

A BOLA NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: A SAGA DO FERROVIÁRIO ESPORTE CLUBE E SEU PAPEL NA INSERÇÃO DOS FERROVIÁRIOS NA SOCIEDADE DE PORTO UNIÃO DA VITÓRIA

PARDO, Aristides Leo – UNESPAR/FAFIUV^{1*}
Dr. Ilton César Martins (Orientador) – UNESPAR/FAFIUV

INTRODUÇÃO

Desde a sua chegada em solo brasileiro, nos fins do século XIX até os dias atuais, o futebol atinge os mais distantes rincões e envolve mesmo aqueles que não se interessam pelo esporte, pois o assunto não se restringe somente aos estádios, ele nos circunda em todos os ambientes, seja na escola, nos bares, em família, nos meios de comunicação e no âmbito acadêmico, é possível ver, ouvir e sentir a sua presença.

O presente trabalho visa resgatar pelo viés futebolístico, uma parte da história da sociedade de Porto União da Vitória² a partir da perspectiva do Ferroviário Esporte Clube, entidade social e esportiva fundada em 1944, após a consolidação dos Ferroviários como classe trabalhadora, além de agentes sociais de efetiva atuação nas duas cidades e sua importância para o desenvolvimento local.

O recorte temporal aqui delimitado foi o período iniciado com a chegada da ferrovia nas “Gêmeas do Iguaçu”, no início do século XX. Fato que causou grande impacto social e econômico, (pois a via férrea foi uma das principais motivações para a deflagração da Guerra do Contestado), até meados dos anos de 1970, com o declínio do transporte ferroviário e consequentemente, do Ferroviário E. C., outrora, um importante espaço de sociabilidade que aglutinava a “família Ferroviária” e aproximava esta classe das demais já existentes no lugar.

Sem bibliografia específica, o trabalho foi focado na análise de documentos existentes em poder do clube, principalmente, em jornais da época, para assim reconstruirmos

¹ Jornalista formado pelo UNIFLU, Campus FAFIC, em Campos dos Goytacazes/RJ, Pós-Graduado em História pela UNESPAR, campus FAFIUV, em União da Vitória/PR e Graduando do 4º ano do Curso de História na mesma instituição. Contato: tidejor@gmail.com

² Nome da cidade até o acordo de limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina, em 1916, que findou a “Guerra do Contestado”. A partir de 1917 a cidade foi dividida e União da Vitória continuou paranaense, enquanto Porto União se integrou à Santa Catarina, Tendo como divisor, a linha férrea e o Rio Iguaçu [sic]. Fonte: (SILVA, 2006 p. 156). Por isso é comum encontrar a denominação Porto União da Vitória para se referir às duas cidades, que também são conhecidas como “As Gêmeas do Iguaçu”.

parte da história desta classe e suas atividades no campo esportivo e social. Para nos inserirmos nos caminhos do futebol, sua origem, evolução e impacto na sociedade, Agostino (2002) e Ramos (1998) foram os nossos norteadores. Já nos caminhos do trem, Bach (2008), Buchmann (2002) e Gaspari (2008), foram nossas referências.

A proposta-problema deste estudo busca investigar como os ferroviários se inseriram na sociedade de Porto União da Vitória, já que a chegada da malha férrea à região transformou a cidade em importante centro econômico e comercial, em que circulavam mercadorias e principalmente ideias. Nessa perspectiva iremos verificar como os ferroviários se comportaram diante de sua nova realidade, formando vilas, sindicato, associações e em especial, o Ferroviário Esporte Clube, que existe até os dias de hoje graças a antigos ferroviários que lutam para não deixar sua história cair no esquecimento.

1. FUTEBOL: ORIGENS E DESENVOLVIMENTO

O futebol se faz presente em quase todos os cantos do mundo, desde remotas ilhas da Oceania, até o gelado Pólo Norte, fazendo com que a FIFA tenha mais países filiados do que a ONU³, fato derivado das descolonizações africanas e asiáticas nas décadas de 1960 e 1970 e do desmembramento de países socialistas no início da década de 1990. Sua magia e encantamento perante o público devem-se em partes, a imprevisibilidade, já que não raramente, equipes de menor poder econômico pode bater um super time recheados de astros, com salários estratosféricos e melhores preparados física e tecnicamente.

Agostino (2002, p. 202) nos fala que o futebol tornou-se um dos elementos decisivos na formação da identidade nacional, que não se limitava mais em se ter um território e um governo, sendo essencial ter, também, uma equipe nacional de futebol e Ramos (1988, p. 11) discorre que:

A concentração futebolística traz reflexos sobre a realidade e a sociedade, ocorrendo um esvaziamento da percepção das condições materiais, sociais e históricas, em que a participação política e a organização de classe são abafadas, abrindo a possibilidade de questionar o futebol como aparelho ideológico do estado. (RAMOS, 1988, p. 11.).

³ Até dezembro de 2012 a FIFA contava com 208 Países filiados (www.fifa.com), enquanto na mesma data, a ONU possuía 193 membros (<http://www.onu.org.br/conheca-a-onu/paises-membros/>).

Podemos então, perceber que o futebol ultrapassa as fronteiras “das quatro linhas” delimitadoras do campo de jogo e atinge a sociedade de modo geral, tornando-se um meio de sociabilidade, influenciador político e econômico.

2. NOS TRILHOS DA HISTÓRIA

Desde a antiguidade, o transporte sobre trilhos foi constantemente utilizado, pois em certo momento, quando foi percebido que as rodas das carroças deixavam sulcos no solo e a utilização dos mesmos como guia, facilitavam a condução e ao mesmo tempo, garantiam aos veículos uma maior estabilidade e durabilidade, tornando-se assim, inspiração para as ferrovias modernas, que ganharam espaço rapidamente com a invenção do motor à vapor. Tenório (1996, p. 7), diz que: “A ferrovia foi uma das invenções mais extraordinárias da humanidade” e continua:

A aplicação da força expansiva do vapor a uma máquina móvel que circula sobre um caminho artificial, constituído por duas linhas de ferro, é o ponto de partida para um novo período da história, em que foi possível o transporte de pessoas e cargas de forma rápida, cortando caminhos inóspitos, possibilitando o desenvolvimento dessas regiões, a expansão territorial e a diminuição de espaços. (TENÓRIO, 1996, p. 7)

Bach (2008, p. 22) e Tenório (1996, p. 34) nos mostram que o transporte ferroviário teve início nos primeiros anos do século XIX, quando o engenheiro inglês, George Stephenson projetou uma máquina movida à vapor, que em 1827 já percorria regularmente o trajeto entre Liverpool e Manchester, transportando passageiros e cargas em sete horas. Com este êxito, a expansão das instalações de trilhos e inauguração de várias estações marcou o início da era das grandes ferrovias que se expandiu rapidamente mundo afora.

Por volta de meados do século XIX, a linha férrea atinge as terras tupiniquins e Gaspari (2008, p. 26) informa que sua introdução no Brasil está inserida no contexto do desenvolvimento agrário e exportador, principalmente da indústria cafeeira, pois a ferrovia foi concebida para facilitar o escoamento da produção de forma mais adequada, considerando as vantagens sobre os precários meios de transporte de tração animal usados até então.

Gaspari (2008, p. 26) relata que por iniciativa do Comendador Irineu Evangelista de Sousa, que seria agraciado mais tarde com o título de Visconde de Mauá, foi construída a primeira ferrovia brasileira, autorizada por meio do Decreto Imperial nº 987, de 12 de junho de 1852 e inaugurada dois anos depois. Desta forma, foi iniciado o período de construção de ferrovias no país, que daria vultosos lucros em sua construção, sobretudo a grupos

estrangeiros, mas que ajudaria o Brasil e alargar suas fronteiras, representando assim, uma revolução nas técnicas de transportes e promovendo transformações na sociedade brasileira, alterando inclusive, as formas de viver, o cotidiano e a rotina das pessoas.

A Ferrovia São Paulo-Rio Grande, iniciada em 1890, pelo engenheiro Teixeira Soares, e concluída em 1910, pelo empresário norte americano, Percival Farquar, que adquiriu tal empreendimento após desistência de Soares... Este empreendimento foi o primeiro do gênero, que não fazia ligação com o litoral, pois fora pensado na integração do país para a consolidação das fronteiras e o rápido deslocamento de tropas militares do Rio de Janeiro e São Paulo em caso de invasão por parte dos argentinos, que também contestavam territórios que hoje pertencem aos estados de Santa Catarina e Paraná.

O acordo firmado ente o governo brasileiro e Farquar davam direito ao americano da posse de 15 km de terras de cada lado da ferrovia, o que acarretou em curvas desnecessárias na construção da mesma, já que a área era rica em recursos naturais, sobretudo, madeira. Isso acarretou na expulsão dos sertanejos que há gerações viviam no local, sendo este, uma das motivações para a deflagração de um conflito social na região, que entrou para a história como a “Guerra do Contestado”⁴.

O grande marco da chegada dos trilhos em Porto União da Vitória foi a conclusão da ponte ferroviária sobre o Rio Iguaçu. Esse empreendimento trouxe o progresso para a região, pois a cidade se tornou um importante entroncamento ferroviário, possibilitando o deslocamento de passageiros e gêneros diversos para várias localidades, economizando tempo, já que antes, eram levados por tropas de mulas, ou carros de boi, em longas viagens terrestres. Silva (2006, p. 89) descreveu a inauguração da ponte, da seguinte forma: “Este ato foi extraordinariamente festejado, tendo vindo a Banda Musical de Ponta Grossa [...]. O Hotel à margem direita do Iguassu [sic] de propriedade do Capitão Sebastião Matoso, regorgitava de populares”.

Nesse sentido, para a história local, a ferrovia foi de suma importância, marcando fortemente a vida social e econômica da região. Ela contribuiu para o avanço da indústria madeireira e ervateira, principais fontes de riquezas do município e acarretou assim, a

⁴ A “Guerra do Contestado” teve início em 1912 e terminou em 1916, culminando com o acordo de limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina, em 20 de outubro daquele ano. Fonte: (SILVA, 2006 p. 156)

expansão do desenvolvimento local, ampliando o leque de oportunidades que ajudaram a desenvolver a cidade, já que no rastro da ferrovia, outras atividades complementavam a mesma criando diversas oportunidades, apresentadas por Gaspari (2008, p. 102), que relata:

Pode-se dizer que a presença da ferrovia no transporte de passageiros e cargas favoreceu a economia regional e local, porque, ao lado das transformações econômicas, outros aspectos da vida social e cultural começaram a ser alterados. Ampliaram-se as oportunidades de trabalho nos diversos setores como na rede hoteleira, nas lojas, restaurantes e pela necessidade de mão de obra para o serviço ferroviário, surgindo uma nova classe social na cidade. (GASPARI, 2008, p. 102)

Podemos então verificar, que ao mesmo tempo em que os trilhos chegaram à Porto União da Vitória, vieram com eles o desenvolvimento e o progresso para a região, que se tornou importante entroncamento ferroviário, que através dos trens faziam circular pessoas, mercadorias e principalmente ideias, possibilitando trocas culturais e comerciais.

3. NOS TRILHOS DA BOLA NASCEM OS CLUBES FERROVIÁRIOS

Nos fins do Século XIX e início do XX, os principais serviços de infra-estruturas eram praticados por companhias estrangeiras, sobretudo, inglesas, como as redes ferroviárias, companhias de iluminação, transporte, indústria têxtil entre outras atividades. E foi através de funcionários dessas empresas, que traziam consigo a paixão pelo futebol, já disseminado em solo estrangeiro e na bagagem, materiais para a prática do esporte nas horas vagas, com os companheiros de trabalho. Em matéria para o jornal curitibano “A Gazeta do Povo”, Guilherme Voite (2009), que relata que:

O futebol sempre caminhou de mãos dadas com as ferrovias, já que a maioria dos engenheiros e técnicos que vinha da Europa era ingleses, fãs de rugby, críquete e de futebol e entre os três, o mais fácil de ser praticado era o futebol, pois com uma bola e um grupo de homens dispostos a correr atrás dela, a diversão era garantida. Ocorre que o esporte logo deixou de ser artigo reservado aos europeus, pois as linhas férreas iam desbravando o interior. Trabalhadores brasileiros eram contratados pelas companhias e aprendiam o esporte. (GAZETA DO POVO, 03/01/2009).

Existem vários exemplos de clubes brasileiros formados por funcionários de determinada empresa como, o Bangu Atlético Clube, do Rio de Janeiro, surgido em 1904, dentro da Fábrica de Tecidos Bangu. Com os ferroviários não foi diferente, e Bach (2008, p. 249) diz que: “Fortalecidos pelo espírito da ‘família ferroviária’, esses clubes, quase sempre denominados Ferroviários, construíram enormes estádios, conquistaram títulos expressivos e contavam em suas equipes com jogadores famosos”.

Em todo o país nasceram clubes formados por ferroviários, Buchmann (2002) e Bach (2008, p. 250) nos apontam uma série de clubes brasileiros oriundos de ferroviários. Dos que ainda estão em atividade, o mais antigo deles é o São Paulo, de Rio Grande (RS), fundado em outubro de 1908, por funcionários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) para que seus filhos pudessem praticar o futebol, pois eram impedidos de participar do então, único time da cidade, o elitizado, Sport Club Rio Grande (1900) o mais antigo do Brasil.

No Estado do Paraná esse pioneirismo coube ao Operário Ferroviário, de Ponta Grossa, fundado no dia primeiro de maio de 1913 (o dia do Trabalhador, oficializado somente em 1924, pelo então presidente, Artur Bernardes, será uma data bastante comum à fundação dos times oriundos de ferroviários, incluindo o de União da Vitória), tem sua sede e estádio localizados no bairro de Vila Oficinas, local onde se faziam consertos e manutenção dos trilhos e máquinas. O estádio é batizado com o nome de Germano Krüger, homenagem ao ex-presidente do clube em três ocasiões e antigo chefe da oficina. Porém, o principal deles, no estado foi o Clube Atlético Ferroviário, de Curitiba.

Fundado em doze de janeiro de 1930, conquistou vários títulos e em espaço também cedido pela Rede Ferroviária. Ergueu o estádio, Durival de Brito, na década de 1940, o mais moderno do Paraná na época e serviu de palco para partidas da Copa do Mundo de 1950. Com a decadência do transporte ferroviário, o clube foi perdendo sua força e acabou por se unir ao Britânia e ao Palestra Itália, em 1971, formando assim, o Colorado Esporte Clube, que em 1989 se fundiria ao Esporte Clube Pinheiros, dando origem ao Paraná Clube, que é o clube Brasileiro com o maior número de fusões em sua história, totalizando dez⁵ ao todo.

4. OS FERROVIÁRIOS NA SOCIEDADE PORTO UNIÃO VITORIENSE

Com as transformações geradas pela chegada das ferrovias nas “Gêmeas do Iguaçu”, a estação se tornou ponto de referência dos principais acontecimentos locais, assim como a Praça Hercílio Luz, situada à frente da estação, no lado catarinense. Gaspari (2011, p. 169) nos fala que uma das preocupações do poder público era mantê-la embelezada e bem conservada, porque ela estava intimamente ligada à Estação, hotéis e ao cinema.

⁵ Entre as fusões que originaram o Paraná Clube, em 1989, estão presentes os seguintes clubes: Leão, Tigre, Savóia, Água Verde, Ferroviário, Brasil, Palestra Itália, Britânia, Colorado e Pinheiros. (PARDO, 2010, p. 99)

Este espaço era utilizado para conversas e flertes, nos intervalos entre as sessões cinematográficas, ou enquanto aguardavam a chegada do trem, que gerava grande movimento no local, devido ao embarque e desembarque de passageiros. Essa aglutinação transformava a Praça em importante espaço de lazer e sociabilidade, que levou Gaspari (2008, p. 169), testemunha ocular dos tempos gloriosos da estação e de seu entorno, escrever de forma saudosista: “O movimento na estação era algo que fascinava”.

Distante alguns metros da Praça, a sede do Ferroviário Esporte Clube foi inaugurada em 1949, está localizada no centro de União da Vitória, em terreno cedido pela Rede Ferroviária, na vila onde residiam muitos trabalhadores da mesma, conforme é possível observar na edição nº 840 de “O Comércio” (1949). Apontamos que nessa época, ainda não existia o estádio, construído somente na primeira metade dos anos de 1960.

O estádio Enéas de Queiroz Muniz, em homenagem ao segundo presidente da história do clube e superintendente da Rede Ferroviária foi inaugurado em abril de 1964. A partida inaugural atraiu um grande público para assistir a derrota dos donos da casa para o coirmão homônimo de Curitiba pelo placar de quatro tentos a zero. Porém, o resultado era o menos importante, pois a bela praça de esportes, ainda veria muitos dias de alegria. Os festejos continuaram por dois dias, com muito futebol, jogos, músicas e uma prova ciclística, formando um verdadeiro festival.

Foi no estádio Enéas de Queiroz, que outra tradicional agremiação esportiva de União da Vitória, a Associação Atlética Iguaçu começou sua história e a disputa dos primeiros campeonatos, estes já no âmbito do profissionalismo, em meados da década de 1970, período de sua fundação, antes de passar a utilizar-se do estádio municipal Antiocho Pereira, que outrora pertencera ao União Esporte Clube.

Não só de futebol vivia o Ferroviário. Sua equipe de bocha também marcou época vencendo inúmeros torneios regionais. O clube promovia eventos bastante concorridos, como bailes de formaturas, saraus, entre outras atividades, com destaque para os concursos de miss. Eventos estes, que foram confirmados por Buchmann (2002, p. 47), que apontou a entidade como: “Um importante clube também na parte social, onde era promovidos cursos de bordados para as moças, concursos de miss, bailes de carnaval e festas que ficaram famosas”. O clube também não deixava passar em banco, datas festivas como o dia das mães, dos pais,

dia dos ferroviários, aniversário do clube, Natal, entre outros festejos, que concentravam toda a comunidade ferroviária.

Ainda Buchmann (2002, p. 47) relata uma épica comemoração carnavalesca realizada pelo clube, quando o então presidente da agremiação, Ireno Vicente, pediu autorização ao superintendente da Rede para enfeitar um vagão e anunciou em uma rádio local, que o vagão carnavalesco ia partir de manhã cedo, de Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul com destino à União da Vitória para ali festejar a data carnavalesca dos ferroviários. A cada meia hora, o locutor anunciava as estações que o trem ia deixando para trás, e com a aproximação ao destino final, uma multidão tomou a plataforma da estação para recepcionar a chegada do vagão, que fora utilizado como alegoria momesca. “Quando o trem apareceu poucos eram os que sabiam ter ele saído de dentro de um dos galpões da estrada de ferro, a não mais que dois quilômetros dali” (BUCHMANN, 2002, p. 47).

Os ferroviários logo conquistaram seu espaço na sociedade local, e todo jovem sonhava em um dia trabalhar na ferrovia, pois garantia assim, um salário razoável para os padrões locais, oportunidades de crescimento na empresa, chance de conhecer vários lugares. O trabalho na linha férrea significava mais do que tudo, status social, fato este que levava vários meninos a trabalharem como aprendizes, sem nenhuma remuneração por períodos de seis meses a dois anos, para depois deste “estágio”, ser também ferroviários.

Tamanha importância numérica e social dessa classe trabalhadora, que muitos deles se tornaram integrantes da política local, como assessores, secretários e vereadores, destacando-se o presidente do Ferroviário, Ireno Vicente, edil por três legislaturas em União da Vitória, entre outros nomes que despontaram no cenário político das cidades.

Vários eventos de grande magnitude ocorreram dentro dos domínios ferroviários. Um deles foi a ordenação episcopal de Dom Walter M. Ebejer que aconteceu na manhã do dia 06 de março de 1977, no gramado principal do estádio e contou com a presença de diversas autoridades políticas e eclesiásticas.

Para a aquisição de novos bens e a manutenção de sua sede, o Ferroviário contava com diversas receitas, como as mensalidades pagas pelos associados, o aluguel das quadras esportivas e do salão, renda (ou parte dela) dos eventos realizados em suas dependências, incluindo a venda de ingressos para os jogos, além de ajuda esporádica da Rede Ferroviária,

quando necessário. Outra importante fonte de renda para o clube eram as contribuições mensais que os ferroviários destinavam para sua agremiação, descontada diretamente da folha de pagamento. Essas contribuições ajudaram o clube a construir seu patrimônio, exaltado por diversas vezes em periódicos e na placa afixada no estádio.

Com todos os ferroviários já aposentados e muitos deles, já falecidos, a prática de contribuição ao clube, descontado nos vencimentos ainda permanece, embora rarearem cada vez mais. Os que ainda contribuem, assistem seu definhamento iniciado com o fim do transporte regular do trem e o sucateamento da malha férrea.

4.1. A BOLA ROLA EM PORTO UNIÃO DA VITÓRIA

Apesar da chegada da ferrovia ainda no início do século passado, não coube ao clube fundado por seus trabalhadores, a primazia de ser o primeiro a surgir em Porto União a Vitória, honra atribuída ao União Esporte Clube, fundado em 21 de maio de 1921, duas décadas antes e por isso, conhecido pela alcunha de “Vovô”.

Além do Ferroviário e do União, foram encontrados notícias da existência de outros clubes, que nem sempre ao mesmo tempo conviveram juntos, tendo surgidos e desaparecidos em diferentes épocas, como: Antártica (Fundado em 1940), Avahi (24 de junho de 1949), Botafogo, Caxias, Clube Atlético Porto União (CAPU), Ferroviário, Flamengo, Juventus (07 de setembro de 1942), Palestra Itália, São Bento (uma cisão do São Bernardo), São Bernardo (04 de junho de 1946), São Cristóvão, Tupy, Vila Nova, Vilagran. (time do 5º Batalhão do Exército), e, que se rivalizavam pela hegemonia do futebol local.

O Ferroviário Esporte Clube foi fundado em primeiro de maio de 1944, por funcionários da Ferrovia, e até mesmo os que não eram adeptos do futebol, apoiaram a criação do clube, pois a nascente agremiação teria também, sua parte social, congregando toda a classe ferroviária, assim como seus familiares. As cores escolhidas para o pavilhão e uniforme do clube foram o verde e o preto, sendo o escudo semelhante ao clube homônimo da capital do estado, fundado alguns anos antes.

O Ferroviário foi um dos maiores campeões da Liga Esportiva Regional Iguaçu (LERI), principal Liga amadora da região, que reuniam clubes de Porto União da Vitória e de cidades vizinhas e organizava os campeonatos mais concorridos, onde o Ferroviário foi o

grande campeão em doze oportunidades, incluindo um pentacampeonato entre os anos de 1954 a 1958.

Sempre no intuito de alargar os laços com a “família ferroviária”, o clube por diversas vezes foi o responsável por trazer equipes de outras cidades para se apresentarem em União da Vitória. Na maioria das vezes, o convidado era outro clube com origem ferroviária, como o clube homônimo de Curitiba e o Operário de Ponta Grossa, que em várias ocasiões visitaram as cidades, para participarem de partidas amistosas, que também envolviam outras agremiações locais. Em certa ocasião, o Ferroviário de Curitiba aqui esteve e enfrentou no dia 08 de fevereiro de 1953, o São Bernardo e no dia seguinte o Ferroviário local, com ambas as partidas realizadas no Enéas de Queiróz. (O Comércio, Ed. 348, 26/06/1953). Essa iniciativa perdurou ao longo dos anos, pois “O Comércio” (Ed. 907, 23/09/1965) também registrou em suas páginas, a presença da equipe do Apucarana Futebol Clube, da cidade paranaense do mesmo nome, que enfrentou o Ferroviário neste dia, e no dia seguinte, a Seleção da LERI, tendo o Estádio Enéas de Queiroz, na Vila Ferroviária, servido de palco para ambas as apresentações.

Detentor da principal conquista futebolística alcançada por um time de Porto União e União da Vitória, o Ferroviário sagrou-se campeão da primeira Taça Paraná, em 1964, competição promovida e organizada pela Federação Paranaense de Futebol (FPF), que reúne os campeões das ligas amadoras do estado, a qual até hoje é disputada. A Competição reuniu dezoito clubes, vencedores das ligas regionais e teve o Ferroviário de União da Vitória conquistado o título da competição no Estádio Enéas de Queiroz. A vitória na decisão do torneio, contra o Agrocere, representante da Liga de Jacarezinho foi pelo placar de 1 a 0, com gol de Luiz Calos Côas, nos minutos finais da prorrogação, depois de vencer por 2 a 0 no tempo normal e reverter a vantagem do adversário, que vencera a primeira partida pelo escore mínimo. O feito foi comemorado intensamente nas duas cidades e até hoje representa a maior conquista futebolística de um clube da região. Essa conquista completa no ano de 2014 seu cinquentenário e já sem as luzes dos holofotes vai caindo no esquecimento.

As “Gêmeas” ainda receberam em meados da década de 1970, a ilustre visita da Taça Jules Rimet, valioso troféu (que anos depois seria roubado da sede da CBF, no Rio de Janeiro) conquistado pela Seleção Brasileira na Copa do Mundo de 1970, no México, que na ocasião fazia turnê Brasil afora, como importante instrumento de propaganda dos governos militares, que impuseram no período uma Ditadura Militar no Brasil.

CONCLUSÃO

Com o sucateamento da malha ferroviária brasileira como consequência da opção pelo transporte rodoviário, os clubes da linha férrea foram agonizando juntamente com a própria Rede Ferroviária, sucateada a partir dos anos de 1970, e quase desaparecida, restando alguns trechos nas mãos da iniciativa privada.

A maioria desses clubes encerraram suas atividades, ou resistem se contentando em fazer papel de meros coadjuvantes nos campeonatos que disputam Brasil afora. Alguns simplesmente sumiram do mapa, outros permanecem somente com a parte social ou agonizando ou simplesmente agonizam para não desaparecerem de vez. Esse é o caso do clube de União da Vitória, que viveu e ajudou a construir a fase áurea das “Gêmeas” e hoje não passe apenas de recordações na memória dos que viveram seu apogeu.

Assim também ocorreu com os ferroviários, muitos deles já falecidos, ou residindo em outras cidades, já não exercem influências na sociedade local, sem representatividade política, permanecendo apenas como lembrança de tempos idos. Época representada pela velha “Estação União”, ainda imponente no centro da cidade e pela pequena parte que restou da Vila Ferroviária. Espaço em que cerca de três gerações da “família ferroviária” e seus descendentes residem desde o início do século passado, convivendo agora no tempo presente, com as ameaças de despejo, devido à especulação imobiliária, que como “urubus” visam ocupar o local para a construção de edifícios e lojas comerciais.

Se assim se fizer, acarretará em apagar mais uma página da história local, pois lembramos aqui, que os que ali habitam não desejam “morar no centro”, como alegam alguns políticos e empresários, pois como pôde ser observado nessas páginas, o centro se formou em torno deles, com os ferroviários tendo papel fundamental na formação da Porto União da Vitória que conhecemos hoje.

O trem que um dia foi o símbolo maior do desenvolvimento e da prosperidade, cumpriu corretamente o papel que lhe coube na história, mas foi engolido pelo avanço da mesma modernidade que outrora representara e sucumbiu doravante a substituição do transporte ferroviário pelas vias rodoviárias. Os trilhos que trouxeram o progresso vão desaparecendo cada vez mais e cedendo espaço para novas habitações, praças e ruas,

apagando assim, as marcas do passado e da própria história que tende a desaparecer da memória das novas gerações.

FONTES

A Nova Sede Social do Ferroviário EC. **Jornal “O Comércio”**. Ed. nº 840 Porto União. 10/09/1949.

Anúncio da presença do Apucarana F.C. em União da Vitória. **Jornal “O Comércio”**. Ed. nº 907. Porto União. 23/09/1965.

Jubileu do Ferroviário E. C. **Jornal “O Comércio”**. Ed. nº 844. Porto União. 19/04/1964.

O C.A. Ferroviário de Curitiba em nossas cidades. **Jornal “O Comércio”**. Ed. nº 348. Porto União. 26/07/1953.

VOITC, Guilherme. O Futebol no trilho do trem. **Gazeta do Povo**. Curitiba 03/01/2009.

Disponível em:

<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=843476&tit=O-futebol-no-trilho-do-trem>. Acessado em 13/12/2012.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGOSTINO, Gilberto. **Vencer ou Morrer: futebol, geopolítica e identidade nacional**. Rio de Janeiro: Faperj / Mauad, 2002.

BACH, Arnaldo Monteiro. **Trens**. Ponta Grossa: Edição do autor, 2008.

BUCHMANN, Ernani. **Quando o Futebol Andava de Trem: Memória dos times ferroviários brasileiros**. Coleção Brasil Diferente. Curitiba: Imprensa Oficial, 2002.

GASPARI, Leni Trentin. **No Tempo dos Trens nas “Gêmeas do Iguaçu”**: Uma viagem ao passado. União da Vitória: FAFI, 2008.

PARDO, Aristides Leo. **No País do Futebol, Cidade sem Memória: A História Futebolística de Campos dos Goytacazes**. São Paulo: Agbook, 2010.

RAMOS, Roberto. **Futebol: Ideologia do Poder**. 2ª Ed. Petrópolis: Vozes, 1988.

SILVA, Cleto da. **Apontamentos Históricos de União da Vitória 1768-1933**. Curitiba: Imprensa Oficial, 2006.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.