificadas ao ofício no qual a formação sinalizava estar referenciada. Como associada, a RMV adotava das experiências amplamente desenvolvidas pelo CFESP, os métodos estruturantes de uma formação profissional que se afirmava em um ensino capaz de instrumentalizar o trabalhador, com um conjunto de conhecimentos práticos e especializados, que lhe desenvolviam uma habilidade técnica para o ‘como fazer’. A RMV estabeleceu com o CFESP uma associação na qual se encontrava a cooperação para estabelecer os serviços de ensino e seleção, que seria a condição para se desenhar uma formação pensada a partir das exigências postas por um posto de trabalho que demandava um trabalhador com determinadas competências. Desse modo, estabelecida uma associação com o CFESP para fins de cooperação no campo da preparação técnica e educacional, passava a funcionar em Divinópolis, Minas Gerais

a Escola Profissional Ferroviária, destinada ao preparo técnico de ajustadores, operadores mecânicos, caldeireiros, ferreiros, eletricitas, soldadores e carpinteiros, para a Rede Mineira de Viação. O aprendizado é metódico e seriado, de modo a formar operários hábeis e capazes de seguir os progressos da mecânica. Além de ser gratuito, os alunos ganham diárias progressivas, de acordo com a sua capacidade e aplicação, e serão admitidos no quadro de oficiais de Rede, depois de diplomados. (CORREIO DA MANHÃ, 1941, p. 7)

A Escola Profissional, instalada em Divinópolis, encontrava-se articulada às oficinas da RMV e desenvolvia um ensino industrial relacionado aos fundamentos técnicos dos distintos ofícios ferroviários. Em âmbito local, a aprendizagem industrial, promovida pela Escola, configurava num quadro que propunha a formação de profissionais que contempla as profissões: de ajustadores, de operadores mecânicos, de caldeireiros, de ferreiros, de eletricitas, de soldadores e de carpinteiros.

Batistina Maria de Souza Corgozinho (2003) em trabalho que aponta a centralidade assumida pela Escola Profissional na cidade de Divinópolis durante os anos 1940, explica que

Até a década de 50, as possibilidades de avanço nos estudos após o grupo escolar eram limitadas. Para o público masculino havia a possibilidade de entrar para a Escola Profissional Ferroviária e aprender algum ofício, mas quem se interessasse em dar prosseguimento aos estudos escolares teria que sair da cidade. [...] O ensino técnico-industrial era oferecido pela Escola Profissional Ferroviária e seu objetivo era a formação de técnicos e oficiais capacitados para o trabalho industrial e formação de artífices especializados para o trabalho ferroviário. Apesar de suas acomodações não serem amplas, a escola possuía capacidade de atendimento a noventa aprendizes que recebiam aulas práticas e teóricas, voltadas para atividades profissionais variadas. A mão-de-obra especializada formada por essa escola era absorvida pelas empresas, para a realização de tarefas produtivas que cada vez mais exigiam conhecimento. (CORGOZINHO, 2003 p. 221-222)

O destaque assumido pela Escola Profissional na constituição de quadros profissionais para a indústria em Divinópolis deveu-se, especialmente, à posição geográfica em que esta cidade se achava dentro da malha ferroviária mineira. Região em que se verificava o entrecruzamento de várias linhas férreas que conectavam pontos pertencentes a distintas localidades de Minas Gerais. Divinópolis, no oeste mineiro, era estratégica para a instalação do grande complexo de oficinas destinadas aos serviços de natureza industrial existentes na ferrovia. Desde 1910, quando a RMV ainda era tão somente a Estrada de Ferro Oeste de Minas, Divinópolis já se configurava como importante polo ferroviário onde se realizavam as atividades de manutenção do maquinário e se fabricavam peças e equipamentos de reposição. (CORGOZINHO, 2003).

Na cidade de Divinópolis, o parque ferroviário aí estabelecido se configurou na mais importante instalação industrial que acarretou em novas formas de organização do trabalho e da produção no oeste mineiro. Com esse fenômeno socioeconômico que se produzira por meio da indústria ferroviária no oeste de Minas fez-se surgir, especialmente, em Divinópolis, uma infraestrutura que passava a exigir um considerável contingente de trabalhadores que estivessem tecnicamente preparados para os distintos ofícios ferroviários. Em suas elaborações, Corgozinho destaca os impactos produzidos pela Estrada de Ferro:

A instalação das oficinas da EFOM teve um significado fundamental, pois representaram o surgimento da primeira grande fábrica na cidade, consolidando-se como uma nova estrutura de trabalho e produção. Elas constituíram-se em um dos principais fatores do progresso de Divinópolis. As atividades ferroviárias passaram a ser, a partir daí, o principal sustentáculo da expansão da cidade. A implantação dessa infraestrutura exigiu na sua construção um grande número de trabalhadores, que depois foram absorvidos como seus operários. Para o seu funcionamento, foram necessárias habilidades técnicas diversificadas, como as de caldeireiros, torneiros, marceneiros e outras. O trabalho estava dividido em diferentes setores e o controle geral era exercido pelo mestre ou chefe das oficinas. As atividades produtivas das oficinas eram realizadas de forma planejada e racionalizada, apesar de corresponderem ainda a uma atividade fabril incipiente (CORGOZINHO, 2003, p. 70).

Com a instalação de seu mais importante polo de oficinas ferroviárias em Divinópolis, a RMV inaugurava uma experiência inédita que alterava a organização do trabalho a partir de conceitos e princípios racionalizantes das atividades produtivas. Com as suas características mecânico-industriais, a ferrovia passava a impor à cidade que lhe servia de base territorial novas formas de trabalho dependentes de trabalhadores afeitos às realidades técnico-científicas vigentes nas oficinas de reparo e produção do material rodante. Colocava à cidade de Divinópolis uma experiência industrial que avançava mediante a constituição de um operariado preparado para integrar uma base produtiva composta por máquinas estruturadas em artefatos mecânicos. Para a realização das atividades produtivas concebidas de forma planejada e orientadas segundo princípios racionalizantes, a RMV instituía uma educação profissional que sob a perspectiva do trabalhador, o dotava de condições técnicas para o exercício de um ofício que lhe possibilitava uma adequada inserção nos novos modelos de produção fabril; sob a perspectiva do trabalho organizado, o ensino técnico-industrial favorecia a formação de um trabalhador especializado e apto para a realização de atividades produtivas que exigiam competência e conhecimentos técnicos.

Em seus contornos, a experiência desenhada pela RMV recobria distintos e importantes aspectos da educação profissional que fora instituída para integrar e organizar o trabalho industrial na ferrovia. Expressavam-se em suas realizações, as ações que sinalizavam a sua preocupação em desenvolver as habilidades técnicas de seu trabalhador sem, contudo, ignorar uma formação organizada com base em um ensino técnico-industrial que compreendia a teoria relacionada à prática. Com o ensino relacionado e estendido às experiências técnicas inerentes aos vários ofícios estabeleciam-se as condições para formar o trabalhador apto a atuar nas oficinas que se organizavam em diferentes setores. A partir de 1941, ao tornar-se recurso que concorria para a dinâmica de sistematização do funcionamento das oficinas da ferrovia, a educação profissional que a RMV instituía em sua Escola Ferroviária ressonava as elaborações feitas por Roberto Mange que conferiam ao ensino profissional, a centralidade na organização científica do trabalho. Precisamente em 1929, em artigo para a Revista Politécnica, Mange destacava a importância da educação profissional como um dos elementos organizadores do trabalho concebido dentro de princípios científico-rationais que visavam, principalmente, o aumento da produção industrial. De acordo com o engenheiro suíço,

para bem frisar o ponto de partida, coloquemos a educação profissional no lugar que lhe compete, como fase integrante da organização científica do trabalho. Esta, cuja finalidade é um melhor aproveitamento das energias produtoras, em benefício da coletividade e do próprio profissional, se compõe, efetivamente, de três fases – recrutamento, aprendizagem e racionalização do trabalho produtivo. [...] Na fase de recrutamento dos elementos que se destinam ao ofício, haja ou não aplicação de "testes" psicotécnicos, haverá forçosamente seleção ou escolha, fornecendo, portanto, grupos mais ou menos aptos à profissão. A segunda fase da organização científica do trabalho é aquela em que o aprendiz recebe a instrução técnica, teórica e prática, desenvolvendo suas faculdades mentais e manuais, educando seus movimentos profissionais, afirmando seu caráter, sua individualidade, compenetrando-se de sua função e responsabilidade social, enfim, obtendo formação profissional completa. Com a sequência observada nessa educação profissional, os aprendizes, paulatinamente, se vão adaptando às condições reais do futuro ofício. Entramos, assim, na terceira fase, em que as capacidades de trabalho, já adquiridas pelo profissional, se ampliam e se aperfeiçoam, ou quiçá mesmo se automatizam sob a influência do treino. Intervém aí a organização racional do trabalho, com métodos conhecidos, em conexão com o estudo fisiológico e psicológico da atuação do obreiro. (MANGE, 1929, p. 368)

Estabelecidas ainda em 1929, as proposições que Roberto Mange defendia para a educação profissional repercutiam sobre as experiências de formação profissional promovidas pela RMV e manifestavam os seus traços em dois importantes ordenamentos que atingiam diretamente as

ferrovias sob o poder e controle da esfera governamental. Em 1943, os decretos-lei 5.607 e 12.674 eram outorgados pelo poder de Estado e seus respectivos conteúdos não deixavam dúvidas sobre as influências exercidas pelas ideias de Mange no que dizia respeito à seleção profissional e à aprendizagem proposta para aprendizes. Presentes em ambos os ordenamentos, as ideias de Roberto Mange passavam a ter expressão nacional e atribuía conteúdo e sentido à organização institucional criada pela alta burocracia com o fim de estabelecer um domínio sobre a formação do ferroviário. Na instância federal ou na instância estadual, a partir de 1943 as concepções de Mange para a formação profissional do trabalhador ferroviário passavam a orientar qualitativamente as experiências desenvolvidas para esse fim. Promovidas dentro do quadro de necessidades que se estabeleciam para a RMV, as experiências que deram lugar e visibilidade à formação ferroviária expressavam o movimento realizado pela ação governamental que assimilava as ideias de Roberto Mange e as projetava sobre a sociedade através de um bem elaborado arcabouço institucional.

Em 1943, a RMV passava a ter as suas experiências educativas submetidas a uma regulação que se intensificava e determinava desde a seleção dos aprendizes até o conteúdo a ser estudado pelos mesmos nos cursos estabelecidos para a aprendizagem. Entre os ordenamentos estabelecidos para submeter rigorosamente os processos de seleção aos órgãos criados para tal fim pela alta burocracia e regular os cursos de aprendizagem na ferrovia, chamava especial atenção o decreto-lei 5.607 de 1943. Sob suas linhas, era determinada para cada estrada de ferro a criação de um Serviço de Ensino e Orientação Profissional (S.E.O.P.) que ficava responsável por organizar os processos formativos instituídos nas escolas ferroviárias. Como órgão ao qual cabia a educação dos trabalhadores ferroviários, o SEOP tornava-se responsável por instituir, organizar e manter os cursos de aprendizagem que preparavam os aprendizes para os ofícios de ajustadores, operadores mecânicos como torneiros, aplainadores, fresadores, caldeireiros, ferreiros, soldadores, modeladores, fundidores, eletricitas, carpinteiros e marceneiros. Estabelecidos para uma formação regular de até quatro anos, os cursos de aprendizagem sob a responsabilidade do SEOP na ferrovia eram “destinados a ensinar metodicamente aos aprendizes dos estabelecimentos industriais, em período variável, e sob regime de horário reduzido, o seu ofício.” (DECRETO-LEI 4.073 de 1942). Desse modo, conforme estabeleciam os artigos primeiro e segundo do decreto-lei 5.607/43:

Art. 1º fica criado, em cada uma das Estradas de Ferro Administradas pela União, um Serviço de Ensino e Orientação Profissional que funcionará de acordo com o presente decreto-lei e com a legislação complementar que for expedida.

Art. 2º Os S. E. O. P. terão por finalidade estudar, organizar e aplicar processos destinados a formar, orientar ou aperfeiçoar o pessoal técnico e administrativo da respectiva estrada.

§ 1º Para preencher suas finalidades, os S. E. O. P. manterão Cursos de Formação e de Aperfeiçoamento, que serão fixados em regulamentos. (DECRETO-LEI 5.607 de 1943)

O decreto-lei 12.674/43 estabelecia para a RMV e demais estradas de ferro as linhas sob as quais o ensino se encontrava disposto e as condições em que se dava a aprendizagem prática realizada nas oficinas. Por meio desse ordenamento, a ação governamental estabelecia as bases normativas em relação as quais se organizavam o ensino teórico e o ensino prático. Do texto da lei, ressaltava a proposição de Roberto Mange para um ensino em que os elementos teóricos deveriam se apoiar em uma experiência prática metódica e planejada com o fim de desenvolver as habilidades e competências do aprendiz de modo a se obter o máximo rendimento durante o processo de formação do mesmo. Dos artigos 4º, 5º e 6º do decreto-lei 12.674/43 esboçava-se o controle que a burocracia estabelecia diretamente sobre o quê, como e onde ensinar em relação à formação do ferroviário. Conforme se esboçava no referido ordenamento, temos:

Art. 4.º A instrução se comporá de duas partes:

I - Ensino Teórico e Práticas Educativas;

II - Aprendizagem do Ofício.

Art. 5.º A primeira parte de que trata o artigo anterior versará sobre as seguintes disciplinas:

de Preparo Geral: Português, Matemática e Higiene;

de Preparo Técnico: Desenho, Física e Mecânica, Eletricidade e Tecnologia;

Art. 6.º A Aprendizagem do Ofício será realizada em oficina especialmente destinada a esse fim e completada por estágios de observação e trabalho na oficina geral da estrada.

Parágrafo único. Conforme ofício, a aprendizagem especializada se processará na própria oficina geral, seguindo, porém, um programa de trabalho estabelecido pelo S. E. O. P. (DECRETO-LEI 12.674 de 1943)

A iniciativa da alta burocracia em estabelecer ela própria as matérias que integravam a grade dos cursos que estavam sob a responsabilidade do SEOP, sinalizava uma concepção centralizadora que tomava grande parte das decisões em esferas elevadas e fechadas. Desenhava-se com essa centralização a retirada de poder das instâncias que hierarquicamente lhe estavam abaixo, para definir um ensino mais sintonizado com as particularidades regionais e impunha-se um padrão de ensino que se pretendia uniforme e homogeneizador. Preponderava

uma concepção totalizante de formação que ignorava as diferenças locais e que, pela difusão de um ensino pretensamente padronizado, buscava estender uma dominação capaz de recobrir amplas parcelas de trabalhadores e criar significativa capilaridade na esfera social. Na prática, o ordenamento 12.674/43 revelava-se em um instrumento agudo de controle que a alta burocracia de Estado buscava empregar com o fim de reforçar a dominação sobre os trabalhadores, por meio de uma intervenção de caráter institucional e legal que se dava na esfera educacional.

Para a comunidade local, é de bom alvitre informar que, além de institucionalizar a formação do trabalhador ferroviário por meio de processos aferidores de suas capacidades e de um ensino que se ancorava nas realidades que se desenhavam em meio às atividades de trabalho, a presença da escola representava um ganho social, pois ia ao encontro das expectativas que se tinham em torno de uma escola profissional. A atuação de uma instituição que surgira com o fim de promover o ensino técnico, na visão da sociedade local, servia à promoção de uma formação profissional que, dada a sua importância, ultrapassava os limites da proposta de tão somente qualificar o trabalhador para a indústria ferroviária. A Escola Profissional, juntamente com os seus processos formativos, se configurava como uma educação aspirada pela sociedade de Divinópolis e por meio da qual se estabeleciam as condições à conquista de uma profissão próspera e com elevado conceito social. É dessa forma que Corgozinho nos informa acerca das mudanças produzidas pela ferrovia em Divinópolis, quando afirma que

o trabalho assalariado introduzido pela estrada de ferro representou o surgimento do trabalhador moderno na comunidade local, como sujeito de direitos e como classe social, pois até então o operariado era praticamente inexistente nesta região. Os novos trabalhadores organizaram sua vida em torno da ferrovia. Conheciam processos de trabalho industrial e mantinham entre si um relacionamento hierarquizado de mando que diluía, até certo ponto, a figura do patrão. Ao contrário, os demais trabalhadores do povoado em sua maioria lavradores, permaneciam vinculados a um processo produtivo caracterizado por relações pessoais, diretas e paternalistas. Essas características indicam que os trabalhadores ligados a ferrovia constituíam um grupo com costumes e visões de mundo diferentes daquele que compunha a população local, cuja vida econômica, cultural e política era marcada por características rurais tradicionais tais como a presença marcante da Igreja Católica, comércio local restrito, atividades agrícolas e pastores de subsistência, transporte a cavalo ou carros de bois. A presença da estrada de ferro, além de ter trazido consigo um novo tipo de trabalhador, estimulou também a diversificação da população local. (CORGOZINHO, 2003, p. 62-63)

Fundada em princípios racionais de organização e com processos educativos ancorados em métodos, a formação técnico-profissional que se estabeleceu na Escola Ferroviária na referida

cidade era vista como um importante fator de mudanças. Em torno dela, eram estabelecidas as expectativas de superação de uma realidade marcada por uma aprendizagem destituída de racionalidade e que engendrava deformações no caráter profissional do trabalhador ao subtrair-lhe a consciência que deveria possuir sobre o seu trabalho. No quadro das representações criadas em torno do ensino desenvolvido pela escola da RMV, em Divinópolis, a formação profissional era compreendida como um elemento fundamental ao progresso.

Sob as condições técnico-educacionais instituídas pela RMV por orientação do CFESP, a formação profissional da Escola Ferroviária estimulava um conjunto de noções idealísticas que, assinalado pelos anseios da sociedade local, buscava esboçar uma aprendizagem com a qual os aprendizes tornar-se-iam artífices hábeis que viriam a contribuir com o desenvolvimento do país. A partir da presença da Escola Ferroviária, constituía-se um ideário que associava o ensino profissional instituído pela RMV, enquanto elemento “imperioso”, à promessa de um futuro nacional auspicioso e vantajoso para o trabalhador. Em 1943, o “DIVINÓPOLIS JORNAL” expressava em suas páginas as seguintes pretensões e expectativas acerca da Escola Ferroviária e dos seus processos formativos desenvolvidos em cooperação com o CFESP:

[...] noticiamos que se acham abertas as novas matrículas para a Escola Profissional Ferroviária, instalada nesta cidade pela Rede Mineira de Viação. A referida escola que é uma das mais elogiáveis e sábias realizações da R.M.V., nos domínios do ensino técnico-profissional merece ser olhada com carinho por todos aqueles que desejam aparelhar os seus filhos numa profissão honesta e rendosa. O ensino técnico-profissional, hoje ou amanhã, inevitavelmente, será viga mestra do progresso da nacionalidade. É ensino consciente, útil, imperioso, fator da eficiência. A época dos operários cegos, empíricos, passará. O operário de amanhã será um homem consciente do seu trabalho. A nossa Escola Profissional permitirá uma aprendizagem gratuita, metódica, racional, orientada pelo Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional, de modo a formar artífices hábeis que, no futuro, poderão ser expoentes da sua profissão percebendo ordenados compensadores. (DIVINÓPOLIS JORNAL, 1943, n.p.)

As representações, bem como as expectativas, que se produziam em torno da Escola Profissional sinalizavam a importância social da mesma na cidade de Divinópolis. Instituição voltada para a formação do trabalhador ferroviário, a Escola Profissional desempenhava, segundo a visão corrente, relevante papel social ao promover um ensino sintonizado com as exigências postas pela indústria ferroviária. Em suas relações com a sociedade local, a escola se destacava na configuração das especialidades profissionais que instrumentalizavam o trabalhador para lhe conferir um lugar nas atividades produtivas da ferrovia. Com um ensino que se organizava a partir de aulas teóricas articuladas com experiências práticas e que

buscavam aproximar o aprendiz das realidades inerentes aos ofícios ferroviários, a Escola Profissional instituía uma formação com a qual se obtinha o técnico apto ao trabalho na indústria.

Finalmente, a despeito das questões que possam ser suscitadas em torno dos significados atribuíveis à formação do ferroviário, preponderava uma constelação de representações em relação à mesma, que a enalteciam e por vezes até a exaltavam como uma atividade social voltada para a promoção socioeconômica do operário. Criara-se uma ideia de uma educação profissional desenvolvedora das capacidades cognitivas do operário em grau máximo e com as suas vantagens estendidas sobretudo à esfera econômica. Era ilustrada como um elemento dinamizador das paisagens locais de uma cidade como Divinópolis que conhecia mudanças provenientes da presença da ferrovia em seu solo. Mas, também, considerada um elemento social, de caráter nacional, que estabelecia vínculo de compromisso entre a “ascensão” socioeconômica do operário e o desenvolvimento nacional. Nesse sentido, a constituição, o surgimento e organização da Escola Profissional consubstanciava as intenções do Estado em intervir na esfera educacional com o propósito de conformar o trabalhador ferroviário para o trabalho na indústria. Estabeleceu-se com o concurso de decretos-leis, um domínio institucional com o qual a burocracia impunha sua proposição de formação profissional ao mesmo tempo em que avocava para si a prerrogativa de formular os parâmetros em que se fundava o ensino técnico-profissional necessário ao projeto mais amplo de industrialização.

Referências

ABREU, M.; GOMES, A. C. A nova “Velha” República: um pouco de história e historiografia. Niterói: Revista Tempo UFF, volume 13, número 26, 2009.

BRASIL. Decreto-lei 1.238 de 2 de maio de 1939. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 maio. 2018.

BRASIL. Decreto-lei 12.674 de 22 de junho de 1943. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 maio. 2018.

BRASIL. DECRETO-LEI 4.073 de 30 de janeiro de 1942. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 maio. 2018.

BRASIL. DECRETO-LEI 5.607 de 22 de junho de 1943. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 maio. 2018.

BRASIL. DECRETO-LEI 6.029 de 26 de junho de 1940. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 maio. 2018.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. Nas linhas da Modernidade: A passagem do tradicional ao moderno no centro-oeste de Minas Gerais. Divinópolis: IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS, 2003. 364 p.

CORREIO DA MANHÃ. A Escola Profissional Ferroviária de Divinópolis. Rio de Janeiro, 15 fev. 1941. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br>. Acesso em: 29 de maio. 2018. p. 7

CORREIO PAULISTANO. Escola Profissional para a formação do pessoal ferroviário. São Paulo, 19 mar. 1941. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br>. Acesso em: 29 de maio. 2018. p. 4

DIVINÓPOLIS JORNAL. Escola Profissional Ferroviária. Divinópolis, 14 mar. 1943. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br>. Acesso em: 29 de maio. 2018. n.p.

FRANÇA, Júnia Lessa. VASCONCELLOS, Ana Cristina de. Manual para normalização de publicações técnico-científicas. 9. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014. 263p.

JÚNIOR, Décio Gatti. PESSANHA, Eurize Caldas. História da educação, instituições e cultura escolar: conceitos, categorias e materiais históricos. In: FILHO, Geraldo Inácio. JÚNIOR, Décio Gatti. História da educação em perspectiva. Campinas: Autores Associados, Uberlândia: EDUFU, 2005. Segunda seção. Cap. 1, p. 72-90.

MANGE, Roberto. O Ensino Profissional. In: Revista Polytechnica. Publicação do Gremio Polytechnico. São Paulo, Nº 95. p. 367-378. 1929. / Disponível em: <http://memoria.poli.usp.br>. Acesso em: 29 de maio. 2018. p. 368

MINAS GERAIS. O Ensino profissional na Rede Mineira de Viação. Belo Horizonte, p. 5, 13 de mar. 1941. p. 5

WEBER, Max. Ciência e Política: Duas Vocações. São Paulo: Martin Claret, 2002. 128 p.

WEBER, Max. Economia e sociedade. São Paulo: UNB, 2004. 422 p. V. 1.

WEBER, Max. Economia e sociedade. São Paulo: UNB, 2004. 580 p. V. 2.