

Relembrando os trilhos: uma etnografia entre (e com) aposentados ferroviários em Santa Maria/RS

Trícia Andrade Cardoso

Bacharel em Ciências Sociais (UFSM), aluna do Curso de Pós-graduação Especialização em Pesquisa em Movimento Humano, Sociedade e Cultura (UFSM), aluna do 5º Semestre do Curso de Graduação em Sociologia (UFSM).

Juliana Franchi da Silva

Co-Orientadora do Artigo. Mestre em Integração Latino-americana - MILA (UFSM), Especialista em Pensamento Político Brasileiro (UFSM), Especialista em História do Brasil (UFSM), Licenciada em Filosofia (UFSM), Bacharel em Ciências Econômicas (UFSM), Bacharel em Ciências Sociais (UFSM), mestranda em Ciências Sociais (UFSM), aluna do PEG – Programa Especial de Graduação – Gestão e Negócios (UFSM).

Maria Catarina Chitolina Zanini

Orientadora do Artigo, Graduada em Ciências Sociais (UFRGS), Especialista em Educação (UFRGS), Mestre em Antropologia (UFRGS), Doutorado em Ciências Sociais (USP), Pós-Doutorado pelo Museu Nacional.

Resumo: O presente artigo tem por objetivo descrever as transformações ocorridas no universo ferroviário nos últimos anos e analisar que significado esses momentos tiveram para os aposentados ferroviários da cidade de Santa Maria (RS). Por meio dos métodos etnográficos, alicerçados em observação participante e em um convívio contínuo, observou-se que o grupo tenta transmitir suas lembranças através de conversas ou com imagens, para que suas memórias sejam transmitidas e não esquecidas como os trilhos.

PALAVRAS-CHAVE: Ferroviários. Memórias. Significados.

Abstract: This article aims to describe the changes occurred in the railway universe over the past years and analyze what was the significance of these moments for retired railroaders of Santa Maria (RS) city. Through ethnographic methods, grounded in participant observation and ongoing cohabiting, it was observed that the group tries to transmit its memories through conversations or images so that their memories are not forgotten as the rails.

KEY-WORDS: Railroaders, Memories and Meanings.

Introdução

Esta pesquisa tinha por finalidade analisar as mudanças que ocorreram no universo ferroviário e de que maneiras os aposentados ferroviários interpretam esse efeito sobre suas vidas. Através da pesquisa etnográfica, foi possível perceber que a identidade dos ferroviários ganhou novos significados ao longo dos anos. A pesquisa foi realizada em um dos mais importantes pólos ferroviários do Rio Grande do Sul, a cidade de Santa Maria; sendo que a etnografia foi realizada na Associação de Aposentados Ferroviários e se estendeu para a casa do interlocutor. O trabalho de campo teve duração de aproximadamente um ano e foi feito através de muitas conversas com (e entre) o grupo de aposentados que frequentam a associação (conversas sobre a Ferrovia, sobre seu trabalho e a respeito de como estava sua situação no momento). Além das conversas, foram realizadas algumas entrevistas abertas. Inicialmente as visitas eram semanais, com o decorrer da pesquisa, passaram a ser quinzenais e, quando o trabalho estava próximo de seu término, as visitas se tornaram mensais, apenas para rever os colaboradores da pesquisa. Portanto, a pesquisa buscou os significados que os aposentados ferroviários atribuem às transformações ocorridas no universo ferroviário. Por meio do método etnográfico, alicerçado em observação participante e a um convívio contínuo, observou-se que o grupo tenta transmitir suas lembranças através de conversas ou com imagens, para que suas memórias sejam transmitidas e não esquecidas como os trilhos.

Abordagem metodológica e estratégias de investigação

Meu primeiro contato acadêmico com a pesquisa sobre ferroviários se deu por meio de um projeto sobre ferroviários, no qual atuei como

bolsista de Iniciação Científica. Nesse projeto, desenvolvi atividades como pesquisa em arquivo, museu e, assim, redescobri o universo ferroviário devido às leituras.

Durante esse período, passei a ter cada vez mais interesse sobre o assunto. Sou neta de ferroviário e sempre tive curiosidade sobre o universo dos trabalhadores ferroviários. Objetivei conhecer o universo ferroviário por meio do significado dado por seus trabalhadores, da maneira como eles registravam o seu trabalho dentro de uma memória coletiva. Com base nessa perspectiva, busquei conhecer as questões que tratavam das transformações que ocorreram na Ferrovia e como essas foram sentidas por seus trabalhadores. Questiono se isso mudou algo em suas vivências e como os mesmos se sentem em serem aposentados ferroviários.

Fazer a etnografia estava relacionado com observar, interpretar e transcrever. Mas, em qual lugar observar, já que a Ferrovia estava em sua maioria desativada ou privatizada? Qual seria o local adequado para realizar o ofício de etnógrafo? Quem seria e qual seria o melhor ambiente para estudar o universo ferroviário e suas transformações? Essas foram as primeiras indagações que surgiram em relação a minha pesquisa.

Longo percebi que as indagações seriam respondidas entre os aposentados que trabalharam na Ferrovia, pois não ter os espaços físicos onde os ferroviários exerciam o seu labor não significava que o grupo de trabalhadores ferroviários não possuísse marcos sobre a história vivida sobre o universo ferroviário, já desativado na cidade. Compreendi que eu precisaria encontrar esses aposentados para conhecer a história do grupo em relação ao mundo da Ferrovia em Santa Maria, e acredito que ter feito etnografia com os aposentados da Ferrovia foi a maneira mais adequada para compreender tal universo. Então passei a frequentar locais nos quais existiam grupos que estavam relacionados à Ferrovia, como é o caso da Associação dos Aposentados e Pensionistas Ferroviários do Rio Grande do Sul.

Quanto às técnicas de coletar informações, primeiramente cheguei a pensar em questionários, mas as informações das quais precisava estavam relacionadas diretamente à forma com que os aposentados sentiram e lidaram com todas as transformações que ocorreram em seu espaço de labor. Essas respostas eu só conseguiria após ter um contato mais direto, com um diálogo mais contínuo. Quando passou esse processo que mais parecia o de conhecer os aposentados e ser reconhecida como pesquisadora, realizei algumas entrevistas.

Além disso, percebo que uma etnografia deve ser baseada em uma descrição densa, conforme Geertz (1973), no cuidado ao selecionar as pessoas, com o diário, com o mapeamento do campo. Compreendendo que essas situações mais técnicas não definem a etnografia, o que define é o esforço do intelectual do pesquisador em relacionar e interpretar os significados que nos é passado, sendo essa a base para se construir uma descrição densa. A descrição densa procura efetuar uma interpretação dos fatos, busca os seus significados, é um método, por excelência, da antropologia enquanto uma ciência interpretativa.

Vale ressaltar que, de acordo com Geertz (1973), a etnografia é uma interpretação de segunda ou terceira mão, pois somente quem faz interpretação de primeira mão seria o próprio nativo, dessa forma, a primeira interpretação sobre as experiências de trabalho seria do aposentado ferroviário, sendo essa etnografia uma conversão dessa interpretação.

O contato com o grupo foi facilitado por existirem mais acadêmicos pesquisando sobre Ferroviários, através dos quais me inseri em campo e troquei, durante o tempo de pesquisa, muitas informações, como por exemplo, livros sobre Ferrovia e Ferroviários, bem como informações sobre senhores que gostariam de falar sobre as suas histórias. Isso foi essencial para o trabalho, pois consegui ampliar o meu campo e troquei ideias sobre acontecimentos que eram narrados pelos aposentados. A maioria das minhas idas a campo, quando não eram na associação, se deram junto a uma colega de graduação que pesquisava sobre o papel das mulheres na Ferrovia.

Em relação às conversas: inicialmente eu criei um roteiro de perguntas abertas e procurava conduzir as conversas informalmente, aguardando o momento certo para efetuar minhas perguntas. De uma maneira geral, todos os entrevistados acabavam se remetendo ao seu passado. Devido a isso, sempre acontecia um convite de retorno para mais uma conversa, eles se comprometiam em buscar fotos, papéis, carteirinhas, tudo o que possuíam em casa sobre Ferrovia. Geralmente o retorno ocorria mais umas três vezes. Estas entrevistas eram realizadas nas casas de esposas de ex-ferroviários, de viúvas de ferroviários ou de ferroviários aposentados.

Em relação aos consentimentos para a pesquisa, antes de iniciar as conversas, era explicado o objetivo do trabalho, a duração da pesquisa, que o desenvolvimento da pesquisa era para uma monografia de final de curso e que eu também participava de um projeto que pesquisava sobre ferroviários. Quando pretendia utilizar o gravador, perguntava se os senhores permitiam a gravação;

quanto às imagens, também pedi permissão para registrá-las. Mesmo os colaboradores da pesquisa tendo permitido o uso de seus nomes, preferi usar nomes fictícios para preservar a fala dos mesmos.

Nas primeiras inserções na Associação de Ferroviários Aposentados, eu estava um pouco angustiada, pois já havia escutado que eles não eram muito receptivos com pesquisadoras mulheres, mas com o tempo eles foram se acostumando a minha presença e interagindo cada vez mais. Entendo que minha presença semanal foi essencial para que eles realmente me aceitassem como pesquisadora, sem influência de gênero, num lugar destinado mais ao público masculino. É como se eu estivesse marcando de certa forma o meu lugar entre eles. Além disso, sei que também foi essencial ser neta de ferroviário, pois um dos primeiros questionamentos que me fizeram foi em relação a que ligação eu tinha com a Ferrovia. Por ter esse vínculo com a Ferrovia, de certa maneira, eles acabaram me acolhendo, não como parte do grupo, mas como alguém com legitimidade para circular e estar entre eles.

Acredito que conquisei um importante espaço em relação à questão de ter conseguido permanecer entre eles, perguntando e atenta às conversas paralelas do grupo. Os meus questionamentos não eram somente sobre as transformações na Ferrovia, mas sempre uma busca para compreender o universo ferroviário. As respostas sobre seus sentimentos em relação às mudanças sofridas pela Ferrovia só foram realmente conseguidas com o decorrer da pesquisa, conforme PEIRANO (1995, p.16), "a pesquisa de campo antropológica, concebida como a procura incessante do diálogo com o outro". Então o meu diálogo, de certa forma, precisou de um longo tempo para se desenvolver. Um ponto fundamental para o diálogo é a questão de confiança, que não ocorreu nas primeiras visitas, mas sim depois de visitas constantes.

Durante as minhas idas a campo, eu tentava demonstrar que voltaria, procurando deixar claro que não tinha interesse em apenas coletar dados, fazer a pesquisa e ir embora. Queria que eles compreendessem que o meu trabalho seria diferenciado dos demais, pois além de apreender sobre as histórias da Ferrovia, gostaria de saber sobre eles, como eram suas rotinas de trabalho e como haviam processado as mudanças ocorridas no mundo do trabalho ferroviário. Devido a isso, chegou um momento em que consegui um interlocutor que me proporcionou fazer visitas também à sua família, em sua residência. Nesse ambiente eu era vista como uma amiga e não como uma pesquisadora. As minhas visitas tinham o sentido de estar lá para escutar as histórias da família.

Através desse interlocutor, que chamarei de Zé, consegui permanecer mais tempo dentro da associação, assim foi possível entender as interações sociais que ocorrem nesse ambiente. Os aposentados que por ali circulam, no período após o meio dia até às quinze horas, saem quase todos os dias da comodidade de suas casas para irem conversar sobre histórias da Ferrovia; para tomarem cafezinho em um ambiente com poltronas rústicas, rodeadas de mapas de linhas férreas do Rio Grande do Sul, fotos de trem, fotos desses senhores em seu tempo de juventude nos trilhos ou junto às locomotivas, refeitas em mi-

niaturas e vários livros sobre a Ferrovia. Entendo que nesse momento eles se remetem ao passado por estarem em um ambiente com tantos significados e por falarem das histórias dos trilhos e suas máquinas.

Portanto, foi relembrando essas histórias sobre trabalho, trilhos, trem e ferrovia, que foi possível perceber a relevância de ser um aposentado ferroviário no município de Santa Maria.

Ferrovia: narrativas, trabalho e memória:

A ferrovia surgiu como um meio de transporte inovador capaz de desenvolver e de fazer a modernidade chegar aos mais distantes lugares. A modernização não era somente a ferrovia em si, mas tudo que podia vir com ela. As mudanças ocorriam devido às relações econômicas proporcionadas pelas interligações do trem. O que fazia as cidades se desenvolverem era o que o trem transportava, as interligações entre as mais diversas localidades, o fluxo mais fácil de pessoas e de notícias. Dessa forma, a ferrovia foi uma grande aliada da indústria, tudo o que esta produzia era deslocado através dos trilhos.

No Brasil, os trilhos ligaram diferentes regiões e levaram o progresso, o crescimento a diversas localidades, além de proporcionarem a integração entre essas localidades, o que, sem os trilhos, tornava-se algo difícil devido à grande extensão territorial do país. O trem era sinônimo de modernidade e também de segurança. Desde as primeiras construções, tinha-se interesse em fazer as linhas chegarem ao Sul do Brasil, especialmente ao Rio Grande do Sul, onde as divisas territoriais preocupavam a segurança nacional. Além disso, antes da ferrovia, o progresso no Rio Grande do Sul estava ligado às atividades do campo, pouco desenvolvidas devido ao comércio desses produtos estar restrito a pequenas extensões. Após a chegada da ferrovia, surgiram novas oportunidades de escoamento da produção e de consumo da mesma, junto ao grande número de trabalhadores que a ferrovia passou a concentrar em seu entorno.

Segundo dados de Flôres (2007), as primeiras obras das estradas de ferro se iniciaram em 26 de novembro de 1871, eram para a construção do trecho de Porto Alegre a Novo Hamburgo, o qual foi concluído em 1º de janeiro de 1876. Em 10 de setembro de 1873, através do Decreto Imperial 2.397, foi iniciada uma das mais importantes estradas de ferro do Rio Grande do Sul, que ligou a fronteira oeste com o litoral. E através dessa estrada é que os trilhos chegaram a Santa Maria. As obras começaram em 1877, mas os trilhos somente teriam o trajeto concluído até a cidade de Santa Maria em 10 de setembro 1885. No Rio Grande do Sul, a maioria da administração era belga, feita pela *Compagnie Auxiliaire*. Em 1898 a Companhia instalou seus escritórios administrativos e oficinas em Santa Maria. Nesse período, Santa Maria era uma região do centro do estado, pouco desenvolvida. Porém, sua localização era tida pelos Belgas como estratégica, pois possuía acesso a várias estradas de ferro do Estado.

A chegada dos Belgas fez com que o município se desenvolvesse nos setores de saneamento, ilu-

minação, educação, abastecimento de água e de outras obras, o que melhorou a condição de vida dos moradores. No início, a cidade era vista como um local de passagem, porém, com essas melhorias, aos poucos, passou a ser um local de parada obrigatória para os que passavam, por causa dos negócios, das oportunidades de trabalho e do desenvolvimento humano. De acordo com Flôres (2007), a ferrovia impulsionou o desenvolvimento da cidade, porque diminuíram as dificuldades de transporte da produção local e regional, e isso trouxe inúmeras melhorias para toda a população, tanto em aspectos econômicos quanto culturais.

Com o passar do tempo, os ferroviários foram fazendo mudanças sociais e culturais no cenário de Santa Maria. Fizeram suas contribuições através da sua identidade de trabalhadores ferroviários, criaram clubes sociais, sociedades recreativas, representações de categorias sociais, profissionais, de grupos étnicos, de ações culturais, de políticas e também interesse na prática desportiva.

Os aposentados ferroviários usam a associação como um ambiente para guardar e preservar a sua história como trabalhadores do setor ferroviário. Nesse ambiente eles guardam inúmeros objetos que remetem à ferrovia, como fotos, trem (miniatura), documentos, e mantêm uma rotina de frequentar a associação para ficar lembrando-se de seu tempo de labor.

Depois das minhas visitas à associação, reencontrava alguns senhores no centro e, nesse outro espaço, eles continuavam suas conversas sobre trilhos, linhas férreas, trabalhos. Nunes (2010) aponta que, em determinados locais do centro de Santa Maria, esses senhores fazem parte do cenário urbano e que, mais especificamente os aposentados ferroviários, antes de irem ao centro, passam pelo “ritual do cafezinho”, que seria se reunir na associação para um cafezinho antes de ir para o centro.

É possível perceber pelos encontros cotidianos dos aposentados ferroviários, que esta seria a maneira que eles encontraram para criar um vínculo com a Ferrovia, devido a Ferrovia estar esquecida diante da sociedade Santa-Mariense. As conversas, fotos, festas, e suas reivindicações, são a maneira que o grupo encontrou para manter vivas as histórias dos trilhos.

As imagens desse ambiente, principalmente as fotografias, podem ser usadas como material de pesquisa, pois elas estão dialogando com as falas dos ferroviários. Além disso, eram usadas pelos aposentados para apresentar suas trajetórias de vida. As fotos podem ser capazes de traduzir a vida de labor desses aposentados; entendendo as imagens como uma narrativa da vida desses senhores.

A fotografia auxilia na compreensão das mudanças, nas construções que foram ocorrendo na cidade e nas modernizações na rede ferroviária que aconteceram ao longo dos anos. Conforme Bittencourt (1998, p. 204), “a interpretação dos contextos histórico e cultural visíveis nas fotografias contribui para a compreensão da cultura material e de suas transformações no tempo”; e ao perceber quais fotografias eles usam em suas narrativas, é possível compreender os pontos fundamentais na visão desses aposentados para a construção da imagem que eles possuem da Ferrovia. De acordo com Bittencourt (1998, p. 208).

“Dessa forma, as fotografias servem como símbolos intermediários da investigação etnográfica, requerendo interpretações explícitas e interativas do processo de criação da imagem e do contexto no qual o significado da imagem se encontra”.

As imagens usadas nas falas dos aposentados são as fotos em que eles aparecem trabalhando. Ali estão dispostos objetos do mundo ferroviário. As locomotivas, por exemplo, representam uma fase de modernização, as fotos de outras estações de trem, como a de Cruz Alta, a de Santiago, de São Borja, e a de Jaguari, ali aparecem por possuírem uma construção muito similar à estação de Santa Maria. Esses meios visuais, dentro da pesquisa, foram muito importantes para propiciar interação com o grupo.

O relembrar dos ferroviários, dentro do meu campo, foi fundamental, é o momento em que os ferroviários relembram suas vidas, é como se os mesmos se remetessem a outro tempo. Essa é a ocasião em que, devido a suas idades, eles se colocam na função social de indivíduos que possuem a obrigação de lembrar. Segundo BOSI (1999, p. 63),

“Há um momento em que o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade, deixa de ser um propulsor da vida presente do seu grupo: neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar. A de ser memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade”.

Vale ressaltar que essas lembranças se constituem de uma forma grupal, e são uma maneira de procurar manter viva a história do grupo sobre seu trabalho, do qual apenas restaram monumentos e concretos¹. Porém, eles ainda possuem suas memórias, suas lembranças, que fazem sobreviver a história do grupo. De acordo com Bosi (1999, p. 63), “as lembranças grupais se apoiam umas nas outras formando um sistema que subsiste enquanto puder sobreviver a memória grupal”. As memórias partilhadas com outras ficam mais consistentes e podem ser reproduzidas. Segundo Bosi (1999, p. 414),

“Se por acaso esquecemos, não basta outros testemunhos o que vivemos. É preciso mais: é preciso estar sempre confrontando, comunicando e recebendo impressões para que nossas lembranças ganhem consistência. Imagine-se um arqueólogo querendo reconstituir, a partir de fragmentos pequenos, um vaso antigo. É preciso mais que cuidado e atenção com esses cacos; é preciso compreender o sentido que o vaso tinha para o povo a quem pertenceu. A que função servia na vida daquelas pessoas? Temos que penetrar nas noções que as orientavam fazer um reconhecimento de suas necessidades, ouvir o que já não é audível. Então recomporemos o vaso e conheceremos se foi doméstico, ritual, floral...”

A memória social ou coletiva é reconstruída sobre os fundamentos do grupo, e na associação estes fundamentos são relembrados nas conversas sobre trens, viagens, locomotivas a diesel, influências políticas sobre a Ferrovia. É durante essas conversas que Halbwachs (1990, p. 81) afirma:

“A memória coletiva se distingue da história pelo menos sob dois aspectos. É uma corrente de pensamento contínuo, de uma continuidade que nada tem de artificial, já que retém do passado somente aquilo que ainda está vivo ou capaz de viver na consciência do grupo que a mantém”.

As memórias destes homens estão apoiadas umas nas outras, fazendo com que o grupo tenha mais confiança e exatidão em suas lembranças no momento em que contam suas histórias, pois em vários momentos essas histórias se cruzam. Exemplo: histórias sobre a modernização dos trens; em várias falas encontramos a mudança da máquina a vapor para as locomotivas. Outro assunto que se cruza entre as memórias é sobre a Escola Hugo Tylor e a importância de ter sido uma escola daquela potência, que formava trabalhadores para a Viação Férrea;

“Tem aqui um rapaz, logo que vocês chegaram, o Pedro, entrou guri, ele saiu da escola Profissional. Tinha uma escola aqui, a escola profissional, a gente entrava pra lá estudava na época 4 anos sai formado e ainda tinha prioridade na vaga dentro da Rede, nas oficinas ele se aposentou contando o tempo de escola” (Zé, 2010).

Além disso, outras lembranças da cooperativa estão relacionadas com o que ela fornecia: tudo o que os trabalhadores precisavam estava na cooperativa, se entrassem sem nada lá, poderiam sair com roupas, calçados, comida, móveis, tinha de secos a molhados, tudo. Halbwachs (1990, p. 34)² sempre sendo recordada e reconstruída sobre fundamentos comuns ao grupo. Entendo que na associação os aposentados estão a todo instante buscando reconstruir a Ferrovia em cima de sua importância para Santa Maria, relembrando momentos que seriam os mais marcantes para o crescimento do setor Ferroviário e do município.

As lembranças são constituídas no interior do grupo, isso faz com que algumas reflexões e ideias ocorram devido às conversas do grupo, pois, como o grupo se encontra quase que diariamente, eles acabam possuindo pensamentos muito semelhantes e costumam estar sempre conversando sobre Ferrovia, então, possuem falas e ideias em comum. É possível perceber esses pensamentos quando eles abordam as questões políticas, e, por mais que eu procurasse nas conversas reflexões diferentes sobre as questões políticas da transformação da Ferrovia, as respostas sempre eram muito similares devido ao convívio do grupo.

As lembranças do grupo ajudam na reconstrução da memória, que faz o grupo fortalecer a representação social do mesmo. Os ferroviários possuem uma forte identidade que se define devido aos seus hábitos de bons costumes que estavam ligados no ideal do trabalhador ferroviário e que eram construídos dentro da viação férrea quando esta estava sob o comando do Estado. Esta representação sobre sua identidade está ligada às histórias que os grupos viveram, constituindo uma memória de um mesmo passado vivido por integrantes de um mesmo grupo.

Vale ressaltar que quando eu usar uma fala direta dos aposentados em relação às mudanças da Ferrovia em Santa Maria – por ela ter sido repassada para uma empresa privada ou por grande

¹ Quando me referi a concretos, remetendo a estação Férrea de Santa Maria, referi-me a Vila Belga, aos trilhos, ao que restou das locomotivas, enfim a todos os aspectos físicos do universo ferroviário...

² “Para que nossas memórias se auxiliem com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastantes pontos de contato entre uma e outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum” (HALBWACHS, 1990, p.34).

parte dela ter sido desativada – utilizarei nomes fictícios para preservar a identidade dos colaboradores da pesquisa. Para o grupo, no momento em que se privatizou a Ferrovia, perdeu-se de ganhar dinheiro para os estrangeiros que passaram a explorar esse setor.

Sintetizando a visão dos ferroviários, por se apresentarem falas muito similares, seria um erro deixar de usar as estradas de ferro, que estão prontas, para investir em rodovias. Um caminhão não é capaz de transportar o que apenas um vagão transportava, pois o trem fazia transporte de toneladas, conseguia levar muito trigo, arroz, aveia, ou qualquer produto que precisasse ser transportado. Todo esse peso que deixou de ser transportado pelos trens transita pelas rodovias, isso seria um dos motivos da destruição destas, ou seja, os caminhões pesados.

“A privatização do nível nacional, isso que deu foi o governo federal, o governo dizia assim que a ferrovia dava prejuízo. Hoje já aparecendo caminhão, carreta aí com 60 toneladas, mas na época, pra época nós tinha vagão para 80 tonelada. Então isso dava dois caminhão duas carretas. Ontem mesmo vim de Porto Alegre, por causa dessa volta que faz por causa da ponte do Jaguari, que pega São Sepé, passa lá não sei quantas nesse intervalo dela da Tabai-canoas até cá que entra no trevo do Rio Pardo, depois deixa Rio Pardo, pra direita tu entra naquele trevo que vai dá em Caçapava e entra em São Sepé, tem dois pedágios. Eu tava olhando, conforme a tonelagem do caminhão, é vinte e dois reais.” (Zé, 2010)

Quanto ao transporte de pessoas, os trens ofereciam camas, vagões restaurante, ou seja, eram muito melhores para acomodarem seus passageiros para viagens longas em relação ao ônibus.

“ questão do transporte na época, nós tinha, olha aqui, sai trens passageiros de Santa Maria, sai trem 6:15 manhã segunda, quarta, sexta; ia de São Borja terça, quinta, sábado, ia Luis e depois ele passou ir a Cerro Largo. Bom, era diário, menos domingo o trem de Passo Fundo 7:15 da manhã e 8h saía um trem POA, quando era 12h um carro a motor, que é ônibus, neh, e quando veio os trens minuano 12:30, ou seja, ele chegava 10 minutos de almoço, ou seja 12:40 saiu o trem noturno, com o carro dormitório, carro 2º classe, carro restaurante e 1, 2 ou 3 dormitórios” (Zé, 2010).

Conversando com o Senhor Colombo, este mencionou a questão das multinacionais: “toda essa influência de multinacionais mudou a Ferrovia”, ou seja, não é como antes, pois no tempo deles a Ferrovia oferecia status aos seus trabalhadores, um salário que era garantido, e isso lhes garantia credibilidade na cidade. Esse status fazia com que os operários incentivassem seus filhos a trabalharem na Ferrovia, por isso é muito comum encontrar pessoas, cujos avôs, pais e tios trabalharam na Ferrovia.

Em relação ao convívio com os colegas, que ocorreu com as mudanças na Ferrovia, é possível perceber que como grupo eles eram muito unidos:

“Então essa festa era seguinte, elas eram feitas por grupos, o pessoal de oficina, pessoal ia as festas com grupo deles, e nós fazia com o nosso grupo, dificilmente nós se juntava, porque não era questão de preconceito; problema era falta de tempo. Assim, o grupo, nós eram em oito colegas, então quando estávamos de folga nos fim de semana as festas aconteciam lá em casa, eu avisava “eles” iam almoçar lá em casa então, eu fazia almoço e churrasco, e no outro domingo era lá na casa do outro ele é que fazia, e ia correndo rodízio. E que se no caso eu tivesse viajando a minha esposa ela ia com a minha filha lá na casa dos colegas, a mesma coisa se um outro colega tivesse viajando a família dele ia participar conosco.” (Zé, 2010)

Os aposentados ferroviários se demonstram mais unidos que outros grupos de aposentados. A convivência entre os colegas sempre foi muito mais amigável do que simplesmente coleguismo. Eles continuam sendo amigos mesmo estando aposentados, distantes de seu labor, continuam a se reunir e, quando estão na associação, estão sempre se remetendo às histórias da Ferrovia. O Senhor Colombo fala sobre o convívio com os colegas: “A convivência com os colegas era um horário em família”.

Os aposentados que não se encontram ficam solitários: os aposentados que não se reúnem com os seus antigos colegas acabam ficando sozinhos; e para o Senhor Américo, “muitos dos que aposentam perdem o vínculo com os colegas, perdem, não se encontram com outros mais e ficam sem ter com quem conversar”. Na fala do senhor Zé, “depois de 64, 70 até 80 era maravilha, depois começou a cair, porque começaram a remover muita gente, a fechar muitos setores de oficina, setores depósito de locomotiva. Aí começou o fim, aquela economia quase total.”

Nessas falas, pode-se pensar em identidade, pois o aposentado Ferroviário que não se reúne com os demais passa a não conquistar outro grupo. Como eles se sentem por serem aposentados de um local que praticamente não existe mais, ou está expresso em monumentos?

Entendo que eles se sentem na obrigação de preservar o que ainda existe sobre a Ferrovia e principalmente transmitir suas falas. Porque se eles se percebem esquecidos perante uma grande parte da sociedade Santa-Mariense, eles encontram nos pesquisadores um momento para “desabafar” e de transmitir suas lembranças. Um senhor ferroviário me falou que, se a estação ainda funcionasse, ele poderia ir lá conversar, contar como era no seu tempo de trabalho, perguntar como estava o trabalho hoje, ser amigo desses novos funcionários e, nesse momento, ele teve os olhos cheios de lágrimas, como se ele refletisse através daquele olhar a tristeza pela situação que se encontra a Ferrovia.

Considerações finais

Através desse artigo, foi possível compreender os significados das mudanças no universo ferroviário para os aposentados ferroviários, que passaram a tentar manter sua identidade através do

acervo de fotos que faz parte do arquivo individual de cada aposentado e também do espaço que eles criaram na Ferrovia com livros, mapas, fotos, miniaturas de trem. Assim, eles tentam conservar a imagem do grupo através de suas falas, transmitem suas vivências de uma forma que as pessoas que por ali transitam sejam capazes de conhecer e repassar a outras pessoas a importância do ferroviário e da Ferrovia da cidade de Santa Maria.

Compreendi que o significado que os aposentados atribuem nas transformações que ocorrem no setor ferroviário. E que, o grupo aposentado ferroviário acaba se diferenciando de outros aposentados, pois tenta manter vivo, ou não deixar ser apagado da história de Santa-mariense o

status da ferrovia e de seu trabalhador. Além disso, eu consegui perceber que eles não se sentem excluídos da sociedade devido à condição da Ferrovia em Santa Maria, mas sim pelo fato de eles, ex-trabalhadores, estarem entrando em um processo de esquecimento, assim, se sentem esquecidos e são lembrados pela população apenas pelos seus monumentos, e como são possuidores de uma memória coletiva, eles demonstram possuir uma necessidade de manterem vivas essas lembranças.

Portanto, com o trabalho realizado, com uma etnografia que durou aproximadamente um ano, consegui entender que o significado dado pelos aposentados ferroviários em relação às mudanças na Ferrovia é de terem a missão de não deixar ser esquecida a história do grupo.



Referências

BITTENCOURT, Luciana Aguiar. "Algumas considerações sobre o uso da imagem fotográfica na pesquisa antropológica". in FELDMAN-BLANCO, Bela e LEITE, Míriam L.

BOSI, Ecléa. (1999), *Memória e sociedade. Lembranças de Velhos*. 7. Edição, São Paulo, Cia das Letras.

DAMATTA, Roberto. (1981), "Trabalho de Campo", in *Relativizando: uma Introdução à antropologia Social*. Petrópolis: Vozes.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. (2009), *O Pragmatismo Político dos Ferroviários Sul-Rio Grandense: com foco histórico na cidade de Santa Maria*. Santa Maria, Ed. da UFSM.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. (2008), *Os trabalhadores da V.F.R.G.S: profissão, mutualismo, cooperativismo*. Santa Maria, Pallotti.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. (2007), *Fragmentos da História Ferroviária Brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS)*. Santa Maria, Pallotti.

GEERTZ, Clifford. (2008), *A interpretação das Culturas*. 1ª edição, Rio Janeiro, LTC.

GOOFMAN, Erving. (1975), *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro, Zahar.

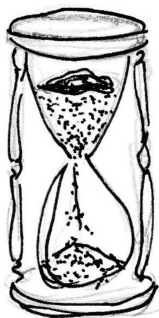
HALBWACHS, Maurice. (1990), *A memória coletiva*. São Paulo, Vértice, Editora Revista dos tribunais.

MALINOWSKI, Bronislaw. (1984), "Introdução – Tema, Método e Objetivo desta Pesquisa" in *Argonautas do Pacífico Ocidental*. São Paulo, Abril.

NUNES, Rojane Brum. (2010), *A "Boca", a "Esquina" e o "Recanto": sociabilidade, cotidiano e memória entre aposentados habitues do Centro de Santa Maria*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,RS.

PEIRANO, Mariza. (1995), *A favor da Etnografia*. Rio de Janeiro, Relum – Dumará.

OLHANDO
DE PERTO



POUCA AREIA



É UM
DESERTO

