

Enraizamentos, Crises, Durações: Etnografia dos ritmos temporais dramáticos da profissão ferroviária no Sul do Brasil¹

Guillermo Stefano Rosa Gómez (PPGAS/UFRGS/ Brasil)

Resumo

Neste texto apresento os trajetos e resultados de uma pesquisa antropológica sobre a memória coletiva do trabalho ferroviário, realizada na cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil, entre 2015 e 2018. A etnografia se fundamentou na interlocução com trabalhadores/as ferroviários/as aposentados/as e suas famílias e teve como enfoque interpretativo “narrativas do si mesmo”. A investigação integra o campo temático da Antropologia Urbana e da Imagem e da Antropologia do Trabalho e manteve, como principal problemática, a crise do transporte ferroviário no Brasil, que tem ápice na privatização da Rede Ferroviária Federal, ao longo da década de 1990. Sendo a memória a principal chave para entender esta drástica transformação, interessou-me as maneiras pelas quais os sujeitos fazem durar no tempo a relação de pertencimento com o mundo do trabalho. Três eixos organizam um grupo de olhares sobre essas questões: a) Enraizamentos: discuto como se construíram os vínculos de proximidade dos e das trabalhadores/as com sua profissão, dando atenção especial às narrativas de inserção e as políticas institucionais de manutenção dos funcionários e de envolvimento do “mundo privado”, para a constituição de um “modo de vida” ferroviário. Também são importantes os elementos laborais subjetivos que perduram nas narrativas dos aposentados: o esforço físico do trabalho braçal, as histórias do mundo rural tangenciando o urbano, a burocracia e a relação de proximidade com locomotivas são características que moldam a especificidade da ferrovia enquanto profissão e identidade. b) Crises: dado que o setor ferroviário brasileiro foi sendo progressivamente descontinuado, com políticas nacionais de longa duração que priorizaram o transporte rodoviário, procurei conhecer como os sujeitos lidavam narrativa e cotidianamente com esse processo, que resultou em abandono ou remoção de diversas linhas férreas, constante redução de pessoal, falta de investimento para renovação de máquinas e ferramentas, etc. A crise se faz visível nas ruínas dos espaços de vida e trabalho, no desemprego ou aposentadoria prematura, na desautorização pública da profissão. Busco demonstrar que os interlocutores, ao fazerem menção a esses elementos, mobilizam rítmicas particulares no ato de entretecer suas histórias, que denominei de “narrativas da crise”. c) Durações: no eixo final, exponho meu acompanhamento etnográfico de diferentes projetos exercidos pelos aposentados/as, visando a manutenção da memória coletiva ferroviária. Importaram tanto as singelas poéticas cotidianas dos acervos fotográficos pessoais e dos comentários e lembranças afetivas na internet como participações e protagonismos em exposições fotográficas, memoriais auto-organizados e em projetos universitários e do poder público.

Palavras-Chave: Etnografia da Duração; Etnografia da Crise; Ferroviários

¹ Trabalho apresentado na 31ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 09 e 12 de dezembro de 2018, Brasília/DF.

1 - A pesquisa

Este texto é um relato sobre minha pesquisa entre ferroviários aposentados e suas famílias, moradores de uma cidade média sul-brasileira, Pelotas. A ligação com a temática da memória do trabalho ferroviário teve início ainda na graduação, sob a orientação de Claudia Turra Magni e mediante inserção no projeto de pesquisa e extensão, Memorial da Estação Férrea², levando adiante por uma equipe de professores e alunos vinculados ao curso de Antropologia Social da Universidade Federal de Pelotas e ao Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som (LEPPAIS). O projeto surgiu de um pedido do IPHAN e da secretaria de cultura de Pelotas (Secult) junto com a UFPel de uma pesquisa que desse substrato para o estabelecimento de um memorial da estação férrea da cidade, que havia sido recentemente recuperada, depois de um longo tempo abandonada. A requalificação da estação. Assim, dentre os alunos, nos aproximamos dos moradores do bairro no entorno da estação, o Simões Lopes, fundado a partir de uma vila operária ferroviária. Nas habitações próximas aos trilhos as edificações construídas com trilhos, ferros e materiais, ruínas industriais da ferrovia. Das palavras, relatos de uma comunidade de vida, de um estilo de vida ferroviário.

Me integrando a esse projeto e ouvindo os aposentados e suas famílias, pude compreender as memórias do trabalho, as “figuras” os personagens daquele universo simbólico, as maneiras de fazer referência às posições no mundo do trabalho, à hierarquia e suas possibilidades de flexibilização. Interessaram, nesse momento, os causos, os apelidos, as piadas que foram compreendidos, simultaneamente enquanto relações jocosas, “linguagem profissional” (BAKHTIN, 2013) e insubordinação cotidiana (CERTEAU, 1994)

Continuei pesquisando nesta temática no mestrado em Antropologia Social na UFRGS, sob a orientação da professora Cornelia Eckert. No PPGAS/UFRGS e no Núcleo de Antropologia Visual (Navisual), pude aprofundar os estudos na Etnografia da Duração (ROCHA & ECKERT, 2013), que adotei como postura teórico para a compreensão do fenômeno da crise ferroviária no Sul do Brasil. Mantive como universo de pesquisa a cidade de Pelotas e região, expandindo minha rede de interlocução. Deste trajeto antropológico (DURAND, 1988) resultou minha dissertação de mestrado, defendida em março de 2018.

² Sobre o Memorial da Estação Férrea (MAGNI & GÓMEZ, 2017), sobre a pesquisa de graduação, (GÓMEZ, 2015) e (GÓMEZ & MAGNI, 2017).

A principal problemática na qual me debrucei nesta pesquisa foi a descontinuidade da profissão ferroviária, fruto de uma histórica opção do Brasil pela priorização do transporte rodoviário, que concatenou com a progressiva redução e precarização da malha ferroviária, com fechamento de diversas estações e de ramais ferroviários, fim do transporte de passageiros, falta de renovação do pessoal e do maquinário, decorrente da ausência de investimentos.

Um signo expressivo deste processo é a desestatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) no final da década de 1990, uma grande empresa federal que empregava centenas de milhares de trabalhadores em todo o Brasil. Sua repartição em diferentes concessões privadas causou demissões em massa, aposentadorias forçadas (de uma população envelhecida de trabalhadores que já não podia ter inserção no mercado de trabalho) e em transformações radicais dos processos de trabalho.

Pode-se dizer que as novas formas de gestão e de reprodução do capital e a atualização dos “sentidos” do trabalho, são produtoras de descompassos, de descontinuidades, que marcam a vida dos habitantes das cidades. Propus atentar para as maneiras como estes descompassos eram vividos, experienciados e narrados.

Ao invés de um artigo dedicado a alguma temática específica, optei por fazer uma apresentação dos principais argumentos da pesquisa de mestrado, mobilizando menos materiais etnográficos e fazendo uma exposição descritiva das principais conclusões e operações metodológicas. Visando fazer essa síntese, organizei três eixos que congregam os principais argumentos apresentados ao longo dos cinco capítulos:

- 1) Enraizamentos: discuto como se construíram os vínculos de proximidade dos e das trabalhadores/as com sua profissão, dando atenção especial às narrativas de inserção e as políticas institucionais de manutenção dos funcionários e de envolvimento do “mundo privado”, para a constituição de um “modo de vida” ferroviário. Também são importantes os elementos laborais subjetivos que perduram nas narrativas dos aposentados: o esforço físico do trabalho braçal, as histórias do mundo rural tangenciando o urbano, a burocracia e a relação de proximidade com locomotivas são características que moldam a especificidade da ferrovia enquanto profissão e identidade.
- 2) Crises: dado que o setor ferroviário brasileiro foi sendo progressivamente descontinuado, com políticas nacionais de longa duração que priorizaram o transporte rodoviário, procurei conhecer como os sujeitos lidavam narrativa e cotidianamente com esse processo, que resultou em abandono ou remoção de

diversas linhas férreas, constante redução de pessoal, falta de investimento para renovação de máquinas e ferramentas, etc. A crise se faz visível nas ruínas dos espaços de vida e trabalho, no desemprego ou aposentadoria prematura, na desautorização pública da profissão. Busco demonstrar que os interlocutores, ao fazerem menção a esses elementos, mobilizam rítmicas particulares no ato de entretecer suas histórias, que denominei de “narrativas da crise”.

- 3) Durações: no eixo final, exponho meu acompanhamento etnográfico de diferentes projetos exercidos pelos aposentados/as, visando a manutenção da memória coletiva ferroviária. Importaram tanto as singelas poéticas cotidianas dos acervos fotográficos pessoais e dos comentários e lembranças afetivas na internet como participações e protagonismos em exposições fotográficas, memoriais auto-organizados e em projetos universitários e do poder público.

2 - Enraizamentos

As narrativas dos trabalhadores/as aposentados e de suas famílias enfatizavam vínculos muito intensos com a profissão ferroviária. O primeiro passo para compreender esse envolvimento foi um estudo das políticas institucionais mantidas pelas grandes empresas ferroviárias Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) até a década de 1920 e Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), de 1957 até o final da década de 1990. Ambas eram empresas públicas/estatais, alinhadas a uma política de pleno emprego³ e de manutenção dos funcionários em carreiras de longa duração por meio de dispositivos como a promoção por tempo de trabalho. Também eram empresas que concediam aos trabalhadores habitação, clubes sociais, cooperativa de consumo, previdência própria, auxílio saúde e creche, etc. A literatura sobre o tema enfatiza a dualidade dessa condição: são tanto dispositivos paternalistas (LORD, 2002) e representam as estratégias de reprodução e dominação (SEGNINI, ano) de uma disciplina fabril (PALERMO, 2017) e, ao mesmo tempo, as expressões do estabelecimento dessa “família corporativa” e da notável fusão entre o mundo do trabalho e do lazer (SALAMAN, 1971, p. 389), criavam um vínculo individual e coletivo com a ferrovia.

³ Faço menção ao conceito de capitalismo social, leitura que Richard Sennett faz de Max Weber. A grande empresa ferroviária se tornava “obesa em nome da inclusão social” (SENNETT, 2015a, p.35).

Nas narrativas de meus interlocutores, os mecanismos de poder, a hierarquia estavam sempre tramadas tramados com a dimensão sensível e memória afetiva.

Esse modo de vida (VELHO, ano) se estabelecia pela proximidade com os espaços de trabalho e pelo consequente encapsulamento⁴ (HANNERZ, 2015) das redes sociais. “Ser ferroviário” era um sonho almejado pelas classes populares, nas narrativas que acompanhei esse projeto era pautado pela certeza de um futuro com estabilidade, de uma aposentadoria garantida.

É preciso lembrar também que, durante quase todo o século 20, a maior aspiração de grande parte da população brasileira, sobretudo nos pequenos centros urbanos do interior do país, era arrumar um emprego público, preferencialmente federal (SANTOS & ZANINI, 2012, p. 291).

Um exemplo singelo e ao mesmo resume bastante essa condição. Recentemente, conversando com Orlando Chagas, ferroviário aposentado de 60 anos e líder sindical de Pelotas, ele mencionou algo já recorrente em nossas conversas⁵: a vontade dele e de Rubem Meideiros, 80 anos, outro amigo e interlocutor principal de minha pesquisa, de me ver casado: “O sonho do Rubinho era te ver trabalhando na ferrovia e o meu sonho é te ver casado” (ORLANDO CHAGAS - 18/08/18). Esse exemplo, para mim, resume uma trajetória social ideal para esses senhores, que diz muito sobre o que significa ser ferroviário e quais os valores e projetos vinculados a essa condição.

Como esse projeto de “tornar-se ferroviário” acontecia efetivamente? Para responder essa pergunta foi necessário entender como um emprego público que foi vital para os projetos nacionais de desenvolvimento nacional da primeira metade do século XX (SIMÕES, ano) e fundante da classe trabalhadora industrial brasileira, se mesclava com dispositivos paternalistas de uma “disciplina extensiva” (PALERMO, 2017, p. 105), isto é, que se expandia para o mundo do não-trabalho. Lima (2003) descreve a situação adequadamente: a RFFSA era, duplamente

“uma empresa de caráter nacional, e desse modo inserida num projeto de Brasil que ultrapassava a ela própria e, ao mesmo tempo familiar, relacionada diretamente com a constituição e reprodução de um grupo específico, os ferroviários” (LIMA, 2003, p.68).

⁴ *Encapsulamento*, conceito utilizado por Hannerz (2015) para definir “pessoas que moram trabalham e se divertem juntas” (p.275).

⁵ (GÓMEZ, 2018)“

Esse espaço de aparentes contradições – entre a disciplina industrial e o familismo, entre o moderno e o tradicional, entre o rural e o urbano⁶ – favorecia uma forma de admissão que privilegiava o parentesco ferroviário:

Meu pai mesmo, na época que foi mestre de linha, que eu era guria eu me lembro, vinham pedir emprego pra ele, na mesma hora! Não, pode vir trás isso, trás aquilo e documento. Já tavam no emprego. No outro dia já tava trabalhando. Não é agora que tem que fazer concurso, e tem mil e uma burocracia, né... É bem diferente tudo (CALIXTA, 10/02/2017).

Calixta, 80 anos, filha e esposa de ferroviários me conta como seu pai, que desempenhava um cargo de chefia na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, admitia com *facilidade* novos funcionários para a empresa. Rubem

Rubinho cumpriu com o serviço militar obrigatório em 1956, tendo suas expectativas de carreira frustradas devido a esta “perseguição”. Ingressou na Viação Férrea do Rio Grande do Sul em 1957.

Eu entrei na Rede Ferroviária, naquele tempo era Viação Férrea, quando eu entrei como estatutário, era do estado. Eu entrei como tuco, na viação férrea, me mandaram lá pra uma grota, lá pro lado de Bagé (risos). Eu era novinho, tinha 22 anos de idade, recém tinha saído do quartel. Como era ferroviário, a empresa dava preferência para o filho de ferroviário. E naquele tempo o escritório da via permanente era ali na estação e lá tinha um mandão da via permanente. E o meu pai disse, tu quer entrar na rede? Naquele tempo chamava de Rede... ou a Viação férrea... Eu digo, “ué quero”. Eu fui lá e na mesma semana eu já tava empregado! Pra ti ver a facilidade que tinha para conseguir emprego para quem era funcionário... [se corrige] para quem era filho de ferroviário naquela época.

E era um emprego bem seguro porque já entrava como estatutário. Para ti botar na rua ali, só se tu fizesse uma grande causa. Agora assim, o seguinte, na Rede Ferroviária, todo o empregado que pegasse qualquer coisinha da empresa, tava na rua. Qualquer objeto que tu pegasse da empresa. Podia ter o tempo de serviço que tivesse, podia ter 30 anos de serviço, com a carta de aposentadoria na mão, eles te colocavam na rua. E eu acho que eles estavam certos (RUBEM MEDEIROS - Entrevista na RadioCom, 16/10/ 2017).

Não é inusitado os ferroviários e suas famílias fazerem referência a figuras de protagonismo no do mundo do trabalho, como “o mandão”, “o chefão”. Isso remete a

⁶ A sociologia de José de Souza Martins dedica um olhar especial para as contradições da modernidade brasileira. O autor argumenta que analisar as sobreposições, “a conjugação de rural e urbano, de agrícola e industrial, de antigo e novo. (MARTINS, 2005, p. 30) fornece pistas para a compreensão do fenômeno brasileiro.

forma como este modelo de empresa ferroviária traz a reboque um conceito de liderança, específico da forma de organização do capitalismo vigente na época. De acordo Luc Boltanski e Ève Chiapello, nas “grands machines bureaucratiques” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2010, p.112) predominam o que os autores chamam de liderança hierárquica, englobando um conjunto de símbolos (patrões, chefes, ordens) que a constituem. O que produzia a legitimidade de um líder era sua posição na hierarquia e não necessariamente suas qualificações pessoais.⁷

Certo, Buscando desvelar as complexidades desse pertencimento centrei meu estudo nas *narrativas de inserção*, isto é, as maneiras pelas quais as pessoas com as quais conversei contavam do seu primeiro vínculo com a profissão ferroviária.

Dividi esse conjunto de narrativas em duas constelações: *o sangue ferroviário e os ferroviários por acaso*.

2.1 – Sangue ferroviário

Se a o parentesco ferroviário era determinante para o acesso à profissão, subjetivamente, as formas de narrar este pertencimento fazem menção ao “sangue ferroviário” (RAPKIEWIECZ & ECKERT, 2015), a “raça de mineiro” (ECKERT, 1988, p. 39), ao “nascer mineiro” (ABSI, 2005) entre outras expressões que indicam uma hereditariedade profissional. A identidade narrativa de alguém que esteve “desde pequeno na lida” é muito significativa e não é por acaso que uma das epígrafes de meu trabalho de conclusão foi esta fala, de Mozart Medeiros, trabalhador de turma:

Eu fui ferroviário desde que nasci, nasci em cima da rede, comi a bóia da viação férrea toda vida (...) sempre morei no meio dos trilhos (...) me criei, peguei na rede e me aposentei na rede. Então, sou um ferroviário nato. Saí da barriga da minha mãe, ferroviário, já. Nato. Obrigado, encerro por hoje e viva a Rede. (MOZART MEDEIROS - Julho de 2015).

Outro aprendizado foi obtido conversando com interlocutores mulheres – uma trabalhadora e as demais esposas/ filhas de ferroviários –: percebi que o fato da profissão ferroviária ser majoritariamente masculina, não limitava uma identidade orgulhosa de uma origem ferroviária, como me contou Anabela, 80 anos, filha e neta de ferroviários:

As pessoas às vezes... tem gente ainda que diz assim: “ah pois é” fala assim dos ferroviários, como se fosse assim uma coisa assim, muito: ah,

⁷ A análise de Boltanski e Chiapello está confrontando os líderes hierárquicos com os *coachs*, os primeiros identificados com a “década de 1960” e os segundos com as transformações da década de 1990. Também cabe dizer que ela se refere ao contexto francês.

ferroviário... Ali em Pedro Osório eram FAZENDEIROS (fazem assim né, uma moral, uma coisa), e o resto, tudo mais, era ferroviário.

Aí eu peguei a pessoa, eu digo assim, mas vem cá, vamos conversar: o fazendeiro, eles viviam mais pobres que o ferroviário, porque eles recebiam o dinheiro da lã e do couro, sei lá o que eles vendiam, que era boi e ovelha. Eles recebiam no fim do ano, aí, então, eles pagavam as contas, zeravam e aí sobrava muito pouco e a família ficava assim, comprando de caderno!

O ferroviário não, nós tínhamos cooperativa, tinha farmácia, tinha, tudo! Até dependendo ali, lá, pra lá de Pedro Osório o pessoal pertence, pertencia, a cooperativa dos ferroviários de Bagé.

Bagé era núcleo de uma parte e daqui pra lá era Rio Grande. Mas era bom a gente sempre podiam. Olha, comprava desde cobertas feitas no Rheingantz⁸ nessas casas que faziam... que tinham fábricas em Rio Grande, que hoje nem tem mais. Tinham fábricas, graças à Viação Férrea, que tinha como eles negociarem e o produto ter como chegar, porque não tinha estrada federal! (ANABELA - 03/02/2017).

A balança “nós-eu” (ELIAS, ano) pendia do “ser ferroviário” para “ser mulher” quando o sonho de seguir a profissão era frustrado pela condição de gênero. Esse cerceamento dura na memória da interlocutora:

Anabela: Quando eles [irmãos homens] terminaram o primeiro grau ali em Pedro Osório eles vieram estudar na escola técnica [em Pelotas]. E eu e a minha irmã não viemos estudar porque tinha que vir nos trens, passar o dia em Pelotas, não sei que, não sei que. Aí o pai disse: não, os guri vão porque são guri. As gurias não vão sair de casa. É... Muitas vezes eu me revoltava com isso. Eu dizia assim: Mas qual é o problema?

Tu sabe, eu tava sentada na praça em Bagé, que é defronte a estação, com uma prima minha que sempre morou em Bagé. Prima, 13 anos mais velha que eu, já faleceu, morreu com oitenta. E eu tava sentada com ela e passaram duas mulheres, ainda não era velhas, passaram as duas de braço, lá do outro lado, e ela disse: “Leca tu sabe quem são aquelas duas que vão indo lá? Eu digo: “não, não faço nem ideia”. “Aquelas duas lá foram telegrafistas da estação aí”. Eu disse: “Mas era tudo que eu queria”. E o pai não...

Guillermo: É mesmo?

Anabela: É, eu sempre dei para trabalho de escrivaniinha, de escrever.

Guillermo: Burocrático, documentos.

Anabela: Isso aí! Eu perguntava: Pai eu não posso ser telegrafista? E ele dizia assim: É vai ter que ir pra Bagé e não sei o que... Mas imagina eu tinha parente em Bagé, uma tia com pensionato lá..., Mas... É, eram as mentalidades, né?

⁸ A Fábrica Rheingantz ou União Fabril, como também é conhecida, foi uma das maiores fábricas têxteis do sul do Brasil surgidas no século XIX. Era localizada na cidade de Rio Grande. De acordo com Maria Leticia Ferreira, que pesquisou a relação entre memória trabalho e patrimônio a partir de narrativas de antigos trabalhadores da fábrica (2013), o “setor industrial composto por diferentes empreendimentos, aliado ao setor de transportes, como a Viação Férrea e o Porto, consolidou uma classe operária protagonista de vários movimentos políticos e reivindicatórios na cidade de Rio Grande” (FERREIRA, 2013, p. 70).

2.2 – Ferroviários por acaso

Em um universo profissional marcado por uma “cultura” da reprodução, o que podemos pensar quando as formas de narrar o ingresso na profissão ferroviária reivindicam para si, o inesperado, o casual e a consequência acidental? O que significa refletir sobre trajetórias de “ser ferroviário por acaso” e mais, qual o seu peso na constituição de uma identidade narrativa? Estas são as perguntas que organizam este subcapítulo. Tratei de investigar, nas experiências particulares de uma trabalhadora e de um trabalhador, como “o acaso” emerge enquanto um “ator” constitutivo das suas trajetórias, que auxilia como dão conta de sua condição no mundo (DÍAZ, 1999) e como tecem uma apresentação de si.

Nasci em Pelotas e aí me tornei ferroviária. *Na minha família não tinha ninguém ferroviário.* E aí me tornei ferroviária por concurso, né. Eu já tinha terminado, hoje é ensino médio, na minha época era o segundo grau. Primeiro grau, segundo grau, e científico. Foi o primeiro emprego, *eu soube do concurso por casualidade.* Uma vizinha foi na casa dos meus padrinhos, porque naquela época pra ti fazer o concurso tu tinha que ter ficha corrida, tinha que ir no cartório. Ela precisava de duas testemunhas, foi para pegar duas assinaturas e aí que eu fiquei sabendo do concurso. Já estava nos últimos dias de inscrições, e eu fui. Já tinha terminado o segundo grau [grifos meus] (NEIDA – 04/11/2016).

Na narrativa de Neida a ação de “tornar-se ferroviária” por meio de concurso é justificada por não ter vínculos geracionais ou de parentesco com o trabalho (“*Na minha família não tinha ninguém ferroviário*”). Isto organiza uma temporalidade quase ritualística, o concurso emerge como um momento de transformação, de mudança de uma condição para a outra⁷⁷. Enquanto nos três primeiros personagens discuti a figura narrativa do “ser” – apesar de tentar evidenciar as complexidades desta condição – aqui estamos falando do “tornar-se” e, mais especificamente de um “tornar-se *por sorte.*”

Outro “sortudo” foi Orlando Chagas:

Quero falar que, quando eu iniciei na ferrovia eu estava, em 1981, logo após ter casado, eu trabalhava no táxi. Desempregado, trabalhando só a noite. Eu andava meio desorientado, serviço de táxi não tinha assinado a carteira. Ia na ferrovia e eles diziam, vai sair concurso, vai sair concurso, mas eu nunca soube nada de concurso. Em junho, julho eu tava no ponto e táxi quando vê chega um rapaz, que morava ali nas imediações, filho de ferroviário: será que dava pra ti me levar em Rio Grande hoje, lá pelas 11, meia noite, que meia noite tem inscrição da ferrovia em Rio Grande, que era a sede da SR6, a ferrovia na época era dividida em cinco “Ss”, e na SR6 tinha concurso. *Como eu procurava, procurava serviço, eu andava com todos os meus papéis,* aí saí.

Fui levar ele, meia noite saímos lá pra Rio Grande. Ele ficou na fila e eu fiquei dormindo esperando ele, que eu teria que levar ele de volta. Aí quando abriu a ferrovia, às 7 horas da manhã. Aí entraram todas as pessoas, 150 inscrições só que eles iam fazer. Fiquei esperando o rapaz, fiquei na frente da estação. Dali a pouco saiu oito caras, aí o guarda da ferrovia falou assim, ó esses oito não trouxeram histórico escolar e surgiu novas vagas, se alguém quiser se inscrever. Aí eu fui, fui e me inscrevi. Chegou na hora, o rapaz que teve que ficar me esperando, eu que fiz as provas e eu que fiquei na ferrovia e ele não ficou. Aí eu fiquei, fiz todo o processo da ferrovia, fiquei todo o tempo. *Não era filho de ferroviário, só tinha um tio que era ferroviário e aí fiz toda minha trajetória na ferrovia.* Fui lotado em Rio Grande, fiquei em Rio Grande depois viajei todo o estado. Depois quando tava quase me aposentando, quando passei pra Sul Atlântica, eu viajei todo o Brasil. Tô aqui agora tentando ajudar o memorial da ferrovia, com o pouco de experiência que tenho de ferroviário (NANDO – 16/12/2017 [grifos meus]).

No contexto das narrativas de inserção, o acaso como motivo de chegada na profissão ferroviária não é uma posição ingênua: é de conhecimento geral entre os interlocutores a existência de uma determinada “cultura ferroviária” na qual predominava uma forma de admissão dos trabalhadores baseada em valores familiares. O acaso pode ser interpretado como uma crítica, da ordem do cotidiano, a aquele modelo paternalista de empresa. É no ato narrativo de enfatizar uma maneira de inserção destoante do modelo conhecido, que se opera a construção de uma identidade singular, ferroviária, mas organizada a partir de outros valores.

3 – Crises

3.1 Narrativas

Além do profundo envolvimento com a ferrovia e a “duração” das memórias afetivas do trabalho, uma recorrência nos atos narrativos dos interlocutores/as eram menções ao drama do “fim” do trabalho. Nessa constelação, convergem o que chamei de *narrativas da crise*, conceito importante para pensar as formas como os sujeitos dão conta do cenário de esvanecimento da profissão ferroviária.

O singular “a crise” se transformou em “as crises”, ao atentar para as plurais formas de vivenciar a descontinuidade com o modo de vida ferroviário. Os diferentes modos narrativos articulavam múltiplas temporalidades, criativamente arranjadas nos atos de memória. Para os demitidos, a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) foi contada como um golpe repentino e inesperado ou como uma lenta agonia, perceptível com a desaparecimento das ferramentas nas oficinas, o fechamento dos ramais. O fim da Rede, na memória dos aposentados aconteceu ontem, há um ano, há vinte ou, até mesmo, nunca

ocorreu. As múltiplas temporalidades da descontinuidade chamaram atenção, pois engendram sociabilidades e tecem identidades narrativas.

As diversas formas de narrar a crise vão da nostalgia ao luto, da resignação às ações de resiliência. A incredulidade perante a crise e sua transformação em um rumor é uma metáfora para compreender a devastação da descontinuidade promovida pelo fim da profissão. Impera a sensação de *frustração dos projetos* de continuidade e estabilidade, principalmente para os que tiveram de se aposentar prematuramente.

3.2 Imagens

A crise ferroviária possui também uma imagética particular, que tentei arregimentar dos acervos públicos e privados. As imagens evidenciam o abandono dos locais de vida e trabalho dos ferroviários. Não somente para os que trabalharam, mas para toda a comunidade ferroviária, a degradação do modal ferroviário é um fenômeno visual, materializado nas ruínas industriais de todo o tipo. Os prédios das estações, oficinas, alojamentos e as próprias moradias operárias envelhecem junto com os homens e mulheres que viveram suas vidas em rede e em relação à ferrovia.

3.4 Situações

Metodologicamente, decompus o cenário do fim em diferentes *situações de crise*, seja das vividas em campo, provenientes de narrativas acadêmicas ou públicas, de imagens ou de ruínas. Dessa forma, a repreensão de um ferroviário por um segurança privado, o relato de um aposentado em seu blog virtual, o Trabalho de conclusão de curso da filha de um ferroviário, são fragmentos de interações que auxiliam a compreender as múltiplas facetas da crise desde o tempo vivido.

4 – Durações

Existe uma ampla literatura que aborda relatos dramáticos das crises econômicas na antropologia e sociologia. Esses escritos narram competentemente os “sonhos que se enferrujaram” (Bensman e Lynch, 1988), as vidas marcadas por “antes e depois” do fechamento de grandes indústrias (Walley, 2013). Apesar disso, como adverte Sherry Ortner (2016), não se deve cair nas armadilhas de uma *Dark Anthropology*, aquela preocupada somente em ressaltar os aspectos brutais e perniciosos da condição humana frente ao neoliberalismo. Ortner sugere que a etnografia seja sensível tanto as dimensões

históricas macro-sociais e às transformações político-econômicas que influenciam as vidas das pessoas como aos valores, afetos e experiências cotidianas. Foi buscando esse tipo de interpretação que vinculei minha investigação à Etnografia da Duração (Rocha & Eckert, 2013) e tomei como bom exemplo “teórico etnográfico” (Peirano, 2014) a tese de minha orientadora de mestrado, Cornelia Eckert. Sua etnografia entre a última geração de mineiros de carvão de La Grand-Combe, na França (2012), evidencia não somente a “ruptura dramática” do tempo de vida ritmado pelo trabalho mas, também, as resiliências da comunidade mineira em seus esforços por durar no tempo.

Sob essas inspirações acompanhei etnograficamente a comunidade ferroviária em uma série de atividades que considerei projetos de manutenção da memória coletiva daquela profissão. Na internet, nos diversos grupos ferroviários no Whatsapp e Facebook, os aposentados compartilham imagens, relembram personagens, denunciam a precarização da malha ferroviária, dando vazão à indignação e a rememoração da memória do sensível e do afetivo. Nos acervos pessoais, documentos, fotografias, contracheques, recortes de jornal dão materialidade às narrativas do si mesmo articuladas pelo/as ferroviários/as.

Os interlocutores também se engajam em exposições públicas, memoriais, rodas de conversa, organizadas autonomamente ou por iniciativa do poder público. Como parte do trabalho de campo etnográfico e dos processos de restituição simultânea com a pesquisa, fomentei e planejei em diálogo com os interlocutores intencionando me tornar um “aliado” na duração dessa memória coletiva. Daí surgiram ensaios e exposições fotográficas, museu de banners itinerante, programas de rádio, atividade em colégio público. Orlando Chagas, em um dos programas de rádio que organizamos com Rubem Medeiros e Paulo de Carvalho, outros ferroviários aposentados como ele, sintetiza essa rede de alianças:

Bom, baseado nesse assunto do seu Paulo, eu, o Rubinho, a gente tem que agradecer a ele que tá se misturando, como diz o ferroviário, tá se misturando no nosso meio. A gente já ganhou vários aliados, hoje a gente já ganhou vários aliados. A gente já tinha muitas pessoas. Hoje a gente ganhou o seu Paulo e a RadioCom, também, junto com nós. Estamos empenhados em organizar o museu ferroviário. E onde a gente gostaria de fazer o museu ferroviário? É na ferrovia, na estação. Tem aquele memorial vivo, o nosso patrimônio, que é a Estação, foi restaurado, e hoje funciona lá o Cerest e o Procon e nada, nada, de ferroviário. Eu, que convivo ali diariamente, porque eu sou delegado sindical, representante aqui de Pelotas e o sindicato é ao lado da Estação, mas, está em obra e eu estou atendendo na minha casa, é uma propaganda um pouquinho do sindicato. Eu estou atendendo na minha

casa. Hoje, que que acontece, a gente tá convocando os ferroviários que todos que tiverem histórias, licenças, algo de ferroviários, que venha até nós, que não sirva para eles, vai servir para nós começar a fazer nosso memorial. E nós estamos aqui, não diariamente, mas se vocês quiserem, qualquer coisa que souberem histórias de ferroviário, porque a RádioCom esta junto com nos também, é a nossa cultura transmissível, que abriu as portas para nós, ferroviários, e a gente tá engajado nisso aí. Agradecer também a professora Cláudia que começou com este trabalho. Porque este trabalho começou assim, a ferrovia tem esses negócios, esses encantos. O seu Paulo tem história do casamento dele, o Rubinho tem história com o pai dele, e essas histórias tudo coincidem. Essa pesquisa começou na minha casa, da minha parte, começou com a minha filha, a minha filha foi fazer uma pesquisa sobre ferroviários e na época eu nem dei bola, eu nem dei bola mesmo. Precisou vir a Andressa, vir o Guillermo, mais a professora Cláudia, pra eu descobrir esse negócio todo da ferrovia. E agora o seu Paulo apareceu, o nosso amigo Glenio, também, que ele não é ferroviário, mas é amigo de ferroviário e vive a ferrovia. Há 7 anos atrás pra ver a coincidência, ele conheceu o seu Paulo aqui, há 7 anos atrás ele já tinha entrevistado o seu Paulo, sobre a ferrovia. Pra ver como a ferrovia é tudo coincidência. Passa tudo e a ferrovia tá sempre aí, modernizada... um pouco atrasada... Só que a gente quer resgatar a ferrovia lá do início, que mantém até hoje, a tecnologia da ferrovia e nós queremos manter, como o seu Paulo tem. Na época, talvez vocês não saibam, a ferrovia funcionava com um telex, telex não...

Paulo: O nosso Facebook.

Orlando: O nosso Facebook era o telégrafo, pipipipi [imita o som com a boca]. Então umas coisas assim, o seu Paulo tem lá. O Rubinho trabalhava numa estação, tinha os telefones internos, hoje tem os celulares, mas nós já tínhamos, era caro, tinha Rubinho falava em todas as estações, só entre eles. Era tudo através de cabos.

Rubem: Era chamado o seletivo (Rubinho).

Orlando, Estas histórias que a gente tem. O seu Paulo tem locomotivas, tem Maria Fumaça, tem magneto

Guillermo: Em miniatura, para deixar claro! (risos)

Orlando: Claro, em miniatura! (riso) E nós temos. Nós, o Guillermo, a Andressa, a professora Cláudia, a universidade e mais o sindicato, a gente tem os banners. Então a gente tá se unindo pra tentar fazer o memorial lá na estação. E nessa inauguração que a gente vai fazer, eu como ferroviário e sindicalista, lá em Porto Alegre tem um memorial, mas um memorial dele, na sede do sindicato, e a gente vai trazer esse memorial também na inauguração, só que esse memorial de Porto Alegre vai ficar lá. E a gente tá criando o nosso memorial. O seu Paulo, a princípio, a gente está conversando com ele, ele vai deixar o memorial dele lá, quando ele quiser ele vai lá, pega. Então esse memorial vai ser dos ferroviários, uma memória viva. Era isso que eu tinha pra falar e agradecer ao Guillermo, a Andressa, ao Glenio, a RadioCom, a presença do seu Paulo, do Rubinho. E a gente tá muito contente que acho que estamos no caminho certo, embora que estamos no Carnaval, mas pelo menos é “carnaferrovia.” Obrigado. (27 de janeiro de 2018)

Orlando mapeia a rede de alianças formada e presente naquele dia: Glenio Rissio, fundador da Radio Comunitária de Pelotas, Cláudia Turra Magni, professora da UFPel,

Andressa Pereira, mestra em antropologia social, com dissertação sobre o apito do trem (2017), além de mim e dos próprios ferroviários. Dessa maneira, a própria dissertação buscou se integrar em nos projetos de duração, caros ao universo de pesquisa estudado.

Palavras finais

Neste texto apresentei de maneira sucinta os principais argumentos desenvolvidos em minha dissertação de mestrado sobre a crise das ferrovias brasileiras. Nela enfoquei as narrativas do si mesmo de ferroviários/as aposentados/as e suas famílias, valorizando a memória do trabalho e da vida, as experiências dramáticas de descontinuidade e as insubordinações frente a finitude.

Referências

AMORELLI, Lara Caracciolo. *Cultura organizacional e relações de poder: Mapeando a Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação*. Dissertação apresentada à escola brasileira de administração pública e de empresas para obtenção do grau de mestre Fundação Getúlio Vargas, 2003.

BACHELARD, Gaston. *A dialética da duração*. São Paulo: Ática, 1988.

BENSMAN, David & LYNCH, Roberta. *Rusted dreams: Hard times in steel community*. University of California Press, 1988

BOURDIEU, Pierre. “Apêndice. O espírito da família”. In: *Razões práticas. Sobre a teoria da ação*. Papirus Editora, 1997.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. *O trabalho do antropólogo*. São Paulo: Editora Unesp, 2006.

DIAZ, Raul. *Personaje e identidad narrativa: una aproximación metodológica*. Revista Horizontes Antropológicos, numero 12, ano 1999.

ECKERT, Cornelia. *Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França)* Curitiba: Appris, 2012.

ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro Jorge Zahar, 1994.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. (2018.) *Etnografia da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas: Um estudo antropológico de memória coletiva*. 238 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179424>>.

_____. Guillermo Stefano Rosa. *Vida e Trabalho de uma Ferroviária: Etnografia, Memória e Gênero*. Anais Eletrônicos do Fazendo Gênero 11. 2017

Disponível em:

http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499991017_ARQUIVO_GOMEZ,G.S.R.-Vidaetrabalhodeumaferroviariaf.pdf

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

LEITE LOPES, José Sérgio. *O vapor do diabo: o trabalho dos operários de açúcar*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

ORTNER, Sherry B. *Dark anthropology and its others theory since the eighties*. Hau - Journal of Ethnographic Theory. Vol 6, nº 1, 2016. [on line]

PEIRANO, Mariza. *Etnografia não é método*. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014

PEREIRA, Andressa Porto. *Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS: Percepções e Significados*. 2017. 112 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.

RAPKIEWICZ, Yuri S.& ECKERT, Cornelia. Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In: Cornelia Eckert, Ana Luiza Carvalho da Rocha. (Org.). *Etnografias do Trabalho Narrativas do Tempo*. 1ed. Porto Alegre: Pallotti, p. 276-303, 2015

RICOEUR, Paul. O si e a identidade narrativa. *O si-mesmo como um outro*. Campinas, Papyrus, 1991.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, Cornelia. *Etnografia da duração*. Porto Alegre: Marcavisual, 2013

SALAMAN, G. (1971), TWO OCCUPATIONAL COMMUNITIES: EXAMPLES OF A REMARKABLE CONVERGENCE OF WORK AND NON-WORK. The Sociological Review, 19: 389-407.

SANTOS, Miriam de Oliveira & ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *FERROVIAS, ETNICIDADE E PROCESSOS MIGRATÓRIOS: ascensão social e alteridades no mundo do trabalho*. Revista Política&Trabalho n. 37, Outubro, 2012.

SEGNINI, Liliana. *Ferrovia e Ferroviários: Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez, 1982

WALLEY, Christine. *Exit zero: Family and class in postindustrial Chicago*. University of Chicago Press, 2013