

FERROVIAS, ETNICIDADE E PROCESSOS MIGRATÓRIOS: ascensão social e alteridades no mundo do trabalho¹

RAILWAYS, ETHNICITY AND MIGRATION PROCESS: social mobility and alterity in the working world

Miriam de Oliveira Santos
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Maria Catarina Chitolina Zanini
Universidade Federal de Santa Maria

Resumo

Busca-se, neste artigo, entender as dinâmicas de inserção dos imigrantes no mundo do trabalho no final do século 19 e como, para alguns destes, a Ferrovia se transformou em uma via de ascensão social. Refletir-se-á também acerca das relações de hierarquia, poder e estruturas de dominação intragrupos, isto é, entre imigrantes, imigrantes e nacionais e imigrantes e negros, nas dinâmicas do trabalho ferroviário. Será enfocada, em especial, a cidade de Santa Maria (RS), principal polo ferroviário do interior do estado do Rio Grande do Sul. Para tanto, será utilizada uma pesquisa histórica e bibliográfica, mas também dados etnográficos que permitiram explicitar as complexidades que envolvem as questões relativas à migração, às constituições das identidades étnicas e ao mundo do trabalho em constantes transformações.

Palavras-chave: trabalho ferroviário, migrantes, ferrovia, relações interétnicas

Abstract

We seek in this article, understand the dynamics of integration of immigrants into the labor market of the late nineteenth century and how, for some of the railroad became a means of social advancement. Also will reflect on the relations of hierarchy, power and domination structures within groups, ie, among immigrants, immigrants and nationals and immigrants and blacks in the dynamics of railway work. We will focus in particular in the city of Santa Maria (RS), the main railway hub in the state of Rio Grande do Sul will use for both historical research and literature, but also ethnographic data that allow us to explain the complexities surrounding the issues relating to migration, the constitutions of ethnic identities and the working world in constant transformation.

Key Words: rail labor, migrants, railroad, interethnic relations

1 Versão revista e ampliada de um trabalho apresentado na 27ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 1 e 4 de agosto de 2010, Belém, Pará, Brasil.

Contextualização

A escolha da cidade de Santa Maria para este estudo se justifica em função da importância histórica e estratégica da cidade, tanto para o estado do Rio Grande do Sul quanto para a viação férrea em nível regional e nacional. A cidade de Santa Maria, localizada no interior do estado do Rio Grande do Sul, foi criada em 1797, a partir do acampamento de uma comissão demarcadora de limites entre as terras de domínio do Império Espanhol e do Império Português. Inicialmente, a cidade fez parte do município de Rio Pardo, contudo, ao longo de sua história, foi agregando e também perdendo territórios devido a processos de emancipação política e a disputas regionais.

Localizando-se no centro geográfico do Rio Grande do Sul, Santa Maria caracterizou-se desde sempre como um local de passagem e um importante centro comercial. Pode-se salientar que, desde seu início, a cidade foi palco de encontros entre grupos e mundos diversos, o que fez dela um atrativo para imigrantes, ex-escravos, camponeses e uma gama de religiosos católicos que para ela se dirigem ao longo do século 20, potencializando-a como centro educacional do interior do estado. Aliás, a relação entre a Ferrovia e a Igreja Católica é um capítulo à parte na história da cidade, como aponta Karsburg (2007)².

A partir de 1885, Santa Maria passou a se movimentar via o tráfego de trens, trazendo para o cenário urbano da cidade uma série de transformações e de novas dinâmicas sociais (Beltrão, 1979). Em 1900, tornava-se o ponto de cruzamento de todas as linhas férreas: Linha Porto Alegre-Uruguaiana; Linha Tronco Cacequi-Rio Grande; Linha Tronco Santa Maria-Marcelino Ramos, e sediava a Diretoria da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil, arrendatária da rede Riograndense. A Ferrovia, como símbolo de modernidade e civilidade (Elias, 1993 e 1994) exerceu enorme influência no desenvolvimento econômico, social e cultural de Santa Maria (Flores, 2007 e 2008). Não se pode esquecer, igualmente, que ela simbolizava a expansão capitalista (SASSEN, 2002) e a investida de domínio do Estado Nacional brasileiro nos interiores (Hardmann, 1988).

Por meio de pesquisa documental, efetuada no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, foi possível constatar o quanto os acontecimentos relativos à Ferrovia, como a chegada de homens públicos, artistas e pessoas importantes, por exemplo, era noticiado

2 Nas primeiras páginas de sua dissertação de mestrado, Karsburg (2007, p. 6) afirma que: “A chegada da ferrovia, no início da década de 1880, transformou a vila de Santa Maria da Boca do Monte em um dos locais mais prósperos e importantes do interior sul-rio-grandense. Hábitos e costumes identificados ao passado foram questionados por aqueles que queriam ver Santa Maria alçada aos tempos do Progresso. [...] Esse processo de transformações foi capitaneado por autoridades públicas e profissionais urbanos preocupados em criar uma imagem de cidade moderna. Por outro lado, havia o clero local e o bispado em Porto Alegre que não aceitaram ver a Igreja Católica retirada do centro das decisões. [...] A ferrovia fez com que o espaço urbano de Santa Maria se tornasse complexo, gerando uma diversidade cultural difícil de ser analisada pela simples oposição entre católicos e liberais, ou ainda, entre forças conservadoras e modernas”.

nos periódicos locais. Toda a efervescência propiciada pela chegada e partida dos trens, e todo o universo que com eles vinha, eram alvo de manchetes e de comentários públicos que geravam um clima de urbanidade. Foi desta forma que a Ferrovia, em seu movimento cotidiano, alterou hábitos e costumes da interiorana Santa Maria e fez com que seus habitantes se sentissem em sintonia com centros maiores e com as ideias deles provenientes. Um exemplo desta dinâmica foi publicado no jornal *O Estado*, de 23 de abril de 1903. Diz a reportagem:

A festa de S. Jose, que effectuou-se domingo, no arraial desse nome, correu bastante animada, sendo regular a concurrencia de fieis que tomaram parte nas habituaes ceremonias religiosas. Correram os trens do costume³ entre esta cidade e a estação da Colônia, próxima d´aquelle arraial. A ordem publica não foi de leve perturbada... (O Estado, 23/04/1903, s/p.).

A Ferrovia era, sem dúvida, para uma cidade do interior do Rio Grande do Sul, uma força política e social, muito embora ainda seja pouco estudada. Por meio dela, a cidade recebeu novas populações (imigrantes belgas, poloneses, italianos, franceses, alemães e também descendentes destes grupos que já estavam no estado), novas crenças, novos estilos de vida, costumes, valores e expressões da diferença. A chegada da Ferrovia fez com que a população da cidade quintuplicasse nos vinte anos seguintes (Costa, 1998). Além disso, com a abolição da escravatura, em 1888, a Ferrovia atraiu a população negra dos arredores que nela conseguiu empregos. Estes negros empregados formaram, ao longo da história urbana da cidade, uma “elite negra” (termo nativo)⁴ que conseguiu se fixar em Santa Maria exercitar certa mobilidade social.

Como centro ferroviário do estado desde início do século 20, Santa Maria movimentava trens de transporte de carga, com produtos da região e trens de passageiros para todas as regiões do Rio Grande do Sul e para todo o país, principalmente para o Rio de Janeiro e São Paulo. Nestas movimentações, o que se observa no material disponível no Arquivo Histórico do Município de Santa Maria é que a Ferrovia se tornava o centro aglutinador da vida urbana e social local. Ao possibilitar o escoamento da produção agroindustrial e, também, assegurar a ocupação do território, a Ferrovia cumpria diversas funções, contribuindo para o povoamento da fronteira Oeste. Além disto, trazia novas influências nos âmbitos da estética, do gosto, dos comportamentos e das relações sociais. Foi nos seu entorno que a cidade cresceu e se desenvolveu, atraindo prestadores de serviços, comerciantes, hotéis, restaurantes, vitalizando toda a região da gare até o centro da cidade.

Por meio de seus trilhos, territorializava fronteiras, dinamizava a economia, e permitia politicamente a visualização de um Estado Nacional brasileiro unificado. No

3 Destaque das autoras. Mantivemos a grafia original presente no periódico por considerar que uma atualização do estilo gramatical e de redação não seria conveniente.

4 A este respeito ver Escobar (2007).

domínio espacial urbano, a ferrovia representava fluxos, trocas, durações diversas e tempos em contraste (Sassen, 1988, 2002), estabelecendo, assim, novas dinâmicas para a cidade em formação que, por meio dela, pretendia-se mais moderna.

O transporte ferroviário brasileiro

A primeira ferrovia brasileira foi construída em 1854, entre as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis, ambas localizadas no estado do Rio de Janeiro. No entanto, somente no final do século 19 e início do século 20 foram efetuados investimentos significativos, oriundos principalmente de investidores britânicos, para a construção de uma malha ferroviária no país, projetada para interligar os centros de produção agrícola e de mineração aos portos. Inicialmente, a construção das novas linhas férreas ficou limitada às regiões Nordeste e Central do Brasil, com algumas ferrovias pontuais na região Sul do Brasil. Na década de 30 do século 20, a malha ferroviária brasileira foi gradualmente transferida para o controle do Governo Federal, culminando com a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), em 1957, que unificou as 18 malhas ferroviárias então existentes no Brasil sob seu controle (Segnini, 1982). Na década de 60 do mesmo século, a indústria ferroviária começou a dar sinais de estagnação – consequência da decisão do governo brasileiro de priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais caro em longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. A principal exceção a essa política de transportes foi o estado do Rio Grande do Sul, no qual o transporte ferroviário se manteve prioritário até o final do século 20.

As Ferrovias Gaúchas

A primeira ferrovia do estado do Rio Grande do Sul foi aberta no trecho entre Porto Alegre e São Leopoldo, em 1874, e desde o início já contava com o trabalho dos imigrantes⁵. Em 1876, essa linha foi prolongada até a estação de Novo Hamburgo. Nos anos seguintes, surgiram as linhas Rio Grande-Cacequi (cruzando por Bagé) e Santa Maria-Marcelino Ramos, passando por Cruz Alta e Passo Fundo. Todas as estradas de ferro, mais tarde, foram interligadas pela estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Em decreto de 6 de junho de 1905, o Governo Federal unificou a rede ferroviária no estado do Rio Grande do Sul e tais estradas de ferro foram então arrendadas à empresa belga Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Bresil, empresa responsável pelas construções posteriores. Porém, em 1920, em virtude de dificuldades financeiras, a empresa abandona o projeto no Rio Grande do Sul, entregando-o ao Governo do Estado, que criaria a Viação Ferroviária Rio Grande do Sul (VFRGS) para controlar as linhas e estações (Porto, 1934).

⁵ Em São Leopoldo está situado hoje o Museu do Trem, no qual encontra-se arquivada grande parte da história ferroviária do Rio Grande do Sul.

A nova empresa buscou modernizar as locomotivas que faziam o serviço, introduzindo os populares trens Minuanos e as locomotivas movidas a óleo diesel. Em 1925, o Rio Grande do Sul conectou-se aos outros estados, com a linha São Paulo-Paraná, iniciando na cidade de Ourinhos, no estado de São Paulo e encerrando na cidade de Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul. Desde o fim da década de 1940, vinham sendo realizados estudos para a encampação de toda a rede ferroviária nacional em uma única empresa, em função do que surgiu a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, em 1957. Assim, gradativamente, a VFRGS foi se extinguindo até que a última linha foi encampada, em 1959, pela Rede Ferroviária Federal.

A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário, que cobriu boa parte do território brasileiro e trouxe para o mundo do trabalho ferroviário novas formas e relações de trabalho⁶. Criada em 1957⁷, reunia dezoito ferrovias regionais, e tinha como principal objetivo promover e gerir o desenvolvimento no setor de transportes ferroviários, operando em quatro das cinco regiões brasileiras e em dezenove estados. Até os anos 90 do século 20, a RFFSA manteve operações nestes estados, com aproximadamente 22.000 quilômetros de vias e uma força de trabalho composta por 40.500 funcionários. Após de quarenta anos de existência a empresa foi desestatizada, em 1996, pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. Consideradas um oneroso serviço público pelo Governo Federal na época, as ferrovias brasileiras foram privatizadas e, em larga escala, abandonadas e sucateadas. Em depoimentos coletados pelas autoras, observa-se que há um ressentimento coletivo dos trabalhadores da ferrovia em relação à forma como os acontecimentos relativos à privatização se processaram. Considerados trabalhadores valorizados e úteis, passaram, praticamente do dia para a noite, a ser estigmatizados (Goffman, 1982) e considerados como símbolo de atraso. Como muitos haviam passado suas vidas no interior do universo ferroviário, uma vez que eram descendentes de ferroviários com quais haviam aprendido alguns de seus ofícios, tal sentimento extrapola o universo produtivo desativado. Para muitos, suas vidas enquanto indivíduos socialmente úteis e produtivos findaram-se ali.

A última década do século 20 marca o fechamento de um ciclo ferroviário na

6 A partir de 1905, as ferrovias já existentes foram unificadas sob o nome de VFRGS -Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Na época, algumas linhas pertenciam à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Bresil, outras ao governo estadual; A VFRGS foi entregue à administração da Cie. Auxiliaire que, por sua vez, passou a fazer parte da Brazil Railways em 1911. Em 1920, a VFRGS passou a ser uma empresa estatal. Em 1957, foi encampada pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) que, em 1969, transformou-a em uma de suas Divisões. Em 1996, toda a malha ferroviária do Estado (com exceção dos Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensuburb) foi repassada para a concessionária América Latina Logística (ALL) (Segnini, 1982 e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, 2002).

7 Mediante autorização da Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, e dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº. 3.277, de 7 de dezembro de 1999, posteriormente alterado pelo Decreto nº. 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº. 5.103, de 11 de junho de 2004.

história social brasileira e é considerada pelos ferroviários como o ‘início do fim’ de uma era em que a Ferrovia representava prestígio social, estabilidade, mobilidade e também a possibilidade de conhecer lugares e pessoas novas continuamente. Fato que os trabalhadores de baixa renda, entrevistados por nós, viam como um privilégio. Muitos se tornaram trabalhadores ali, ainda muito jovens, e se aposentaram exercendo ofícios no interior da mesma. Como a Ferrovia patrocinava moradias, muitos deles, inclusive, viveram a vida toda nas Vilas Ferroviárias e cotidianamente em contato com aquele mundo do trabalho. Em entrevista realizada por Cardoso (2010), e que compõe a pesquisa⁸ conduzida por ele, observa-se o quanto este processo ficou marcado nas memórias dos ferroviários santa-marienses como algo que trouxe prejuízos em múltiplos sentidos:

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 ai 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 Jaguarí, 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 (Cardoso, 2010, p. 29).

O depoimento acima demonstra a percepção de que o fim da ferrovia foi um ato autoritário, decidido de cima para baixo e sem levar em conta as especificidades do Rio Grande do Sul. Ao mesmo tempo, deixa claro que a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário significou o encarecimento do frete.

Muitos destes trabalhadores ingressaram com ações trabalhistas, nas quais reivindicam, segundo interpretação das autoras, mais do que direitos trabalhistas, a dignidade que sentem perdida sob alguns aspectos. Há muitas narrativas coletadas em que se observam as tentativas de compreender o fechamento da Ferrovia e o ostracismo ao qual foram condenados. Aliás, a simbiose observada entre alguns trabalhadores e o universo ferroviário é marcante. O mundo da Ferrovia está na casa destes trabalhadores, em seus móveis, em suas memórias, em suas vidas cotidianas, pois muitos passaram praticamente toda a sua existência vinculados à rotina dos trens que iam e vinham. Alguns aprenderam os ofícios no mundo doméstico, de pais para filhos, de avós para netos, o que faz com que este mundo do trabalho se complexifique em suas estruturas de significado e de alcance narrativo. Como a pesquisa que estrutura este artigo tem base documental e etnográfica, observamos o quanto esta trajetória de continuidade e de pertencimento é forte e marcante na vida dos trabalhadores ferroviários passados, bem como nas existências daqueles ainda

8 Esta pesquisa foi realizada no interior do projeto “Ferroviários em cena: trabalho, etnicidade e memórias operárias em Santa Maria (RS)”, coordenado por Maria Catarina C. Zanini e sob sua orientação.

vivos e que, por meio de suas narrativas, apontam a força evocativa de tal condição de trabalho e de vida. Como alguns entrevistados ressaltaram para as autoras, “não há ex-ferroviários”, pois, segundo eles, uma vez ferroviário sempre ferroviário. Trata-se, portanto, de um emblema, de um processo de identificação extremamente forte e persistente.

Etnicidade, Ferrovia, raça e serviço público.

Autores, como Lima (2003), apontam que, naquele mundo do trabalho ferroviário, havia uma determinada cultura ferroviária que transmitia, por entre as gerações, laços de pertencimento e de solidariedade coletiva⁹, havendo vinculações entre “companheiros de trabalho” (Lima, 2003, p. 54) que seriam maiores do que o vínculo com a empresa. A noção de uma ‘família ferroviária’, em que diferenças de posições no mundo do trabalho¹⁰, raciais, de credo ou de vencimentos ficasse englobada na grande categoria de trabalhador ferroviário, é algo que ainda merece ser mais estudado no interior deste mundo do trabalho. Por meio da documentação pesquisada pelas autoras, o que se observa é que o sentimento de fraternidade e de solidariedade entre trabalhadores ferroviários era construído. Não se pode esquecer, igualmente que, no universo sindical brasileiro, a classe ferroviária, como se denominavam, foi muito atuante e politicamente influente (Flores, 2007 e 2008).

Era comum, igualmente, observar a existência de famílias nucleares e extensas, praticamente inteiras, compostas de ferroviários, passando o conhecimento dos ‘ofícios’ de pais para filhos e sobrinhos, em um cotidiano que se transformava em saberes e fazeres (Certeau, 1994) que permitia a possibilidade de uma ocupação futura. Tal simbiose entre o universo doméstico e o universo público do trabalho e suas relações nem sempre era consciente, mas certamente existia. Como alguns funcionários habitavam nas moradias ferroviárias, tal complexidade chegava a um nível ainda pouco estudado. Em entrevistas realizadas pelas autoras com mulheres descendentes de ferroviários, é possível observar que a vigilância se dava não somente em relação ao mundo produtivo, mas alastrava-se para outras dimensões, recaindo inclusive sobre a intimidade das famílias. Neste universo mais doméstico, diferenças raciais e étnicas tendiam a aparecer mais do que no mundo do trabalho ferroviário. Silva (2010)¹¹, em pesquisa realizada com mulheres, especialmente esposas de ferroviários, observa o quanto tal vínculo de trabalho extrapolava o mundo produtivo e o quanto havia uma certa cultura de desprestígio em relação ao universo

9 Ressalta o autor que “[...] os ferroviários podem ser considerados não somente como uma categoria profissional, mas como uma cultura, construída a partir de experiências comuns transformadas ao longo de gerações em uma tradição, fator central na construção de sua identidade” (Lima, 2003, p. 52).

10 Contudo, é preciso acolher com muito cuidado essa categoria de “família ferroviária”, como Flores (2007, 2008) aponta, a ferrovia, especialmente nos anos 1950 e 60, foi palco de intensas greves e piquetes e contou com um sindicato bastante atuante e aguerrido.

11 Esta pesquisadora também faz parte do grupo de pesquisa coordenado por Maria Catarina C. Zanini, que estuda ferroviários em Santa Maria (RS).

feminino de um modo geral. Algumas esposas de ferroviários trabalhavam informalmente na Ferrovia, fazendo lanches e desempenhando outras atividades, mas eram invisibilizadas no somatório geral das atividades ferroviárias. Em pesquisa documental nas fichas trabalhistas de funcionários da Ferrovia, as autoras encontraram um número muito pequeno de mulheres ferroviárias e sempre vinculadas às atividades de cuidado, limpeza ou de administração.

Harres (1996) aponta que a idealização de uma família ferroviária mais homogênea poderia tornar invisíveis relações hierárquicas e de controle sobre o processo produtivo, o que, em nossa compreensão, no cenário de Santa Maria, era fato. Hillig (2005), por sua vez, observa que a ideia de ‘família ferroviária’ vai sendo construída principalmente a partir das circulares enviadas pela direção da ferrovia. Igualmente importante é apontar para o contexto político brasileiro, no qual a legislação trabalhista surge como uma dívida do presidente Getúlio Vargas que, não por acaso, é alcunhado de ‘Pai dos Pobres’. Havia também certa linguagem de um sindicalismo europeu que trazia um sentimento de cooperação e de solidariedade entre os trabalhadores, favorecendo a não visibilidade de relações conflituosas, como as étnicas e raciais, por exemplo.

Segundo Moura (2007), que estudou ferroviários na cidade de Cruz Alta, próxima a Santa Maria, as diferenças no interior do mundo do trabalho ferroviário eram sim geradoras de conflitos e tensões. Ele afirma que:

A falta de equiparação dos salários e de direitos e de melhores condições de trabalho entre as subcategorias ou os que mantinham maior acesso de comunicação com a Administração da Ferrovia em detrimento dos demais eram algumas questões que não passavam em branco no cotidiano de trabalho da Ferrovia (Moura, 2007, p. 129).

De forma análoga, não se pode negligenciar que, na cidade de Santa Maria, a Ferrovia inicia como empresa privada (belga) que se torna, posteriormente, uma empresa pública brasileira, o que trouxe, igualmente, novas dimensões nas relações produtivas e de trabalho no interior do mundo ferroviário local. Em um dos depoimentos coletados por Cardoso (2010), observa-se que os próprios ferroviários procuravam justificar possíveis segmentações e diferenças existentes entre eles.

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 nos se juntava porque não era questão de preconceito; problema era falta de tempo. Assim o grupo nos eram em oito colegas, então quando estávamos nos fim de semana em casa ou dia, vamos no carnaval domingo passado, depois as festas aconteciam lá em casa, eu avisava “eles” etc. A turma toda eles iam almoçar lá em casa então e 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 (Cardoso, 2010, p. 30).

Em alguns depoimentos, observa-se certa idealização, seja do processo de trabalho, seja das relações existentes entre os trabalhadores. Contudo, na voz das mulheres entrevistadas, mais do que na voz dos homens, os conflitos aparecem. Muitas destas mulheres não eram trabalhadoras formais da ferrovia, embora morassem em suas adjacências. Em algumas destas falas, nota-se que havia hierarquias, preferências e distinções nas relações sociais propiciadas pela ferrovia. Para as filhas mulheres, nem todas as famílias ferroviárias eram iguais ou merecedoras de um convívio mais íntimo e próximo. Neste caso, questões raciais, étnicas, religiosas e de postos de trabalho exerciam influência.

Ao considerar as diferentes formas organizativas do processo produtivo pelas quais a Ferrovia passou (Segnini, 1982), o que se torna visível é a passagem de um trabalhador altamente valorizado, no final do século 19 até a segunda metade do século 20, para uma crescente estigmatização a partir do final do século 20. Observamos, portanto, que, inicialmente, a Ferrovia era um lugar em que indivíduos estigmatizados (negros, imigrantes, camponeses) não só encontraram o seu lugar no espaço urbano, como também passaram a exercer funções prestigiosas, remuneradas e desejadas. Nas fichas trabalhistas, pesquisadas pelas autoras, nota-se, desde o início das atividades ferroviárias, o ingresso de negros e de migrantes estrangeiros. 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. Contudo, durante a tristemente famosa ‘Era Collor’, os funcionários públicos passam a ser estigmatizados, rotulados de marajás, preguiçosos e ineficientes. Antes motivo de inveja, tornam-se bodes expiatórios da crise econômica brasileira.

Poder, hierarquia, disciplina e controle (Grunewaldt, 2007; Segnini, 1982) serão exercidos de formas e em momentos diversos ao longo da história da Ferrovia, algumas vinculadas às transformações tecnológicas e do mundo do trabalho, externas a própria Ferrovia (como o taylorismo, por exemplo), e outras ligadas à história de seu desenvolvimento mas também aos acontecimentos históricos do Rio Grande do Sul e do Brasil. Embora ainda sem conclusões definitivas, as autoras observam que a ascensão dos trabalhadores brancos, no interior do universo ferroviário, se deu de forma mais contínua e rápida que a dos trabalhadores negros. Por meio da análise de documentos existentes no Clube Treze de Maio, fundado por ferroviários negros, nota-se que nas gerações sucessivas os descendentes ingressarão noutras atividades, tais como: militares, especialmente brigadianos¹², comerciários e outros serviços. A Ferrovia deixa de ser um caminho genérico

12 No Rio Grande do Sul, a polícia militar conservou o nome, da época do Império, de Brigada Militar, e por isso os seus soldados são conhecidos como brigadianos.

de ascensão, para as famílias.

Ainda em relação às distinções e desigualdades dentro da ‘família ferroviária’ é preciso destacar as relações interétnicas¹³, nem sempre tranquilas. O serviço público federal, especialmente após 1930, vai se configurar como uma das poucas chances de ascensão social para os negros brasileiros (Silva, 2000). O mesmo pode ser dito no caso das populações de imigrantes e seus descendentes, que se encontravam no Rio Grande do Sul desde o início da Ferrovia e durante o seu crescimento e declínio ao longo do século 20. Por meio destes postos, estes trabalhadores irão possibilitar a seus descendentes maiores chances de ascensão social. Contudo, o que as pesquisadoras observam é que, entre os ferroviários negros, tal caminho se deu de forma mais lenta, e a educação formal nem sempre se mostrou uma via de acesso possível à ascensão social. Todavia, entre ferroviários brancos, tal processo se deu de forma mais contínua e acelerada. Tais processos nos levam a refletir acerca das diferentes formas de inclusão social e como os preconceitos raciais podem ser limitadores na percepção de caminhos de ascensão, como o investimento em educação, por exemplo.

Em estudo sobre a relação entre trabalho ferroviário e escravidão, Souza (2007, p.16) traz elementos para mostrar que, na Bahia, ainda em épocas de escravidão, “experiência negra e a classe ferroviária” se encontravam. No Rio Grande do Sul, podemos dizer que, desde o início, a Ferrovia se transformou num caldeirão de diferentes e diferenças (imigrantes, ex-escravos, descendentes de imigrantes) que ali estavam vendendo sua força de trabalho na busca de sobrevivência e também de ascensão social. Ela absorvia mão de obra diversa, desde funcionários para os mais simples trabalhos braçais até engenheiros bastante especializados. No entanto, a mão-de-obra largamente utilizada no início de suas atividades, abrindo espaços para os trilhos e depois na manutenção destes, era de homens provenientes dos extratos sociais mais desprivilegiados, fossem brancos, especialmente imigrantes e seus descendentes, ou negros. Flores (2008) aponta que, nos primeiros anos de construção da estrada de ferro, no Rio Grande do Sul, o principal critério para a admissão dos trabalhadores era que fossem fortes e saudáveis, o que explica a inserção de negros e descendentes de imigrantes em seus quadros.

Bacelar (2001) afirma que no período imediatamente após a abolição podemos observar em Salvador a presença de pretos e, sobretudo, pardos em cargos que requeriam alguma especialização e escolarização, atuando na estiva, mas também como professores, militares e no funcionalismo público. Segundo o autor:

Pertencer ao serviço público, mesmo nas posições subalternas já denotava alguma forma de prestígio, indicando, no mínimo, as boas relações com os donos do poder político [...] na medida em

13 Por grupos étnicos compreende-se, de acordo com Barth (2000), aqueles que se percebem e são percebidos como distintos em contextos interativos comuns. Por etnicidade entende-se o tom das relações estabelecidas entre estes grupos, muitas vezes marcadas por tensões, conflitos e disputas diversas, inclusive por emprego e trabalho.

que a inserção se dava pelo clientelismo e pelo apadrinhamento político (Bacelar, 2001, p. 78).

Entretanto, em estudos realizados nos Estados Unidos, Landale e Guest (1990), observam que as afiliações étnicas teriam facilitado ou retardado a mobilidade social de grupos entre 1880 e 1900, o que no caso por nós estudado ainda não pode ser dito com certeza. Contudo, o que se observa é que a velocidade da ascensão dos brancos será maior que a da população negra.

Outros estudos, como os de Monsma (2007), realizado em São Carlos/SP, apontam para uma disputa entre negros e brancos pobres – especialmente imigrantes e seus descendentes – pelos postos de trabalho mais desprestigiados. Esse autor afirma que:

Negros e imigrantes também competiam ou se misturavam em uma ampla variedade de outras ocupações manuais. Em 1907, europeus e negros se encontravam em todos os níveis da estrutura ocupacional fora da elite de fazendeiros, grandes comerciantes e profissionais liberais. Em muitos casos, eles cumpriam as mesmas funções; em outros, desenvolviam atividades com níveis parecidos de renda e respeitabilidade. Alguns negros tinham posições de autoridade sobre italianos: em 1907, havia alguns pretos e mulatos empregados como administradores de fazendas ou diretores de colonos, e negros constituíam 20% dos soldados da força pública aquartelados em São Carlos (Monsma, 2007, p. 114).

Por meio da pesquisa nos acervos do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, no Museu Treze de Maio (antigo clube Treze de Maio, criado por ferroviários negros) e na Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, observa-se que a diversidade étnica e racial era grande. Nas atividades menos especializadas e mais subalternas, havia tanto negros como brancos. Contudo, o que se observa é que a ascensão social dos brancos se dará de forma progressiva, enquanto a dos negros não é tão aparente e contínua. Um exemplo disto é o descendente de italianos A. B., nascido em Santa Maria, em 1916, e que irá trabalhar no armazém da matriz, cargo de prestígio que necessitava de certa instrução. Estes cargos serão majoritariamente ocupados por homens brancos e letrados.

Referindo-se aos trabalhadores da Metalúrgica Eberle, em Caxias do Sul, Lazzarotto (1981) afirma que a relação de vizinhança entre os imigrantes italianos e os negros e caboclos foi difícil. Segundo ele, os negros, designados então como pretos, eram chamados de brasileiros e esse termo “[...] trazia muito de pejorativo e muito de um racismo que o descendente italiano cultivou em favor da sua superioridade”¹⁴ (Lazzarotto, 1981, p. 92). Contudo, devido à diversidade étnica existente no mundo ferroviário, pode-se dizer que, de uma forma geral, o racismo e os preconceitos étnicos e em relação à origem camponesa estiveram presentes não somente com relação aos negros, mas também

14 Monsma (2007) coloca que muito desse racismo é uma tentativa do imigrante de se afirmar como superior mesmo quando compartilha com os negros tarefas vistas como inferiores e desqualificadas.

com relação a outros grupos (inclusive religiosos). No interior deste mundo do trabalho compartilhado e familiarizado, a religiosidade também era um elemento vigiado.

Salientando a complexidade das relações entre brancos e negros na cidade de Santa Maria e seus vínculos com o mundo ferroviário, o que observará, em 1903, é a criação do Clube Ferroviário Treze de Maio, efetuada por ferroviários negros, visando à obtenção de um espaço de sociabilidade e lazer legítimos (Macedo, 2007). Isto se dava porque os demais clubes da cidade não possibilitavam a presença de negros em suas atividades e esta “elite negra” objetivava ter espaços próprios de convívio¹⁵. Weber (2011)¹⁶, em pesquisa realizada nas atas deste Clube e em entrevistas com sócios ainda vivos, aponta o quanto era importante para a população negra de Santa Maria ter um espaço de socialização e de instrução, como é o caso deste clube. Nele havia espaços destinados a atividades culturais, tais como biblioteca, e havia também regras de convivência que eram partilhadas e interpretadas pelos sócios como propiciadoras de bons costumes e de valores positivos.

Segundo narrativas locais, o clube ‘Treze’, como era conhecido, teria sido construído com sucata da Ferrovia, tais como pedaços de ferro, madeira e zinco¹⁷. Zanini, em pesquisa no acervo do Museu Treze de Maio, identificou, por meio das fichas dos ferroviários negros associados (homens), que eles desempenhavam funções de auxiliares de maquinistas, trabalhadores das oficinas, mas a maior parte se autodenominava simplesmente como ferroviário, pois esta, com certeza, era a categoria englobante que minimizava outras classificações hierárquicas presentes no mundo do trabalho ferroviário.

Considerações Finais

O que se observou, por meio do ingresso de migrantes e negros no mundo do trabalho ferroviário, desde finais do século 19, é que este se transformou em um caminho de ascensão social e de mobilidade via trabalho assalariado. Para algumas famílias, o vínculo com o trabalho ferroviário será tão grande que passará de geração para geração, na transmissão de saberes e fazeres (Certeau, 1994). Algumas famílias, além de trabalharem na Ferrovia, irão habitar próximo a ela ou nas Vilas Ferroviárias, o que permitirá um controle maior sobre as mesmas (Lord, 2002). Este novo mundo do trabalho e de vida urbana, que se estabelecerá em Santa Maria a partir de 1885 até 1996, quando se dará o fechamento da Ferrovia, com certeza foi palco de inúmeras mudanças e transformações não somente na

15 Weber (2002, p. 86), referindo-se ao município de Ijuí, afirma que: “entre os brasileiros, os mais estigmatizados eram os negros e os mestiços, duplamente enquadrados nas classificações próprias da região colonial e na clivagem mais geral da sociedade brasileira, dividida entre negros e brancos”.

16 Esta pesquisadora também faz parte do grupo de pesquisas coordenado por Maria Catarina Zanini, que estuda ferroviários na região de Santa Maria (RS).

17 A este respeito ver Escobar (2007, p. 103).

cidade, mas também nas relações sociais nela vigentes¹⁸.

A diversidade étnica no interior daquele mundo do trabalho, por mais que se observasse noção de uma ‘família ferroviária’, tornava-se manifesta como no caso dos clubes, em que negros e brancos se separavam ou nas moradias ferroviárias, em que havia distinções. Além disso, de acordo com depoimentos de mulheres, as narrativas domésticas acerca da igualdade e da solidariedade genéricas não eram absolutas. Na educação das filhas mulheres, por exemplo, outros critérios, tais como religiosidade, raça, grupo étnico e hierarquias de postos de trabalho orientavam as opções de convívio e de intimidade domésticas.

Além disso, em relação àqueles indivíduos e sua inserção no mercado de trabalho, o que se observa é que, no início da Ferrovia, tanto negros quanto italianos ocuparam posições hierarquicamente mais subalternas, o que salienta, naquele momento, que a seleção era feita por critérios de força de trabalho (masculina) e não necessariamente de especialização. Eram, em sua quase totalidade, homens e relativamente jovens que trabalhavam sob uma rigorosa vigilância e controle, inclusive de suas vidas privadas (Grunewaldt, 2007).

Com certeza, as Ferrovias, sejam quais tenham sido os cenários de suas instalações, trouxeram dinâmicas novas e desafiadoras para a população das cidades nas quais se instalaram. Há, ainda, muitos universos e aspectos a serem estudadas e que, sem dúvida, ajudarão na compreensão da história do trabalho no Brasil e suas complexidades e diversidades.

Referências

- BACELAR, Jeferson. **A Hierarquia das Raças** - Negros e Brancos em Salvador. Rio de Janeiro: Pallas, 2001.
- BARTH, Frederik. Os grupos étnicos e suas fronteiras. In: LASK, Tomke (org.). **O guru, o iniciador e outras variações antropológicas**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000.
- BELTRÃO, Romeu. **Cronologia Histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho 1787-1930**. 2 ed. Canoas: La Salle, 1979.
- CARDOSO, Trícia. **Relembrando os trilhos: uma etnografia entre (e com) aposentados ferroviários em Santa Maria-RS**. Santa Maria, 2010. Artigo de graduação, Curso de Ciências Sociais, UFSM. Disponível em: <<http://w3.ufsm.br/csociais/arquivos/tcc/Tricia-Andrade-Cardoso.pdf>> Acesso em: 20 out. 2012
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Artes de fazer. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994.
- COSTA, Elmar Bonés da (ed.). **História Ilustrada do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Já Editores, 1998.
- ELIAS, Norbert. **O Processo civilizador**. Uma história dos costumes. Trad. Ruy Jurgman. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. v.1.

18 Ver Carvalho (2005), Flores (2007, 2008) e Karsburg (2007).

- _____. **O Processo civilizador.** Formação do Estado e Civilização. Trad. Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. v. 2.
- ESCOBAR, Giane Vargas. Museu Treze de Maio: lugar de memória, resistência negra, patrimônio e potencial. In: QUEVEDO, Júlio; DUTRA, Maria Rita Py. **Nas trilhas da negritude.** Porto Alegre: Martins Livreiro, 2007. p. 99-114.
- FLORES, João Rodolpho Amaral. **Fragments da história ferroviária brasileira.** Santa Maria: Palotti, 2007. (Estudos Ferroviários 1)
- _____. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S.** Santa Maria: Palotti, 2008. (Estudos Ferroviários 2)
- GOFFMAN, Erving. **Estigma.** Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. 4 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1982.
- GRUNEWALDT, Silvana. A reforma de 1942 na VFRGS e o estabelecimento de uma nova cultura do trabalho. In: **IV Jornada do GT Mundos do Trabalho-RS.** Pelotas, 8 a 11 de outubro de 2007. Disponível em: <http://www.ufpel.edu.br/ich/ndh/IV%20Jornada%20GT%20Mundos%20do%20Trabalho/completos/Silvana_Grunewaldt.pdf> Acesso: 20 out. 2012
- HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma.** São Paulo: Cia das Letras, 1988.
- HARRES, Marluza Marques. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na VFRGS. **Estudos ibero-americanos,** Porto Alegre, v. XXII, n. 2, p. 111-127, 1996.
- HILLIG, Silvana G. **Entre Trilhos e Sobre Rodas: racionalização, disciplina e resistência no sistema férreo do Rio Grande do Sul (1920-1949).** 2005. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul.** Inventário das Estações 1874-1959. Porto Alegre: Palotti, 2002.
- KARSBURG, Alexandre de Oliveira. **Sobre as ruínas da velha matriz.** Santa Maria: Ed. da UFSM, 2007.
- LANDALE, Nancy; GUEST, Avery. Generations, ethnicity and occupational opportunity in the Late 19th Century America. **American Sociological Review,** v. 55, n. 2, p. 280-296, abril 1990. Disponível em: <<http://www.jstor.org/discover/10.2307/2095633?uid=2&uid=4&sid=21101449557861>> Acesso em: 20 Out. 2012
- LAZZAROTTO, Valentim. **Pobres Construtores de Riqueza.** Caxias do Sul: UCS, 1981
- LIMA, Rogério Mendes de. Uma categoria fora dos trilhos: reflexões sobre a crise de identidade entre os ferroviários do Rio de Janeiro. In: SANTOS, José Vicente T. dos et al. (org.). **Transformações no trabalho no século XXI.** Pelotas: Educat, 2003. p. 49-77.
- LORD, Lucio. Nascidos na beira dos trilhos: um estudo antropológico na Vila dos ferroviários, Porto Alegre. **Iluminuras,** Revista eletrônica do Banco de Imagens e Efeitos Visuais, Porto Alegre, v. 3, n. 5, 2002, p. 1-60. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9131>> Acesso em: 20 out. 2012
- MACEDO, João Heitor Silva. O negro e a Ferrovia no interior do Rio Grande do Sul: a Sociedade Treze de Maio como fator de identidade da cultura negra em Santa Maria no início do século XX. In: QUEVEDO, Júlio e DUTRA, Maria Rita Py. **Nas trilhas da negritude.** Porto Alegre: Martins Livreiro, 2007. p. 87-98.
- MONSMA, Karl. Identidades, desigualdade e conflito: imigrantes e negros em um município do interior paulista, 1888-1914. Notas de pesquisa. **História Unisinos,** v. 11, n. 1, janeiro/abril 2007, p. 111-116.

- MOURA, Fabrício Renner de. **Avante, vamos para a luta: cotidiano e militância dos trabalhadores ferroviários da cidade de Cruz Alta (1958-1964)**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.
- O ESTADO, Santa Maria, 23 abr. 1903.
- PORTO, Aurélio. **O Trabalho alemão no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Gráfica Santa Terezinha, 1934.
- SASSEN, Saskia. **The mobility of labor and capital**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- SASSEN, Saskia. **Global networks. Linked cities**. New York: Routledge, 2002.
- SEGNINI, Líliliana R. Petrilli. **Ferrovil e Ferrovilrilrios**. São Paulo: Autores Associados / Cortez, Brasil, 1982.
- SILVA, Juliana Franchi da. **As mulheres por trs dos trilhos**. Artigo de graduao. 2010. Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2010. Disponilvel em: <<http://w3.ufsm.br/csociais/arquivos/tcc/Juliana-Fanchi.pdf>> Acesso em: 20 out. 2012.
- SILVA, Joselina. O clube dos negros. **Revista Interseoes**, v. 2, n. 1, p. 47-64, 2000.
- SOUZA, Robério Santos. **Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)**. 2007. Dissertao (Mestrado em História) - Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- WEBER, Lucinéia Ins. **Memórias de um clube social negro: Sociedade Cultural Ferrovilrilria Treze de maio. Santa Maria, 2011**. Artigo de graduao. Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2011
- WEBER, Regina. **Os Operários e a Colméia**. Ijuil: Unijuil, 2002.
- ZANINI, Maria Catarina Chitolina Zanini. **Italianidade no Brasil Meridional: a construo da identidade étnica na região de Santa Maria-RS**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2006.

Recebido em 24/03/2012

Aprovado em 27/08/2012