



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ

**ETNOGRAFIA DA CRISE E DA DURAÇÃO FERROVIÁRIA EM PELOTAS/RS: UM
ESTUDO ANTROPOLÓGICO DE MEMÓRIA COLETIVA**

PORTO ALEGRE

2018

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ

**ETNOGRAFIA DA CRISE E DA DURAÇÃO FERROVIÁRIA EM PELOTAS/RS: UM
ESTUDO ANTROPOLÓGICO DE MEMÓRIA COLETIVA**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRGS, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.

Orientador: Profa. Dra. Cornelia Eckert

Porto Alegre

2018

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

CIP - Catalogação na Publicação

Gómez, Guillermo Stefano Rosa
Etnografia da Crise e da Duração Ferroviária em
Pelotas/RS: Um estudo antropológico de memória
coletiva / Guillermo Stefano Rosa Gómez. -- 2018.
238 f.
Orientador: Cornelia Eckert.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social, Porto Alegre, BR-RS, 2018.

1. Antropologia Urbana. 2. Antropologia do
Trabalho. 3. Memória. 4. Ferrovia. 5. Ferroviários.
I. Eckert, Cornelia, orient. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ

ETNOGRAFIA DA CRISE E DA DURAÇÃO FERROVIÁRIA EM PELOTAS/RS: UM ESTUDO ANTROPOLÓGICO DE MEMÓRIA COLETIVA

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRGS, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.

Aprovada em: _____.

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a Dr.^a Cornelia Eckert – Orientadora
UFRGS

Prof. Dr. Arlei Sander Damo
UFRGS

Prof.^a Dr.^a Claudia Turra Magni
UFPeL

Prof. Dr. Hernán Palermo
CEIL- CONICET

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos ferroviários, ferroviárias e suas famílias, por terem me acolhido e se disposto a compartilhar um pouco de suas vidas comigo. Um reconhecimento especial a todos e todas: Anabela Medeiros, Calixta Mena, Gildo Oteiro, Luis Carlos Severo, Luiz Carlos “Pisca”, Marcelo Mena, Maria Cristina Chagas, Marli Medeiros Mozart Medeiros, Neida Padilha, Orlando Chagas, Paulo Carvalho, Ramão Ortiz, Rosangela Mena, Rubem Medeiros e Ubirajara;

A minha mãe Cristina Rosa e meu pai William Soto, pelo apoio incondicional;

A minha orientadora Cornelia Eckert, pelas brilhantes orientações nas aulas, nos estágios, em falas proferidas em congressos, nas reuniões, expressões faciais e gestos. Pela generosidade com a qual compartilha seu fascínio pelos estudos antropológicos da memória;

A professora Claudia Turra Magni, pelo compartilhar alegre de mais um momento tão importante de minha trajetória;

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, por constituírem parte fundamental do meu percurso intelectual. Em especial, a Ana Luiza Rocha, Arlei Damo, Claudia Fonseca, Denise Jardim, Eduardo Dullo e Sergio Batista;

Ao professor Hernán Palermo, pela disponibilidade e boa vontade em debater este trabalho;

A todos os colegas do Núcleo de Antropologia Visual, pelas trocas dialógicas e aprendizados coletivos;

A Andressa Pereira e Yuri Schönardie Rapkiewicz, por integrarem uma comunidade afetiva de pesquisadores/as apaixonados pelas ferrovias;

Ao grande amigo e “fera” nos estudos do trabalho, Manoel Claudio da Rocha, pelos debates sempre proveitosos e bem-humorados;

A minha jornalista favorita, Gabriela Schander, pelo carinho, companheirismo e sorrisos plenos;

A Marielen Baldissera, pelas ironias compartilhadas de uma boa amizade;

As amigas e amigos que me acompanharam dentro e fora da universidade, Estefani, Pernas, Diesel, Joelho, Junior, Alef, Alessandra, Anselmo, Segundo, Nátali, Vico, Soares, Amaro, Fabrício, Roberta, Felipe, Marina e os demais que não cabem aqui.

“No mestrado tem que fazer coisa que nem aquela [TCC]? Vai fazer sobre ferrovia?! Então temos que começar a fazer algo, Guillermo! Foto te serve? Se quiser saber sobre serviço vamos um dia, de carro, na maior reta da América Latina”

Orlando Chagas - 7 de outubro de 2016

Guillermo: Tu pegou muita greve, Rubinho?

Rubem: Baah. Aquela de 64, tu te lembras de 64??

Guillermo: Eu não lembro

Rubem: Ué, rapá! Aquela revolução do Brizola! Tu já era.. Nessa época... 64.

Guillermo: Eu? Já era nascido?!

Rubem: Tu, não era ainda?!

Guillermo: 64!?

Rubem: É, não era?

Guillermo: Não, eu nasci em 1995!

(Rubinho gargalha)

Diálogo com Rubem Medeiros – 11 de setembro de 2016

“Tô em tudo que é capítulo, quase! [risos]”.

Neida (Restituição da pesquisa 15 de janeiro de 2018).

RESUMO

Esta é uma pesquisa antropológica sobre a memória coletiva do trabalho ferroviário, realizada na cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. A etnografia se fundamentou na interlocução com trabalhadores/as ferroviários/as aposentados/as e suas famílias e tem como enfoque interpretativo as “narrativas de si” destes sujeitos. A investigação integra o campo temático da Antropologia Urbana e da Antropologia do Trabalho, tendo como principal problemática a crise do transporte ferroviário no Brasil, que tem como ápice a privatização da Rede Ferroviária Federal, ao longo da década de 1990. Tendo a memória como 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. Atentei, também, para como lidavam narrativa e cotidianamente com a crise, que significou o dismantelamento de uma comunidade afetiva. Por fim, ressalto os diferentes projetos exercidos pelos aposentados, visando a manutenção da memória coletiva ferroviária.

Palavras chave: Antropologia Urbana; Antropologia do Trabalho; Memória; Ferrovia; Ferroviários

ABSTRACT

This is an anthropological research about collective memory of railroadwork, who took place in Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. The ethnography is based upon the interlocution with retired railroadmen and railroadwomans and is focused on the “narrative of itself” of them. This investigation integrate the thematic field of Urban Anthropology and Anthropology of Work and Labour, having as it lead inquiry the crisis of the railroad transportation in Brazil, which had as his peak the privatization of the “Rede Ferroviária Federal”, along the 1990s. Having the memory as the primary key to understand this drastic transformation, interested me the manners with the persons make endure in time their relation with the world of labour. I observed, also, how the retirees take control of they own narrative about the crisis on their everyday life. In the end, I emphasize different projects held by the retirees, on their way to maintain the railroad collective memory.

Key-Words: Urban Anthropology; Anthropology of Work; Memory; Railroad; Railroadworkers

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Pelotas, Rio Grande do Sul e Fronteiras	13
Figura 2: A RFFSA em 1984.....	14
Figura 3: Malha Férrea no Rio Grande do Sul em 1984	16
Figura 4: Moradias operárias, estação ferre, ruínas.....	17
Figura 5: Mapa de Pelotas	18
Figura 6: Entradas das Barbearias no Mercado Central de Pelotas.....	24
Figura 7: Croqui dos banners sobre Memória do trabalho, intitulados “Narrativas: Tempo de Trabalho, Tempo de Vida” (esq.) e “Suor do Labor, Lágrimas dos Acidentes” (dir.).....	29
Figura 8: Cartaz de divulgação para coleta de depoimentos do MEF.....	31
Figura 9: “O começo de tudo – 18/11/2015”.....	35
Figura 10: Defesa TCC com o uso da foto no slide.....	36
Figura 11: Temporalidade em construção	37
Figura 12: Nando e Rubinho	40
Figura 13: Rubem em Rio Grande (RS)	41
Figura 14: Encontros com Vaz e Anabela.....	65
Figura 15: Talento familiar.....	68
Figura 16: Calixta Mena.....	74
Figura 17: Calixto Mena.....	75
Figura 18: Trolley de linha.....	76
Figura 19: Imagem que circula em grupos ferroviários no Facebook e no WhatsApp – coletada em 11/01/2018 (esq.); Papai Noel chegando de trem (dir.)	82
Figura 20: Certificado de reservista de Rubem Medeiros	86
Figura 21: Projeto	90
Figura 22: Ruínas de um antigo prédio da RFFSA	95
Figura 23: Neida	96
Figura 24: Caixa d’água	96
Figura 25: Detalhes da Revista REFESA (1971, página 11).....	99
Figura 26: Chalé construído por Luís Carlos, “Luisão”	110
Figura 27: Rubem observando a cidade do terceiro andar do antigo frigorífico Anglo.....	121
Figura 28: Página do Manual de instruções para o serviço de linha (VFRGS).....	131
Figura 29: “parecem até uns andarilhos” (RUBEM, 15/01/2018)	136
Figura 30: Exemplos de licenças (franca, condicional e de emergência).....	146
Figura 31: Orlando Chagas com uma “Cachorrona”	148
Figura 32: Fotografias de dentro da máquina, revelando seus mistérios.....	149
Figura 33: Passo Fundo	154
Figura 34: Reunião no LEPPAIS.....	157
Figura 35: Parte interna da Estação Férrea de Pelotas.....	165
Figura 36: Estação Férrea de Pelotas.....	171
Figura 37: Imagética da crítica	180
Figura 38: ABANDONADAS.....	181
Figura 39: O Tuco e suas contradições.....	183
Figura 40: Extrato da cooperativa dos Ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul	184
Figura 41: Rumores sindicais em Pelotas.....	194
Figura 42: Nando no memorial do Sindicato dos ferroviários em Porto Alegre.....	197
Figura 43: João Calegari, Orlando e Guillermo na inauguração do MEF em Porto Alegre	198

Figura 44: MEF no SINDIFERGS, último dia - 21/08/2016	198
Figura 45: Nando montado o MEF no sindicato de Pelotas	199
Figura 46: Defesa de Andressa Pereira, com a presença de Orlando e Rubem.....	200
Figura 47: Paulo Carvalho. Ao fundo banner de sua exposição ferroviária.....	203
Figura 48: Paulo, o expositor.....	205
Figura 49: Rubem e Paulo com telégrafo	207
Figura 50: Homenagem	207
Figura 51: Glenio em sua casa, com sua coleção de CD'S	209
Figura 52: Reunião preparatória	210
Figura 53: “Cultura transmissível”	211
Figura 54: Margo, Guilherme, eu Rubem e Nando	212
Figura 55: Da esquerda para a direita: Claudia, Glenio, Rubem, Orlando, Margot, Guillermo, Juliana e Anderson	213
Figura 56: Memórias Ferroviárias na Radiocom.....	216

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

GRAPETI – Grupo de Apoio à Pesquisa Etnográfica com Imagem

LEPPAIS – Laboratório de Ensino Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som

MEF – Memorial da Estação Férrea

NAVISUAL – Núcleo de Antropologia Visual

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 QUANDO O FIM É UM COMEÇO	22
1.1 Fim e trajetória	22
1.2 Fim da Ferrovia? De uma Etnografia da Crise à Etnografia da Duração.....	42
1.3 Gênese da ferrovia	47
1.4 Seguindo os rastros mnêmicos da crise: uma abordagem etnográfica.....	52
1.5 Narrativas e gênero	57
2 TORNANDO-SE FERROVIÁRIO	62
2.1 Anabela e a balança entre os “nós” ferroviários e o “eu”, mulher	64
2.2 Calixta Mena, memória desde o nome.....	73
2.3 As relações sociais do trabalho: “chefias” e hierarquias	77
2.4 Ônus e bônus da conquista da estabilidade.....	80
2.5 Rubem Medeiros, transitando pelas grandes burocracias	84
2.6 Tornar-se ferroviário por acaso	93
2.7 Neida: O acaso em uma “biografia de exceção”	93
2.8. Os acasos de Nando Chagas.....	102
2.9 Ubirajara: “chegando” no “mundo novo” da profissão ferroviária?.....	107
2.10 Luís Carlos, do trabalho “nas firmas” e “de volta” à Rede.....	109
3 MEMÓRIAS DO TRABALHO	116
3.1 “Pra mim a ferrovia tem tudo a ver com o Rio Grande do Sul!”	116
3.1.1 Prisões e Fugas	123
3.2 O alicerce da Rede: O “tucó” e o trabalho de Via Permanente	130
3.2.1 Trabalho com colhões.....	133
3.3 Reinos de Papel	137
3.4 Trabalhadores e máquinas	147
4 CRISE	155
4.1 Ritmos temporais de um projeto “para toda a vida”	158
4.2 Crise vivida, crise narrada.....	159
4.3 Um rumor sem muito fundamento	161

4.4	Correria, desespero, baques, horror	163
4.5	Situações de Crise	169
4.5.1	Ruínas	169
4.5.2	Relato de uma filha acadêmica.....	170
4.5.3	A cerca e a briga	171
4.5.4	O capítulo final de um blog.....	173
4.6	Crise da experiência e das capacitações	175
5	INSUBORDINANDO-SE PERANTE A FINITUDE	179
5.1	Denúncias, afetos e recordações: Durações na internet	179
5.2	Envelhecimento e Trabalho	187
5.3	Dinheiro, aposentadoria e seus dramas	191
5.4	Exposições Ferroviárias	195
5.4.1	MEF	196
5.4.2	Nos trilhos da história: Encontro com Paulo Nilton de Carvalho	200
5.5	“Cultura transmissível”: memórias ferroviárias na RadioCom	208
5.6	“Fazendo Aliados”	214
	CONCLUSÕES.....	220
	REFERÊNCIAS	226

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa consiste em uma investigação antropológica sobre a memória coletiva do trabalho ferroviário em Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. O pertencimento temático aqui registrado está situado na chamada Antropologia Urbana, na qual a atenção antropológica se volta para a sociedade moderno-contemporânea e para a vida nas cidades.

Dentro deste registro, se delineiam algumas particularidades: um estudo antropológico sobre trabalho e tempo. A temática do trabalho, clássica e fundante das Ciências Sociais, tomada de um ponto de vista etnográfico, permite a compreensão da sociedade capitalista, da relação salarial e dos modos de exploração, a partir das vivências dos trabalhadores, das subjetividades, das ações cotidianas. A isto se alia um estudo da memória, que tem como eixo principal o gesto criador dos interlocutores na elaboração de narrativas que fazem vibrar os jogos temporais dos tempos vividos e pensados.



Figura 1: Pelotas, Rio Grande do Sul e Fronteiras.

Fonte: InfoEscola.

A principal problemática na qual me debrucei nesta pesquisa é a da 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. Proponho atentar para as maneiras como estes descompassos são vividos, experienciados e narrados.

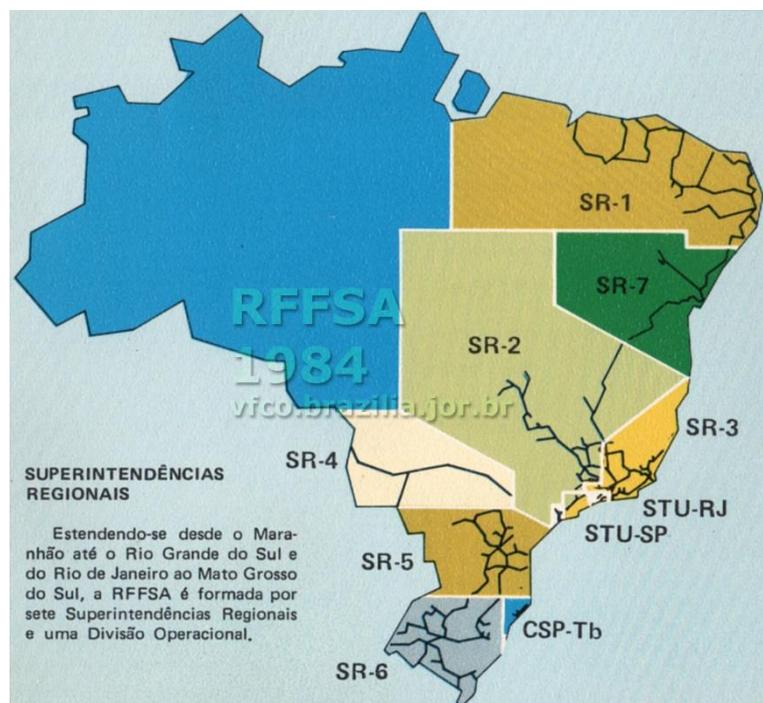


Figura 2: A RFFSA em 1984.

Fonte: Ferromodelismo, trens e ferrovias no Brasil

O estudo de uma memória que vibra nas narrativas de trabalhadores de diferentes gerações permite uma não circunscrição da pesquisa em um enfoque que retome a memória de

práticas de trabalho que já foram superadas e proporciona atentar para a maneira pela qual os diferentes tempos estão sobrepostos e são assentados narrativamente por cada sujeito. Esta pesquisa, que segue os rastros mnêmicos das transformações produtivas, também se propõe a refletir a condição do capitalismo contemporâneo.

Desta maneira, os objetivos deste estudo antropológico foram: a) conhecer a memória desta profissão, por meio das singulares identidades narrativas, atentando para as relações e as subjetividades no cotidiano de trabalho, a relação trabalho/lazer e suas implicações na família, na moradia e nos laços de vizinhança. Compreender como vibram nas narrativas dos interlocutores os mecanismos de poder, a hierarquia, tramados com a dimensão sensível, os gostos, os cheiros, os sabores, as recordações de infância, a memória afetiva; b) Interpretar as trajetórias sociais e “narrativas de si”, frente à crise deste modo de vida, em suas diferentes facetas; c) Entender os novos projetos, durante a aposentadoria e coincidentes com o processo de envelhecimento destes sujeitos.

A pesquisa se concentrou em Pelotas¹, uma cidade média, localizada a 350km da capital do estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Conhecida pela economia do charque (carne seca), a cidade se constituiu enquanto capital pastoril do Sul, sendo referência urbana para a região. A ferrovia integrou o impulso modernizador das elites locais, bem como a necessidade de controle de fronteiras, devido ao posicionamento geográfico estratégico do município.

¹ Também faço referência ao deslocamento para os municípios vizinhos de Capão do Leão e Rio Grande.

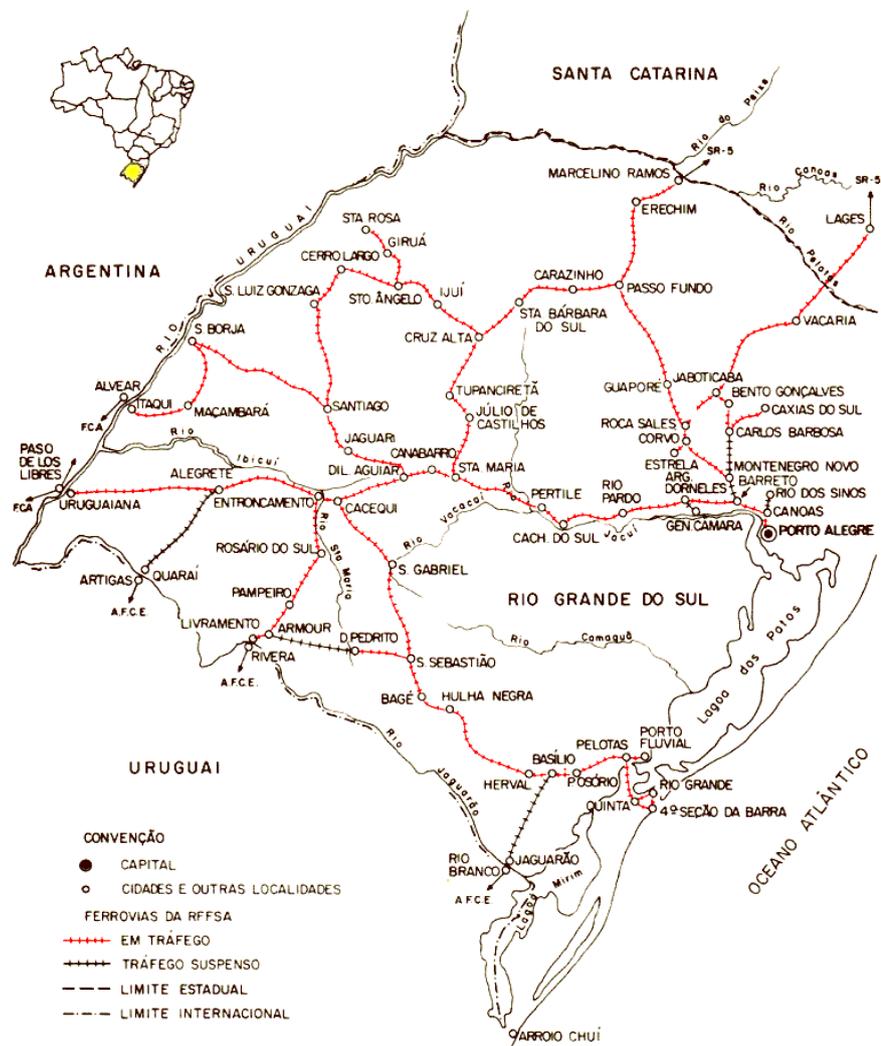


Figura 3: Malha Férrea no Rio Grande do Sul em 1984.
 Fonte: Anuário estatístico dos Transportes de 1985

Em termos urbanos, a maioria dos interlocutores residem na antiga vila operária, hoje o bairro popular Simões Lopes. Nele se localizam o sindicato ferroviário, a estação férrea, o clube ferroviário, diversas ruínas, das oficinas e espaços de trabalho, assim como as moradias operárias.



Figura 4: Moradias operárias, estação



férrea, ruínas.

Fonte: Guillermo Gómez

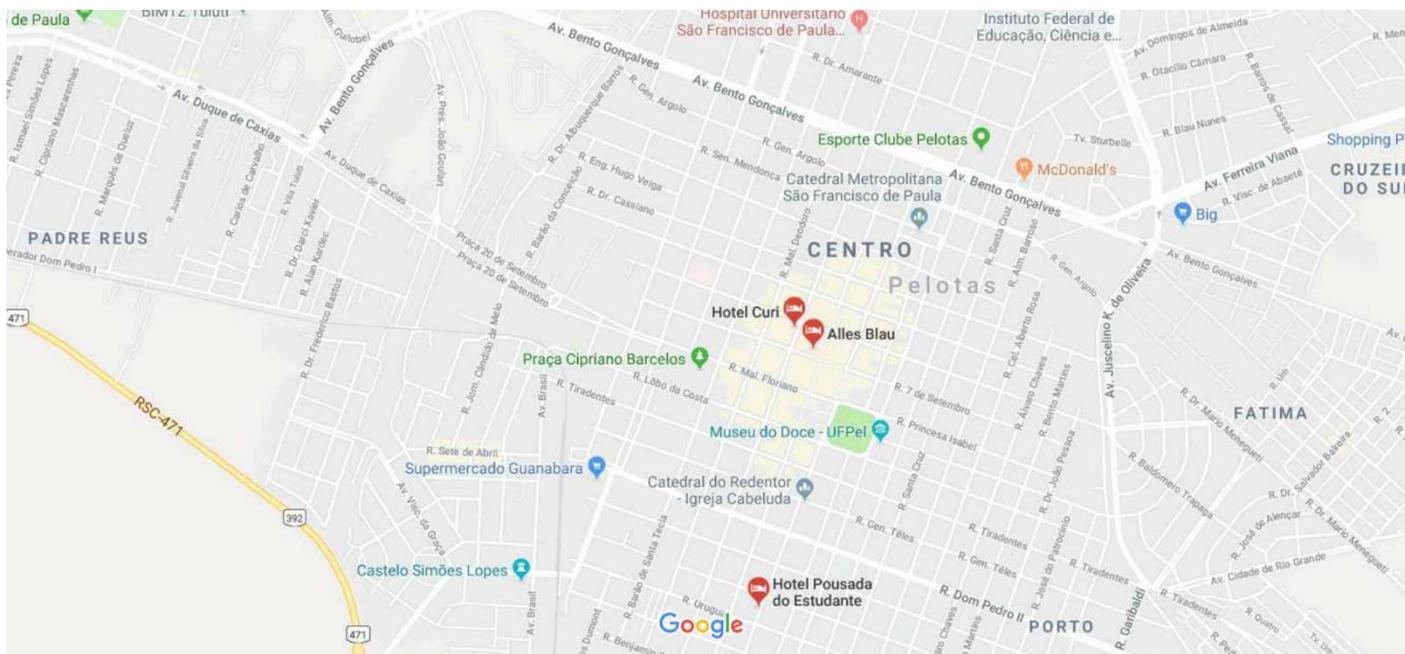


Figura 5: Mapa de Pelotas

Fonte: Google Maps.

As pessoas com as quais dialoguei foram trabalhadores e trabalhadoras ferroviários aposentados/as e suas famílias, residentes em Pelotas ou municípios vizinhos. Os interlocutores se agregam em duas principais gerações, uma de narradores e narradoras de aproximadamente 80 anos e outra com, em média, 60 anos. Esta é uma variável importante para a compreensão das singularidades de cada personagem, já que a idade (além de outras categorias, como o gênero) representa, neste universo, uma trajetória específica na profissão ferroviária.

Compreendo a duração da pesquisa de campo, que deu substrato para as reflexões escritas aqui, desde março de 2015 até janeiro de 2018. Tive como base a experiência de pesquisa que dei início em trabalho de conclusão de curso, na graduação em Ciências Sociais pela UFPel, em 2015 e dando continuidade no mestrado em Antropologia Social, nos anos de 2016 e 2017. Na pós-graduação, tive a oportunidade de aprofundar minha relação com os sujeitos já contatados na graduação e de ampliar as redes. Foi importante, também, a realização de práticas de restituição durante todo o andamento da pesquisa, que se davam por meio da devolução das fotografias (impressas ou pelos meios digitais) e, principalmente, do compartilhamento de interpretações sobre as entrevistas, diálogos e encontros.

Priorizei, como material etnográfico, as narrativas dos personagens, produzidas mediante encontros etnográficos coletivos ou individuais, roteirizados ou não. As falas das pessoas foram transcritas dada a inserção autorizada do gravador nas diferentes situações de pesquisa. Ao final da citação indiquei o nome do ou da personagem e a data. Em algumas falas realizei grifos em itálico, casos indicados quando ocorreram.

A dissertação está organizada em cinco capítulos, no primeiro, “*Quando o fim é um começo*” tomo minha própria trajetória como um objeto de análise, tendo como inspiração a proposta de Gilberto Velho e as aulas ministradas pelas professoras Ana Luiza Rocha e Cornelia Eckert, que enfatizam a importância de sensibilizar o olhar etnográfico para a trajetória do pesquisador e em como ela resultou nas escolhas temáticas, na delimitação do universo e na definição de um conjunto de inquietações que constituem o problema de pesquisa.

Assim, os projetos, as relações afetivas com as professoras e professores, a importância das orientações e dos debates nos núcleos, ajudam a situar as escolhas teóricas, os aprendizados herdados e as reflexões no interior dos campos de conhecimento. Neste capítulo, também deixo evidente o contexto histórico de apogeu e crise ferroviária, a problemática de pesquisa, o pertencimento teórico e a metodologia. Evidencio, ainda, a importância da problematização de gênero quando se tem na memória narrada o principal dado etnográfico da investigação.

O capítulo dois, “*Tornando-se Ferroviário*”, tem múltiplos objetivos, sendo o principal deles refletir sobre *narrativas de inserção* na profissão ferroviária. Tendo em mente os ensinamentos de Gilbert Durand, principalmente de seus usos em uma Etnografia da Duração (ROCHA & ECKERT, 2013b), faço menção à noção de constelações de imagens para organizar estas narrativas. As trajetórias pessoais narradas convergem, por homologias de sentido, em torno de três constelações. A primeira reside no “sangue ferroviário”, que indica o ingresso na profissão mediante um talento hereditário. Aqui, além dos trabalhadores, trago narrativas de esposas e filhas de ferroviários, para refletir como a condição de “ser ferroviário” é articulada para além do pertencimento profissional. Nestas narrativas, “ser ferroviário” (irônica e intencionalmente escrito no masculino) se torna um eixo fundamental das apresentações de si, que se alicerça no pertencimento coletivo.

A segunda constelação é composta pelas narrativas que chamei de “ferroviários por acaso”. Elas mobilizam o imponderável e imprevisível como “justificação” retrospectiva do ingresso no trabalho da ferrovia. Observei como “o acaso” recebia diferentes matizes, conforme o personagem que o reivindicava e como esta forma narrativa significa uma contraposição ao modelo “hegemônico”, conhecido, de reprodução de uma profissão “de pai para filho”. A terceira homologia indica trajetórias que “chegam” no universo ferroviário a partir de uma “crise” na profissão anterior. O ingresso na ferrovia passa a ser uma mudança de projeto e que, consequentemente, permite mesurar o “peso” da profissão ferroviária nestas trajetórias de maneira distinta.

Este capítulo também cumpre outros objetivos como o de apresentar boa parte dos personagens, que acompanharão os leitores e leitoras, ao longo do texto. Também, apresenta as

modalidades de ingresso, permitindo uma reflexão sobre qual era a estrutura empresarial que “recebia” estes trabalhadores. Por um lado, a hierarquia, que conferia o “poder de admissão”, por outro a estabilidade garantida pela profissão, que tornava os “projetos de ingresso” uma alternativa almejada.

O terceiro capítulo, “*Memórias do Trabalho*”, tem o intuito de refletir sobre aspectos que caracterizam o trabalho ferroviário no contexto pesquisado. Abordo a relação da ferrovia, signo de urbanização, com o meio rural da “campanha” do Rio Grande do Sul, que envolve a produção de “situações de trabalho” e de um imaginário único. O urbano, o rural e o trem se encontram com a criação da imagem da “estaçãozinha no meio do nada” e de seus causos característicos. Observo a função do “alicerce da rede”, o trabalhador de via permanente, aquele que mantém a linha férrea em boas condições. A brutalidade deste tipo de trabalho é parte constituinte das identidades narradas dos que o exerceram, bem como fundadora de um conceito de masculinidade.

Diferente deste registro, evidencio o trabalho ferroviário como um fazer burocrático e ritualístico, o que também confere uma ferramenta a mais para caracterizar as grandes empresas ferroviárias. Estes afazeres duram no tempo e criam relações com os sujeitos que os executaram, fazendo com que os documentos sejam agentes poderosos e personagens das narrativas. Esboço ainda, a relação do trabalhador ferroviário com a máquina, especialmente o trem e a locomotiva. Partindo da narrativa do maquinista, esboço a existência social do trem e da locomotiva, seus apelidos, seu gênero e seus humores “incontroláveis”.

O quarto capítulo – *Crise* – se direciona à interpretação de uma constelação de *narrativas da crise*, conceito importante para pensar as formas como os sujeitos dão conta do cenário de esvanecimento da profissão ferroviária. A descontinuidade surge nas narrativas como a *frustração dos projetos*. Identifiquei diversas formas de narrar a crise, dotadas de uma rítmica temporal particular e que contém uma multiplicidade de significações para seus narradores: 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. Metodologicamente, decompos 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.

O quinto e último capítulo, “*Insubordinando-se perante a finitude*”, se propõe como relato etnográfico das iniciativas que articulam a preservação da memória coletiva ferroviária com as quais tive contato durante a pesquisa. Estas diferentes abordagens, entendidas como projetos, vão desde a singeleza da manutenção de acervos particulares ou da preservação de

narrativas familiares, como instâncias mais formais, frutos de parceria com universidades ou com o poder público. Interpreto todas estas iniciativas como insubordinações à ação corrosiva do tempo (ROCHA & ECKERT, 2013b), que se agrava com a situação de crise. Se tratando de um universo de pesquisa composto por aposentados, também se articulam aqui discussões propostas por uma Antropologia do Envelhecimento, especialmente situada na problemática dos novos papéis e ritmos do envelhecer na sociedade contemporânea, articulando também com a função de “guardiões da memória” que estes sujeitos assumem.

1 QUANDO O FIM É UM COMEÇO

1.1 Fim e trajetória

Esta dissertação tem início com o fim. Em realidade, fins, no plural. Fins, de diferentes graus e em diferentes escalas. Mas é, também, como uma crítica à irreversibilidade do fim que essa proposta se alicerça. Tentarei evidenciar como esses “fins” não foram fins, duraram no tempo e se transformaram em outras coisas.

O primeiro fim é o de meu Trabalho de Conclusão de Curso, na Universidade Federal de Pelotas, na cidade de Pelotas, que resultou na obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais. A pesquisa foi vinculada ao Memorial da Estação Férrea (MEF), um projeto de ensino, pesquisa e extensão, coordenado pela professora Claudia Turra Magni, no âmbito do Laboratório de Ensino Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som (LEPPAIS).

Minha defesa, no final do ano de 2015, simbolizou o término de uma etapa que se desdobrou em outra, com a continuidade da pesquisa do universo ferroviário, no Mestrado em Antropologia Social na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, na cidade de Porto Alegre, sob a orientação de Cornelia Eckert e inserção no Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL/PPGAS/UFRGS).

Visando explicitar como se deu esta “duração” temática, optei por relatar um pouco de minha trajetória de pesquisa dentro das Ciências Sociais, enfatizando escolhas, acontecimentos e interesses que fizeram com que eu tivesse envolvimento com a temática da ferrovia.

Realizar um estudo sobre memória coletiva de trabalhadores ferroviários aposentados e de suas famílias, durante a graduação, significou estar inserido em uma área de pesquisa que é aquela que se interessa pelos grupos profissionais urbanos. Ao longo da graduação, fui me aproximando da Antropologia Urbana e da Sociologia do Trabalho, nesta última, especialmente no subcampo da Sociologia da Experiência, proposta por François Dubet (1994), a quem eu tinha sido apresentado pela professora Annie Marie Wautier (2003).

Assim, busquei coligar os aspectos de uma sociologia do trabalho que preza pelo estudo da subjetividade e se propõe atenta às transformações e incertezas das identidades profissionais (DUBAR, 2005; 2009) com outro tema de fascínio: o da cidade. Me encantam descrições como as de Robert Ezra Park, um dos principais “etnógrafos de Chicago”, nas palavras de Ulf

Hannerz (2015, p. 28). A proposta da Escola de Chicago², de considerar a cidade enquanto objeto de investigação, palco privilegiado de uma pluralidade de profissões, personagens e estilos de vida, instigou profundamente minha abordagem no interior das Ciências Sociais.

Nas ruas do centro de Pelotas, apesar de seus ritmos de cidade média, tive a oportunidade de observar

a vendedora, o guarda, o camelô, o chofer de táxi, o vigia noturno, a quiromante, o comediante do teatro de revista, o médico charlatão, o balconista de bar, o carteiro, o furador de greve, o agitador trabalhista, o professor de escola, o repórter, o corretor de fundos públicos, o prestamista, todos esses são produtos característicos das condições da vida cidadina; cada um, com sua experiência, perspectiva e ponto de vista específicos, determina sua individualidade para cada grupo vocacional e para a cidade como um todo (PARK, 1973, p.38).

Foi com essas inspirações em mente que me lancei a entrevistar os barbeiros do Mercado Público, um ofício tradicional em face das reformas da cidade, da competição com os cabeleireiros e da reorganização do Mercado.³

Um dos primeiros personagens com os quais entrei em contato, nesta etnografia urbana dos grupos profissionais, foi o barbeiro Oliveira, uma figura bastante caricata, que, fumando dentro de sua barbearia e não sem algum resmungo, se abria aos poucos para o diálogo comigo. Ao pedir para ouvir sobre sua vida, ele relatou a origem rural, “o colono tá acabando, só tem história ruim”.

Nasci na época da guerra da Alemanha, não tinha açúcar, nunca passei fome, mas miséria nós passamos. Deu uma seca quando eu tinha seis anos, durou dois anos e seis meses parecia o Nordeste”. Quando tinha 21 anos fui cortar cabelo. Enchia carretas de caminhão, trabalhavam na colônia seis meses, um ano e vinham com umas jубas, enchia caixas de 20kg de cabelo. Em 1970 todo mundo saiu da colônia e veio pra cidade, [a quantidade de pessoas] dava pra eleger um prefeito! Passavam miséria no campo, vieram passar mais miséria [na cidade]. Tudo sem cultura, sem saber a letra “O”, vieram roubar se prostituir (OLIVEIRA - Anotações do diário de campo 29/11/2014).

² “Reuniu nomes célebres, como Robert Park (1864-1944), Ernest Burgess (1886-1952), Roderick McKenzie (1885-1940) e Louis Wirth (1897-1952), que criaram e consolidaram um núcleo especializado em estudos, pesquisas e ensino na área de sociologia urbana” (FREITAG, 2012, p.106).

³ Pensar as transformações da cidade e suas relações com as profissões foi também eixo temático de pesquisa que conduzi em 2014, sobre guardadores de carro (sob a orientação do prof. Francisco Beckenkamp Vargas, tendo como problema de pesquisa inicial o impacto que o estacionamento rotativo e automatizado de Pelotas tinha sobre a função de guardador de carro). Acabei por seguir as dicas dadas pela pesquisa de campo e focar nos rótulos recebidos e administrados por estes trabalhadores “da e na” rua. Alguns dos resultados foram publicados recentemente (GÓMEZ, 2017).

Nas palavras do barbeiro, a cidade efervescia, era palco de uma proletarização precária e de uma vida tipicamente urbana. Pistas como essas, nas histórias de Oliveira, me atraíam a escutar mais. A narrativa de trabalho também contava a história da cidade, a formação de uma camada trabalhadora urbana, que tem como origem o mundo rural e se desloca a “caminho da cidade” (DURHAM, 1973), as transformações nas condições de vida. A cidade enquanto um “fenômeno” sem precedentes.



Figura 6: Entradas das Barbearias no Mercado Central de Pelotas.
Fonte: Guillermo Gómez (2014).

O ambiente pacato do Mercado Público, com as barbearias uma ao lado da outra, se transformou, numa verdadeira “carnificina”, conforme as palavras usadas por Oliveira para descrever as disputas entre os barbeiros por clientes: “Aqui o cara fica faceiro quando o outro tá doente”, me contou ele.

Trabalhei em hotel, ganhava pra comer. Sempre trabalhei de cabeleireiro, magrão! Tem que ser um bom barbeiro, trinta cabelos por dia, dependendo do ponto. Eu almoço aqui mesmo, dentro da barbearia, direto do pote igual a cachorro. Hoje chegou um cara de Cuba aqui, parei de comer pra atender o cara. “[no hotel] ganhava 4 salários mínimos e meio, era dinheiro na época. Isso foi em 1971, encerava salão, carregava caminhão de carga. Era cinco estrelas o hotel, mas aí me botaram na rua. Eu fiz curso de barbeiro de noite, de dia trabalhava no hotel, mas eu já sabia um pouco, aprendi a fazer minha barba com a navalha do pai. Hoje é navalhete, é a navalha e a gilete, uma mistura dos dois. Barbeiro vem de barba de homem, cabeleireiro é mulher e homem, os caras vem aqui antes me pediam cabelo do Ronaldo [jogador de futebol], agora é aquele meio veado o Luan Santana [cantor], pedem cabelo de jogador, de artista... (OLIVEIRA - Anotações do diário de campo 29/11/2014).

A história pela qual mudei de tema seria mais interessante se residisse no conflito latente entre cultivar uma vasta cabeleira e entrevistar barbeiros, evidenciado na fala crítica do interlocutor: “tu com esse cabelo, pode anotar aí: o barbeiro Oliveira disse que, se dependesse de ti, a família morreria de fome”⁴, mas não se resume a isso. Ela começa com a aposentadoria da professora Annie Wautier, minha orientadora no projeto dos barbeiros.

Assim, procurei o auxílio do professor Francisco Beckenkamp Vargas, com formação na Sociologia do Trabalho. Sob sua orientação, vinculei-me à disciplina optativa “Trabalho, Sociedade e Desigualdades” e atividades do Observatório Social do Trabalho (UFPel)⁵. De suas orientações preciosas, agreguei os debates sobre "centralidade do trabalho" nas sociedades modernas (o estatuto antropológico do trabalho) e o próprio questionamento sobre o alcance da categoria trabalho enquanto categoria sociológica.

Neste campo, as reflexões de Claus Offe (1989), situando o trabalho no pensamento clássico (e também a "crise do trabalho") na sociologia contemporânea ou de André Gorz (2005), debatendo “invenção” do trabalho na modernidade, são alguns dos exemplos. Também aprendi sobre a cultura de novo trabalho (SENNETT, 2015a) e aprofundei os estudos sobre identidades profissionais (DUBAR, 2009).

Foi com este substrato teórico que cheguei à disciplina de Antropologia Urbana, tema antropológico favorito, uma optativa ministrada pela professora Claudia Turra Magni. Nela, entrei em contato com o projeto do Memorial da Estação Férrea, uma proposta que partiu da Secretaria de Cultura (SECULT), que por sua vez derivava de uma requisição do Instituto do

⁴ Esta fala se refere ao fato de eu usar cabelo comprido.

⁵ O Observatório Social do Trabalho é um projeto de pesquisa, ensino e extensão que desenvolve um conjunto de atividades acadêmicas e não acadêmicas focalizadas no monitoramento e análise das transformações do trabalho e do emprego na região sul do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/observatoriosocial/>>. Acesso em: 14 de dezembro de 2017

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). O projeto objetivava o estabelecimento de um memorial da ferrovia, a ser instalado na parte central da Estação Férrea de Pelotas, restaurada no fim de 2014, após anos de abandono. As tarefas do projeto se prolongaram pelo ano de 2015 e tiveram como base fundamental duas disciplinas ministradas pela professora Claudia Turra Magni, ao curso de Antropologia e ao de Museologia (Antropologia Urbana e Introdução à Antropologia).

Em Antropologia Urbana, além de revisar o conteúdo programático dos autores clássicos e contemporâneos que se dedicavam sobre os temas da cidade, era necessário a elaboração de um trabalho final que consistia em uma cartografia urbana (COSTA, ANGELI & FONSECA, 2012). A ideia proporcionava ao aluno se debruçar sobre um território urbano e narrá-lo cartograficamente, mediante um trabalho de campo, fundamentado na troca e na interação antropológica. Dessa forma, por me interessar pelos temas do trabalho e ter conhecido os objetivos do projeto, decidi que realizaria uma etnografia com os trabalhadores ferroviários. Vagando pelo bairro Simões Lopes, no início do semestre letivo de 2015, na companhia de meu colega Marcelo Grões, encontrei não os trabalhadores atuantes, mas, sim, os aposentados e suas famílias.

Tendo a Estação Férrea como ponto de partida, as perambulações pelo bairro, que eram inspiradas pela observação flutuante de Colette Petonnet (2008) – referência importante nos ensinamentos de Claudia Turra –, e pela “poética do andarilho” (ECKERT & ROCHA, 2013a, p.24) benjaminiana, começaram a evidenciar aquele território urbano enquanto um antigo reduto operário, formado a partir de uma política de habitação que buscava aproximar os trabalhadores dos espaços de trabalho.

Comerciantes locais, moradores, transeuntes, em diferentes espaços e contextos no bairro, sabiam indicar, conheciam, tinham ouvido falar ou tinham relações com ferroviários. Um indício do que Ariel Gravano conceitua enquanto uma “identidade barrial” (GRAVANO, 2015, p. 159), ou seja, aquelas identidades que tem o bairro como o referente. Aquele território urbano, situado às margens da linha férrea, explicitava visualmente os rastros de uma cultura de trabalho: muros construídos com trilhos de ferro, o clube ferroviário, o campo de futebol e antigas casas operárias, construídas com madeira. Assim, não foi difícil encontrar as famílias ferroviárias, muitas que ainda moram na beira da linha, nos terrenos que hoje estão em situação legal inconclusa.

Ao término do primeiro semestre de 2015, recebi o convite da professora Claudia, para conciliar meu arcabouço teórico de discussões sobre o mundo do trabalho e das profissões, e ser orientado por ela, no campo da Antropologia Urbana, com o universo de pesquisa dos

ferroviários aposentados. O período de entre semestres foi de dúvidas. O envolvimento que desenvolvi com a temática da ferrovia havia sido grande, então aceitei deixar os barbeiros e rumar para esta nova pesquisa.

Dessa maneira, no segundo semestre de 2015, mantive minha inserção em campo e passando a atuar mais intensamente no projeto do MEF. A equipe que o compunha foi interdisciplinar e acomodou diferentes níveis de pesquisa, dos alunos da graduação e pós, bem como diferentes áreas, Museologia, Antropologia, Ciências Sociais, História, além de contar com profissionais técnicos internos e externos.

A realização desta pesquisa coletiva junto à comunidade ferroviária tinha como principal problemática a revitalização da Estação Férrea e evidenciou a multiplicidade de opiniões sobre este processo. A estação se apresenta enquanto um “lugar da memória” (NORA, 1993)⁶, por meio das afetividades e temporalidades dos narradores e narradoras contatados:

O que eu entendo por restaurar é: quebrou um pedacinho, tu vai lá e arruma aquele pedacinho. Pra mim, eles refizeram toda a Estação. Já mexeram. Pode estar linda, maravilhosa, mas não é a Estação Ferroviária (NAJARA MEDEIROS – Junho 2015).

Ficou bom. Isso aqui parecia uma casa de vampiro. Tudo estragado, né? Agora tá mais bonito. Agora tá lindo. Como nos velhos tempos, como dizem, né? Isso aqui era um desgosto pra Pelotas se continuasse assim (MOZART SANTOS MEDEIROS – Junho 2015).

Aí, quando comecei a ver a restauração... É outra vida a Estação. Um dia eu passo aqui, para pegar o ônibus, e fiquei parado olhando... Sabe, a gente começa a trazer na memória. Todo aquele tempo. Coisa gozada, né? Parei ali e fiquei olhando, admirado. Pô, tá bonita a Estação. Aquilo até comove a gente (LUIS AUGUSTO ÁVILA MADRUGA – Junho 2015).

A melhor coisa que fizeram, recuperar esse prédio. Porque é uma memória para todos aqueles, não só para, poucos eu acho que ainda vivem, dos ferroviários, mas para as famílias, para a geração que ficou. É uma memória muito bonita isso aqui, recuperado, restaurado como tá. Que a gente possa ver de novo funcionando alguma coisa, que não deixem depreder mais, como houve né. Do jeito que ficou isso aqui. Vai ser muito importante, para o bairro, para a população, para tudo (CALIXTA MENA – Junho 2015).

O conjunto de alunos e pesquisadores vinculados ao projeto, que consistiu em aproximadamente vinte pessoas, se dividiram em grupos de pesquisa, cada qual mantendo uma

⁶Para Pierre Nora (1993), os lugares da memória são “lugares nos três sentidos da palavra, material, simbólico e funcional (NORA, 1993, p. 27). O que os constitui, prossegue Nora, “é um jogo da memória e da história, uma interação dos dois fatores que leva a sua sobre determinação recíproca” (p.22).

rede de relações no bairro, permitindo, assim, o desenvolvimento de uma multiplicidade de temáticas, derivadas dos enfoques dados por cada pesquisador. A proposta para a convergência deste diverso material de pesquisa foi a confecção coletiva de um Museu de Rua. Esta prática já havia sido desenvolvida em outras oportunidades, vinculadas às ações didáticas da Prof^a Claudia, como relatado por ela:

Baseado em experiências realizadas em Porto Alegre na década de 80⁷, esta modalidade museal fora desenvolvida em outras duas ocasiões na disciplina de Antropologia para o Bacharelado em Museologia da UFPel, primeiramente, enfocando o Cemitério Fragata (2010), e depois, o Carnaval de Pelotas (2013). O relato dos participantes sobre estas práticas envolvendo o aprendizado da Antropologia, associado à experiência de pesquisa e extensão, deixaram marcas profundas no processo de formação destes acadêmicos, tanto quanto nas comunidades envolvidas com a sua realização. (MAGNI & GÓMEZ, 2017, p.7)⁸.

De acordo com Claudia, a concepção de Museu de Rua foi desenvolvida a partir dos diálogos e orientações do museólogo, arquiteto e fotógrafo Julio Abe Wakahara (1988), implicando numa renovação da concepção museológica vigente na década de 1980.

Não se trata, portanto, de uma exposição convencional, prevista para ser instalada em uma instituição museal, com um público passivo diante de bens materiais intocáveis, tampouco concebe a comunidade implicada como objeto de investigação, privilegiando linguagem formal, personalidades notórias, temas e fatos alheios ao seu contexto de vida. Ao contrário, o Museu de Rua pretende reconhecer e contribuir para o empoderamento das comunidades, envolvendo as pessoas implicadas no conteúdo e modo de contar suas histórias, valorizando seus afetos, saberes e fazeres cotidianos, assim como seus acervos visuais e documentais, suas impressões e memórias. Os resultados, apresentados em forma de painéis, ignoram o fetiche de objetos intocáveis, priorizando réplicas fotográficas articuladas à transcrição de depoimentos e documentos obtidos de forma participativa. A diversidade de narrativas visuais e textuais resultante deste processo promove uma identificação profunda da comunidade com seus resultados, cujos temas explorados nos painéis advém do material empírico, iluminado pelas discussões teóricas aportadas pela equipe de pesquisa (MAGNI & GÓMEZ, 2017, p. 9).

Assim foram produzidos, por meio de oficinas no Laboratório de Ensino Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som (LEPPAIS), onze banners de diferentes

⁷ Trata-se dos Museus de Rua da Rua da Praia, do Bairro Bom Fim e do Hospital Psiquiátrico São Pedro, cujos projetos, de autoria das historiadoras Lizete Dias de Oliveira, Simone Paixão, Adriane Boff e Claudia Turra Magni, foram desenvolvidos com apoio da Secretaria Municipal de Cultura, e coordenação da Profa. Luiza Kliemann, além da participação de Felipe Escostegui, dentre outros integrantes que se integraram posteriormente à equipe.

⁸ Relatamos sobre os desafios do Memorial da Estação Férrea em texto apresentado no GT 14, “Imagens e Ciências Sociais” da 41º Encontro Anual da Anpocs, realizado em Caxambu/MG, em outubro de 2017.

temáticas. As duas imagens que se seguem são os dois painéis mais diretamente ligados à memória do trabalho ferroviário.

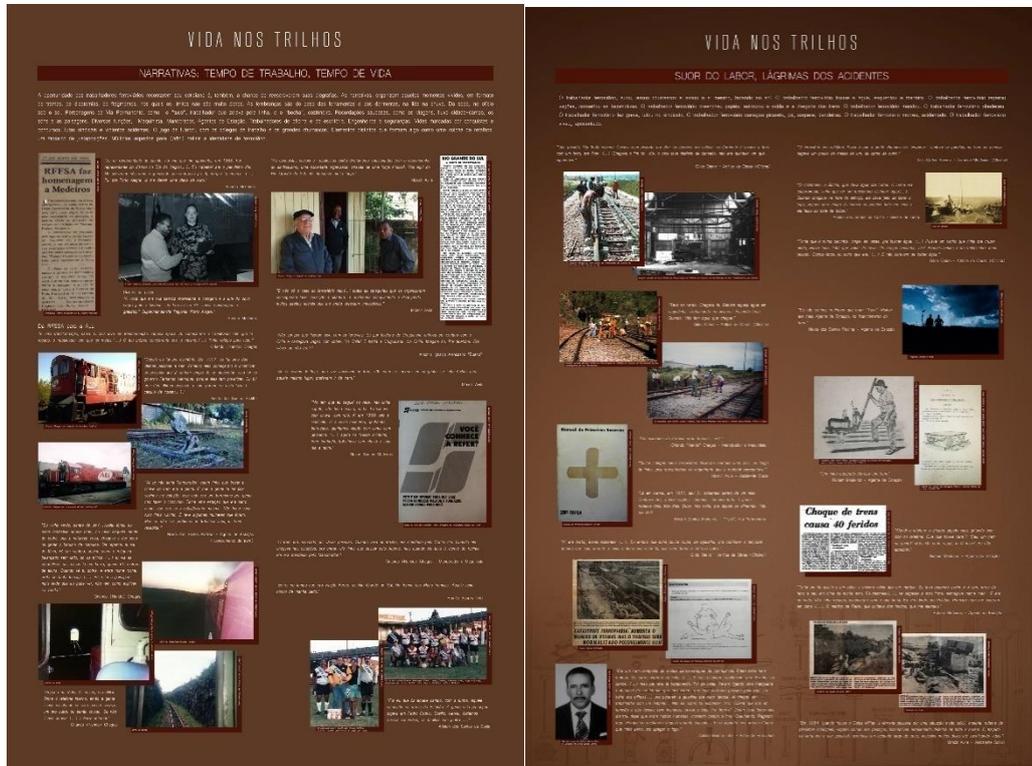


Figura 7: Croqui dos banners sobre Memória do trabalho, intitulados “Narrativas: Tempo de Trabalho, Tempo de Vida” (esq.) e “Suor do Labor, Lágrimas dos Acidentes” (dir.).
Fonte: LEPPAIS.

O banner da esquerda, “Narrativas: Tempo de Trabalho, Tempo de Vida”, valoriza a narrativa do sindicato e da aposentadoria, das viagens de trem e do futebol. O banner da direita, “Suor do Labor, Lágrimas dos Acidentes”, enfoca o trabalho de turma, os acidentes, os instrumentos e ferramentas de trabalho. Estes dois painéis formam um conjunto de onze, com uma identidade visual comum que inclui um logo, marca d’água e diagramação.

O formato de um museu constituído por banners permite a circulação imediata do material, bem como a constante possibilidade de recriação da narrativa expográfica (formas possíveis de apresentação daquilo que esta sendo exposto). Isto se efetivou com a circulação do MEF, estreando na Estação, no dia 12 de dezembro de 2015 e sua exposição no Mercado Central de Pelotas⁹, em fevereiro de 2016.

Em 2016, o memorial recebeu a curadoria dos próprios ferroviários, especialmente de

⁹ Disponível em: <http://www.jornaltradicao.com.br/site/content/cultura_e_turismo/index.php?noticia=16828>. Acesso em: 15 dez. 2017.

Orlando Chagas, delegado sindical de Pelotas, que foi responsável pela conexão com a sede do SINDIFERGS, onde os banners ficaram expostos no período de 08 de abril a 21 de outubro de 2016. Retornando a Pelotas, ficaram na delegacia sindical até quando voltaram à estação, na semana da cidade de 17 a 20 de agosto de 2017.

Outra das atividades do projeto foi a elaboração de um curta-metragem¹⁰, intitulado “Vida nos Trilhos: Memórias na Estação Férrea de Pelotas”, com 20 minutos de duração, editado para ser lançado no dia da abertura do Museu de Rua. As atividades de registro se deram durante a semana da cidade (1 a 7 de Julho de 2015) e se realizaram com a câmera fixa (em tripé), numa situação de entrevista, partindo de um roteiro semi-estruturado.

A estética deste filme buscou estruturar a montagem em forma de choque, alternando trechos de vídeo com fotografias antigas e atuais, e, deste modo, acentuar as discontinuidades entre os depoimentos e estas imagens. Como exemplo destes contrastes, temos um interlocutor fazendo alusão a um dos símbolos da estação, o relógio e fotografia, mostrando apenas o suporte na parede externa, com destaque para a sua ausência; outro menciona a importância do transporte ferroviário nos países desenvolvidos, enquanto fotos atuais revelam vaquinhas sobre os trilhos, sendo conduzidas languidamente pelo seu dono; em uma outra declaração ainda, um ferroviário aposentado enfatiza a limpeza e asseio com que eram mantidas as vias, enquanto fotos da atualidade mostram o depósito de sujeira e dejetos à margem dos trilhos. Ao invés de enfatizar o *raccord*, que estabelece a ligação e continuidade entre dois planos, própria do cinema dramático, este modelo de montagem, concebido por Vertov, conforme explica Aumont (2002), privilegia a discontinuidade visual, através do "intervalo" entre dois planos, privilegiando assim, as diferenças, contradições e dinâmicas ocultas na realidade (MAGNI & GÓMEZ, 2017, p. 11).

As narrativas dos interlocutores que compõem este vídeo-documentário são provenientes tanto das pesquisas já feitas previamente pelas equipes de pesquisa, como pessoas que souberam do projeto por meio da divulgação.

¹⁰ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=DCs5JEa0Ghw>>. Acesso em: 18 out. 2017.



Figura 8: Cartaz de divulgação para coleta de depoimentos do MEF.
Fonte: LEPPAIS.

Destaco que os resultados do projeto oportunizaram uma divulgação pública e consentida da imagem dos interlocutores, em processos com os quais eles puderam selecionar suas narrativas, imagens e fotografias e isso foi transformado em algo de prestígio acadêmico, e, principalmente em uma contribuição museal para a cidade. Ver a si mesmo *sendo visto* e mencionado nesses espaços, reconhecidos pelo poder público e pela população, uma história interessante, que “mereceu” ser transformada em memorial, agregou a forma como alguns dos interlocutores passaram a me considerar enquanto pesquisador. De um “guri” que perambulava pelo bairro, passei para uma condição de alguém que poderia colocá-los em alguns espaços, desconhecidos ou não, mas valorizados. Assim, passaram a direcionar meu olhar, minha câmera, debater os textos que eu levava, durante o processo de pesquisa e de restituição.

Apesar disto, cabe destacar algumas diferenças do trabalho de conclusão de curso, intitulado “Cidade, Trabalho e Narrativa: Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas” (GÓMEZ, 2015)¹¹, em relação as atividades do projeto. O TCC pode operar em uma rítmica distinta, derivada da maior profundidade no contato com as pessoas, na participação do cotidiano, em suma, de uma permanência em campo. Algo que já enfatizei naqueles escritos:

¹¹ Dividido em três capítulos, sendo Capítulo 1: Fundamentos Teórico-Metodológicos, Capítulo 2: Personagens e Ethos de Trabalho e Capítulo. 3: Trabalho Fabulado, Vida Rememorada: Causos, Piadas e Apelidos.

Penso que a possibilidade de conviver com uma “narrativa oficial”, por meio de uma outra metodologia – possibilitada pela minha inserção no projeto do Memorial da Estação Férrea –, de registro videográfico, permitiu-me perceber as diferenças entre o fora e o dentro, sem considerar uma como mais verdadeira ou falsa, mas sim como dimensões diferentes do “fabricado” da cultura. Quando realizamos (como equipe) as atividades da Semana da Cidade, que consistiam em coleta de depoimentos gravados, na frente da câmera, isso se expressou de maneira interessante. Eu já havia feito trabalho de campo e já conhecia alguns dos interlocutores. Dessa forma, acompanhei as diferenças entre o que os interlocutores selecionavam para dizer “para a câmera” e o que cochichavam para mim, em um momento ou outro. E essas conversas “informais”, produzidas pela minha inserção em campo, estavam permeadas pelos elementos lúdicos. Um nome, mencionado perante o vídeo, se tornava “chefe cobra”, em nossas conversas (GÓMEZ, 2015, p.69).

Minha busca “foi pelo contraponto, pelo lúdico e pelo não-dito” (*idem, ibidem*), e meu acesso a um universo de pesquisa masculino, envolveu a participação nos assuntos, gerando uma “aceitação” que derivava das relações pessoais, como bem ensina o mestre William Foote-Whyte (2005).¹² Assim, acabei me interessando, além da estrutura e dos processos de trabalho que procurei detalhar, pelas formas jocosas de interações, que faziam menção aos diferentes personagens daquele universo profissional, as figuras do malandro, do entregador, do “chefe-cobra”, do caxias.

Considerei estas formas narrativas enquanto parte de uma “linguagem profissional” (BAKHTIN, 2015) que organizava a maneira pela qual os ferroviários experienciavam o mundo do trabalho e se relacionavam com si mesmos e com os outros, relações sempre permeadas por hierarquias e assimetrias.

Sobre os apelidos, desenvolvi com maior profundidade um artigo, em parceria com a professora Claudia Turra Magni (GÓMEZ & MAGNI, 2017) e já com o apoio e ensinamentos da professora Cornelia Eckert, inserindo-os em uma dimensão mais ampla do campo de estudos das relações jocosas (RADCLIFFE BROWN, 2013 Raymond Firth, 1998, são alguns dos clássicos)¹³ e dos registros de uma “linguagem ordinária” (CERTEAU, 1994), aquela da ordem do cotidiano, que se insubordina, microscopicamente contra as estruturas de poder.

¹² Em sua pesquisa com jovens na esquina Foote-Whyte viu ser fundamental opinar sobre “beisebol e mulheres”, assuntos recorrentes entre os “jovens de esquina”.

¹³ De acordo com Baptiste Coulmount, em seu livro “Sociologie des Prénoms” (2014), os sociólogos, ao estudar apelidos ou diminutivos, “sont général concentrés sur les surnoms utilisés dans le cadre professionnel” (*idem*, p. 99). Na pesquisa antropológica dos mundos do trabalho encontrei referências sobre os apelidos: no mundo mineiro (ECKERT, 1988; CIOCCARI, 2015) no mercado financeiro francês (HASSOUN, 2000), nos ferroviários aposentados (RAPKIEWICZ & ECKERT, 2015; NUNES, 2013, p.110) e nos trabalhadores petroleiros (PALERMO, 2017).

Em termos teóricos, uma noção organizadora era a de *ethos*, sintetizando minha preocupação de compreender o “estilo de ser, de viver e de comportar” (SAMAIN, 2004, p. 20) daquele que considere um “grupo profissional”. Ao mesmo tempo, esta noção era problematizada, tendo em mente as ressalvas como as que fazem autores como Claus Offe (1989), em relação a “grande e crescente heterogeneidade” (OFFE, 1989, p.20) entre os trabalhadores e do próprio deslocamento conceitual do trabalho, que perde sua centralidade “na organização da existência pessoal” (*idem*, p. 26).

Assim, coube questionar uma experiência particularizada de trabalho, interrogando-me sobre “a validade e a centralidade do conceito de trabalho para aqueles que trabalham” (*idem, ibidem*), tendo o entendimento de que esses eram fatores que variavam em cada trajetória. A fragmentação das identidades vinculadas com o mundo do trabalho, expresso no “pluralismo radical das identidades operárias” (DUBAR, 2009, p.68), me conduziram a atentar para as trajetórias únicas de cada um dos oito ferroviários aposentados com os quais mantive interlocução. Isto conduziu a uma conclusão de que “[o] *ethos* não é único, mas incorporado e expresso por cada sujeito de maneira diferente, de acordo com “variáveis”, de sua trajetória pessoal, profissional, vida familiar, função no trabalho, preferências de lazer, campo de possibilidades” (GÓMEZ, 2015, p. 56). Isso, em última instância, representou uma cisão com essa grande categoria explicativa (a de *ethos*): “Dicotomias, fragmentos, limites não muito claros, se combinam e sobrepõem no *ethos* ferroviário” (GÓMEZ, 2015, p.69).

Desta experiência de pesquisa, iniciada no último ano de minha graduação, em março de 2015, e que ressoa nas minhas investigações do mestrado, dois personagens se destacaram.

Orlando Chagas, o “Nando” ou “Chagas”, tem sessenta anos, é natural de Pelotas e aposentado em 2012 pela empresa América Latina Logística. Iniciou o trabalho na Rede Ferroviária Federal em 1983, recém-casado com Cristina Chagas. O casal tem dois filhos, Fabrício, músico do exército, e Fernanda, graduada em Ciências Sociais pela UFPel e que hoje trabalha na prefeitura de São Paulo. Conheci “Nando” procurando-o no ponto de táxi onde trabalha com o carro de seu primo. Ele trabalha à noite na maior parte do tempo e também nos finais de semana. Foi ele que me abriu a porta de um importante espaço de pesquisa, a sede do Sindicato dos Ferroviários do Rio Grande do Sul, do qual ele é representante em Pelotas. A pequena casa de madeira, situada no largo da estação férrea, quase escondida por um muro, foi o local que me conferiu a oportunidade de acompanhar um ponto de encontro¹⁴ dos ferroviários

¹⁴ A dica de buscar “os pontos de encontro naturais” (MAGNANI, 2003, p.107) dos moradores nos bairros de periferia vem da proposta etnográfica de José Guilherme Magnani. Seguindo esta estratégia, o autor pode conhecer

em que discutiam as mais diversas pautas¹⁵ e minha participação nelas possibilitou sair de uma situação de entrevista fechada para perceber as interações, as vezes só escutando, outras contestando e opinando, mas, principalmente, entendendo o grupo, as divergências, as conversas paralelas, as piadas, etc.

Durante uma reunião no LEPPAIS, Nando contou aos presentes como me conheceu:

O Pisca me disse, “tem uma guria atrás de ti, querendo saber da ferrovia” o Guillermo, com esse cabelo, né. Aí a primeira foto que ele tirou foi de uma enxada e uma pá. Isso foi o início de tudo. Eu tava construindo uma garagem lá. Aí ele nunca mais saiu (ORLANDO CHAGAS, 15/12/2017).

Minha história com Nando tem bastante a ver com esta garagem, mencionada na narrativa acima. Foi com ela que tive o *insight* de observar o trabalho ferroviário que acontecia durante a aposentadoria. Uma rede de sociabilidade e cooperação entre Nando e os vizinhos me fez perceber os vínculos dos moradores daquele bairro, antiga vila operária, onde os vizinhos eram antigos colegas de trabalho.

Acompanhei a construção da garagem quando ela ainda era um projeto, esboçado na narrativa de Nando: além de um espaço para proteger o automóvel da intempérie, almejava a criação de um “lugar dele”, para colocar suas coisas, como as ferramentas e os discos de vinil, pois gosta de música. Ele se orgulha de ter uma vasta coleção de discos, que depois adquiriu em CD’s e hoje mantém seu acervo em vários pen-drives, que escuta no carro.

o “pedaço”, “uma rede de relações que combina laços de parentesco, vizinhança, procedência” (*idem*, p, 115). Esta categoria é cara em seu projeto antropológico (MAGNANI, 2000; 2002; 2003; 2012).

¹⁵ “Os assuntos variavam: futebol, troca de informações sobre jornais locais, corrupção, mulheres, “qual o motor das viaturas que rodam nos trilhos”, operações de saúde “depois que mexem no nego ele nunca mais é o mesmo”, a decadência do sindicato, reforma ou destruição dos chalés, atores de ação como Stallone, Van Damme, Steven Seagal e claro, causos sobre o trabalho ferroviário, suas figuras, seus malandros, os acidentes, pessoas conhecidas, os chefes” (GÓMEZ, 2015, p.55-56).



Figura 9: “O começo de tudo” (18/11/2015).
Fonte: Guillermo Gómez.

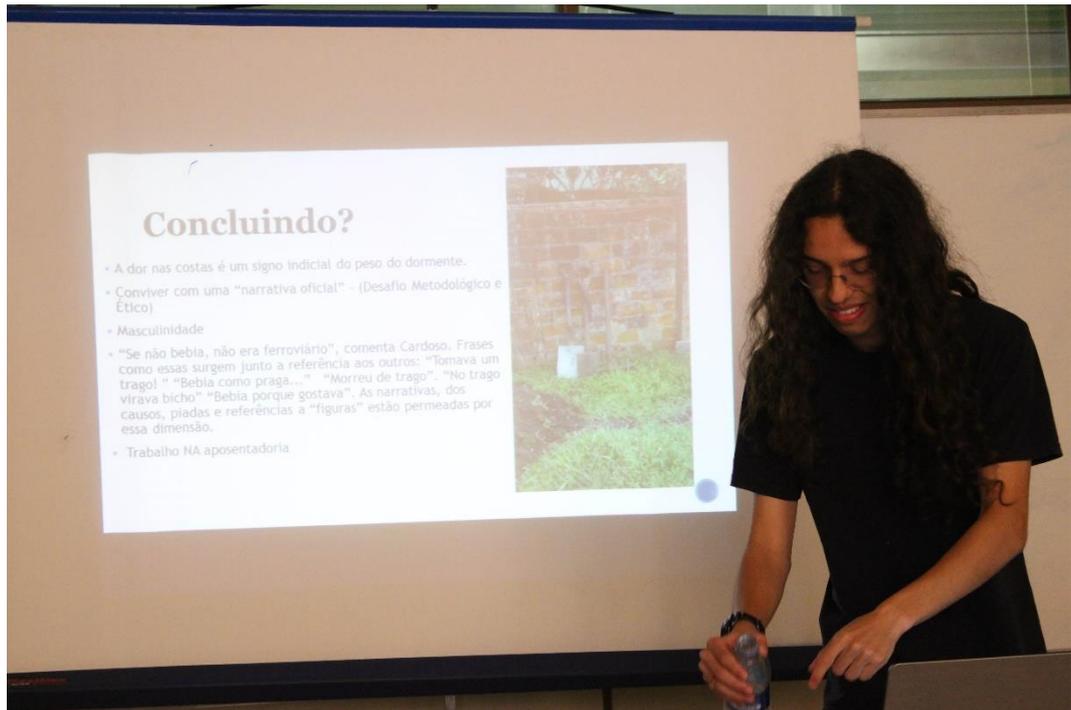


Figura 10: Defesa TCC com o uso da foto no slide.
Foto: Estefani Leitzke.

Neste dia narrado por Nando, da foto com pá e enxada, encontrei-o em sua casa, de botina e regata. Estava na companhia de Luís Carlos, seu vizinho, trabalhando no terreno. Luís fez piada comigo e com Nando: "Pena que a visita não veio hoje de manhã, quando a gente concretou! Aí sim ia ter história ferroviária para contar! E esse aí [Nando] é manobrador, maquinista, engenheiro, pedreiro...". Nando: "esse 'estragado' [Luís] é um arriado...".

Nando me entregou na mão uma mangueira de plástico e ajudei na medição do terreno. Esticávamos o fio e Luís e Nando se comunicavam um com o outro, um de cada ponta: "confere!", fazendo uso de um pedaço de madeira, marcado a lápis em uma determinada altura, que indicava o padrão para o nivelamento.

Ao longo do ano de 2016, acompanhei as primeiras construções, Nando "apavorado" com o preço e com o serviço dos pedreiros. Visitei, com ele, uma loja de telhas para fazer um orçamento. Quando a obra ficou pronta, uma surpresa: decorando a parede de concreto nova, uma velha janela, com o símbolo da Rede Ferroviária Federal. Uma sobreposição de temporalidades, na construção da casa.



Figura 11: Temporalidades em construção (11/09/2017).
Fonte: Guillermo Gómez.

Minha memória indica que o início das aulas em Porto Alegre coincidiu com o recente ingresso de Nando no Whatsapp, mas meu diário de campo informa que sua primeira mensagem foi no dia 29/09/2016: “boa noite amigo”. Por meio desta ferramenta, trocamos fotos e áudios. Discutimos os projetos para minhas próximas idas a Pelotas e, até confeccionamos juntos, por meio de mensagens de áudio em uma madrugada, meu trabalho da disciplina de Família e Parentesco.

Com a parceria de Nando, levamos a exposição do Memorial da Estação Férrea para Porto Alegre. Encontrei-me com ele na Borges de Medeiros esquina Demétrio Ribeiro, centro de Porto Alegre, e caminhamos até a rua Voluntários da Pátria, sede do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Rio Grande do Sul (SINDIFERGS), carregando os banners debaixo do braço e conversando. Ao chegarmos lá, não havia suportes para os banners, então os amarramos em cima das caixas de som, com uma corda. Um pesadelo expográfico. No outro dia, contando com o imenso apoio do presidente do SINDIFERGS, João Calegari, o vice Jair Morais e a segunda diretora do Departamento de Aposentados e Pensionistas, Dorilde Begnini, instalamos pregos nas paredes do sindicato e penduramos os banners. Sucesso expográfico.

Orlando constantemente faz brincadeiras comigo, em relação a meu casamento. Um vídeo que gravei quando estávamos em Rio Grande, para uma reunião sobre exposições

ferroviários, retrata bem a situação. Perguntei, ao ligar a câmera: “Como é que tá nossa situação? Querendo que ele me descrevesse o que iríamos fazer lá, quem encontraríamos, etc.

Nando respondeu: “Nós estamos... A situação de vocês deve estar boa. Vocês tão noivos, né? Ou tá só enrolando? Tão só enrolando? Acho que em dezembro sai o casamento, né? Não, em janeiro. É janeiro? Quando é que o casamento? Tô falando com você, você mesmo, você aí, atrás da câmera! (risos)” (26/06/17).

Em outra ocasião Nando apresentou para a professora Claudia, uma proposta de pesquisa focada nos acidentes ferroviários. Depois, conversando comigo, disse que tinha várias fotos de acidentes, que gostaria de falar com os acidentados, com os filhos de acidentados. Eu disse: “Isso dá uma boa pesquisa! Tu tens que fazer Ciências Sociais! Enquanto que ele: “esse Guillermo, coloca tudo em termos de pesquisa! (risos) Teu casamento também, dá uma boa pesquisa!”.

O segundo personagem é Rubem Medeiros que tem oitenta anos, é viúvo, tem uma filha, Nara Rúbia e três filhos, Rubilar, Adilson e Rubimar. Nascido “na grotá”, filho de Bernardino e Vicentina Medeiros. Seu pai, nasceu em 1904 e trabalhou durante toda a vida na ferrovia. “Meu pai trabalhou trinta e cinco anos! Trinta e cinco anos de *tuco*, imagina!”¹⁶ O próprio Rubem, trabalhou sua vida toda na profissão ferroviária, excetuando um curto período no exército e na construção civil, quando tinha 20 poucos anos. Ingressou na Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) em 1957, no município de Cerro Chato e acompanhou o processo de incorporação da VFRGS pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Desses 31 anos que atuou como ferroviário, 17 foram na “turma da picareta”. Até ser promovido para Agente de Estação, quando também optou pelo regime CLT, abandonando os direitos de “estatutário” que obteve quando foi empregado da VFRGS.

Durante a pesquisa, foram muito proveitosas as caminhadas que fiz na companhia de Rubinho, sempre num passo lento e ritmado. Caminhamos pelo centro da cidade de Pelotas, voltando ou indo na direção da Estação Férrea e do bairro Simões Lopes, ou, ainda, pelos bairros onde Rubem (Fragata) e eu (Santa Theresinha), moramos.

Numa dessas caminhadas, saindo do bairro Simões Lopes, onde havíamos encontrado Nando, passamos por uma oficina de onde saía muita fumaça: “Que isso, essa fumaça?! Parece até coisa de saravá. Sabe que eu nunca acreditei nisso? Sempre fui católico”, disse Rubem. Isso desencadeou sua narrativa de que quando era criança, morava com os pais, em uma das casas

¹⁶ “Tuco”: é a designação para o trabalhador de “via permanente”, responsável pela manutenção da linha férrea. Seu trabalho, como descrito consensualmente pelos interlocutores, é um trabalho bruto, pesado, braçal. Consiste em substituição de dormente (peças de madeira), nivelamento das linhas, manutenção em pontes, etc.

“da Rede”, no bairro Santa Theresinha: “Meu pai trabalhava ali de tuco, nem tinha carteira de trabalho, não sei como controlavam as horas”. Lá, Rubinho estudou num colégio religioso, o São Pedro. Rubinho me contou que ajudava o padre na missa: “ele perguntava pra mim e eu respondia em latim!”. “Estudei só até a 6ª série, depois disso não tinha colégio em Pelotas, até tinha, mas (esfrega os dedos, sinalizando dinheiro)... meu pai não tinha condições. Até podia pedir pra ser transferido, mas, naquela época, Tuco ia falar com Engenheiro¹⁷, tchê? Pro meu filho eu consegui, falei, meti a cara.”

Rubem não mora no bairro Simões Lopes, “onde eu moro não entra água na minha casa” (18/11/15), falou ele uma vez, brincando e ironizando Pisca, um outro ferroviário aposentado. A casa onde vive Rubem fica ao lado da de sua irmã, que foi comprada pelo pai dos dois. Rubem adquiriu sua residência quando ele “veio transferido” para Pelotas, para desempenhar a função de Auxiliar de Agente de Estação. Nela, localizada no bairro Fragata, me recebeu diversas vezes. Tomamos chá, o de Rubem sempre com bastante açúcar – “de amargo já basta minha vida” –, comentou ele um dia. Geralmente sentados na mesa da cozinha, ou então no sofá da sala, passamos tardes conversando e eu, principalmente, ouvindo suas histórias.

Quando escuto as gravações, ouço quando ele puxa o ar para começar a contar um bom caso, como o do maquinista que passou pela Estação se fingindo de morto, com a cabeça pendendo meio solta, balançando na janela da locomotiva, o que deixou todos alarmados. Também me admiro da sua seriedade e confiança ao me contar das agruras do trabalho ferroviário, principalmente da zona rural, de um trabalho em condições precárias, na intempérie.

Ele é também um colecionador, um guardião da memória coletiva e afetiva. Guarda uma espiriteira¹⁸ de ferro, antiga, com a qual a mãe aquecia o leite para ele e seus irmãos, mesmo no frio “da campanha” que entrava pelas frestas do chalé de madeira, clássica moradia operária. Em todas as conversas, gravações, entrevistas que ele concedeu à rádio e TV¹⁹ está presente seu sonoro riso ou gargalhada, mesmo nas mais brutais narrativas de trabalho. Para mim esse riso ainda é elemento misterioso, misto de comemoração pelo que já passou, liberação de tensão e, sempre, indica uma sapiência particular.

Ele se aposentou em 1988, trabalhando, como sempre enfatiza, “até o penúltimo dia”, pois, no último, os colegas organizaram um churrasco para comemorar sua aposentadoria. Nesse ano também foi o trabalhador homenageado pelos serviços prestados à Ferrovia, em razão aos 100 anos da Abolição da Escravatura, recebendo uma placa de ouro, com os dizeres

¹⁷ Engenheiro é um alto cargo da hierarquia ferroviária.

¹⁸ Vaso ou lampião para colocar espírito de vinho ou álcool para queimar.

¹⁹ Rubem foi entrevistado pela TV-UCPEL e participou de programas de rádio na RadioCom.

“a você que na sua pessoa representa a coragem e a luta do povo negro junto à história da ferrovia no RS, nossa homenagem e gratidão” – Superintendência Regional (Porto Alegre 13-05-1988).



Figura 12: Nando e Rubinho.
Fonte: Guillermo Gómez.



Figura 13: Rubem em Rio Grande (RS).

Fonte: Guillermo Gómez.

Escrever sobre esses dois senhores foi uma grande dificuldade. Percebi que vivemos muitas coisas juntos e que era muito difícil descrever nossa relação de amizade. É o velho dilema antropológico de traduzir para o texto uma experiência vivida e sei que aqui fiquei devendo.

Uma história, que já é tema recorrente em nossas conversas, pois foi contada e recontada, envolve um diálogo entre esses dois personagens. O narrador é sempre Orlando e o público, dos mais variados. Não sou tão bom contador, mas resumo: Alguns dias depois da defesa do TCC, realizada 10 de dezembro de 2015, conversei com Orlando que estava ansioso por me contar uma história. Ele, após a defesa, ia levando Rubem de carro, do Instituto de Ciências Humanas (ICH) até o bairro Fragata. Enquanto Orlando dirigia: “Rubinho comentou comigo “esse guri é muito interessando pela ferrovia, se a gente estivesse na Rede eu arrumava um serviço pra ele”. Risos. Nando responde: “Ele tá estudando pra conseguir algo melhor, Rubinho!”. E, quando contado para mim, acrescenta, “Rubinho é das antigas! ”.

Recentemente, Cristina Chagas, ao encontrar seu marido Orlando, Rubem e eu, na garagem de sua casa, e ser lembrada por Nando sobre este episódio, comentou: “talvez esteja melhor ser ferroviário do que sociólogo ou antropólogo!” e demos risada juntos.

Outro diálogo importante com Orlando ocorreu quando ele disse que repensou falar sobre o Trabalho de Conclusão de Curso de sua filha, também graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Pelotas. Sua pesquisa foi sobre a Estação Ferroviária, o bairro Simões Lopes e, principalmente, o Esporte Clube Ferrinho. A pesquisa foi defendida em 2011, sob a orientação professora Claudia Turra.

Nando me contou que “não deu muita bola” e não foi assistir à conclusão da filha, apesar dos incentivos de Cristina. Acompanhar a minha pesquisa etnográfica, enquanto um interlocutor, para ele, foi algo que efetivou uma mudança na atenção: “como tu acompanhou o ferroviário eu também acompanhei como é o estudante. O esforço de vocês. Na época não dei muito valor, entende? A mulher até falou para mim ir. Agora a Fernanda, por telefone disse, vai lá, ajuda o guri”.

Estes diálogos são alguns dos exemplos de uma configuração que me fez manter o tema da ferrovia, principalmente pela perenidade dos vínculos afetivos, que resulta em uma dificuldade em “sair do campo”. Estas situações narradas anteriormente, combinadas com apelos do tipo “não vai nos abandonar agora”, fizeram com que eu mobilizasse minha dedicação no aprofundamento dos estudos na temática, priorizando a manutenção do contato com estes e outros interlocutores. Inspirado principalmente pelo tema da memória coletiva nas sociedades complexas e dos estudos da crise e da duração. Afinal, trata-se de um universo de pesquisa contextualizado no desmantelamento de uma comunidade de trabalho.

Depois eu entenderia, com os ensinamentos da professora Cornelia, que as falas destes sujeitos são demonstrações de seus esforços de resiliência e de resistência frente às inconsistências do tempo. O marco de uma Etnografia da Duração que começa, portanto, na manutenção de vínculos com minha temática de pesquisa da graduação e com seus narradores²⁰ – a conservação dos laços afetivos com os interlocutores e com a professora Claudia, tão importante para minha trajetória acadêmica.

1.2 Fim da Ferrovia? De uma Etnografia da Crise à Etnografia da Duração

²⁰ Nando me contou depois, que no dia da defesa, se identificaram assim, na portaria do prédio: “Nós viemos assistir o Guillermo, somos os narradores dele”.

Outro “fim” que fomenta uma iniciativa de começo é o da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), inserida em um processo de desestatização que culminou com sua privatização, no final da década de 1990. Este acontecimento é um potente signo do processo de descontinuidade do modelo de transporte ferroviário no Brasil. Buscando entender conceitualmente este processo, subscrevo-o a partir do conceito de crise. Minha maior inspiração vem da noção de crise desenvolvida por minha orientadora²¹, Cornelia Eckert, que tem origem nos estudos sobre memória do trabalho que ela realizou entre uma comunidade de mineiros de carvão na França.

Já havia lido sua obra na graduação, mas entrar em contato mais densamente com sua proposta teórico metodológica no mestrado, fez com que me situasse em uma tradição de pesquisa de memória coletiva das cidades e, mais especificamente, da memória do trabalho. Para isso, minha inserção enquanto aluno do PPGAS/UFRGS e membro do Núcleo de Antropologia Visual (Navisual), coordenado por esta professora, me fez reconhecer a necessidade de creditar o pensamento acadêmico enquanto produto de diálogos e de trajetórias com pertencimentos institucionais. É o que tenho defendido nos congressos a partir de então: quando conversamos com um pesquisador, um grupo, um núcleo, o pensamento e os resultados daquela interlocução não pertencem a alguém específico, são bricolagens de uma boa troca dialógica.

Ainda que, como ensina Marilyn Strathern (2014), seja preciso delimitar, cortar a rede e circunscrever aquela produção (artigo, dissertação, etc.) a um determinado momento, com uma determinada autoria, ela é fruto de uma coletividade de interlocutores, num sentido amplo da palavra. Assim, eu gostaria de explicitar estas relações de pertencimento, ao mesmo tempo em que apresento uma proposta de abordagem para compreender o fenômeno de crise no mundo de trabalho. Esse pertencimento dialoga, principalmente, com o conceito de crise em um contexto etnográfico, desenvolvido por Cornelia Eckert e, mais adiante, expandido e complexificado por ela e Ana Luiza Carvalho da Rocha, nos estudos da crise e medo nas cidades (ROCHA & ECKERT, 2013c).

Dois argumentos de Mariza Peirano são importantes para fundamentar esta perspectiva. O primeiro (2014) é o interpretação do que constitui uma relação de orientação: de acordo com a autora, a orientação é o momento de uma “teoria vivida por duas gerações” (idem, ibidem), mediada por essa relação de diálogo de saberes. O segundo é o de que a etnografia é também

²¹ O conceito de orientação, segundo Mariza Peirano, está vinculado aos pressupostos de “reprodução continuidade e expansão da disciplina” (PEIRANO, 2006, p. 71), do encontro de uma “teoria vivida por duas gerações” (idem, ibidem).

teoria (PEIRANO, 2014, p.383), e, assim, considero a tese de Eckert, “Memória e Trabalho”²² uma contribuição “teórico-etnográfica” (idem, ibidem), para o que decidi chamar de uma Etnografia da Crise.

Em sua pesquisa, realizada na vila mineira de La Grand Combe, no período de 1987 a 1991, Cornelia conviveu com a última geração de mineiros de carvão da extração tradicional, já passados trinta anos do fechamento das minas (ECKERT, 2012, p.68). Sua escrita combina etnografia, imagem, pesquisa bibliográfica histórica, diálogos com a bibliografia teórica e literária francesa e suas vivências etnográficas na vila mineira, tendo também em mente sua experiência de pesquisa anterior, com mineiros em Charqueadas/RS (ECKERT, 1988). A autora organiza o pequeno resumo de sua tese, publicado em português, em quatro temporalidades que surgem tanto dos dados históricos como dos jogos temporais efetivados por seus interlocutores.

“O tempo da companhia” evidencia a influência de uma grande empresa como criadora da vila mineira, providenciando residência para os trabalhadores, mantendo uma política de adestramento da mão de obra e a ideia de organização do trabalho enquanto uma “família corporativa” (ECKERT, 2012, p.37). Estes mecanismos paternalistas também eram acompanhados por uma identificação dos trabalhadores com o modo de vida mineiro, uma identidade fundamentada em torno do trabalho da mina e uma centralização dos projetos familiares, circunstanciados ao redor dessa atividade econômica.

Os “tempos da nacionalização” situam a inserção do trabalho mineiro em um projeto político nacional e modernizador. Na década de 1960, a “modernização do trabalho mineiro”, implicou no fechamento das minas e “na morte da profissão” (ECKERT, 2012, p.58). Ao mesmo tempo, o mineiro era eleito um símbolo e modelo do operário nacional

Seguem-se os “tempos de crise”. O fechamento e dinamitação dos poços de extração se apresentaram como fortes signos do refluxo econômico da entrada dos anos 1970:

A mina desapareceu e com ela os espaços de referência identitária. Modificou-se toda a trama cotidiana de existência, o tecido urbano foi deslocado, o corpo social desintegrado: “é o fim do mundo da mina”, é igualmente a desestruturação da comunidade de mineiros, porque, “a profissão não existe mais, a não ser nas deformidades que secretaram a morte da mina: os mineiros aposentados, o patrimônio mineiro, a memória “do” social (ECKERT, 2012, p.64).

²² Este título é o da versão resumo, publicada em português. O título original é “Une ville autrefois minière: La Grand-Combe. Etude d’Anthropologie Sociale. É importante mencionar isto, pois ali está incluído uma ideia temporal de uma vila «outrora» mineira.

As imagens predominantes são as da ruptura, dos devaneios, dos rumores. No presente etnográfico, Eckert vivenciou os desdobramentos de uma “crise que se alastrou por todos os domínios da vida cotidiana na vila mineira” (idem, p. 60). Um esgotamento dos projetos da juventude, que migra para fora da cidade de La-Grand Combe, dado que o trabalho mineiro, hierarquicamente conduzido enquanto uma herança familiar, se esvanece.

No período do trabalho de campo, a autora percebeu todas essas sucessões de temporalidades articuladas no “tempo do narrar” dos aposentados e demais moradores da vila mineira. Aquele núcleo urbano havia sido radicalmente transformado: uma transição entre a rítmica conduzida pelo trabalho operário mineiro, transformou-se no cotidiano de uma vila “letárgica” (idem, p.74), com a predominância de uma população envelhecida. Neste cenário, sua opção foi evidenciar as estratégias dos entrevistados de conceder ritmo à vida cotidiana – frente às discontinuidades – reconhecendo as práticas e narrativas de uma comunidade de trabalho (idem, p.90), em suas lógicas de durar no tempo (BACHELARD, 1988).

Essa caracterização etnográfica visa, menos do que resenhar a obra, apontar para alguns elementos “teóricos-etnográficos” que podem ser considerados em si mesmo uma proposta teórica, posteriormente consolidada em uma Etnografia da Duração e que eu gostaria também de intitular “Etnografia da Crise. ”

É importante salientar um aspecto fundamental que dá base a Etnografia da Crise da maneira como esta sendo proposta aqui, que é a presença das ações criativas dos habitantes interlocutores para durar no tempo. A crise, na obra de Eckert (2012), é concebida enquanto um fenômeno temporal, justamente por efetivar, para uma comunidade, uma desordem no tempo. Ela se apresenta como um momento e como um processo de “ruptura dramática” (ECKERT, 2012, p. 64) dos mecanismos de sustentação da vila mineira. Conforme o fim daquela atividade produtiva se agravava, também se degradavam as formas de sociabilidade e os equipamentos urbanos.

O próprio trabalho, enquanto prática e conceito, pode ser entendido enquanto um fenômeno temporal. Ele é a ordenação moderna de uma rítmica de vida.²³ Uma “ficção” – no sentido Geertziano (2014) de uma fabricação cultural – que fundamenta as sociedades modernas. Se esta temporalidade organiza os ritmos cotidianos das vidas dos trabalhadores da sociedade capitalista, a crise é justamente a discontinuidade, a quebra de ritmo. Se tomada a partir de uma escala etnográfica, esta problemática se coloca em entender uma “desordem temporal vivida” (ECKERT, 2012, p.65) por sujeitos historicamente localizados.

²³ “O capitalismo industrial introduziu uma nova representação interna de tempo: o tempo disciplinado, cronometrado, com a imposição de um ritmo sincronizado e controlado de trabalho” (MOREIRA, 2008, p.22).

A crise é um momento até mesmo já esperado, apesar de devastador, devido ao que se chama de natureza cíclica das revoluções das formas produtivas e suas sucessões. Schumpeter centralizou esta característica no conceito de destruição criativa.

a destruição criadora, que é, segundo ele, aquele processo que consiste, para o capital e seus detentores, em destruir constantemente as antigas formas de produção e de troca para substituí-las por formas mais “inovadoras”, isto é, ao mesmo tempo tecnicamente mais eficazes e financeiramente mais rentáveis (DUBAR, 2009, p. 119).

Essa mudança radical, conforme uma posição das sociedades modernas, pode ser lida na chave de certo pessimismo desencantado, à la Walter Benjamim, ou mesmo a cultura da tragédia de Georg Simmel. A crise é que dá o sentido à construção do capitalismo, o Ocidente se move pela ideia da crise do sistema capitalista. Acompanhar esta contradição dialética inscreve a pesquisa no que se pode considerar uma antropologia dos “processos”, como ensina Norbert Elias (ELIAS, 1994). Interessa investigar o “ciclo de mutilações e renascimento das formas de vida social” (ROCHA & ECKERT, 2015, p.31) em seus diferentes matizes.

Neste cenário de transformação, busquei atentar para as experiências dos trabalhadores e suas famílias e o modo como narravam o fim da Rede Ferroviária, a privatização/desestatização, a degradação dos espaços de trabalho, a remoção dos trilhos, o fechamento das estações, as demissões.

Outro eixo da Etnografia da Crise reside no vínculo entre os estudos do tempo e o das imagens das cidades, compondo o imaginário das sociedades complexas. É a aposta pela recuperação de algo renegado no pensamento moderno, isto é, a importância da memória fantástica, que integra de uma função criadora e criativa do pensamento. Se o pensamento e a memória são constituídos de imagens e de diferentes temporalidades “só é possível estudar a imagem pela imagem” (DURAND, *apud* ROCHA & ECKERT, 2015b, p. 25). Dessa maneira, neste estudo, as discontinuidades são apreendidas em termos imagéticos, fílmicas, fotográficas, narrativas... A crise, portanto, é uma convergência (DURAND, 1980) entre estas “imagens da agonia” (ECKERT, 2012) e a resistência à esta crise, que se manifesta pelos atos narrativos dos sujeitos, convergem nas constelações de uma memória coletiva que “dura” no tempo.

Esta interpretação da obra de Eckert, amparada pelos diálogos e orientações com a autora, auxiliam na concepção na qual quero me alinhar, a etnografia da crise e, mais especificamente, de uma etnografia da crise *no e do* mundo do trabalho. Como argumentei, juntamente com Manoel Rocha, no *paper* para a XII Reunião de Antropologia do Mercosul (RAM/2017), a adoção de uma postura como esta implica em conceber “crise” enquanto

fenômeno temporal plural (crises), assim, podendo realizar aproximações e convergências, assim como apontar as singularidades de cada contexto etnográfico.²⁴ Faz-se necessário uma *abordagem geopolítica da crise*. Afinal, não se pode falar em uma crise única, justamente pelo fato de o fenômeno da destruição criativa, integrar a própria dinâmica do capitalismo e de suas diferentes “cosmologias” (SAHLINS, 1992). Os desdobramentos da crise também se tornam múltiplos, mediante sua trama com diferentes sistemas locais. Em suma, em uma etnografia da crise no e do mundo do trabalho se somam às discontinuidades do conceito de destruição criadora, com as “devastações da matéria perecível do tempo” (ROCHA & ECKERT, 2013, p.83), inerente a condição finita da vida humana.

A crise, no contexto desta pesquisa, é a que denota o fim de um modelo político, econômico e de um modelo de transporte, o ferroviário. Dentro desse recorte, meu universo de pesquisa se situa na cidade de Pelotas, no sul do Rio Grande do Sul, Brasil. Para isso é necessário um movimento do “de longe de fora” antes de ajudar o olhar e se aproximar do “de perto e de dentro” (MAGNANI, 2002)²⁵.

1.3. Gênese da ferrovia

As ferrovias emergiram no século XIX seguindo o *boom* tecnológico da Revolução Industrial. Elas simbolizam uma mudança nas maneiras de perceber o tempo: como afirma José de Souza Martins, a ferrovia inaugura os modos temporais “da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar em dois lugares antes separados por dias de cavalgada” (MARTINS, 2008, p.16). Também se transformaram as formas de administração do trabalho, o próprio conceito de organograma – uma estrutura hierarquizada de posições em uma empresa – foi desenvolvido por administradores de ferrovias nos EUA (CHANDLER JR., 1965), tendo muito semelhanças à hierarquia militar, mas transformando-a. Na América do Norte, em 1860, a estrada de ferro era um negócio de escalas sem precedentes e a necessidade de controlar um incontável número de trabalhadores, dispersos por grandes extensões territoriais, exigia uma administração descentralizada combinada com um controle disciplinado (CLARK, 2001).²⁶

²⁴ Neste *paper*, intitulado *Rastros Mnêmicos de um Capitalismo Criptografado: Etnografia da Crise no Mundo do Trabalho*, discutidos duas crises *no e do* mundo do trabalho: a do cluster calçadista no valo do rio dos sinos e o da privatização e redução da malha ferroviária no Brasil e especialmente no RS.

²⁵ Essas expressões provêm da antropologia de José Guilherme Magnani (2000), que por sua vez se baseia em Levi Strauss (2005). Uso aqui para indicar a tentativa de uma etnografia que perceba no campo etnográfico, os atravessamentos dos contextos locais, nacionais e globais.

²⁶ John Elwood Clark, em sua obra “*Railroads in the civil war: the impact of management on victory and defeat*” (2001) demonstra como o sistema de controle de ferrovias “não apenas modificou os princípios de administração de um exército, ele os transformou” (p.13) [grifo meu]. Além da divisão de trabalho, tendo um engenheiro no topo

No Brasil, este modelo de administração confronta-se com um país em vias da saída, historicamente “tardia”, de um modelo escravagista de produção. Assim, as estradas de ferro brasileiras são “produto da onda de expansão do ferroviarismo no mundo” (SILVEIRA, 2003, p.81), ao mesmo tempo em que a “relação senhor-escravo se tornava patrão-empregado” (SEGNINI 1982 p.15).

As primeiras construções tiveram encargo de empresas estrangeiras, belgas, inglesas e americanas, que eram as que possuíam a tecnologia e o saber fazer. As ferrovias iam sendo erigidas para atender os interesses de uma camada de comerciantes nacionais enriquecidos, que ancoravam os senhores de escravos e tinha como sua principal mercadoria transportada, o café. Como destaca Márcio Rogério Silveira, “tanto os cafeicultores como os comerciantes tinham interesses no desenvolvimento da rede ferroviária na região cafeeira” (SILVEIRA, 2003, p.77). Assim, o transporte ferroviário brasileiro atuou principalmente no escoamento da produção agroexportadora.

Após o ponto de partida das concessões públicas às empresas privadas, o modelo de transporte ferroviário baseou-se na estatização do sistema. De acordo com Ivanil Nunes (2016), um conjunto de fatores, como a falta de investimentos em bens de capital (locomotivas, vagões, trilhos...), a valorização da taxa de câmbio no período 1900-1920 e, a partir da década de 1920, a massiva concorrência rodoviária, influenciaram para que isto acontecesse.

No Rio Grande do Sul, estado do sul do Brasil, iniciaram as atividades – sendo o primeiro trecho inaugurado em 1874 – sob a responsabilidade da *Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fer au Bresil*, empresa de capitais belgas. A principal mercadoria transportada no sul não era o café, e sim o charque. O fundamento econômico básico, desde a apropriação da terra gaúcha no século XVII, foi “a preia do gado xucro” (PESAVENTO, 1980, p. 9), inclusive sendo este um mote de diversas disputas territoriais, principalmente com o Uruguai e a Argentina, que deflagravam o conflito das coroas portuguesa e espanhola. A carne-seca, conhecida como charque, que representou a “mercantilização da pecuária” (*idem*, p.17), foi um componente fundamental na dieta dos escravos (VARGAS, 2013, p.1) e, posteriormente, consumido pelas camadas populares urbanas (PESAVENTO, 1980, p.49).

A cidade de Pelotas era o “principal núcleo charqueador da Província”, “responsável pela produção de 75% a 90% do charque negociado” (VARGAS, 2013), no século XIX. A partir da década 1880, a cidade começou a se tornar uma região produtiva e recebia a influência

e os “masters” de cada setor, implicava procedimentos como o “travel to inspect” (p.13) [viajar para inspecionar] e a “speed to response” [velocidade de resposta] das ordens e das comunicações. Isto implementa novas formas de controle e disciplinarização do trabalho que se espalham nos modelos ferroviários pelo mundo.

das capitais internacionais. A chegada da ferrovia, do telefone e da indústria aconteceu em paralelo com o já citado processo de abandono da mão de obra escrava para o modo de produção capitalista (SOARES, 2000). Desde 1860, a cidade constituía-se como uma importante produtora de charque e com “a cabeça na Europa” (idem, p.187) mediante a opulência e ideais aristocráticos da elite local (BRITTO & MARTINS, 2009, p.398).

Pelotas, além de desempenhar uma função econômica, integrava uma estratégia militar, de fluxos de comunicação, mercadorias e pessoas no intuito de “manter o controle das fronteiras em conflitos” (SILVEIRA, 2003 p.187). A necessidade de mobilização do capital, prejudicada pela falta de segurança e má qualidade das estradas (FIGUEIRA, 2001), abre as portas para um impulso modernizador e conseqüente desenvolvimento político do capitalismo. O primeiro trecho ferroviário que inclui a cidade é o que ligava a cidade de Rio Grande a de Bagé, inaugurado em 1884.

No Rio Grande do Sul, a atuação das empresas estrangeiras perdura até 1920, quando o governo do estado encampa a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, rescindindo o contrato com os belgas e assim a empresa passa a ser de administração estatal (FLÔRES, 2007). Este processo se deu principalmente em razão “das críticas do governo e da sociedade gaúcha” (FLÔRES, 2007, p. 123) em relação ao serviço prestado pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fer au Bresil*. A VFRGS tinha como sede administrativa a cidade de Santa Maria, importante entroncamento ferroviário no estado (FLÔRES, 2007). A estatização se associou à

conjuntura de retomada de desenvolvimento nacional, como fator decorrente do pós Primeira Guerra, favoreceu a VFRGS experimentar uma fase de relativa estabilidade, inclusive financeira, quando seus balanços apresentaram superávit operacional, o que permitiu uma melhor relação e entendimentos trabalhistas com o seu quadro de operários (FLORES, 2007 p. 127).

Na entrada do século XX, e mais especificamente a partir da 1930, com a elaboração da Consolidação das Leis do Trabalho, pelo governo de Getúlio Vargas, a profissão²⁷ ferroviária passa a ter um papel de destaque enquanto uma camada assalariada que integravam um “setor estratégico” das políticas desenvolvimento econômico (SIMÕES, 2004, p.29).

O conceito de *cidadania regulada*, cunhado por Wanderley Guilherme dos Santos (1979), ajuda a compreender este cenário. A obtenção de direitos sociais e políticos, no Brasil, se consolidou tendo uma relação “privilegiada com o mundo do trabalho” (JARDIM, 2015 p.78) e sendo simbolizada pelo principal do “documento urbano” (PEIRANO, 2006) deste

²⁷ De acordo com Everett Hugues a “profissão”, implica em legitimidade, estima e autoridade social (HUGUES, 1958).

período, a carteira de trabalho. Integrar a profissão ferroviária significava mobilizar formas de “membership rights to the city based on membership in officially recognized work groups” (ZHANG, 2002 *apud* FERGUSON, 2013 p. 229).

Apesar da “profissão ferroviária” se constituir como um projeto almejado e o período de 1920 a 1930 ter sido de estabilidade em relação às companhias ferroviárias privadas, os anos que se seguiram, com a crise de 1929, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o modelo ferroviário no Brasil, sofreram reveses constantes, principalmente em decorrência da ausência de investimentos do governo estadual. Se a Primeira Guerra Mundial atuou como um incentivo à produção de gêneros agrícolas e gerou certa euforia com a aumento da demanda e dos preços, o bloqueio do comércio internacional dificultou a importação de produtos manufaturados estrangeiros (PESAVENTO, 1980, p. 55).

No final do ano de 1945 “a dívida do governo do Estado para com a VFRGS alcançava a cifra de 16 mil contos de réis, fazendo com que a Direção da empresa passasse a ter que contrair empréstimos bancários, cujo pagamento seria conforme o fluxo de entrada de caixa” (FLÔRES, 2007 p.135).

No governo Getúlio Vargas os investimentos nas rodovias foram significativos. O caminhão teve a capacidade de “integrar o território nacional”, por ser “rebelde ao planejamento”, “basta abrir uma clareira e lá vai ele de porta em porta, percorrendo os lugares mais difíceis, nos quais sequer passa uma ferrovia” (SILVEIRA, 2003, p.108). De acordo com Silveira: “Enquanto a rodoviarização tomava impulso, o governo federal tratava de encampar as ferrovias, investindo para impedir o modal ferroviário de entrar em um profundo sucateamento” (SILVEIRA, 2003, p.116).

Em 1957 é criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, no governo de Juscelino Kubitschek, com a intenção de organizar um Plano Ferroviário Nacional. A empresa foi “formada a partir da união de dezoito das vinte e duas ferrovias estatais então independentes” (PARADELA, 1980, p. 54). Esta foi já uma espécie de resposta ao estado de precarização das ferrovias, porém “as subvenções foram incapazes de evitar a constante deterioração do setor, que continuou em queda na sua participação” (SILVA JUNIOR, 2007, p.27). Esta empresa, que em seus tempos áureos possuía quase 160 mil trabalhadores (RAPKIEWICZ & ECKERT, 2015; AMORELLI, 2003), concedia a seus trabalhadores uma série de benefícios sociais como cooperativas de consumo, previdência própria (REFESA), creches e escolas para os filhos, o que pode ser considerado uma política paternalista (LORD, 2002) e que também implica na profunda ligação dos trabalhadores com o universo do trabalho.

A criação da RFFSA não foi suficiente para refrear a situação de declínio das ferrovias, que segundo Silva Junior, iniciaram a se degradar desde a década de 1920, por uma

conjugação de fatores tecnológicos, políticos e econômicos: tecnológico porque a indústria de automóveis despontavam no desfile de novas tecnologias e eficiência, político e econômicos porque havia interesses da indústria automotiva multinacional em usufruir de mercados com grande potencial de crescimento (SILVA JUNIOR, 2007, p.33).

O desmonte da ferrovia, além de sinal de uma tomada de decisão político-econômica, se tornava *visível*, com a *retirada dos trilhos*:

A retirada de trilhos, de ferrovias inteiras ou ramais, não é um fenômeno recente nas economias capitalistas. No Brasil, o primeiro estudo sistemático apontando a possibilidade de erradicação de ramais ocorreu em 1952, quando a comissão mista Brasil-EUA, ao elaborar o programa de reaparelhamento das E.F.Leopoldina e Rede Mineira de Viação, recomendou a supressão de diversos trechos e ramais reconhecidamente *antieconômicos* [grifo meu] (NUNES, Ivanil, 2005, p.148).

A figura dos ramais “antieconômicos” dá uma ideia deste processo lento de degradação das ferrovias, estações vão sendo fechadas e trechos descontinuados. Como evidencia Rogério Mendes Lima (2003), no período pós 1964, com o regime da ditadura militar, se implanta uma nova “lógica de desenvolvimento” (p.67), pautada na “redução dos custos inerentes à força de trabalho, seja pelo enxugamento do quadro funcional, seja pela diminuição ou extinção de benefícios advindos do exercício da atividade profissional” (LIMA, 2003, p. 51). Mais intensamente a partir dos anos 1970, a ferrovia sofreu um “sucateamento gradual” (RAPKIEWICZ & ECKERT, 2015, p.179), devido a uma “clara opção pelas políticas internacionais de consumo de derivados do petróleo utilizados como fonte de energia (combustíveis), bem como, no que se refere à matéria prima pavimentação asfáltica” (idem, ibidem).

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, reflexo de uma “política neoliberal de abertura comercial e financeira, desregulamentação e privatizações” (FACCIO, 2012). A primeira malha foi privatizada em 1996 e a última em 1999 (NUNES, 2003, p.3), tendo como financiador e facilitador o Banco Mundial. Como indica Teresa Paradela, um processo como esse implicou em um desligamento de pessoal em grande escala e, por isso, demandou uma série de providências organizacionais. Em 1995 começou a primeira etapa, o Plano de Incentivo à Aposentadoria e com ele seguiram-se o Plano de Incentivo ao Desligamento (PID) e o Plano de Desligamento Incentivado (PDI). Em maio de 1995, a RFFSA

contava com 41.991 funcionários, com a meta de desligamento de 18.047, o equivalente a 43% (NUNES, 2003 p.87).

No caso da malha Sul (Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná), o resultado da desestatização implicou no seu leilão para a ferrovia Sul Atlântico, em 1997. Em 1999, a ferrovia Sul Atlântico passaria a se denominar América Latina Logística (ALL), devido a uma fusão com as argentinas BAP e Meso (FACCIO, 2012, p.59). Em 2015 aconteceu uma fusão da Rumo Logística com a ALL, passando a denominar-se Rumo. A Rumo “detém concessão para prestar o serviço público de transporte ferroviário de cargas nas malhas Sul (PR, SC, RS), Oeste (MS) e Paulista (SP) da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), pelo período de 30 anos” e funciona atualmente com “11,7 mil funcionários diretos e indiretos”²⁸.

1.4 Seguindo os rastros mnêmicos da crise: uma abordagem etnográfica

Após situar esta crise enquanto um processo histórico, cabe o questionamento de como abordá-la etnograficamente, em um contexto de pesquisa no qual se passaram vinte anos desde o processo de privatização. O principal enfoque etnográfico se situa na atenção para as narrativas de pessoas que vivenciaram a experiência ferroviária na cidade de Pelotas. Apesar disso, o que delineei enquanto uma etnografia da crise merece uma ressalva: de que maneira a “crise” deve ser tratada em termos conceituais? O que significa uma Etnografia da Crise neste contexto? De que maneira a etnografia, em sua especificidade metodológica, pode auxiliar a compreender uma crise econômica e o desarranjar de um modelo de capitalismo?²⁹

Está claro que este processo de descontinuidade se configura enquanto uma “ruptura dramática” para aqueles que o vivenciaram e que experienciam suas reverberações na vida cotidiana. Trata-se de um descompasso associado a um capitalismo neoliberal. Neste ponto, cabe a advertência de Sherry Ortner (2016) que, ao caracterizar como “Dark Anthropology”, aquelas pesquisas que enfatizam “as dimensões severas e brutais das experiências humanas e as condições estruturais e históricas que as produziram” (ORTNER, 2016, p. 49), alerta que elas podem recair em certo *voyeurismo* do sofrimento. Ajustar o foco etnográfico para as formas de exploração e as experiências de sofrimento pode concatenar em

²⁸ Informações disponíveis no site da empresa:

<http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=27307&conta=45>. Acesso em: 15 jan.2018.

²⁹ Este é um questionamento que já está dado, por exemplo, no texto de George Marcus (2016) em “A escrita da cultura”. Como lidar com etnografias em “contextos de mudanças históricas” (MARCUS, 2016, p. 237). Trata-se do desafio de produzir uma “etnografia sensível à economia política” (*idem*, p. 247).

ignorar os valores, os sentimentos, a imaginação dos sujeitos, por vezes produzindo imagens e representações do Outro com as quais as pessoas não se identificam.

Portanto, o principal dilema de uma “etnografia da crise” está em tentar evidenciar as situações de crise no mundo do trabalho, que resultaram em precarização da vida do trabalhador e, ao mesmo tempo, refletir sobre as maneiras pelas quais esses sujeitos compreendem, narram, atuam e reinventam-se diante de tais rupturas dramáticas, sem recair, igualmente, em um “modo redentor”³⁰. O caminho escolhido, diante deste espaço de problemas, está justificado na filiação à Etnografia da Duração (ROCHA & ECKERT, 2013b).

Esta postura teórico-metodológica, proposta por Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha (2013) tem como objetivo “interpretar as metrópoles contemporâneas por meio dos subterfúgios e astúcias de seus habitantes – modelados, em suas narrativas, segundo suas diferenças e diversidades” (ROCHA & ECKERT, 2013b, p. 24). A Etnografia da Duração parte da premissa da descontinuidade do tempo e da raridade da memória, elementos contidos na filosofia bachelardiana. De acordo com Gastón Bachelard (1988) o ato de rememorar é denso e *raro*. Por intermédio dele, a consciência se organiza “compondo o passado tal como uma construção literária” (BACHELARD, 1988, p.52). A duração representa um “esforço de continuidade” (*idem*, p.43) face à descontinuidade do tempo e necessita de uma “destreza” para mobilizar as recordações e equilibrar os impulsos. Este projeto de continuidade toma consistência, enquanto uma “identidade de si” (RICOEUR, 1994), mediante a utilização do “caráter declarativo” (RICOEUR, 1998) da memória, isto é, da narratividade. A narrativa é a forma privilegiada pela qual os sujeitos mobilizam a habilidade de “designar-se a si mesmo” (RICOEUR, 1991 p. 12). Nas narrativas, as temporalidades não aparecem ordenadas em uma ordem cronológica, mas, sim, articuladas nos “jogos da memória” particulares de cada personagem³¹.

Dessa maneira, procuro me aproximar do delineamento das identidades narrativas, sendo o conceito de identidade, para Paul Ricoeur, dotado de um sentido de “permanência no tempo” (RICOEUR, *idem* p. 13). Se a memória é algo raro e se o tempo é descontínuo, quando os sujeitos tecem composições narrativas do si mesmo, estão “se insubordinando” (ROCHA & ECKERT, 2013b) contra a finitude.

³⁰ De um “etnógrafo frente ao dilúvio” (MARCUS, 2016).

³¹ A ideia de tratar o narrador/interlocutor da pesquisa enquanto um personagem (da narrativa do antropólogo e, principalmente, da sua própria *narrativa de si*) vem de Raul Díaz (ano) a partir de suas leituras de Paul Ricoeur “poder de dizer, no poder de fazer, no poder de se reconhecer personagem da narrativa” (RICOEUR, 1991, p.35).

Sigo a compreensão alicerçada na Etnografia da Duração, de que o estudo da memória é também o estudo do imaginário. Todo o processo de narrar é de enunciação fantástica. Assim, acompanho Gilbert Durand (1980 *apud* ROCHA & ECKERT, 2013b), que evidencia um processo de séculos de iconoclasmo que imperou no ocidente, sob a influência do dogma do cristianismo e que, historicamente, removeu a possibilidade de conhecer a partir do imaginário, do fantástico e da imagem. Mesmo o iluminismo científicista, que rompe com a lógica da explicação divina, coloca o *cogito*, a racionalidade, como única forma de acesso ao conhecimento. Questionando esta lógica, Durand propõe uma antropologia do simbólico, valorizando a “função fabuladora do homem” (DURAND, 1980, p.100) em seu dinamismo e criatividade. A partir de uma pedagogia do imaginário, o autor resgata o domínio do símbolo como aquilo que faz a mediação entre o Eterno e a experiência temporal do homem. Para Durand o conceito de “obra” bachelandiano se transforma em “gesto”. O “gesto pulsional humano e seu ambiente cósmico” (ROCHA & ECKERT, 2013b, p.27)³².

A memória organiza a narrativa do si mesmo e suscita um “recital de imagens” (ROCHA & ECKERT, 2013b, p.32) que não se desvinculam de um pertencimento coletivo. Como ensina Maurice Halbwachs, o tempo está imerso no âmbito do “convívio social” (HALBWACHS *apud* idem, p.36) e cada lembrança é uma história vivida por uma comunidade afetiva. Ao conhecer uma narrativa está se falando de um personagem único e inconfundível, bem como de uma coletividade³³, de tempos que vibram junto com os outros, de memórias que se apoiam umas nas outras, imagens que “convergem” (DURAND, 1980) mediante homologias.

Levar estes fatores em consideração, ao propor um estudo da memória do trabalho ferroviário, me levou a adotar uma postura metodológica bastante específica, de uma matriz de pensamento que toma o indivíduo como uma “unidade real” (VELHO, 2013a, p. 99) e que, portanto, traz a reboque categorias como as de “carreira”, “biografia”³⁴ e “trajetória”. Dentro deste arcabouço, o conceito de *projeto*, assim como o de memória, mobiliza a dimensão temporal e prescinde a existência de uma consciência individual.

³² No capítulo 1 de seu livro “Etnografia da Duração”, as pesquisadoras fazem esta relação inspiradas por Gilbert Durand, que aponta para poder do símbolo, atuante em uma reciprocidade entre gesto e ambiente.

³³ Outro conceito importante que advoga por uma não oposição entre indivíduo e sociedade é o de “Sociedade dos Indivíduos”, do sociólogo alemão Norbert Elias. Creio que a metáfora do prenome e do sobrenome é bastante clara neste sentido: “seus dois componentes, prenome e sobrenome, indica a pessoa tanto como seu indivíduo singular quanto como membro de determinado grupo, sua família. (...) Também por esse prisma, *vemos o quanto a existência da pessoa como ser individual é indissociável de sua existência como ser social*” [Grifos meus] (ELIAS, 1994, p. 151).

³⁴ Como explicita Anelise Guterres: “há uma longa tradição de pesquisas, biografias e etnografias sobre trabalhadores” (GUTERRES, 2013, p. 346), bem como um “investimento no testemunho de vida como aporte fundamental para a compreensão das relações interpessoais e visão de mundo desse grupo” (*idem, ibidem*).

Segundo a fenomenologia de Alfred Schutz (1979) o caráter projetivo, coaduna-se em um observador de si próprio, em uma ação consciente, que manipula a retenção de uma memória evidência (informações acumuladas através das experiências) e de uma reprodução da intenção projetada (“o que quero fazer mesmo?”), que permite a retroalimentação do projeto. A metáfora do processo de reprodução da intenção projetada é a de consultar um mapa. Planejamos mediante nossas possibilidades e experiências passadas e reavaliemos nossas intenções iniciais (o mapa) mediante vamos avançando no caminho (uma trajetória social) e novas variáveis se apresentam.

Os projetos requerem um estoque de conhecimentos, uma experiência de vida, acessada pela memória, que é “posta na balança” mediante um sistema de relevâncias. O projeto não é mera fantasia, ele corresponde a uma reflexão, que se efetiva no momento de não-ação. A partir de um quadro imposto pela realidade, o sujeito questiona: “o que está a meu alcance?”. De um determinado ponto de partida, concorrem múltiplas possibilidades projetivas.

Assumindo esta postura de investigação, realizei entrevistas biográficas com trabalhadores/as ferroviários/as aposentados/as ou atuantes e esposas, filhos e filhas de ferroviários. A entrevista foi organizada em um contexto etnográfico de compartilhamento de um tempo de pesquisa com o interlocutor/a. A negociação para a entrada em campo ocorreu através de redes (um interlocutor levando aos outros), do “porta a porta” e da “etnografia da rua” (ROCHA & ECKERT, 2013a). Minha intenção foi manter contato com o sujeito pesquisado para realizar outras entrevistas e, ao mesmo tempo, oportunizar a restituição. A entrada da máquina fotográfica ou celular não foi imediata, preferi fazer o uso com as pessoas com quem já tinha uma maior inserção e que permitiram com maior tranquilidade o uso da fotografia. A maioria das entrevistas foi realizada nas residências e com o uso autorizado do gravador. As entrevistas tiveram de quarenta minutos até duas horas de duração, mas o tempo médio foi de uma hora.

Partindo da concepção de que “os tempos de crise não são vazios de significação” (ECKERT, 2012, p.119), busquei me aproximar das “crises vividas”, ou seja, incorporadas nas dramaticidades cotidianas dos moradores das cidades pesquisadas. A memória operou como categoria chave: é a partir dela que o antropólogo, enquanto narrador (ROCHA & ECKERT, 2005), acessa e tenta conceder consistência interpretativa aos jogos temporais de cada sujeito, evidenciando suas estratégias de duração frente à descontinuidade do tempo.

Esta prática metodológica se insere no campo conceitual da Antropologia Urbana e o material das entrevistas foi produzido em contextos característicos de “quando o campo é a cidade” (MAGNANI & TORRES, 2000), isto é, no qual pesquisador e pesquisados

compartilham o mundo da cidade, ainda que com estilos de vida distintos (VELHO, 2013a), mantendo uma relação de “alteridade próxima” (PEIRANO, 2006).

Assim, além das entrevistas a observação participante em contexto urbano é outro alicerce fundamental do material apresentado nesta dissertação. As caminhadas pela cidade, acompanhamento dos trajetos (MAGNANI, 2012) cotidianos (CERTEAU, 1994) dos moradores, a observação de situações (AGIER, 2011), de encontros ou ocasiões (GOFFMAN, 2011), fundamentaram reflexões sobre a vida na cidade e as experiências temporais dos seus habitantes.

É por meio deste conjunto de propostas teóricas e metodológicas que este estudo, centrado na memória coletiva do trabalho ferroviário e de seu processo de desaceleração, está organizado na direção de uma antropologia do capitalismo contemporâneo.

A memória e a etnografia da duração foram as formas escolhidas para narrar a descontinuidade deste universo de trabalho. A oportunidade de ter como material etnográfico, narrativas produzidas por uma memória fantástica, permite acompanhar os jogos temporais dos interlocutores e refletir não somente sobre práticas econômicas já ultrapassadas, mas, também, conseguir entender como as novas formas de gerenciamento resultam em transformações, dos sentidos do trabalho (SENNETT, 2015a), gerando um “novo espírito do capitalismo” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009).

A abordagem aqui defendida

não negligencia os novos tempos de gestão contemporânea do trabalho, mas é em face da pungência destas novas características que reconhecemos a urgência do estudo da memória destas inúmeras práticas industriais, comerciais, informais, efervescentes no século XX (ROCHA & ECKERT, 2015a, p. 30).

Esta proposta buscará entender este grande processo de crise e descontinuidade, conciliando a “microscopia” etnográfica com o uso do termo “capitalismo”, que foi caindo em desuso das análises, como destacam Luc Boltanski e Ève Chiapello, no posfácio, escrito em 2010, de seu livro “Le nouvel esprit du capitalisme”:

Détrôné de son statut de concept-clé de années 70, « capitalisme » a été réduit au cours des années 80 à un statut inférieur, celui d’un « gros mot », un peu indécent, non seulement parce qu’il connotait une phraséologie marxiste qu’un grand nombre de sociologues souhaitaient oublier, mais aussi parce qu’il faisait référence a quelque chose de trop « grande », de trop « gros » pour être immédiatement saisissable et descriptible à travers des observations ponctuelles de situations (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2010, p.925).

A etnografia e a memória são maneiras de “decompor” este “grande” conceito, permitindo interpretar suas transformações por meio das palavras e vivências cotidianas dos habitantes das cidades, vinculados com este universo de trabalho. As narrativas convergem, pela vida relacionada ao trem, ao trabalho e sua descontinuidade brusca. Se singularizam, mediante a diversidade marcada por concepções pessoais, estilos de vida e experiências que estabelecem a complexidade das tramas e dos dramas da vida cotidiana.

1.5 Narrativas e gênero

De nossos pais sempre sabemos alguma coisa, um fato, uma distinção. Eles foram soldados ou foram marinheiros; ocuparam tal cargo ou fizeram tal lei. Mas de nossas mães, de nossas avós, de nossas bisavós, o que resta? Nada além de uma tradição. Uma era linda; outra era ruiva; uma terceira foi beijada pela rainha. Nada sabemos sobre elas, a não ser seus nomes, as datas de seus casamentos e o número de filhos que tiveram (WOOLF, 2014, p. 271).

Uma variável fundamental no processo de singularização das narrativas ferroviárias é a do gênero. Diferente de meu Trabalho de Conclusão de Curso, no qual “o fato de eu ser pesquisador e homem, permitiu o acesso a esse aspecto do mundo social, das “intimidades”, das piadas” (GÓMEZ, 2015, p.70), a pesquisa de mestrado ampliou o universo de pesquisa e fez com que eu tivesse interlocutoras mulheres. Assim, tive que lidar com um processo semelhante ao relatado por Rojane Brum Nunes (2013), o de sua inserção, enquanto mulher, em espaços de sociabilidade frequentados exclusivamente por homens aposentados.

Se minha referência eram espaços de “auto-segregação espacial dos homens”, (JARDIM, 1991, p.143) nos quais é possível apelidar as próprias locomotivas de “Cachorronas”, “Africanas” ou “Turbinadas” (GÓMEZ & MAGNI, 2017), ao escutar uma narradora mulher e realizar um esforço de tentar representá-la no texto, eu estava ciente de que seria uma relação diferenciada³⁵. Como destaca Sebastien Roux: “Os objetos de pesquisa são gerados e as condições de acesso do pesquisador a certas esferas do mundo social variam em função de seu sexo³⁶” (ROUX, 2011, p.18). Claro que o sexo depende de sua roupagem social, como auxilia a entender Joan Scott:

Na sua utilização mais recente, o termo "gênero" parece ter feito sua aparição inicial entre as feministas americanas, que queriam enfatizar o caráter

³⁵ Atentar para o “gênero” das máquinas foi uma das dicas que recebi em uma das reuniões do Núcleo de Antropologia Visual (Navisual/PPGAS/UFRGS).

³⁶ «Les objets de recherche sont genrés et les conditions d'accès du chercheur à certains sphères du monde social varient en fonction de son sexe». Em francês no original, tradução do autor.

fundamentalmente social das distinções baseadas no sexo. A palavra indicava uma rejeição do determinismo biológico implícito no uso de termos como "sexo" ou "diferença sexual". O termo "gênero" enfatizava igualmente o aspecto relacional das definições normativas da feminilidade (SCOTT, 1995, p.72).

É importante, também, enfatizar existência de “conexões explícitas entre gênero e poder” (idem, p. 91), especialmente em uma sociedade de classes, na qual “relações de classe e relações de sexo são de fato coextensivas” (HIRATA & KERGOAT, 1994 p. 93).

Refletindo sobre gênero, me foi inescapável lembrar das ressalvas de Marilyn Strathern (2009), que evidenciam a relação de tensão entre a Antropologia e a perspectiva feminista. Na ciência antropológica os esforços são os de conciliar, por meio da escrita, a situação de interlocução do trabalho de campo, permitindo que “os chamados informantes falem com sua própria voz” (idem. p.98), por meio de um texto polivocal. A perspectiva feminista “debocha” da antropologia justamente neste ponto, “seu lado mais vulnerável” (idem, p. 100).

De acordo com Strathern, o feminismo considera que essa metáfora da autoria compartilhada, este ideal antropológico, não passa de uma ilusão. O diálogo será sempre assimétrico. É claro que se merece datar o texto de Strathern, publicado originalmente 1984. Ele pertence a uma época de determinado pensamento feminista, assim como uma determinada concepção de antropologia, especialmente a que se preocupava com o texto. Esta antropologia, da “virada literária”, inspirada, por exemplo, pelos escritos de Bakhtin, estava debruçada em criar alternativas textuais que conseguissem minar uma autoridade do antropólogo, construída historicamente (CLIFFORD, 2008). Apesar de situado, esse debate ainda incita provocações interessantes e mereceu ser mencionado, pois, ao escrever sobre uma mulher enquanto o “Outro”, sempre está evidente uma relação textual de alteridade, mais específica, neste caso, por conter diferenciações de gênero.

Ciente dessa assimetria, procurei organizar uma chave interpretativa para a memória narrada das mulheres, evidenciando sua particularidade. Os esforços de duração assumem singularidades quando submetidos à afirmação de um posicionamento de gênero. Ora, se as diferenças socialmente produzidas entre homens e mulheres submetem e prescrevem determinados espaços de circulação, de fala, bem como tem expectativa de determinados papéis sociais a serem desempenhados, é compreensível falar de um “estoque de experiências” (SCHUTZ, 1979) diferenciado e, portanto, de “quadros sociais da memória” – aquilo no qual as lembranças coletivas se apoiam e fundamentam, segundo Halbwachs – igualmente distintos. Dessa maneira, busquei auxílio no pensamento de antropólogas feministas, especialmente

vinculadas a uma virada pós-colonial na antropologia, que discutem a questão das formas narrativas femininas.

O pós-colonialismo coincide com a emergência de novos sujeitos com condição de fala, que auxiliam a desestabilizar as grandes narrativas da disciplina antropológica (OVERING, 2000). Uma destas vozes é a de Lila Abu Lughod que, para tecer as diretrizes de uma forma de escrita *contra* a cultura³⁷, retoma uma tradição de escritoras mulheres – as esposas dos antropólogos – que, menos preocupadas com colocar sua posição no texto e mais atentas a indivíduos particulares e famílias, desprenderam-se de um estilo de escrita tradicional das Ciências Sociais no qual predominava a “generalização e a descrição neutra” (ABU-LUGHOD, 1991, p. 473). A autora sugere, portanto, uma “*etnografia do particular*”³⁸, baseada em “contar histórias sobre indivíduos particulares, no tempo e no espaço”³⁹ (ABU-LUGHOD, 1991, p.475), não apagando, assim, a dimensão temporal e conflitiva. Este argumento é coerente com uma Etnografia da Duração, para a qual “cada vida narrada ao antropólogo é tomada em sua singularidade” (ROCHA & ECKERT, 2013b, p.154).

Outra antropóloga importante para essa discussão é Veena Das (2011). Se considerarmos a distinção que realiza Sherry Ortner (2016), entre a “Dark Anthropology”⁴⁰ – enquanto aquela que enfatiza “as dimensões severas e brutais das experiências humanas e as condições estruturais e históricas que as produziram”⁴¹ (ORTNER, 2016, p. 49) – e as “Anthropologies of the Good” (p.58) – que se voltam para temas como os valores, moralidade, bem-estar, imaginação, empatia, cuidado, a dádiva, a esperança, tempo e mudança – entenderemos porque a autora considera a obra de Veena Das como um exemplo para articular estas duas perspectivas.

A abordagem de Das (2011) consegue compreender um evento histórico violento por meio de um mergulho nas afetividades cotidianas de uma mulher chamada Asha, que se encontra em sofrimento por estar inserida em um sistema patriarcal e de castas que condena ambas as suas posições: a de viúva e de mulher sem filhos. Veena Das reabilita esta narrativa feminina, realizando reflexões sobre as tradições culturais indianas, reconhecendo o luto e a

³⁷ Para Abu-Lughod (1991), o conceito de cultura engloba em si um processo de diferenciação e hierarquização. A cultura opera reforçando hierarquias e separações e por isso, deve ser rejeitada completamente.

³⁸ Mergulhar no particular, para Abu-Lughod (1991) também significa ir contra o fazer principal da antropologia, de generalização, que em sua opinião facilita a abstração e a reificação (p. 474).

³⁹ “telling stories about particular individuals in time and place”. Em inglês no original, traduzido pelo autor.

⁴⁰ A expressão “Dark Anthropolgy” é utilizada por Sherry Ortner (2016) para definir uma antropologia que surge em um contexto de neoliberalismo. Seus temas evidenciam o impacto deste cenário nas vidas humanas: demissões em massa, fechamento de fábricas, estética prisional nas cidades, controle da população, etc.

⁴¹ “the harsh and brutal dimensions of human experience, and the structural and historical conditions that produce them”. Em inglês no original, tradução do autor.

lamentação enquanto gêneros discursivos próprios. A “formação do sujeito como sujeito com gênero (DAS, 2011, p.15) perpassa um corpo que sofre e se lamenta através da narrativa. São, portanto, as “complexas transações entre corpo e linguagem” (idem, p.11) que constituem esta mulher indiana em sua potência narrativa. O exemplo da Veena Das é interessante, pois reconhece um corpo que sofre e o institui enquanto narrador, focando as situações de vivência de violências que estão nas particularidades das vidas cotidianas, refletindo sobre suas capacidades de narrar e sobre o próprio caráter desta narrativa.

Se Abu Lughod retomava uma forma narrativa feminina particular, Veena Das realiza uma operação parecida: resgatando o “luto e a lamentação” (DAS, 2007 p.11) enquanto *gêneros narrativos*. Sua abordagem combina uma estética dos papéis femininos, de estar em luto na sociedade indiana, com o ato de testemunhar que se compara à tragédia grega e a figura de Antígona. Veena Das reivindica o ato de testemunhar enquanto momento de fala de um sujeito que presencia uma situação traumática, no seu caso particular, a Partição da Índia. O grande evento histórico, que representa a crise, a destruição, a transição, passa a ser constitutivo daquela pessoa, impresso seu corpo, que sofre e testemunha e não mais como algo exterior que age sobre um sujeito impotente. Das fornece pistas de uma compressão antropológica de um evento histórico traumático, como integrante de um estado de ser, corporificado. O processo de significação do evento, para a autora, é íntimo, familiar, integra a vidas dos sujeitos. O evento traumático não oferece uma ruptura total, mas uma mediação pela qual os próprios sujeitos estão se constituindo.

Destaco o impacto da voz das mulheres, permitindo refletir sobre as inserções no mundo do trabalho do ponto de vista delas, como atuantes nas profissões ferroviárias ou como guardiãs de uma memória coletiva inscrita no discurso sobre a família. A condição da mulher também explicita, no próprio ato narrativo, a desigualdade de posições e papéis socialmente construídos. Neste sentido, o antropólogo deve direcionar uma escuta etnográfica para aquelas sujeitas, entendendo-as como rupturas, não assentadas no seio da família, sempre em processos de negociação.

Então, coloquei-me enquanto um “medidor de silêncios” (SPIVAK, 2014), ao tentar perceber nas ausências, nos projetos frustrados, geralmente por imposições masculinas, as estratégias de duração de uma narrativa ferroviária das mulheres. Afirma Sherry Ortner:

The secondary status of woman in society is one of the true universals, a pan-cultural fact. Yet within that universal fact, the specific cultural conceptions and symbolizations of woman are extraordinarily diverse and even mutually contradictory” (ORTNER, 1974, p.68).

Assim, refletir sobre a especificidade cultural do status secundário da mulher no universo ferroviário, implicou atentar para quais e como os aspectos deste universo estavam sendo apresentados narrativamente e sendo constitutivos das identidades narradas das interlocutoras.

2 TORNANDO-SE FERROVIÁRIO

Uma boa maneira de iniciar o empreendimento proposto no capítulo anterior foi investigar as narrativas de inserção na profissão. Como se tornou um/a ferroviário/a? Esta geralmente era a forma como as pessoas começavam a contar suas histórias, apesar de não ser a única. Em minha pesquisa anterior, essas narrativas estavam mais afixadas e “ser ferroviário” – homem – conectava o sujeito em uma linhagem, característica comum a comunidades de trabalho que, por uma série de dispositivos institucionais, fundem o mundo do labor com o do lazer. Como aponta um clássico nos estudos antropológicos do trabalho, o que acontece é uma

penetração da esfera do trabalho na esfera doméstica do operária, sob a forma da mesma autoridade da administração da usina exercida na fábrica e na vila operária em território da usina (LEITE LOPES, 1978, p. 151).

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. A casa está sempre às ordens (MOZART MEDEIROS - Julho de 2015).

As maneiras de ingresso na profissão, além de informar sobre um modelo de gestão empresarial baseado no paternalismo, também apresentavam particularidades e moldavam trajetórias muito singulares. Esmiuçar essas narrativas se tornou um imperativo, pois elas ressoavam nas “falas de si mesmo” que os/as aposentados/as mobilizavam durante a pesquisa. A transmissão daquele talento não era algo imediato e, sim, algo construído a partir de uma trama de relações que inseriam aquele sujeito numa trama de relações.

O título do capítulo, “tornando-se um ferroviário”, usado exclusivamente masculino, é irônico, em parte. Justamente porque, foi pela voz das mulheres que eu percebi que “ser ferroviário” se expandia enquanto referência identitária, se desprendendo da narrativa

masculina e herdada⁴². Ser ferroviário se apresentou enquanto um talento familiar, esboçado com orgulho nas narrativas de pessoas que não necessariamente tinham trabalhado na ferrovia, mas que eram dotadas de um pertencimento a uma comunidade de trabalho e a um estilo de vida. O olhar “domesticado pela teoria” (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2006, p. 19) dos estudos de família e parentesco,⁴³ passou a me sensibilizar para “ouvir” (idem, *ibidem*) aquele ou aquela contadora de histórias enquanto um “ego”. O ego é um termo latino “que designa, convencionalmente, o sujeito, o indivíduo de referência, na descrição das relações de parentesco” (AUGÉ, 2003, p. 59), em última instância é quem conta aquela história. Tomando uma determinada pessoa como ponto de partida e ouvindo sua narrativa, conheceremos sua família.⁴⁴

Portanto, se na família as posições são assimétricas e os talentos e papéis atribuídos são construídos e negociados coletivamente, ao determos a interpretação em alguém específico, estamos esboçando relatos de um determinado ponto de vista. Este ponto de vista, que corresponde a uma posição diferencial dentro do núcleo familiar, faz com que a família ferroviária possa ser narrada de uma multiplicidade de formas. É claro que está colocado, com bastante destaque, o recorte de gênero, como apresentarei a seguir. Além disso, me pareceu interessante como as narrativas que esboçam um “orgulho”, um princípio de distinção que agia na manutenção de uma memória particularizada, vinculado com um sentido de “ser ferroviário” era multiplicado de sentidos, principalmente na fala feminina.

De acordo com Pierre Bourdieu (1997), a família é uma ficção muito bem construída: não há “nada mais natural do que a família” e, ao mesmo tempo, ela depende de um “trabalho constante de manutenção de sentimentos” (BOURDIEU, 1997, p. 129), que é tanto simbólico como prático. Assim, se o talento ferroviário – que para Bourdieu seria interpretado enquanto um capital simbólico transmitido⁴⁵ – é algo constituinte das identidades familiares, me coube atentar para a maneira como ele era mantido, por meio do esforço dos sujeitos, que se esboçava nas narrativas. Refleti sobre o “sangue ferroviário” para recolocá-lo em outras instâncias de legitimação e, mesmo na trajetória onde esse sangue é legitimado enquanto um espaço de

⁴² Mas é claro que esta é predominante e importante para a compreensão do trabalho ferroviário e vou abordá-la neste capítulo.

⁴³ Devo estes ensinamentos à professora Denise Jardim, que ministrou a disciplina “Família, Parentesco e Sociedade Complexa” no PPGAS/UFRGS, no semestre 2016/2.

⁴⁴ “Podemos definir uma rede ancorando-a em um ponto particular na estrutura dos relacionamentos sociais, tal como em um indivíduo ou em ambas as partes de uma díade específica, e se deslocar para fora a partir dali até o ponto em que isso pareça necessário ou útil. Isso é o que é chamado uma rede pessoal ou egocentrada” (HANNERZ, 2015, p. 193).

⁴⁵ Para Bourdieu é a família o “sujeito principal das estratégias de reprodução” (1997, p. 131).

pertencimento no mundo do trabalho e de continuidade masculina do ofício, revelar quais as complexidades do processo de “transmissão” desse saber-fazer. E, assim, chegamos a primeira personagem deste capítulo – Anabela – e em como a conheci.

2.1 Anabela e a balança entre os “nós” ferroviários e o “eu”, mulher

No dia 20 de janeiro de 2017, marquei de encontrar o jornalista aposentado Luiz Carlos Vaz, no bar Bem Brasil, localizado no Mercado Central de Pelotas. Decidi convidar Rubinho para ir comigo, pois Vaz iria mostrar alguns documentos antigos, que datavam da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), empresa que Rubem trabalhou. Rubinho, pelo telefone, ao saber que Vaz era jornalista, e não ferroviário, questionou: “mas esse cara sabe algo de ferrovia? Vou colocar eles nos trilhos!” Chegando no Mercado, esperei Rubinho no local combinado e juntos nos dirigimos ao Bem Brasil, e Vaz, com a câmera em cima de uma das mesinhas de madeira, nos esperava.

Conversamos e Vaz nos mostrou fotos de alguns documentos, da época da VFRGS, como um bilhete de passagem, fotos de antigas locomotivas, etc. O jornalista também recomendou várias pessoas, filhos e filhas de ferroviários com os quais eu poderia conversar. Uma personagem destacada por ele foi Anabela. Vaz contou-nos que ela morava ali perto, em um prédio ao entorno da praça. Ele decidiu ligar para sua filha, que informou que os pais estavam sempre em casa por aquele horário, tomando mate. Ele sugeriu que eu fosse, naquele mesmo momento, encontrar a dona Anabela, que era filha de ferroviários. “Eu vou junto”, se decidiu ele e rumamos os três, atravessando a praça, na direção da casa desta senhora. Chegamos, cumprimentamos o porteiro que avisou por interfone quem éramos e nos autorizou a subir. Subimos, pelo elevador lento, característico dos prédios antigos, até o décimo primeiro andar.

Ao encontrar Anabela, que nos recebeu junto com seu esposo, sentamos no sofá da sala e Vaz me apresentou como estudante, que estava pesquisando “sobre a Viação Férrea”. Apresentou Rubinho a ela e ao marido, enquanto um trabalhador da empresa, um ferroviário aposentado.

Rubem e Anabela passaram a trocar informações e compartilhar memórias daquele período, dos sacos nos quais a Rede abrigava as mercadorias da cooperativa e de como faziam roupas com aquilo, “um tecido muito bom”, numa época onde era difícil o acesso ao vestuário. Vaz disse que tínhamos um compromisso e saímos. Despedindo-me de Anabela, anotei seu telefone e marquei de encontrá-la na próxima semana.

Ao sair, eu e Rubem nos despedimos de Vaz e seguimos na direção do bairro Simões Lopes e encontramos Nando em sua casa. Rubem contou para ele o encontro que havíamos tido, elogiando os saberes de Anabela e também a classificando como “gente do pila”.⁴⁶



Figura 14: Encontro com Vaz e Anabela.
Fonte: Luis Carlos Vaz.

Ao chegar no dia marcado e comunicar ao porteiro o que eu havia sido instruído por Anabela a dizer, que era estudante que pesquisava a ferrovia, para que ela lembrasse quem era, subi pelo elevador. Fui recebido e sentamos ambos na mesa da cozinha e conversamos sobre os assuntos do encontro anterior, principalmente dos talentos rememorativos de Anabela. Sua narrativa começou em um registro de pertencimento coletivo e familiar. Uma menção às histórias das pessoas e dos sobrenomes, elementos que iriam guiar as outras entrevistas e mediar a interação comigo.

Eu vou fazer oitenta anos agora mês de março, dia 25, e eu me lembro de coisas quando eu tinha três anos de idade! Eu tenho uma memória muito boa para essas coisas, coisas que me chamavam atenção assim. Eu era criança, havia de ser uma criança esperta, metida [risos]. Acontece que eu sei muita coisa, porque a minha vó foi criada com a vó dela. Minha vó nasceu em 1888 e a vó dela, imagina, deve ser lá por 1790... Eu sei lá! Eu sei que ela, ela perdeu o pai dela, foi ferroviário também, era Miguel Gomes, de origem espanhola, e a minha vó, os pais dela tinham uma fazenda aqui perto de Jaguarão, mais pro lado de Herval. E as filhas, naquela época, casavam e as casas eram muito grandes, ficavam morando em casa, né? E a minha vó era a neta mais velha dessa senhora que se chamava Maria José. Então ela era mimosa da vó, tinha dois negrinhos que era daquela Lei do Ventre Livre. Os escravos ficaram, o pessoal ficou, se dizia alforriado, mas morando ali, né? Continuando ali porque não tinha outro tipo de trabalho, né?

Então ela tinha dois pequenos, eram a Formiga.. eu sei os apelidos. A Formiga e o Piaca que, a Formiga era acompanhante de quarto e o Piaca dormia lá com os outros não sei onde...

Tinha também um tio, a minha vó teve um tio que era mais moço um ano que ela. Era gente tudo muito nova, casava muito cedo. Eu sei dos sobrenomes porque esse meu tio se chamava Ataliba da Costa D'Avila, ou D'Avila da Costa uma coisa assim. Por quê? A minha vó era da Costa Gomes e Medeiros,

⁴⁶ “Pila” é a forma coloquial para se fazer referência ao dinheiro no Rio Grande do Sul.

ela não tirou o nome de solteira, ela só acrescentou o sobrenome do marido. Enviuvou com 22 anos, ficou com 4 meninas, a mais velha ficou com a mãe dela. E ela depois se casou ou se juntou, não sei te dizer, com um senhor que tinha lá, que a mulher dele tava muito doente, em Porto Alegre, em Porto Alegre não, ela teve problema de doença, de cabeça, assim e levavam para Porto Alegre para tratar e lá quem ia se tratar naqueles sanatórios, como eles diziam, ficava mais doente ou não voltava mais. Porque era muito tratamento de choque, né. Naquela época. Então, minha vó não falava muito na mãe dela, contava coisa da fazenda que elas faziam arte, eram gente muito rica! Porque eles, inclusive, tinham aves exóticas, eles criavam, casa de pedra, cada filha casava ganhava um pedaço de campo para criar, compravam coisas dos mascates, quanto iam lá elas se vestiam com coisas da França. Então minha vó me contava tudo. Os tecidos, eu sei o nome de tudo que vinha da China que vinha da,... meias de fios de Escócia, seda otomana, que era turca. Então ela me contava muita coisa, era as histórias dela, porque era eu, ela e o vovô, ele já era aposentado e eu era pequena e ela começava contar tudo e eu indagadeira, gostava de indagar. Mas o meu avô ele era português, Medeiros, vindo da, eu não sei da onde que ele era, eles eram judeus que entraram na Primeira Guerra Mundial, eles fugiram, fugiam muito da Europa né? E vieram ali para as ilhas de Portugal, então da Ilha da Madeira depois ele pegaram um navio, e vieram, o pai do meu avô veio, por Rio Grande, São Jose do Norte, por ali. Teve uns tempo por aí e depois procurou um parente que tava no Herval. O parente era tio dele casava com uma senhora que o sobrenome era Madruga, não, o tio era Madruga e a mulher era parente, talvez. Eu sei que ele casou com uma prima irmã e daí deu a família do meu avô. Vovô era o mais velho deles, aí eu conheço essas histórias toda, dessa gente aí. Mas tua finalidade é Viação Férrea [risos] (ANABELA, quarta-feira, 01/02/2017).

Antes de me falar da “minha finalidade” de estar ali, Anabela me contou sua vida e de seus antepassados. Um relato que mergulha nas camadas do tempo. Me inscreveu, enquanto ouvinte de suas histórias, em um espaço já conhecido por ela, o do narrar. “Então tem essas histórias por lá e por cá e, quando a minha gente quer saber alguma coisa, pergunta pra mim”, me conta ela, situando, dessa forma, seu papel simbólico no interior do núcleo familiar, reconhecido pela “sua gente”. Sua profunda capacidade rememorativa se estabelece por um pertencimento familiar, por uma narrativa transmitida, “um relato “oficial” para ser contato aos descendentes” (RODRIGUES, 1978, p.73).

Anabela tinha separado uma reportagem de jornal, desde o início da entrevista mantida sobre a mesa. O recorte era de uma matéria que celebrava a inauguração da primeira linha do telégrafo, por Samuel Morse, em 1844. Junto com o texto, uma fotografia com trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, dentre eles, o pai de Anabela, Sergio Flor Gomes Medeiros.

Anabela: “Bom, meu pai aqui [pega a fotografia], vou ver que idade que ele teria...”

Guillermo: É bem jovem que ele tá aí nessa foto né?

Anabela: “Jovem. Sim. Porque quando ele tinha 13 anos, primeiro sabe o que que empregaram ele, aquele senhor de cor que veio aí ele falou nos tucos? Tuco é aquele que botava o dormente, fazia a linha do trem. Era trabalho muito pesado. Então, quem precisava muito trabalhar se empregava ali né. E então ele saiu de manhã de casa, levavam tudo, tudo para a comida e tinha que ter um que fizesse a comida deles, aí o meu pai me contava que ele era o cozinheiro. Tinha uns 12 anos o meu avô levou ele para fazer a comida, tinha um negócio assim, uma panela, um caldeirão que eles botavam bem cedo o feijão a cozinhar, ali botavam as carne de porco aquelas coisas tudo e quando faltava uma meia hora pro pessoal chegar ele botava ali naquele feijão um quilo de arroz e mexia bem e cozinhava junto, então era a comida deles.

Então, que que aconteceu, o pai foi indo. Aí como ele era. O pai lia muito sabe? Era um homem muito... Ele teve seis meses de escola só. E se tu perguntasse qualquer coisa pra ele, lá nos Estados Unidos, onde quer que fosse. Ele só não sabia línguas, mas sabia tudo, tudo. Ele te dava a data e dizia: vai no mapa procura que é assim, assim. Aquelas guerras lá do início dos Estados Unidos, ele contava tudo para nós. Esperto, sabia jogos, gostava de um carteadado, gostava de dançar tango (...) ele e a mãe era muito alegres, a nossa casa era cheia de música. E ainda, os guris gostam, muito. Tudo assim. Os meus filhos puxaram isso aí, porque eu acho que, pela historia dos avós e tudo isso. Aqui tá muito bom olha, esse que escreveu é meu filho, é o Henrique. O Henrique trabalha agora em Brasília, está com 55 anos, 54. Ele trabalha, é chefe de gabinete do Osmar Terra. Escreve muito bem, pode ler aí (ANABELA - 01/02/2017).

Esta narrativa insere a trajetória de trabalho do pai em um *family discourse* (BOURDIEU, 1997)⁴⁷ e, igualmente, apresenta os talentos e habilidades familiares, enquanto capacidades e potencialidades hereditárias. A ideia de que os mais novos “puxam”⁴⁸ os mais velhos, ajuda a entender como esta personagem concebe a transmissão de capacidades pelas gerações. Isto ressoa em suas recomendações, me advertindo que deixasse claro que a reportagem tinha sido escrita por seu filho e sugerindo que na fotografia que eu fazia, incluísse sua presença e sua autoria: “Vê se tu consegue pegar o nome do Henrique!”

O trabalho ferroviário, na narrativa que uma filha faz de seu pai, remete às possibilidades imaginativas de uma memória coletiva. Nossas memórias “vibram em uníssono” (HALBWACHS, 2006, p.47) com as daqueles que nos cercam. Essas recordações ganham uma espessura ainda maior quando se trata do núcleo familiar. O cultivo da memória “do outro” é constitutivo da memória do si mesmo. Para Anabela, recordar dos acontecimentos que se

⁴⁷ De acordo com Bourdieu, o *family discourse* é “aquele que família produz sobre si mesma” (BOURDIEU, 1997, p. 126)

⁴⁸ Em outro momento Anabela contou-me a história da vinda de seu bisavô para o Brasil, onde se evidencia a narrativa do “sangue” enquanto transmissão hereditária de predisposições, hábitos e valores: “Eles tinham um armazém muito grande, que aquilo era assim: tinha secos e molhados, tecidos, coisas de comer e tinha farmácia e tinha livros. Então, ele dormia na parte da livraria e lia a noite inteira! Nós somos de família que lê muito. Acho que isso já vem no sangue né. Agora o europeu é diferente, né. Eu sei porque o outro meu avô, quando veio da Itália, tinha professor de música. De violino lá, era gente, o outro meu bisavô era, funcionário do governo (...)”.

passaram com pais e avós integra quem ela é, quando se apresenta enquanto “personagem narrativo” (DIAZ, 1999) e, também, lhe confere substrato para a transmissão de uma história de família para as outras gerações.



Figura 15: Talento familiar.

Fonte: Acervo pessoal de Anabela.

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, 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 Rheingantz⁴⁹

⁴⁹ 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).

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).

“*Nós* tínhamos cooperativa, tinha farmácia, tinha, tudo!” [grifo meu]. São colocações que esboçam a elaboração de uma “identidade-grupal”, enquanto uma fachada (GOFFMAN, 2011), isto é, como um ritual de apresentação do si mesmo. O pertencer a esta profissão serve aos objetivos de um processo de distinção, elaborado, por exemplo, em relações a outras ocupações possíveis: “Ser ferroviário é muito melhor do que ser fazendeiro”. Neste sentido, Lima (2003) discute a identidade ferroviária como constituída por um “sentimento de pertencimento a um grupo onde determinadas características são singulares” (LIMA, 2003, p. 55)⁵⁰.

De acordo com Halbwachs (2006), a atividade de rememorar conta com o apoio de outras pessoas que tiveram lembranças em comum com o sujeito, são elas que “ajudam” a memória individual.⁵¹ Mas acontece mais do que um mero apoio, segundo o autor, ao voltarmos para essas lembranças compartilhadas com os outros, “adotamos seu ponto de vista” (HALBWACHS, 2006 p. 31). São nesses momentos que o “eu narrado” (RICOEUR, 1991) se mescla com a identidade coletiva, dada a densidade da rede de pertencimento.⁵² É este pertencimento que faz com que o “eu” penda na balança e se desloque para o “nós” (ELIAS, 1994), gerando uma potente narrativa.

Essa narrativa, que fala por um grupo e cultiva a memória deste se possibilita pela situação de fusão do trabalho com o não trabalho, característica do universo ferroviário. Anabela foi uma observadora privilegiada do cotidiano do trabalho ferroviário e para além dele:

O pai sempre tinha um telegrafista, porque tinha que ter dois para atender, porque aquilo batia aquele telefone, aquele aparelho, o dia inteiro. O pai não ganhava hora extra, trabalhava de noite e virava. Às vezes ele deitava para dormir e a minha mãe sentava e ficava controlando pra ele, aí quando tava

⁵⁰ De acordo com Lima, “ser ferroviário” passou a ser motivo de orgulho (LIMA, 2003, p.59), após o sucesso de uma série de ações combativas de destaque no cenário sindical brasileiro. Na narrativa de Anabela, o “ser ferroviário” constituído de orgulho provém de outros critérios, baseados em uma outra experiência e situação narrativa.

⁵¹ De acordo com Michael Pollak (1989), Halbwachs segue uma tradição durkheimiana que trata os fatos sociais enquanto coisas e “acentua as funções positivas desempenhadas pela memória comum, a saber, de reforçar a coesão social, não pela coerção, mas pela adesão afetiva ao grupo, donde o termo que utiliza de “comunidade afetiva” (POLLAK, 1989, p.3).

⁵² Aqui faço uso do conceito de “rede” conforme apresentado por Ulf Hannerz nos estudos de antropologia urbana. Refletindo sobre as “maneiras pelas quais as vidas urbanas podem se conectar” (HANNERZ, 2015, p. 274), o autor propõe alguns modos de existência, ainda que “Vidas reais, é claro, podem se cruzamentos entre eles” (*idem, ibidem*). São eles: o *encapsulamento*, *segregatividade*, *integratividade* e isolamento. Especialmente o encapsulamento será mencionado mais adiante neste texto, para pensar o adensamento das redes sociais mediante o pertencimento a uma comunidade ocupacional, dadas as características do trabalho ferroviário.

perto do trem chegar, ela dizia assim: ó, levanta que vai passar o trem aí. Aí ele fazia uma licença.

Pra fazer a licença ele tinha que consultar a cidade, o lugarejo próximo. A próxima estação. Para ver se estava tudo [certo], se podia entrar na estação, para evitar acidentes. O pai fazia tudo isso, se ajeitava e se encostava um pouco, vestido. A mãe sentava lá, ficava bordando, fazendo tricô e controlava. Então ele levantava fazia aquela licença, eu lembro que ele enrolava bem fininho dobradinho e tinha um arco, um arco de vime, com uma fresta assim, enfiava ali aquela licença e o trem cruzava, não parava. O maquinista botava a mão pra fora, ele enfiava o arco, tirava a licença e jogava o coisa de volta. É... a coisa era muito rudimentar ali.

Mas a gente via tudo isso, né. O trem para nós era o máximo, a gente se criou ali. As máquinas eram a vapor, muita lenha gastava, era com lenha. Depois, quando eu já tinha me casado, houve uma época que veio de Santa Maria, engenheiro especialista para fazerem umas caixas, tipo caixa d'água que era pro óleo diesel, aí a máquina começou a ser a óleo diesel. Ela era elétrica. Eu nunca entrei lá dentro da máquina, não vi como que era. Ela funcionava silenciosa. Tu sabe que às vezes passa aí, trem com grãos, né porque só pra isso que presta agora. Mas quando ela apita lá, atrás da escola técnica eu tô dormindo eu me acordo com o apito. Às vezes eu levanto e fico na sacada pra ver se eu vejo, se vem com luz acesa, por onde é que ela cruza.

Guillermo: Gosta muito?

Anabela: É faz parte, faz parte da infância (ANABELA - 03/02/2017).

A narrativa esboça as sutilezas do cotidiano de uma “família ferroviária” e o leitor pode quase enxergar a mãe, sentada, tricotando e manipulando o equipamento ferroviário, enquanto pai, deitado e uniformizado, descansava. É uma narrativa de trabalho inesperada, a partir de um ponto de vista bastante peculiar. Uma lembrança vívida, elaborada nos jogos temporais de sua narrativa e fixada no conjunto de memórias da infância.

Em outros momentos da narrativa de Anabela, a identidade-individual se dissociou da identidade coletiva e não por um processo pacífico. Esta diferenciação ocorreu, principalmente, quando o projeto de manutenção desse talento ferroviário passou a ser cerceado pela desigualdade de posições sociais, calcada na diferença de gênero. Objetivei pensar como essas posições diferenciais de gênero “duravam” nas recordações e como eram recontadas no contexto dos encontros etnográficos:

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 escrivãinha, 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?

Guillermo: Porque era guria, porque era mulher...

Anabela: Professora, nem pensar!

Guillermo: É mesmo?

Anabela: É, porque professora que fosse dar aula para filhos de ferroviário. Eu poderia ser professora ferroviária. Eu ganhei a bolsa de estudo para Santa Maria, parava num pensionato de freiras, ah eu tava louca para ir. O padre veio na janela da minha casa e perguntou assim: “Você que é a Anabela?” Eu digo: “Sou e o senhor eu lhe conheço. O senhor é o padre Mascarelo”. E ele: “sou, como é que tu me conheces?”. “Ah eu conheço lá de Cerro Chato, o senhor passava lá, no carrinho”. Esse tipo Austin, esses carros importados, com roda pra trilho. Tinha um. E ele, o padre, tinha tipo uma rural, uma camionete rural de linha... isso deve ter algum, deve haver algum museu com isso. Aí ele disse: “eu precisava falar com o seu pai”. Eu disse: “olha, então o senhor faça a volta na estação que o escritório do meu pai a frente é lá pro outro lado”. A gente estava nos fundos tinha uma meia porta assim, como era nossa copa - que nem essa minha - e tinha uma porta que era cortada, ela não tinha vidro, a parte de cima abria pra trás. No inverno não se abria nunca, né? Às vezes os guris abriam a parte de baixo e desciam (risos), ah eles faziam de tudo! Aí ele foi lá conversou com o pai, aí o pai não me chamou pra perguntar se eu queria ou não queria.

Guillermo: Mas ele foi negociar isso, a tua ida pra escola?

Anabela: É, eu ganhei bolsa. Tinha de fazer só um, levar duas roupas de cama, pijama, isso aí a gente até tinha. Depois que ele almoçou a mãe perguntou: que que o padre Mascarelo queria contigo, José? Qual que era a novidade dele. Ele disse assim: “é ele veio aí porque a Lequinha ganhou”, eles não diziam bolsa de estudo naquela época, “ele veio fazer um convite porque as irmãs disseram que ela desde a terceira série primária que ela era a primeira aluna do colégio e eles oferecem pra ela. Mas eu disse para ele que não, e não sei o que...”. Botou mil e uma dificuldades. Ficou. Hoje eu já superei isso aí, porque uma coisa é tu poder frequentar a universidade e outra coisa é tu pegar tudo que é livro pra ler. Não vai na aula aprender nada técnico, mas conhecimento a gente tem, não é verdade? Então, ficou assim.

Aí quando veio segundo grau ali pra Pedro Osório. Foi na grande enchente de 1959, aí eu já era namorada e noiva 8 anos, me casei no ano seguinte, sete anos a gente já tava preparado para casar, já tínhamos casa e tudo. Aí também o meu pai botou uma pedra em cima e o outro [o marido]: “não mas agora gente vai casar, depois tem que estudar de noite”, aqueles papo de namorado. Ah então tá bom. Vou criar meus filhos, vão estudar nem que eu leve eles pelo braço! E assim eu fiz, quando a mais velha precisou estudar, nós morávamos em Pedro Osório, eu tinha três empregadas, tinha jardineiro, morava numa chácara bonita. Meu sogro veio pra cidade, nos deu a casa dele com dois hectares dentro da cidade, de frutas, tudo a gente morava ali tinha jardim, tinha carro pra passear, tinha tudo. Mas tem uma coisa que eu vou te dizer, não tem nada que cubra uma, como vou te dizer, uma falha na vida da gente. Assim, que aquilo foi uma falha que ficou. Então eu sempre pensava assim, o dia que a mais velha tiver idade pra colégio, ela não vai ficar aqui em Pedro Osório. A gente tem condições, o José [marido] era dentista, ele tinha boa clínica lá,

aí eu comecei a conversar com ele. “Ah, mas José nós temos que ir embora, porque a Andreia já era bom já era entrar num colégio que ela fosse até o segundo grau”. Aí começamos a conversar, os guris que estudam em Pelotas, podem estudar no mesmo colégio... Comecei [a falar], ele disse:

- É mas agora tô com minha clínica formada, a gente mora bem.

- Ah mas morar bem a gente mora em qualquer lugar.

Aí que que aconteceu, um amigo nosso, de lá, disse assim,

- Pires, vamos fazer uma sociedade aí, uma farmácia, em Pedro Osório que tem só uma. Vamos botar uma outra farmácia aí, num ponto bom, pra minha mulher e a tua trabalharem, ficarem na farmácia, para elas terem uma motivação. Eles conversaram separado. Aí o José veio perguntar que que eu achava. Eu digo: olha José, se tiver que viajar pra Pelotas, vou com os meus filhos pra estudar. Então vou fazer o seguinte, a gente se muda pra Pelotas, tu monta teu gabinete em Pelotas, os teus clientes daqui consultam com médicos de Pelotas então tu dá o endereço e eles vão lá! Aí cortei. Não. Eu fiquei quieta quando foi pra mim, mas pros meus filhos não! Ele disse é tá certo, tá certo. Aí a gente, graças a Deus ele veio. Montou um gabinete aqui, com sala de espera e tudo aqui no Itatiaia, esse edifício que tem a esquerda aqui na XV [rua de Pelotas]. E a gente alugou uma casa pra morar lá na Benjamim [entrevista interrompida pela companhia] (ANABELA - 03/02/2017).

No jogo entre o lembrar o esquecer da memória, a *frustração de um projeto*⁵³ de ser telegrafista (“era tudo o que eu queria”) dura no tempo. Passou a ser deixada de lado nos processos decisórios: “o pai não me chamou pra perguntar se eu queria ou não queria”, assim como o marido que “conversou separado” com o colega sobre a possibilidade de abrir um negócio. Essa separação coloca a personagem como que indo com a corrente, assistindo a própria vida.

Um “ser ferroviário” coletivo, motivo de orgulho, é substituído, neste momento crítico da narrativa, por um “ser mulher”, individual, apartada das discussões sobre seu próprio destino. Essa grande contradição é reconhecida pela narradora. A posição diferencial de gênero tem um efeito de duração (BACHELARD, 1988), perdura no tempo, é mantida presente por meio da narrativa e, principalmente, é narrada enquanto *falha*: “Mas tem uma coisa que eu vou te dizer, não tem nada que cubra uma, como vou te dizer, uma falha na vida da gente. Assim, que aquilo foi uma *falha* que ficou” [grifo meu]. Isso demonstra também que o lembrar e o durar estão sempre sendo negociados e o recordar está sempre dialogando com o esquecer (RICOEUR, 2007). Toda “a reconstituição pode apresentar um dano, ela não tem nada de inocente e, para além de seu jogo de crença, impõe formas de terror a memória” (JEUDY, 1990, p. 119).

Até que, em um determinado momento de sua trajetória, o poder de escolher retorna às suas possibilidades: “Aí cortei. Não. Eu fiquei quieta quando foi pra mim, mas pros meus filhos

⁵³ Este conceito será desenvolvido ao longo desta dissertação, ganhando diferentes matizes.

não! ”. Narrativamente, Anabela toma consciência de si mesmo, migrando de um processo de emudecimento (SPIVAK, 2014), para de agência⁵⁴, expresso num projeto para os filhos.

A bibliografia confere a possibilidade interpretativa de observar os projetos femininos enquanto campos ricos de resistências cotidianas, aos modos de Michel de Certeau (1994). Esta dimensão está presente aqui e ganha um aprofundamento: o registro familiar é transformado em agência e passa a ser constitutivo de uma apresentação do si mesmo. A família desloca-se enquanto mera reprodutora das relações sociais e passa a ser um código e um signo da apresentação de tomar conta de uma posição no mundo.

A família foi a moeda de negociação com a qual Anabela mediou o encontro etnográfico comigo, na primeira entrevista, me interrogando: “Mas de que família tu és?”. E também foi forma de aproximação, como ofereceu, na terceira entrevista, “vou te adotar como neto”. Tornar-me neto, não significava apenas um signo de afetividade, mas de registro de uma rede. Uma operação de legibilidade – “o problema da comunidade é simplesmente controlar o antropólogo” (WAGNER, 2012, p.50), a fim de organizar o inusitado (um sujeito fazendo perguntas). Este mecanismo pode ser comparado à proposta de Rubem, descrita no capítulo um, de tornar-me um trabalhador.

2.2 Calixta Mena, memória desde o nome

Quando a gente morava ali, meu pai tinha muito medo, porque tinha uma linha de trem que passava bem na beirinha,! bem na beirinha da porta. Que tem uma porta que dá pra cá que é a porta da sala. E depois ao lado era a janela do quarto, que era o quarto do meu pai e da minha mãe. Eles tinham muito medo daquilo ali, que seguido virava os vagão ali. E a gente tinha muito medo (CALIXTA MENA - 10/02/2017).

Em Croix-de-Maufras, num terreno que a via férrea havia cortado, a casa se situa de viés, tão perto dos trilhos que os trens que vão e vêm a sacodem inteira (Émile Zola – A Besta Humana [1871-1893]).

Foi a partir da memória do pai que conheci a senhora Calixta Mena Ortiz. A lembrança já está no nome⁵⁵: “é o do falecido meu pai, só muda a última letra”, conta ela, ao preenchermos a ficha de cadastramento dos interlocutores do projeto do MEF.

Esse trabalho de vocês é muito bonito, gostei muito da ideia de vocês, dessa coleta de fotos, de coisas para fazer esse memorial, achei muito interessante.

⁵⁴ Saba Mahmood (2006) indica que a agência pode se dar nos comportamentos cotidianos mais diversos.

⁵⁵ “Maurice Halbwachs écrivait que les prénoms servent de support à la mémoire familiale” (COULMONT, 2014, p. 88).

Por isso até que eu vim aqui, até mesmo em memória do meu pai. Porque acho que ele merece. Se forem fazer um painel que esteja a foto dele, com a história dele, alguma coisa, com a data que ele nasceu que ele faleceu, enfim (CALIXTA - Julho de 2015).



Figura 16: Calixta Mena.
Fonte: Guillermo Gómez.

Seu pai, Calixto, foi condutor de linha na Viação Férrea do Rio Grande do Sul. A pergunta que fiz sobre onde ela havia nascido, em uma entrevista realizada em sua casa nas proximidades dos trilhos, no bairro Simões Lopes, já foi o suficiente para fazer menção à trama coletiva das memórias:

Nem sei te dizer, como diz o gaúcho... no meio do campo. Porque... Os meus pais moravam para aquela região que vai de Airosa Galvão que vai para Arroio grande, para Jaguarão, por ali. Trabalhavam, moravam por ali. E por aquela região que eu nasci, nem sei onde que eu fui registrada se foi em Arroio Grande, se foi em Herval. Eu não sei (risos). Não paravam também, viviam sempre trocando de um lado para o outro. O meu pai mesmo, iniciou a trabalhar novo, bem jovem, 14 anos, era guri. Ele trabalhava de 'bocha'. O 'bocha' que chamava, era o que carregava lenha, que fazia fogo, carregava água para eles, as ferramentas, tudo o meu pai começou ali e aí foi subindo (CALIXTA - 10/02/17).

A vida do pai foi conhecida a partir das narrativas que o próprio contava:

O início dele, da jornada dele, como começou, eu sei porque ele falava muito pra gente. Ele começou a trabalhar na rede com 14 anos, que era o que carregava água pro pessoal, que servia comida, então *já era considerado ferroviário* [grifo meu]. Então, quando ele completou a idade, ele começou a ser trabalhador de linha, naqueles trole, tipo

aqueles carrinho que tinha lá no cassino, só que eles puxavam a perna, não tinha vela (CALIXTA, Julho de 2015).



Figura 17: Calixto Mena.
Fonte: Acervo Particular de Calixta Mena.



Figura 18: Trolly de linha.

Fonte: Página do Manual de Instruções para Serviço de Linha.

Se pergunto se alguém mais mantinha essa profissão em sua família, responde enfaticamente:

Tudo! Tudo era o ferroviário, era só o que mais tinha naquela época, de emprego. Era ser ferroviário. Não tinha aquela coisa assim no começo, não tinha coisas assim de fazer concurso, para pegar serviço, meu pai mesmo, que chamavam naquela época, condutor de linha, um nome que eu nem sei, condutor de linha, porque condutor de linha? Ele era auxiliar do engenheiro. Entende? Se o engenheiro faltava, ele que assumia o lugar do engenheiro, tanto é que ele morreu no acidente que ele sofreu dos vagões de gasolina que incendiava, naquela que ele se acidentou, no acidente que houve, porque o engenheiro não tava aqui na cidade e ele tava substituindo ele. Deu esse acidente lá e ele teve que ir lá para determinar e administrar o pessoal que trabalhava. Mas antes dessa época até aí não tinha, era tudo nomeado (CALIXTA - 10/02/17).

2.3 As relações sociais do trabalho: “chefias” e hierarquias

Na narrativa anterior, se evidencia algo bastante importante sobre as formas de ingresso na profissão ferroviária, que se relacionam ao modo como o trabalho era organizado. A apresentação do pai de Calixta integra um registro empresarial, no qual a posição elevada é um valor digno de ser tornado público em uma apresentação. A Viação Férrea e, posterior, e mais acentuadamente, a Rede Ferroviária, foram empresas do tipo piramidal, dotadas de uma estrutura na qual “todos tinham seu lugar e cada lugar, uma função definida” (SENNETT, 2015a, p.27), comparável aos exércitos. As ordens desciam “de cima para baixo”, sendo constantemente “interpretadas”. Assim, Calixta, ao falar do pai como o primeiro na linha de sucessão do Engenheiro (“Se o engenheiro faltava, ele que assumia o lugar do engenheiro”), utilizou uma forma narrativa de qualificá-lo enquanto um elo prestigioso na estrutura organizacional do trabalho.

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 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 “grandes 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 pessoais⁵⁶.

Uma reflexão de André Gorz é interessante para o debate. Ao mesmo tempo em que o poder das grandes organizações burocráticas é uma “ilusão de ótica” (GORZ, 1987 p.65) e que o “poder é o organograma” (idem, p. 73), o chefe é “aquele “grande indivíduo” que ousa dizer “eu” (idem, p. 75). De acordo com Lima (2003) 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).

As figuras de chefia, portanto, ao invés de recusarem os símbolos de poder, faziam questão de ostentá-los. Segundo Teresa Cristina Nunes, os benefícios das chefias incluíam

⁵⁶ 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.

“entradas, elevadores e estacionamento exclusivos para cargos de confiança” (...) “Salas e mesas maiores para os chefes Privilégios para os engenheiros” (NUNES, 2003, p. 71)⁵⁷

Rubinho me narrou um dos icônicos “símbolos de poder”: pequenos trens especiais, com vagões de luxo, no qual viajava “o diretor”.

Eram os vagões mais bonitos que tinha na empresa. Tudo com vidraça com aqueles desenho e o nome do vagão era Duque de Caxias. E era do diretor, só o diretor que viajava. Ah, mas tinha todo o conforto né. Uns poltronão! Ficava todo mundo: aí vem, o diretor tá viajando! Vinha o trem lá de Bagé já não deixavam sair o trem de Pelotas, para não atrasar o trem do diretor!! (Risos). Trancavam tudo que era trem. Porque pode dar um problema né, os trens de carga atrasarem né. Se um trem sai lá em Pedro Osório e já tinha um trem aqui em Pelotas, não, já trancavam o trem. O trem do diretor tinha que chegar primeiro. Eram uns quatro cinco vagões. Porque ele não viajava só ele, vinham uns outros compincha dele. Até mulher vinha!! [altera a voz rindo] Não, mulher eu não sei [mais sério]... Mas talvez vinha rapaz... [risos] (Rubem - 27/01/2018).

Outra característica desses modos narrativos de inserção profissional, que são mencionados por Calixta, e que vão aparecer em outras narrativas, é a *facilidade*. A facilidade em ser admitido no emprego é um valor e, ao mesmo tempo, um diagnóstico da forma peculiar de organização do trabalho da época, na qual os trabalhadores eram “todos nomeados”.

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).

Para Calixta, a facilidade com a qual o pai admitia trabalhadores desenha nele uma figura com capacidades e prestígio nas tramas sociais nas quais era envolvido. A filha do trabalhador conhece a estrutura de poder hierarquizado e a menciona na narrativa. Também demonstra a percepção de que aquele era um regime de organização empresarial distinto (“Não é agora que tem que fazer concurso, e tem mil e uma burocracia, né...”). Já para Rubem, a *facilidade* está vinculada ao talento hereditário, ao projeto de vida ferroviário, possibilitado por ter alguém na família exercendo a profissão, apesar de não ser de um posto alto, que fez com que tivesse que negociar com “um mandão”.

⁵⁷ Boltanski e Chiapello descrevem que os benefícios dos líderes hierárquicos, materializavam-se em símbolos de poder como “grande número de secretárias, elevador e restaurante privativos, salas suntuosas” (BOLTANSKI, 2009, p.107).

Esta facilidade pode ser entendida no contexto, pois ambas as empresas (VFRGS/RFFSA⁵⁸) demonstravam um tipo de trabalho inserido em uma lógica empresarial de *capitalismo social*, como conceituado por Sennett (2015). Este conceito, herança de Max Weber⁵⁹, define um tipo de empresa que engloba grande número de trabalhadores – se tornando “obesa em nome da inclusão social” (SENNETT, 2015a, p.35).

Outro conceito, proposto por James Ferguson, também pode auxiliar na compreensão desse fenômeno. Ao estudar a inserção da economia de mercado na África do Sul, Ferguson conceitua a existência de um “snow-ball state”, um tipo de Estado que agrega cada vez mais membros – por meio do trabalho assalariado. Este “social system hungry for people” [sistema social faminto por pessoas] (FERGUSON, 2013, p.227) praticamente forçava grande parte da camada agrária da população [*“black peasants”*] a se vincularem as formas assalariadas de trabalho. O contexto da época possibilitava isto, pois, como deixa claro Ferguson, era de “labour-scarcity”⁶⁰ [escassez de mão de obra] (idem, ibidem).

Esses dois autores auxiliam a compreender o comportamento das empresas ferroviárias VFRGS/RFFSA, enquanto empresas estatais e o fenômeno da facilidade da contratação em massa de funcionários. Como colocado no capítulo 1, a RFFSA, em seu auge, chegou a atingir 150 mil trabalhadores.

Outra característica empresarial, que colabora com a constância dos trabalhadores na empresa, reside na existência de uma série de políticas institucionais preocupadas em incentivar um longo tempo de permanência dos funcionários. Boltanski e Chiapello (2009) demonstram como uma das críticas feitas ao modelo de capitalismo dos anos 1960 (e ao seu familismo) era focada na “promoção por antiguidade, que só recompensa a fidelidade – valor doméstico por excelência” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009, p.95). Essas são boas reflexões para pensar a trama entre valores “domésticos” (da empresa enquanto uma “família corporativa”, como diria Eckert (2012) e da racionalidade (da empresa enquanto instituição burocrática que permite a ascensão e a valorização das trajetórias individuais em seu interior). Para Rogério Lima, isso faz parte de uma “herança não capitalista das origens da ferrovia” (LIMA, 2003, p.55), práticas como as que os “funcionários que resolviam os problemas de

⁵⁸ Rojane Brum Nunes (2013), em sua pesquisa com ferroviários aposentados em Santa Maria (RS), utiliza esta definição que soma as duas empresas, para definir uma memória de trabalho, narrada pelos aposentados, que mesclam as temporalidades destas duas empresas.

⁵⁹ Em sua análise do capitalismo na Alemanha de Bismarck.

⁶⁰ Este conceito só pode ser compreendido se colocado em relação com o período histórico subsequente, estudado por Ferguson, isto é, o do fim e pós-Apartheid. Nele, a situação se torna inversa: tem-se uma “surplus population” [população em excesso] e desemprego em larga escala. Então, as estratégias adotadas são de um “snowball state in reverse” [estado bola de neve ao contrário], um avanço da economia que se baseia em “throwing people off” [jogar as pessoas fora] (p.230).

seus superiores possuíam regalias” (idem, ibidem). Assim, estabelece-se uma “hierarquia informal, onde as relações de confiança se sobrepõem aos regulamentos e a hierarquia formal” (LIMA, idem, ibidem).

De acordo com Sennett as “políticas de antiguidade” são característica de “instituições mais ou menos estáveis” gerando assim uma “experiência de profundidade”. Essa experiência é dada pelo “desenvolvimento de laços fortes”, que dependem das associações a longo prazo (SENNETT, 2015b, p. 25). Em termos de *caráter*, desenvolver uma carreira de longa duração possibilita associar uma narrativa de si mesmo aos valores de uma profissão ou empresa. “Lealdade, compromisso e propósito”, são características que, para Sennett (2015b, p. 31), são desenvolvidas apenas com uma experiência compartilhada ao longo de muito tempo. O conceito de experiência de profundidade é importante pois, se pensarmos em termos fenomenológicos, compreende o estabelecimento de projetos que visavam “ser ferroviário”. Ingressar em uma empresa ferroviária representava um signo de estabilidade e “de fazer carreira”.

2.4 Ônus e bônus da conquista da estabilidade

Se até agora descrevi algumas das disposições empresariais e de como elas foram transformadas em valores narrativos para os sujeitos, para apresentação de si mesmos e dos seus, continuaremos com a tentativa de entender como o trabalho ferroviário se constituiu no “centro de gravidade dos projetos familiares” (ECKERT, 2012, p. 37).

Voltemos à narrativa de Calixta:

Eu morei aqui, na beira dos trilhos ali, [grifo meu] o meu pai era chefe, tinha casa ali, naquela casa de material. Aqui perto do clube ferroviário, tinha a chamada carvoeira, que era a que abastecia as Maria Fumaça com carvão. Aqui perto tinha caixa d’água que botavam no tanque das máquinas. Quando tiravam as Maria Fumaça acabaram com elas, tiraram a carvoeira e a lenha que tinha ali. Então passaram pra essas a óleo né, que chamava as diesel.

Não é por acaso que o título do texto publicado em 2002 por Lucio Lord e Cornelia Eckert, sobre vila ferroviária em Porto Alegre, seja “Nascidos na beira do trilho”. Esta expressão é sintomática de todo um modo de disposição urbana, proveniente de uma organização do mundo do trabalho, que se alastra para a vida cotidiana. De acordo com José Sérgio Leite Lopes (1978), a disposição das moradias de propriedade da empresa, próximas aos locais do trabalho, representam uma “imobilização” da força de trabalho (LEITE LOPES,

1978), a “submissão do tempo livre dos operários à dominação da administração” (idem, p. 179) e, conseqüentemente, como aponta Liliana Segnini (1982), “a família já disciplinada dentro dos padrões da empresa” (SEGNINI, 1982, p. 46).

Esta proximidade se estendia para outras áreas⁶¹, configurando este “sistema político paternalista adotado pela Rede Ferroviária” (LORD, 2002, p.2). Isso se efetivava, por exemplo, nas escolas ferroviárias, nas cooperativas de consumo, no atendimento médico, na existência da previdência própria, do auxílio creche para os filhos, times de futebol, entre outros. Nas escolas ferroviárias, por exemplo, “as crianças seriam treinadas para a tarefa ferroviária, disciplinas dentro dos padrões ideológicos da cúpula da empresa, garantindo uma mão-de-obra futura identificada com os objetivos da organização” (SEGNINI, 1978 p. 46). Como destacam Miriam Santos e Maria Zanini, que pesquisaram trabalhadores ferroviários em Santa Maria, “O mundo da Ferrovia está na casa destes trabalhadores, em seus móveis, em suas memórias, em suas vidas cotidianas” (SANTOS & ZANINI, 2012, p.288).

Ao mesmo tempo em que podem ser interpretados como um sistema de patronato empresarial, da cooperativa enquanto um sistema de dívida para as camadas mais baixas da hierarquia (como apresentarei no capítulo 3), essa política assistencial é incorporada enquanto valor narrativo do “ser ferroviário”. Estas formas assistenciais são lembradas com muito afeto, transformadas em valores positivos para uma narrativa. Ter um emprego e ser ferroviário significava ter esses múltiplos benefícios:

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).

⁶¹ De acordo com a organização do subsistema de pessoal “Assistência ao Ferroviário”, divulgado pelo Regimento Geral da RFFSA aprovado em 1978, possui a seguinte descrição: “Promover o bem-estar social da comunidade ferroviária, mediante atuação nas áreas de higiene e segurança do trabalho, saúde ocupacional, medicina supletiva à previdenciária, serviço social e assistência alimentar” (NUNES, 2003, p.83).



Figura 19: Imagem que circula em grupos ferroviários no Facebook e no Whatsapp – coletada em 11/01/2018⁶² (esq.); Papai Noel chegando de trem (dir.).
Fonte: Acervo Pessoal de Mozart Medeiros.

Um signo que mostra certo deslumbre e que associa a condição da empresa enquanto beneficiária, é a narrativa do Natal. A foto, icônica, do Papai Noel chegando de trem. Como me contou Orlando:

E eu lembro dos Natal da Rede, cada presentão pros filho, tchê. Eu disse “manda meus presentes pra Pelotas que eu vou passar o Natal em Pelotas”. Ai, eu lembro que o Papai Noel veio de auto de linha, deram uma bicicleta pro meu filho. Coisa boa. Uma bicicleta pro meu filho e uma boneca daquelas Susy [para filha], boneca top na época, baita presentão. Nem dei nada pros meus filhos! E não foi só pra mim, foi pra uns quantos que deram uma bicicleta” (GÓMEZ, 2015, p. 45).

Outro exemplo consiste nos seguintes dizeres de uma das páginas iniciais do Regulamento Geral de Operações da Rede Ferroviária (RFFSA, 1978): “Este livro é de propriedade da RFFSA e está sob guarda de: ”, seguido de um espaço para a escrita do nome do funcionário, seu cargo e registro. No fim da página, mais um texto, “O qual se obriga a devolvê-lo à RFFSA em caso de afastamento de serviço.” A moradia operária, a cooperativa, a

⁶² Alguns dos comentários: “Não só da RFFSA, mas também da VFRGS! Tenho orgulho de ser filho de ferrinho”; “Eu sou filha, esposa, irmã, sobrinha, cunhada de ferroviário me criei na beira de linha, como não sentir saudades”; “Concordo, no Natal distribuía presentes para os filhos”.

escola e até mesmo os manuais de trabalho, não eram de propriedade dos trabalhadores, mas algo emprestado a eles por uma “mãe carinhosa” (RAPKIEWICZ & ECKERT, 2015, p. 300).

Estes dispositivos fazem com que a família não se aliene do mundo do trabalho. As biografias de Calixta e de Anabela deixam isso claro: mesmo não sendo empregadas da ferrovia fazem uso narrativo de um conhecimento específico, quase de um “glossário profissional”, como Anabela descrevendo o processo de licenciamento de trens ou Calixta mencionando os níveis e funções da hierarquia:

Porque trem mesmo, tinha guarda freio, que era o que controlava os freios do trem lá em cima nos vagões. No caso do trem de passageiro, tinha chefe de trem, auxiliar de chefe de trem. Para cada coisa tinha né, um funcionário. Como maquinista, tinha o foguista que era o que botava fogo nas fornalhas da Maria Fumaça, tinha o ajudante de foguista que botava lenha e botavam o carvão e tudo nas máquinas (CALIXTA – 10/02/2017).

Também se faz relevante, o desenvolvimento de uma memória coletiva e *afetiva*, atrelada a este modo de vida. Ambas compartilham o fascínio pelo trem:

É lindo demais né, pena que não existe mais pra gente usufruir. Eu me criei na beira da linha né, o pai era ferroviário. Então aqui tinha, aqui nessa base de Pelotas tinha muito trem no tempo que eu era menina, mocinha. Tinha diversos trens de passageiros durante o dia. Tinha de manhã, às 7 horas da manhã tinha um trem de passageiros entre Rio Grande a Pedro Osório, vinha um também às 7 da manhã que passava aqui às 9h de Pedro Osório para Rio Grande, depois tinham um trem a uma da tarde. Depois tinha às duas da tarde, um que vinha de Bagé de noite também, tinha o trem da noite, das sete da noite de Rio Grande. Aos domingos tinha trem ao Cassino, para levar os passageiros, para trazer. Era muito bonito. Eu curti bastante, ainda no tempo que era a Maria Fumaça, aí depois passaram para as máquinas diesel, melhorou muito. Aí quando melhorou que foi que resolveram terminar né. Porque primeiro foi Viação Férrea, né. Viação Férrea do Estado do Rio Grande do Sul. Aí depois quando tiraram, que o estado entregou, passou para Rede Ferroviária Federal e depois da Rede Ferroviária Federal passou pra essa que tá agora aí, a América Latina (CALIXTA - Junho de 2015).

O trem para nós era o máximo, a gente se criou ali. As máquinas eram a vapor, muita lenha gastava, era com lenha. Depois, quando eu já tinha me casado, houve uma época que veio de Santa Maria engenheiro especialista para fazerem umas caixas, tipo caixa d’água que era pro óleo diesel, aí a máquina começou a ser a óleo diesel. Ela era elétrica. Eu nunca entrei lá dentro da máquina, não vi como que era. Ela funcionava silenciosa. Tu sabe que às vezes passa aí, trem com grãos, né porque só pra isso que presta agora. Mas quando ela apita lá, atrás da escola técnica eu tô dormindo eu me acordo com o apito. Às vezes eu levanto e fico na sacada pra ver se eu vejo, se vem com luz acesa, por onde é que ela cruza (ANABELA – 03/02/2017).

Ao falar das narrativas destas duas mulheres, o tema da *proximidade* com o mundo do trabalho se sobressai. Dois pontos devem ser considerados sobre isso. O primeiro é que a proximidade confere às narradoras um conhecimento sobre o trabalho “dos outros” (propositalmente entre aspas) que é qualificado enquanto um valor da narrativa de si mesmas. Elas retomam a memória coletiva – que é também afetiva e sonora – ao se apresentarem enquanto personagens (DÍAZ, 1999).

É interessante observar estes jogos entre a identidade coletiva e o sujeito individual, que podem ser acompanhados conforme se vai conhecendo as narrativas. É claro que, como evidenciei na narrativa de Anabela, a identidade coletiva apresenta suas “falhas”, quando confrontada com um sistema patriarcal de desigualdade. “Ser mulher” promove uma descontinuidade no “ser ferroviário”. Por isso, coube a mim considerar que “[a]s dificuldades intelectuais e emocionais da construção biográfica se colocam de maneira diferente para as mulheres e para os homens” (RODRIGUES, 1978, p.66), fato que tentei evidenciar ao longo do texto.

Como afirma Maurice Halbwachs, a complexidade dos acontecimentos e das influências sociais transformam nossa memória em um fenômeno complexo. Quando se distanciam, em certa medida, da memória de grupo, se tornam mais confusas e difíceis de recordar, mas, também, únicas. A complexidade da memória, em seu processo de individualização, não pode ser dissociada da condição de gênero do indivíduo.

Nas duas personagens apresentadas até então, o talento ferroviário, articulado principalmente com uma memória paterna de inserção no trabalho (visto enquanto talento familiar, ou condição notória), está sendo constantemente negociado na balança “nós-eu” (ELIAS, 1994). Optei, propositalmente, em narrar os elementos da estrutura do trabalho ferroviário por meio de vozes que não conheciam “os segredos do interior da máquina”, mas que viveram toda a vida, “na beira dos trilhos”.

2.5 Rubem Medeiros, transitando pelas grandes burocracias

Quando Rubem Medeiros – o “Rubinho” –, Agente de Estação aposentado, de 80 anos, me recebeu em sua casa, no dia vinte de janeiro de 2017, disse que tinha uma surpresa: “Minha vida está aqui”, e trouxe de seu quarto uma pilha de documentos que colocou sobre a mesa da

cozinha. Ele já sabia que eu estava interessado em documentos, pois, de acordo com meu diário de campo, desde setembro de 2016 que conversamos sobre documentos ferroviários⁶³.

Desta vez, porém, Rubinho me apresentou papéis de todos os tipos e, enquanto eu ia conhecendo-os, ele ia relembrando. Passamos pela rescisão de contrato devido à aposentadoria, pelo contrato de compra de sua casa, que chamou atenção dele pela simplicidade: “hoje se te dão algo assim tu atiras na cara da pessoa”, o diploma de conclusão do quinto grau, em um colégio de Pelotas. Até mesmo, “outra coisa que vou te mostrar, agora tu vai cair duro”: um recibo de compra de um revólver, adquirido para “proteger a família”.

Porém, o que mais chamou nossa atenção foi o certificado de reservista, expedido pelo Ministério da Guerra. Me surpreendeu a inserção dos critérios de identificação, como “boca”, “cútis”, “nariz”, “rosto”, combinados com a digital, além do nome e foto. Rubinho enfatizou a conservação da fotografia e atentou para o desgaste do documento se concentrar nas dobras:

Rubem: “O papel não aguenta. Muitos anos. E sempre dobrado! Eu tinha uma carteira de couro, que, naquele tempo, quando o cara servia a maioria dos ‘milicos’ já compravam a carteira. Era uma carteirinha de couro”.

Guillermo: E tu serviu o exército?

Rubem: “Servi claro! Aí tá a minha baixa. Naquela época, era a primeira coisa que eles pediam como documento. Não tinha CPF, não tinha identidade, só depois que inventaram o RG. Esse era um dos únicos que tinha o nome, a mão... O principal documento que o cara tinha na época era isso aí”.

Rubinho elogiou a qualidade da foto: “Nem hoje sai uma foto tão perfeita. Uma cara de guri né tchê!” (RUBEM, 2017).

⁶³ Esta postura de manutenção da memória que me inspirou, juntamente com Yuri Rapckiewicz, a produzir um ensaio etnofotográfico (GÓMEZ & RAPKIEWICZ, 2016), homenageando estas figuras do universo ferroviário que chamamos de “sentinelas da memória” (*idem*).

MINISTÉRIO DA GUERRA

(1) 38.ª R. M. (1) 9.º Regimento de Infantaria
(Corpo ou Formação de Serviço)

CERTIFICADO DE RESERVISTA DE 1ª CATEGORIA

Nº 207620 (1) SÉRIE A
(39-334.853)

Certifico que o cidadão **RUBEM MEDEIROS** (1)
da classe de (1) alistado (1) pelo município
de (1) Estado de Rio Grande do Sul (1)
e incorporado no ano de 1955 (1) é considerado reservista de 1ª categoria.

A) IDENTIFICAÇÃO

Filho de <u>Bernardino Medeiros</u> (1)		Cúlis <u>Perda escura</u> (1)
e de <u>Vicentina Chagas Medeiros</u> (1)		Cabelo <u>Cast esc crespo</u> (1)
Natural de { Estado <u>Rio Grande do Sul</u> (1)		Olhos <u>Cast esc</u> (1)
{ Município <u>Arroio Grande</u> (1)		Altura <u>1,60 m</u> (1)
{ Cidade (lugar) <u>Boquara</u> (1)		Nariz <u>Grosso</u> (1)
Data de nascimento <u>21 Ago 35</u> (1)		Rosto <u>Oval</u> (1)
Instrução <u>Primário completo</u> (1)		Bóca <u>Grande</u> (1)
Outras notas <u>Excluído por licen-</u> (1)		Sinais particulares <u>Não</u> (1)
<u>ciamento</u>		

Figura 20: Certificado de reservista de Rubem Medeiros.
Fonte: Acervo pessoal de Rubem Medeiros.

Aproveitando que o documento com biografia⁶⁴ tinha “levado a ação” (LATOURE, 2012) de recordar, como um verdadeiro “veículo de imaginação” (HULL, 2012), perguntei: “O que tu lembra de ser da infantaria? Desse período do exército, como é que foi?”

E ele respondeu:

Olha, pra mim foi bom. Só, assim, aconteceu um negócio comigo. Eu tinha feito um curso. Porque eu tinha curso né. E o comandante da minha infantaria se eu não me lembro, ah é... como é o nome. Era por companhia, dividia. A minha companhia era ‘CC 1’ parece que era. Parece que era ‘CC 1’ ... E o comandante não gostava de mim, não sei por quê. Sabe por quê?. Eu fiz um concurso, claro eu queria carreira militar. E tinha um “peixe” do comandante da companhia. O cara fez toda a reforma no alojamento, era marceneiro. O cara era bom, né, ele sabia, mas ele não tinha possibilidade de continuar no regimento. E eu passei no curso, né. Porque eles botaram num quadrinho assim: “Rubem Medeiros tirou tanto, tanto, tanto”. Só que não vinha a minha promoção”. Aí, eu me dava muito com o coronel Praça, (...) Era coronel o cara! (risos) Ele era muito meu amigo. Assim, amigo não, mas.... Sabe por quê? Porque naquele tempo tava recém levantando o Farroupilha. O Farroupilha era do nono (9º Batalhão)⁶⁵.
Guillermo: O time!!?

⁶⁴ Faço referência ao conceito de “biografia dos documentos” de (FONSECA & SCALCO, 2015, p.24).

⁶⁵ Nono Batalhão de Infantaria Motorizado

Rubinho: O time era do regimento! O Farroupilha⁶⁶ era do regimento e o coronel Praça gostava muito de futebol. E eu agarrei, e um dia fui nele, fui no Coronel. Eu, quase todos os dias, vinha para aí pro Farroupilha, que eles tavam construindo, fazendo o campo ali. Botando cimento, botando tijolo, essa coisa toda. Eu fazia serviço de pedreiro. Eu era soldado, mas aí nós vinha aí pra trabalhar, mas não ganhava nada pra fazer aquilo, nós era mandado pelo comandante. Mas não ganhava para fazer aquilo, nós era mandado. Era mandando pelo comandante. [volta ao assunto] E era coronel o cara, tchê ! Coronel Praça de Nogueira.

Aí eu fui no Coronel, quase todos os dias ele vinha lá, olhar que coisa a gente tava fazendo. E, um dia eu, e os cara começaram; os soldado começaram: VAI VAI VAI RUBINHO, VAI VAI ! (risos). Cheguei, me perfilei pra ele, porque, claro, primeiro o cara tem que se apresentar né? Fazer continência, fazer sinal e meter o peito, bem pra frente” (risos). Aí me apresentei pra ele: Sou soldado não sei o que, número tal, não sei o que, Rubem Medeiros, companhia tal (risadas). Tudo isso aí tinha que fazer!! Esse é o regulamento, né⁶⁷. Aí me apresentei pra ele: soldado nananana.

Aí eu disse pra ele Doutor... [corrige] Coronel, queria lhe falar o seguinte, eu fiz um concurso... e eu sei que eu passei. Mas até agora minha promoção não veio, e eu queria saber por quê. “Ah é, tu fez um concurso?” E passei. “Qual é o concurso? ” Eu fiz concurso pra sapador. Que é quem trabalha fazendo funda e coisa. Em caso de guerra aquele cara que vai pra frente, né? E eu digo Doutor... não... Coronel. Como que é... E ele perguntou assim: “tu quer fazer carreira?” Não, claro que quero! Eu fiz concurso e quero fazer carreira. Ele foi e disse assim: “tá, eu vou ver isso aí”. Mas ele também nunca me falou nada. Eu acho que ele deu uma mijada no comandante.

Guillermo: Sim, que botou um outro cara..

Rubinho: “O outro que ficou pegou divisa e eu não peguei. Ele pegou a divisa no meu lugar. Porque ele não passou no concurso, ele rodou, mas, claro, por baixo do pano ele ajudou. Sabe como é que foi? No Exército existe essa sacanagem! E depois cara [o comandante] começou a me perseguir, tchê. Que eu tinha reclamado com um superior. Que no regulamento tu tem que pedir licença pra ele, e eu não pedi licença. Eu já fui direto no chefão (risos). Ele tinha duas gemadas no ombro esse, o Praça. Depois ele passou a capitão. Não, ele era coronel! Era mais que capitão! Mas depois, ficou assim.

Rubinho: Aí, o comandante da companhia começou a me perseguir. Sabe que que ele fez? eu sai do serviço num sábado, de plantão né, do alojamento, quando foi domingo ele me botou de novo no serviço. Que tem que olhar a escala né. Claro eu saí do serviço hoje, como é que vou pegar serviço amanhã? Aí ele agarrou e me puniu. Pronto, aí liquidou comigo. Ele me deu um dia de gancho. Aí me liquidou. Como é que eu vou ser promovido se eu fui punido? Viu? Isso aí que aconteceu. Claro, aí me desarmou né? E outro dia deu boletim, todo mundo fica vendo né?! No outro dia de manhã sai boletim de punição de todo o soldado que foi punido. Todos os dias de manhã reúne todos os regimentos, todo o quartel. Claro, entra todo mundo em forma e aquele

⁶⁶ Grêmio Atlético Farroupilha, clube de futebol da cidade de Pelotas no Rio Grande do Sul. “Fundado em 26 de abril de 1926 por militares que serviam no 9º Regimento de Infantaria do Exército Brasileiro, o Grêmio Atlético Farroupilha começou sua trajetória com o nome de Grêmio Atlético do 9º Regimento” (Texto retirado da página Wikipédia).

⁶⁷ O afazer burocrático, segundo Herzfeld, é “altamente ritualístico: formas, símbolos, textos, sanções, medidas”. (HERZFELD, 2016, p.19).

boletim é lido em voz alta. Quer dizer, todo mundo ficou sabendo que eu fui punido. Claro, que mais eu ia fazer? Tive que me cuidar dele! (riso) Tinha que me cuidar porque ele me podia botar até na cadeia. Até inventar um troço meu aí e me botar na cadeia. Mas isso acontece muito (RUBINHO, 20/01/2017).

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 grotta, 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).

Rubinho, nesta apresentação pública⁶⁸, mencionou a certa “facilidade” de ingresso no trabalho ferroviário, expresso também, em um modelo de admissão distinto (como também ressaltou Calixta, anteriormente): “Na Rede até pra fazer limpeza no escritório, faxineiro, tinha que fazer concurso (risos). E antigamente não, eu não fiz concurso pra entrar na Rede, era uma forma diferente” (RUBEM - 24/05/17).

Foi assim, desta “forma diferente”, que Rubem ingressou no trabalho da ferrovia, tendo como um mediador seu pai: “eu tinha saído do exército, tava em casa de vagabundo!⁶⁹ (risos), “Escuta tu quer entrar na Rede?”, Eu: ué, quero. “Então vai lá e te apresenta”. “Ah, tu te apresentou? Achei que tinha sido teu pai”, perguntei eu.

⁶⁸ O contexto desta fala é uma entrevista conferida na RadioCom, de Pelotas, em razão de uma parceria com a Antropologia UFPel, para debate sobre o projeto do MEF.

⁶⁹ “[A] vagabundagem representa a essência negativa do assalariado. Sua figura permite evidenciar as características estruturais da condição, ou melhor, da não condição salarial de então (CASTEL, 2015, p. 149)”. A vagabundagem aparece como “o limite de um processo de desfiliação, alimentado na origem pela precariedade da relação com o trabalho e pela fragilidade das redes de sociabilidade que são o lote comum de uma parte importante do povo miúdo do campo e da cidade (*idem*, p. 128).

Não, claro que eu cheguei, sou filho do Bernardino Medeiros, que é meu pai. Aí claro, conhecia meu pai, ele trabalhava na ferrovia. E naquele tempo o chefe do escritório era o Mattes e ele foi assim, disse então tá, então tu quer entrar na Rede. Naquele tempo o único documento que tinha aquele papel do exército, aquele que eu tenho lá todo rasgado, te lembra? [Certificado de Reservista] E ele: Que que tu tem aí? Não, eu tenho só isso. Aí ele olhou ali e tá, tá empregado! (risos). Não, hoje, que tem fazer exame e coisa. Não fizeram nada, entrei direito! Sem fazer exame sem nada! E ainda assim: “daqui a uma semana tu vem aqui pra ver pra onde tu vai.” Daí me mandaram pra Cerro Chato. Eu não conhecia nada! E meu pai conhece porque ele viajou por toda essa... Aí, comecei a arrumar as coisas e claro, eu não trabalhava, meu pai sabe como é que era, como é que tinha que fazer, né? Então ele tinha uma panelinha de ferro, bem pequenininha, que era quando ele trabalhava ele tinha, quando eu entrei na Rede ele já era aposentado. Aí tu vai pra Cerro Chato, eu sabia lá onde é que era isso! Aí meu pai me deu o passe pra mim viajar. Me deu passe como se eu já fosse empregado da Rede! Passe livre! E minha bagagem também! Ele já sabia que eu tinha que levar comida pra ao longo da linha, né! (RUBINHO, 15/01/2018).

A apresentação para a chefia, que primeiro faz referência a ser filho de alguém, inclui Rubem como um sujeito pertencente aquele universo, do “já conhecido”. Mesmo assim, se faz necessário uma verificação burocrática, ainda que mínima, materializada em um dos poucos documentos da época que possuía foto e impressão digital.

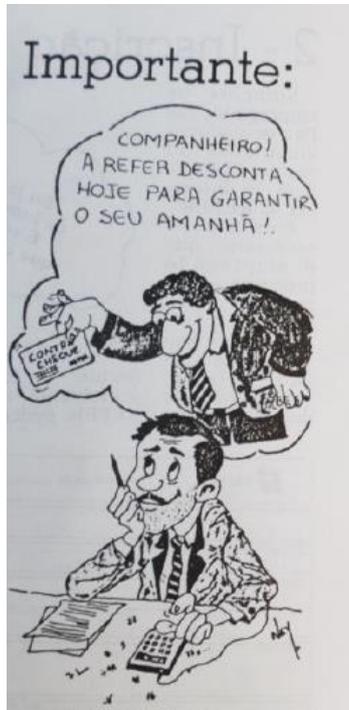
O pai preparou o filho por meio da transmissão da “arte de fazer” (CERTEAU, 1994) própria da atividade que desempenhava – o trabalho de Via Permanente – a mesma que iria ser executado pelo filho. Isso não isentou Rubem de sentir um grande impacto e estranhamento, que se efetiva com o início da trajetória de trabalho.

Foi duro pra mim né tchê, foi o primeiro trabalho meu que eu peguei, já num serviço duro igual aquele de agarrar dormento, agarrar trilho. E eu me aguentei mais, me segurei mais porque eu sabia que era um serviço seguro né, do Governo. Ali, por exemplo, só por um caso muito grave pra me botar na rua. Era um serviço seguro. Por isso que a pessoa. Bom, é o mesmo que dizer, “aqui eu tô acomodado”, mesmo com todo aquele sacrifício. O cara tinha que ser macho!⁷⁰ (RUBEM, 11/09/16).

O argumento utilizado para submissão a condições de trabalho é quase de um ascetismo: a renúncia do corpo, do prazer (no sentido do vivido), pelos benefícios de obter uma trajetória estável. A brutalidade das condições de trabalho são moeda de troca simbólica diante da possibilidade de estar “acomodado”. Paira um “espectro do desemprego” (LEITE, LOPES,

⁷⁰ A associação do trabalho pesado, de risco com a masculinidade é uma importante discussão para os estudos antropológicos do trabalho (Ver: ECKERT; Palermo, 2017). Abordarei sobre estes assuntos no capítulo 3.

1978, p. 166), bastante grande, que concatena não só na “opção” por esse tipo de emprego e do seu sacrifício, mas, também, organiza uma postura no interior do trabalho.



Esta imagem à esquerda foi retirada de uma cartilha informativa da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social (REFER), que era entregue aos trabalhadores. Ela descreve o que é e quais são os benefícios deste tipo de previdência e suas diferentes possibilidades: pensão, aposentadoria por invalidez, por tempo de serviço, especial, por velhice, etc. Foi editada pelo Centro de Comunicação Social (CECOM).

Aqui destaco mensagem de incentivo *a prorrogação, ao adiamento e a constituição de um projeto de futuro*, todas, imagens associadas ao imaginário da previdência que a empresa tentava inculcar nos trabalhadores.

Figura 21: Projeto.

Fonte: Cartilha informativa da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social (REFER).

Esta postura se traduz em algo bastante recorrente nas narrativas e diálogos com Rubem, o apego e o zelo pelas normas. Se o vexame de um relatório da punição militar, lido em voz alta, “desarmou” seu projeto (SCHUTZ, 1979) de carreira no Exército, na ferrovia, Rubem manteve uma postura de presteza em relação às regras. Quando comentei com ele: “O Nando disse que trabalhou um pouco contigo. Ele disse que ele era muito malandro e tu era muito sério.” Rubem riu e respondeu:

Não, tu sabe que que é que o cara tem que ser assim? Não é o cara ser caxias...⁷¹ Sabe porque, porque depois vem pra cima de ti, né?! Tem que fazer as coisas certinho pra não te prejudicar. Tem o Agente Chefe né, ele já vem pra cima de ti. Que que aconteceu? Então a coisa tem que funcionar direitinho, né tchê? Eu tenho pavor de ser mijado assim! Ahhh não. Então eu não dava motivo! Pra isso eu tenho que pegar nos caras que tão trabalhando comigo. Tá ganhando pra isso, né? Tem que fazer! (RUBEM, 23/07/16).

⁷¹ O “Caxias” foi um dos personagens do universo de trabalho ferroviário que analisei em meu trabalho de conclusão de curso (GÓMEZ, 2015). De acordo com DaMatta (1997, p.275-277), o *caxias* é um destes papéis, que se opõe ao malandro. Representa o “poder do domínio uniformizado e regular”, um personagem que interpreta o sistema social a partir de suas regras, normas, regulamentos e regimentos, inserido em uma sociedade já “fascinada pela ordem e pela hierarquia”.

Um desses processos se dá a partir do controle de horário, tema clássico dos estudos do trabalho, pois se conecta com o domínio do tempo pela empresa e pelo empregador: “A constituição da relação salarial moderna” (CASTEL, 2015, p.145) implica na delimitação firme dos tempos de atividade opostos aos períodos de inatividade e “a contagem exata do tempo de trabalho” (idem, ibidem). Então, se é “o domínio do tempo, o domínio dos “relógios”, que constitui o cacife principal da modernização” (DUBAR, 2009, p. 121), no trabalho ferroviário isto não era diferente. De acordo com o Regulamento Geral de Operações (R.G.O.), de 1978, cada estação deveria manter um horário padrão, enquanto os funcionários responsáveis pela circulação dos trens deviam “usar um relógio confiável, de boa qualidade” (RFFSA, 1978, p.11) que “não deve apresentar uma divergência superior a 30 segundos” com a hora oficial.

Rubem relata do seu trabalho de Agente de Estação, lidava com os trabalhadores do pátio de manobra, que recebiam e alocavam os trens em diferentes vias, com os controlistas, que autorizavam os trens a saírem das estações ou trechos e, por fim, com os maquinistas, que conduziam os trens e aguardavam sua liberação pelo controle e pelos agentes de cada estação

Esses caras, esses maquinistas, tem muitos que já controlam a volta dele, tal hora ele quer chegar em Rio Grande, até isso eles faziam!! Às vezes, eles fazem até um programa: “ah, eu tenho um jogo, eu tenho que treinar logo que chegar!” ou tem que ir num baile, ou a mulher tá esperando pra ir numa festa, já tem os programas deles calculado. Então ele podendo chegar lá, mais cedo. Tem gente que atirava as coisas tudo e já saía correndo pra ir pra casa. Tem a escala né, as escalas deles de serviço eles já sabem o trem que vai, qual hora que vai sair e no outro dia também. Então ele já faz os cálculos, pra que horas eles vão chegar em Rio Grande! (RUBEM - 18/02/2017).

Foi no trabalho da Estação que Rubem acompanhou mais de perto estes “procedimentos populares” (também “minúsculos” e “cotidianos”) que “jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los” (CERTEAU, 1994, p. 41):

Às vezes acontece, eles querem ir mais cedo, os agentes também faziam isso, porque tinha pouco movimento de trem: “olha tchê, não dá pra mim ir...” “Não tem porque tu ficar aqui, tá aliviado tu pode ir embora”, mas não pode! Ele tem que cumprir o horário!
Na estação também acontecia isso.... No caso que eu fosse encarregado, Agente encarregado, de um Guarda-Chave⁷²... Aqui [Estação Pelotas] sempre tinha dois, se tava aliviado no serviço ele podia ir embora... podia não, não

⁷² Manobrador, ou guarda-chave, é o trabalhador responsável pela operação dos aparelhos de mudanças de linha, que consistem em “um conjunto de peças colocadas nas concordâncias de duas linhas para permitir a passagem dos veículos ferroviários de uma para outra. Também denominado de “CHAVE”, compõe-se das seguintes partes principais: agulhas, contra agulha ou “encosto da agulha”, aparelho de manobra, trilhos de enlace ou de ligação, “coração” ou “jacaré”, calços, coxins e contratrihos” (DNIT, p.2).

pode! O cara chegava e já te metia o peito, como é Rubinho, dá pra mim ir embora [faz um tom de voz mais baixo e arrastado]. Ué Rubinho, dá pra eu ir embora, o fulano aguenta a mão pra mim... Mas tudo combinado entre eles também, né! Depois outro dia, às vezes já tá tudo combinado entre eles, “tu fica hoje que amanhã eu fico pra ti!” Mas isso com uma permissão minha. Se eu não permitir, problema dele, ele tem que tá ali, tenha ou não tenha trem, o problema é dele (RUBEM - 18/02/2017).

A preservação do projeto de inserção profissional, a partir do prolongamento da experiência ferroviária, se dá por meio da manutenção de uma ética pessoal de trabalho. Esta série de posturas de trabalho estão associados a garantir a aposentadoria, almejando uma carreira longa e bem-sucedida e, também na obtenção de posições de mobilidade social, permitidas pelo status da profissão ferroviária:

Esse meu guri mesmo, ele estudou todo o tempo na escola técnica, não sei se ainda é federal, hoje. Escola Técnica Federal de Pelotas. E quem era funcionário da rede! [bate na mesa] E foi o que o que meu filho fez, meu filho estudou todo o tempo ali, porque eu era funcionário da empresa. Era um órgão federal, entende? Então ele toda a vida estudou ali. Se formou e saiu dali. O meu filho quando se formou, já saiu empregado! Ele ficou todo tempo lá. Claro, o dinheiro dele... Ele teve boa cabeça, porque pegou uma firma boa, ganhava bem, ele é um guri muito econômico, ele não era farrista, ele ia fazendo o pé de meia dele, quando a firma botou ele na rua, ele comprou... Aí começou a trabalhar por conta dele. Hoje ele tem a empresa dele. Ele tá, muito bem, graças a Deus. (RUBEM -11/9/16).

Uma das marcas e recordações de sua trajetória, que articulam também uma postura de guardião da memória é a preservação, por parte deste personagem, de um acervo pessoal de documentos, a maior parte deles, envelopes de salário: “Essa pilha aí é a do dinheiro!”, faz referência ao maço de envelopes envolvidos com plástico e amarrados com corda de barbante. Dentre eles, encontra-se desde seu primeiro pagamento, quando entrou na empresa, em 1957, e que vinha no trem pagador, até os mais recentes, já vinculados a conta nos bancos. Todos informaram o valor do salário (em conjunto com as mudanças nas moedas brasileiras⁷³), o cálculo da insalubridade, as gratificações mensais, bem como os descontos, do imposto sindical, da previdência própria da RFFSA (REFER), do imposto de renda, etc.

Ao longo desta trilha biográfica de papel, alguns envelopes estão manchados ou com o papel fino e desbotado. Rubem me explicou que, muitas vezes, os trabalhadores, recebiam os

⁷³ Uma dificuldade relatada por interlocutores que se aposentaram antes do Plano Real (1994) é a de conceber uma equivalência entre o salário que recebiam e a aposentadoria que recebem hoje. Assim, sua análise se baseia, principalmente na observação comparativa do poder de compra que tinham e que tem agora. Esse distanciamento do “valor do dinheiro” se apresenta como um empecilho para as requisições salariais de aumento, correção ou ajuste na aposentadoria, vinculadas a trâmites na justiça.

envelopes com as mãos sujas de terra, ou sob a chuva. Contou que não sabe porque foi guardando os envelopes, mas os documentos acompanham e também narram sua trajetória na profissão. Sua narrativa de inserção na ferrovia e toda sua complexidade de intrigas revela que, mesmo as biografias mais “convencionais” nas quais seria “lógico” a transmissão do “sangue ferroviário”, podem adquirir contornos inesperados.

Se até aqui a etnografia se deteve sobre as narrativas “do sangue”, 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?

2.6 Tornar-se ferroviário por acaso

“ACASO”, de acordo com a segunda edição do Novo Dicionário Aurélio, pode significar:

- 1 - Conjunto de pequenas causas independentes entre si, que se prendem a leis ignoradas ou mal conhecidas, e que determinam um acontecimento qualquer
- 2 - Resultado desse conjunto de causas
- 3 - Acontecimento fortuito; fato imprevisto; casualidade
- 4 - Destino, fado, sorte, fortuna
- 5 - Filos. Caráter de acontecimento imprevisível com relação às causas que o determinam (p ex, a premiação de um bilhete), ou injustificável com respeito à significação assumida (p. ex. um atraso de segundos que provoca um desastre)
- 6 - Casualmente, acidentalmente, fortuitamente; por acaso.
- 7 - Talvez, porventura
- 8 - Por acaso; Porventura (AURÉLIO, 1986, p.24).

A segunda constelação é composta por narrativas de entrada na profissão ferroviária que estão ligadas a uma *forma narrativa do acaso* ou da sorte. 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.

2.7 Neida: O acaso em uma “biografia de exceção”

Ao apresentar as narrativas de Anabela e Calixta, descrevi biografias tramadas com o universo de trabalho ferroviário, mas de pessoas que não se encontravam efetivamente

empregadas na ferrovia. Sua proximidade com o mundo do trabalho dialoga com o “enraizamento” (ECKERT, 2012) desta população, e da duração, ao longo dos anos, de um modo de vida ferroviário. No âmbito do emprego, o universo ferroviário foi sempre conhecido por não ter rosto de mulher⁷⁴. A predominância masculina, na grande maioria das funções é bastante clara”, como afirmam Santos e Zanini, sobre sua pesquisa em Santa Maria:

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 (SANTOS & ZANINI, 2012, p.20).

Portanto, ao relatar sobre a narrativa biográfica de Neida, ferroviária, passei a considerar sua trajetória dentro de um registro de uma “biografia de exceção”⁷⁵. Uma exceção percebida pela narradora, que inclui esta condição como parte de sua “identidade narrativa”.

Conheci Neida durante o projeto de pesquisa, “Memorial da Estação Férrea”, ainda que não tenha mantido interlocução com ela em minha graduação. Mais tarde, a TV da Universidade Católica de Pelotas, procurou Claudia Turra, coordenadora do MEF, bem como alguns estudantes e pessoas envolvidas na pesquisa, visando realizar uma reportagem sobre o projeto. Nesta ocasião, o ferroviário aposentado Orlando Chagas, recomendou que eu conversasse com Neida, a fim de incentivá-la a prestar um depoimento. Neida aceitou o convite⁷⁶ e, a partir daí, mantivemos contato.

Neida tem 63 anos e mora em uma casa no bairro Simões Lopes, um antigo reduto ferroviário, como deixa claro a proximidade da moradia com os trilhos e a própria arquitetura construída. “Faziam as casas pros funcionários morar e usavam muito os trilhos”, contou ela, quando me recebia para uma entrevista, em novembro de 2016, fazendo referência à calçada de sua casa, onde estão cimentados os trilhos ferroviários que dão base a construções e muros da vizinhança.

⁷⁴ Tomo emprestado esta expressão de Svetlana Aleksievitch, jornalista ucraniana que recebeu o Nobel de literatura em 2015. Em seu livro, “A guerra não tem rosto de mulher” (2016), busca contar a história da Segunda Guerra Mundial a partir das vivências de mulheres soviéticas. Um trabalho literário e de biografia que reconta este grande evento histórico por meio de um ponto de vista pouco enfocado. “A guerra feminina tem suas próprias cores, cheiros, sua iluminação e seu espaço sentimental” (ALEKSIÉVITCH, 2016, p. 12).

⁷⁵ A sugestão do uso desta categoria é de Cornelia Eckert. Adotei a proposta no texto intitulado “Vida e Trabalho de uma Ferroviária: Etnografia, Memória e Gênero” (GÓMEZ, 2017), apresentado no Fazendo Gênero 11, na UFSC, em agosto de 2017.

⁷⁶ A reportagem foi exibida no UCPel Notícias do dia 19 de fevereiro de 2016, Reportagem: Melissa Sodré, Imagens: Lucas Ferrari e Leandro Lopes. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=_XJLgRjw5YE&t>. Acesso em: 20 dez. 2017.

Em janeiro de 2018, retomamos o assunto da casa, em razão de reformas para a colocação de um muro com grades na frente da calçada descrita anteriormente. Ela me mostrou o pátio dos fundos, que conecta sua casa com a da filha, e que ainda tem as ruínas de um antigo prédio da RFFSA, “uma oficina”, contou-me ela. Neida chamou sua morada de “a casa dos trilhos”, para indicar a caixa d’água e o próprio telhado dos fundos, sustentados pelas estruturas de ferro tão características da ferrovia.



Figura 22: Ruínas de um antigo prédio da RFFSA.
Fonte: Guillermo Gómez.



Figura 23: Neida.
Fonte: Guillermo Gómez.



Figura 24: Caixa d'água.
Fonte: Guillermo Gómez.

Em minha primeira entrevista com ela, assim como nas que se seguiram, ela me recebeu na sala de casa. Além dos sofás, onde nos sentamos, o cômodo também contava com uma televisão sobre um móvel amplo, com gavetas. Na parede, um quadro centralizado com uma fotografia de sua filha Luana, de toga, segurando o diploma do curso de Biologia.

Sua narrativa de apresentação e de inserção na profissão ferroviária opera um jogo temporal (ROCHA & ECKERT, 2013) logo de início: “Nasci em Pelotas e aí me tornei ferroviária”. O ato de contar, propulsionado por essa frase inicial faz uma combinação entre casualidade, perseverança e “sorte”:

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*.”

A inserção da narradora no mundo do trabalho é perpassada pela maneira como ela compreendeu que o grupo a recebeu. Como afirmam Helena Hirata e Daniele Kergoat, é preciso problematizar a unicidade da classe trabalhadora – mais programática do que empírica – especialmente no que diz respeito às diferenças entre homens e mulheres. As “relações de classe são sexuadas” (HIRATA & KERGOAT, 1994, p.95).

Fiz o concurso, passei, fiquei em Pelotas por sorte porque eles não deixavam ninguém na sua cidade. A gente teve que ir na sede da empresa, em Santa Maria, para fazer o treinamento de quinze dias. A gente foi e quem depois decidia para onde a gente iria, seria o chefe, que ficava em Rio Grande. Eram divididos em 4 distritos, a ferrovia no Rio Grande do Sul. O quarto era Rio Grande, terceiro acho que Cruz Alta, segundo Santa Maria e primeiro Porto Alegre. O chefe aqui de Rio Grande que distribuía [os trabalhadores nos diferentes postos de serviço daquele distrito], tinha um monte de estaçãozinha pequenas, né? Tinha lugares que era só a estação, não tinham nem casas. E o pessoal me dizia, não pensa que tu vai ficar em Pelotas...

“Ah, meio que te apavoraram? ”, comentei. Neida assentiu e respondeu:

“Bah! O pessoal antigo que trabalhava na estação acho que eles não gostavam que chegasse gente nova⁷⁸. Eles te assustavam tudo que podiam, que era para ti não fazer! Principalmente mulher, né? Ah porque é só estaçãozinha.... Vai ficar sozinha. Só fica tu e o guarda chave⁷⁹. Tem cobra e no verão elas se escondem nos trilhos. Tudo pra ti chegar e: “Tá não quero não vou fazer”. Pra mim foi bem assim, quando eu fui fazer minha inscrição, já foi assim. Bom,

⁷⁷ Tenho em mente a concepção de Van Genep de “cerimônias cujo objeto é idêntico, fazer passar um indivíduo de uma situação social determinada à outra situação igualmente determinada” (VAN GENNEP, 1977, p. 26-27).

⁷⁸ Eric Hobsbawn tem uma passagem sobre os sindicatos britânicos do século XIX que dialogam com esta situação relatada por Neida, especialmente se abstrairmos momentânea e analiticamente o contexto histórico para refletir sobre as emoções suscitadas por um processo de admissão feminina no mundo do trabalho: “a atitude normal dos sindicalista do sexo masculino em relação às mulheres que procuravam ingressar em sua profissão era, nas palavras de S. e B. Webb, de “indignação e repulsa” (HOBSBAWN, 2015, p. 160).

⁷⁹ O Guarda-Chave, ou “Manobrador” é o trabalhador que manipula as chaves para mudança de linha, assim um trem pode trocar de uma linha para outra, fazer desvios, etc.

já tava lá, já tinha arrumado o papel, fui fazer. Mas foi bom porque que aí eu fiz o concurso sem aquela vontade “ah eu quero passar”, fiz bem tranquila, foi quando eu passei.” Aí deu certo. Depois foi a função de não ficar na cidade. Mas eu tive sorte. Eles diziam assim, se o engenheiro, acho que era João Carlos, se ele amanheceu de pé destapado te prepara que tu não fica em Pelotas. Então, eu consegui porque ele tinha tapado os pés! (risos). [O Engenheiro perguntou] – De onde a senhora é? – Pelotas. – Quer ficar em Pelotas? – Ah eu quero! – Então tá, vai pra Pelotas. Aí fiquei 21 anos trabalhando na estação. Entrei em 1976 e saí... Ai! Em 1997.” (NEIDA – 04/11/2016)

Pode-se dizer que os argumentos utilizados para “assustar” Neida são formas de imputar a ela as exigências do que, simbolicamente, seria considerado um trabalho de caráter masculino e, ainda, enfatizar sua inabilidade em realizá-lo, pelo fato de ser mulher. Estas características são, por exemplo, a valentia e a coragem de enfrentar os perigos que surgem do mato⁸⁰, um reino do semidesconhecido e do semicontrolado, como ensina DaMatta (1997)⁸¹ a autonomia e autossuficiência do “estar sozinho”. A própria condição de estar sozinho é simbolicamente valorizada de forma distinta, quando relacionada ao gênero: com homens “estar sozinho” é um sinal de bravura e indica alguém que tem capacidade de resolução de problemas, a mulher, quando sozinha, é vista em situação de fragilidade.

A revista REFESA de 1971-1972, disponível no acervo do Museu do Trem de São Leopoldo, cujas páginas digitalizadas foram compartilhadas comigo por meu amigo e colega do curso de mestrado, pesquisador dos temas ferroviários, Yuri Schönardie Rapkiewicz, traduzem a atmosfera da empresa nos anos 1970, recebendo mulheres para diferentes cargos:

Os tempos mudaram. A mulher já não é mais vista como objeto de porcelana, improdutiva e impessoal. Hoje, desempenha toda e qualquer atividade nos mais variados campos de trabalho, evidenciando-se tão útil e produtiva quanto os representantes do sexo oposto, mormente quando chamada a exercer funções de chefia, uma vez que se faz obedecer, acatada pelo seu alto senso de justiça e de compreensiva humanidade. É que ela sempre se conserva calma, reflexiva, preferindo, acima de tudo, usar de tato e bondade, qualidades inatas para solucionar os problemas mais complexos (REFESA, 1971-1972, p. 10).

Ainda que a inserção comece a ser admitida, o que indica o título da matéria e a foto que a segue, suas ações no mundo do trabalho são almeçadas e recomendadas do ponto de vista de características “inatas”, compreendidas em um regime de feminilidade: “calma, senso de

⁸⁰ Discutirei no capítulo 3, sobre o contato do “mato” com a ferrovia e sua organização de trabalho.

⁸¹ De acordo com Roberto DaMatta, “é na rua e no mato que vivem os malandros, os marginais e os espíritos, essas entidades com quem nunca se tem relações contratuais precisas” (DAMATTA, 1997, p.95).

justiça, bondade, humanidade”. Em outros trechos isto se enfatiza, por exemplo, vendo o trabalho enquanto “prosseguimento do lar”: “Deve-lhes ser creditada, inclusive, vantagem de fazer do local de trabalho um prosseguimento do lar, uma vez que desenvolve atividades díspares com maior sentido de minúcia e organização” (REFESA, 1978, p. 11).



Figura 25: Detalhes da Revista REFESA (1971, página 11).

Fonte: Revista REFESA (1971).

Ou, ainda, ressaltando características de seu caráter “afável”: “Revelam-se “*Public-relations*” por sua própria natureza sensível e afável e como auxiliares diretas das chefias apresentam um volume de serviço dos mais expressivos” (REFESA, 1978, p.11).

Uma recente publicação da jornalista argentina, Luciana Peker, intitulada “Mujeres Ferroviarias” (PEKER, 2015), celebra o cenário de recente estatização do sistema ferroviário no país e homenageia a figura da mulher:

Apasionadas. Autónomas. Soñadoras. Comprometidas. Solidarias. Trabajadoras. Libres. Optimistas. Las mujeres ferroviarias no son solamente mujeres con un oficio particular. Son una metáfora de la Argentina pujante, inclusiva e igualadora. Son una muestra de cómo la libertad de mercado quita libertad a las mujeres y el Estado presente iguala derechos, garantías y también posibilidades de felicidad y plenitud (PEKER, 2015, p. 5).

Trouxe esse exemplo comparativo, de um outro contexto geopolítico, para refletir sobre os diferentes discursos sobre as mulheres em situações de trabalho⁸² ferroviário. Neste caso, associado a um processo de propaganda estatal, as mulheres estão inseridas em um projeto de nação.⁸³

Na narrativa de Neida me interessou particularmente a possibilidade de apresentar as diferenças entre os gêneros, mediante pertencimento laboral, não necessariamente conectada às conceituações teóricas, mas assumida no sentido da percepção da narradora de sua própria condição e de autorreflexão sobre sua trajetória. O gênero tem peso importante na constituição de sua identidade de trabalho, negociada socialmente: “Eles te assustavam tudo que podiam, que era para ti não fazer! Principalmente mulher, né?”. Neida, ao dar “conta de sua posição no mundo” sendo conduzida narrativamente “pelo pesquisador a um tema-objeto” (DÍAZ, 1999 p. 38) (o trabalho ferroviário) enfatiza e traz o gênero para o debate.

Assim, é possível entender o movimento narrativo de Neida de, como afirma Vena Das, inserir os signos nocivos um processo de domesticação e de “re-narração” (DAS, 2011, p.11). Para Neida, as pressões, as formas de assustá-la ao entrar na ferrovia, “foram boas” para a tornar despreocupada, mais tranquila e saindo “vitoriosa”, ao final: “Bom, já tava lá, já tinha arrumado o papel, fui fazer. Mas foi bom porque que aí eu fiz o concurso sem aquela vontade “ah eu quero passar. ”

Quando perguntei para Neida o que gostava e não gostava de seu trabalho, a resposta também está regida por este pertencimento a condição e as contradições do “ser mulher ferroviária”:

Não sei, eu gostei, eles sempre me respeitaram muito. Eu lembro que um dos meus irmãos, quando eu fui trabalhar, eu a única mulher né? –Ah, vai ficar só tu no meio de homem! - Tá, e aí? E, graças à Deus, assim, se algum, logo no início, tentou fazer uma gracinha, eu me coloquei no meu lugar. Mas, também, aquilo foi tranquilo. E até hoje as famílias deles, também. Que aí depois entrou o plano de saúde, ‘Plansfer’, aí quem ficou responsável pelo plano de saúde? A Neida. Parte burocrática tudo era a Neida, né? Eu que fui atrás dos médicos pra fazer convênios, os laboratórios, tudo era através de mim. Também o plano de saúde era eu que tinha que dar requisição. Aí a família teve também mais contato comigo. Então foi sempre muito tranquilo (NEIDA, 04/ 11/2016).

⁸² Um estudo inspirador, ainda que com reflexões no campo da história, é o de Hobsbawn (2015), que analisa as mudanças na iconografia do movimento de esquerda do século XIX e em como a figura da mulher vai se transformando.

⁸³ Eckert (2012) estudou na década de 1980 a nacionalização das minas de carvão na França e como os mineiros se transformaram em “heróis do trabalho”, um modelo de proletário nacional.

Enquanto trabalhadora ferroviária, ela transitou pelo mundo do público, da “gracinha” e também pelo privado, “da família”, realizando múltiplas negociações. Quando manipulou narrativamente uma distinção entre “Ela” e “Eles”⁸⁴, se evidenciou o protagonismo de se “colocar no seu lugar”. Narrativas como esta, vão em direção da afirmativa de que a “base da relação antagônica entre as classes era fundamentalmente insuficiente para mostrar a opressão sofrida pela mulher” (HIRATA & KERGOAT, 1994, p.94).

Em outros momentos da narrativa a drástica divisão (Ela/Eles) foi mais diluída, como quando Neida me contou das brincadeiras que fazia com seus “colegas”⁸⁵, por exemplo, quando juntos, riam de um trabalhador surdo: “Ele ficava ao dia inteiro lá na dele, na frente do jornal, quando não tinha nada que fazer né? E aí a gente conversando, fervendo, e ele nem aí(...)”.

Como ressaltou Juliana Cavilha ao comentar meu trabalho no 11 Fazendo Gênero⁸⁶, a construção de si mesmo, lidando com essa contradição de ser “ferroviária”, se dá, prioritariamente, na terceira pessoa: “a Neida” substitui “eu”. Nestas circunstâncias, posso dizer, junto com Desjarlais, que o “eu narrador” encontra o “eu narrado” (DESJARLAIS, 2003, p.109).

Neida trabalhou por bastante tempo na bilheteria da estação, vendendo passagens. Este trabalho encerrou com o fim dos trens de passageiros em 1996, acontecimento marcante para as ferrovias brasileiras, pois é mencionado tanto por interlocutores como pela bibliografia como um importante marco na descontinuidade deste meio de transporte. Com isso, ela teve que trocar de função:

Ah é. Aí que eu fui pro armazém no caso. Fiquei um bom tempo. No licenciamento de trem é que eu fiquei pouquíssimo tempo. Era trabalho por escala né. Eles trabalhavam 12 por 36 [horas], sei lá. E aí claro, eu era a única mulher aqui na estação. Aí o agente não, não deixou no licenciamento. Porque pegava a noite também né, era o plantão. Aí deixou primeiro na venda de passagem e depois no armazém (NEIDA - 04/11/2016).

Sua troca de função volta a sublinhar sua condição de mulher. Neida, enquanto personagem narradora e narrada, realiza um enredamento da trajetória do acaso com uma identidade pautada pelo gênero e pela exceção.

⁸⁴ Tenho em mente aqui os estudos de Norbert Elias (1994).

⁸⁵ Segundo José Guilherme Magnani (2003) a categoria de colegas, bem como de “chegados”, indica “relações de proximidade, se não são de parentesco, têm como fundamento algum laço concreto; colegas de firma, de escola, de futebol, de bailes, etc.” (MAGNANI, 2003, p. 115).

⁸⁶ Durante o GT “O mundo do trabalho feminino: Transformações, Políticas e Resistência”, coordenado por Juliana Cavilha (Universidade Federal de Santa Catarina) e María Elen Mingo Acuña Anzorena (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas), no evento Fazendo Gênero 11.

2.8 Os acasos de Nando Chagas

Escutei diversas vezes Orlando Chagas contar sobre sua entrada na profissão ferroviária e já registrei esta narrativa em meu trabalho de conclusão de curso. Esta repetição encadeia um tema teórico, proposto Jacques Le Goff (1990), no que concerne as características da memória oral. A atividade mnésica oralizada tem diferenças da memória escrita, principalmente no que tange aos seus mecanismos de reconstituição. Enquanto na escrita recompomos os acontecimentos passados “palavra por palavra”, mecanicamente, em uma memória transmitida pela oralidade estamos aptos a uma reconstituição do passado com “mais liberdade e mais possibilidades criativas” (LE-GOFF, 1990, p.371). Além disso, como ensinam Ana Luiza Rocha e Cornelia Eckert (2013), as entrevistas biográficas com os habitantes das cidades, que tentam captar suas memórias do vivido, dependem do contexto daquele determinado encontro etnográfico⁸⁷ “intersubjetivo e historicizado” (ROCHA & ECKERT, 2013b, 118). Estes encontros são tanto situações individuais de entrevista (pesquisador e pesquisado, sozinhos, com o gravador), como reuniões de grupos, *conversas de bar, de bairro, de esquina e de portão*, apresentações formais, em suma, uma ampla gama de situações vividas em condição de “observação participante”⁸⁸, durante o trabalho de campo, que possibilitam múltiplas formas de recordar daquele mesmo tema, trecho de trajetória, evento traumático, etc.

Enfocarei três encontros etnográficos dos quais participei na presença de Orlando Chagas. Neles, o tema do ingresso na profissão foi discutido e apresentado, sendo o *acaso* uma imagem narrativa constante. Optei por três exemplos “da mesma coisa”, primeiro para enfatizar um aspecto metodológico do trabalho etnográfico com a memória: a repetição das histórias. Ao longo da pesquisa, ao encontrar diversas vezes os interlocutores, acabei escutando momentos ou situação narradas “de novo.” Foi com Rubinho que ouvi a maior quantidade de histórias repetidas, possivelmente porque foi o interlocutor com que mais fiz entrevistas e conversas. “Essa já te contei, né?” dizia ele, mas isso não impedia de ir até o final da narração de determinado acontecimento de sua vida.

O caso da repetição da narrativa de inserção de Nando foi diferente da que descrevi com Rubinho. Nestes três encontros com Nando, a razão da repetição foi uma mudança no público

⁸⁷ Que não significa unicamente situações individualizadas de pesquisa (pesquisador-interlocutor) e, sim, reuniões entre grupos, conversas, apresentações, em suma, uma ampla gama de situações observadas durante o trabalho de campo que possibilitam múltiplas formas de recordar daquele mesmo tema.

⁸⁸ Não é possível deixar dimensionar Bronislaw Malinowski (1984), fundador do conceito de “observação participante”.

receptor da narrativa, ainda que nas três situações eu me fizesse presente. Dessa maneira, cabe uma atenção “para quem” está sendo narrado.

O primeiro destes encontros ocorreu durante o trabalho de campo em 2015. Eu havia marcado uma entrevista com Nando na Delegacia do Sindicato Ferroviário e preparado um roteiro de questões. Perguntei pra ele o que havia achado de sua participação no MEF, ele disse que poderia falar ainda “muito mais coisas”, e iniciou sua narrativa assim: “não sei se te falei quando eu entrei na ferrovia?”

Quando eu entrei na ferrovia, logo depois que eu tinha casado. Casei em 1980 e entrei em 1983. Então eu não tinha muita noção de dinheiro. Pegava dinheiro, era novo, pegava o dinheiro já gastava. Quando eu entrei pra ferrovia tinha comprado uma televisão a cores, na época, bah! Fiz uma loucura e comprei uma televisão a cores. Pagava em 24 vezes, 120 pila, que horror de dinheiro era! Ela tava atrasada uns 6 meses. Aí fiz concurso, não sei se te falei quando eu entrei na ferrovia? Quando eu entrei na ferrovia, trabalhava no táxi. Aí um rapaz ali, chegou: “vamos fazer uma corrida para Rio Grande? Me pega aqui às 10 horas da noite que eu vou me inscrever num concurso lá”. Aí fui lá, falei com meu patrão: ó vou levar um cara a Rio Grande, não sei se volto hoje, periga voltar amanhã de manhã. “Tá, não tem problema.” Aí fomos, chegamos lá, aquela fila de gente na frente da estação. E eu ali, com meus documentos, nem tava aí, dormindo dentro do carro. 150 inscrições. Aí disseram: Tá, tem dez aqui, esses aqui são os últimos dez, o resto pode ir embora. Daí todo mundo foi embora e ficou aqueles dez ali. Aí entrou cinco. Aí saíram aqueles cinco, entrou mais cinco. Quando vê, vem o guarda ali na frente, ó esses 5 esqueceram do histórico, tem mais alguém que quer? Aí bah... Desci do carro: Que que precisa? Isso, isso e isso. Tá eu tenho aqui, aí fui fazer a prova. E eu numa porcaria rapaz, bah! Tava desempregado, casado, devendo uma vela pra cada santo, um pacote pra Deus. Prestação da TV atrasada. Aí cheguei, prestei o concurso. Continuei a trabalhar no táxi, mas no táxi era trabalhar de noite para comer de dia. Aí fiz concurso no correio. Depois de um ano, me chamaram, na ferrovia. Aí tô recebendo exame lá e recebendo treinamento pra pegar no serviço... O correio me chamou! Aí fiquei escolhendo. Meu pai disse assim, fica na ferrovia, que tu te aposentas, lá só sai da ferrovia se tu roubar um trem e se roubar não tem onde esconder. Lá tu não sai mais, só precisa não faltar o serviço. Aí fiquei na ferrovia, fazendo os cursos lá em Porto Alegre. Mulher contente, toda a família, meu sogro contente, empregado ferroviário, naquela época ferroviário era famoso. Tá, chegou no treinamento os caras me deram. 500 reais, era dinheiro, tchê! Há! Eu acho que ganhava o salário mínimo acho que era 100 e poucos reais. Mas baseando hoje, um cara que nunca tinha pegado em dinheiro grande na mão. Ah, paguei a televisão na hora! Mandeí dinheiro pra mulher. Fiquei com uma parte para fazer umas festas lá (risos). Aí na outra semana veio mais dinheiro, aí vinha dinheiro que nem sei da onde vinha dinheiro.

“Salário não era dos piores, nós ganhava dois salários mínimos, acho... na época... e as vantagens, rapaz? Tinha um ticket, tinha ajuda farmácia, ajuda creche, ajuda pra estudar, ajuda criança, que, no fim, o cara ganhava quase cinco salários mínimos. Nunca atrasava pagamento. Era bom, a Rede era bom. Mas aí acabou (NANDO 18/09/15).

O acaso se apresenta tanto na figura do jovem que busca uma corrida de táxi como nos trabalhadores que esquecem seus documentos. Esta combinação de acontecimentos é o que conduz Nando à profissão ferroviária. Estar em uma situação limite “desempregado, casado, devendo uma vela pra cada santo, um pacote pra Deus”, é representada narrativamente com certa despreocupação de “estar nem aí”, dormindo no carro.

Logo após a aprovação, a nova condição de ferroviário é negociada dentro do núcleo familiar, sob a égide do prestígio que a categoria dispunha naquele momento. A recomendação do pai e a satisfação da mulher e do sogro, enfatizam o caráter de longa duração da carreira ferroviária (“lá tu te aposentas”, “lá tu não sai mais”).

Gilberto Velho, em seu clássico estudo, “A Utopia Urbana”, discute como as “camadas médias”, em sua diversidade, atribuem valores aos espaços da cidade, mediante um processo de ascensão social. Estudando especialmente a migração urbana para o bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro, ele conceitua as principais motivações que os moradores utilizam em suas falas para justificar a migração chamando-os de “categorias mínimas ideológicas”. Dentre estas categorias estão a procura por aquele bairro por ser “moderno, ter “liberdade”, “variedade”, ali se pode “viver”, ter parentes ou “comércios” próximos, etc. (VELHO, 2013b, p. 81-83). Não necessariamente adotando a metodologia das unidades mínimas ideológicas, mas refletindo sobre a manifestação de “motivações” em contextos etnográficos urbanos, diria que a categoria *estabilidade* é fundamental para entender a opção pela ferrovia, em diferentes trajetórias narradas apresentadas ao longo do texto.

Esta temática volta a ser mencionada no segundo encontro com Nando, que envolveu um trâmite sindical, apesar de ter acontecido em sua casa. O sindicato havia sido interdito por precariedade das condições da casa. Já em 2015, era uma pauta debatida e até ironizada. Lembro de uma tarde que eu e Nando estávamos sentados nas cadeiras brancas de plástico, dentro do chalé, quando chegou Rubinho. Este se direciona para a cadeira que decidiu sentar e retirando alguns papéis que estavam sobre ela, disse: “Não tem pulga nesses papéis?” e deu uma sonora risada, junto comigo. Ele fazia referência aos gatos que entravam no sindicato à noite, devido a um buraco no teto. Assim, a delegacia do sindicato “se mudou” para a própria garagem de Orlando, cujo processo de construção mencionei no capítulo 1. Naquela tarde fui conversar com ele sobre o trabalho da RAM⁸⁹ que estava escrevendo, sobre sua trajetória e envelhecimento – quando mencionei que era sobre envelhecimento ele deu uma gargalhada.

⁸⁹ Reunión de Antropología del Mercosur, realizada em Posadas, Argentina. O trabalho em questão se intitula “Biografias de trabalho, narrativas do envelhecer: Memórias, resiliências e durações ferroviárias no Sul do Brasil”,

Durante nossa conversa na garagem-sindicato, chegou Maria Amélia, acompanhada de seu marido. Ela estava lá para dialogar com Nando a respeito do recebimento de sua pensão, pois é filha de Otaviano Sousa, ferroviário já falecido. Nando entrou em contato, pelo telefone, com o advogado do SINDIFERGS, para que ele pudesse conversar com Maria Amélia sobre os aspectos legais da questão e melhor atendê-la. Foi na espera entre as negociações e telefonemas que Nando apresentou sua trajetória para ela e o marido.

Contou que quando ingressou na ferrovia “tava escondido, sustentado pelo sogro”. “Eu tive sorte na vida”, contou Nando, “entrei na Rede *por um golpe de sorte*” [grifo meu], também verificada por passar tanto na Rede Ferroviária como nos Correios. Ali se colocou um momento de escolha, o qual narrou com certa ironia: “Meu pai falou, fica na Rede que na Rede tu te aposenta, aí a Rede privatizou e os Correios continuaram.”. No momento da privatização, final dos anos 1990, foi demitido da RFFSA. Sua esposa, Maria Cristina, recebeu um telefonema de um colega de trabalho de Orlando, recomendando que ele não retirasse o fundo de garantia, pois haviam indícios de que ele seria recontratado. Ele não obedeceu às recomendações, mas voltou a trabalhar na ferrovia, depois de um ano:

“Eu tava precisando do dinheiro, tirei, aí botei uma padaria, aí como eu me acidentei na padaria, eu fiquei encostado, só que deu tempo de me aposentar pela ferrovia, aí quando eu saí do encostamento, eu entrei na ferrovia”. Mas aí me mandaram lá para Maringá, lá pro Paraná, depois me mandaram em Uruguaiana, depois trabalhei na Argentina, trabalhei em Livramento, ih, trabalhei em tudo que é lugar!”

Ao conversar com estes interlocutores, Nando refaz sua trajetória como uma “de sorte”. Apesar de no início estar “escondido” e “sustentado pelo sogro”, um golpe de sorte fez com que acessasse a carreira ferroviária, o que possibilitou viajar por inúmeros lugares no estado, no país e até fora dele: “Na Rede não sai fora do Estado e nessa aí [América Latina Logística] trabalhei em São Paulo, em Ourinhos, em Presidente Prudente e me aposentei em Porto Alegre”.

A terceira situação seu deu com a nossa participação no programa “Nós Nosotros, Antropofonias e Charlas da Radio Comunitária de Pelotas” (RadioCom), coordenado por Glenio Rissio. O tema do programa era a realização do MEF, contando com a participação de Rubem Medeiros e Orlando Chagas. Após as falas de Claudia e minhas⁹⁰, Orlando abriu o

escrito em parceria com Yuri Shonardie Rapkiewicz e apresentado no GT38: “Envejecimientos y vejezes em el Mercosur”.

⁹⁰ Este programa será detalhadamente descrito no capítulo 5.

segundo bloco, que consistiu em diálogos sobre as trajetórias dos trabalhadores aposentados que ali estavam:

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]).

Nesta terceira narrativa, tive a oportunidade de conhecer a história de Nando em uma situação mais “pública”, de apresentação de si mesmo para um grupo e também para os ouvintes da rádio. Nela, algo que não fica claro no primeiro encontro etnográfico se explicita mais detalhadamente: os documentos, na primeira situação, quase fazem parte de uma forma narrativa mais ampla do acaso, são mencionados rapidamente, não omitidos, pois fazem parte do sucesso do acaso. Eles já são contextualizados, existe uma razão de ser para estarem ali e terem permitindo à Nando fazer o concurso: *“Como eu procurava, procurava serviço, eu andava com todos os meus papéis”*. A situação de precariedade do emprego pré-ferrovia organiza um conjunto de ações por parte do ator que o tornam *disponível* a ação do acaso.

Enfatizar o não pertencimento a uma geração ferroviária é destacar sua individualidade por meio do mérito (“eu que fiquei na ferrovia e ele não ficou”). O prestígio de viajar por todo o Brasil, como signo de um projeto laboral bem-sucedido, também é ressaltado.

Ambos, Neida e Nando, se apresentaram enquanto o que chamei de “ferroviários por acaso”. Busquei situar este acaso no contexto de cada narrativa e como ele aciona uma maneira de contar a própria história, trazendo a reboque valorizações e distinções perante o “modo

clássico” de reprodução da mão de obra ferroviária. Em Neida, o acaso do ingresso na profissão também é revestido pelas dificuldades de ser ferroviária, mulher. Como apresentei antes, a hereditariedade da condição ferroviária não ignora o gênero, pelo contrário, prioriza uma linhagem masculina do talento. Assim, Neida se apresenta integrando uma dupla condição excepcional, de não herdar a profissão e de ser mulher.

Em Nando, o acaso representa a mudança drástica de uma condição para outra. Se tornar ferroviário, para ele, cria uma nova relação com o dinheiro e permite aquisição de “respeito” no interior da família, possibilitado pelo prestígio profissional. Sua trajetória narra um projeto de ascensão social, da situação precária e da dívida para as viagens por todo o Brasil.

Cabe destacar que, apontar para o acaso como motivo da inserção 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.

2.9 Ubirajara: “chegando” no “mundo novo” da profissão ferroviária?

A terceira constelação das narrativas de como “tornar-se ferroviário” é composta por aquelas trajetórias que fazem referência a um outro emprego, anterior ao da ferrovia, que entrou em crise. Em razão disso, o “campo de possibilidades” se reorganiza, convergindo em direção à profissão ferroviária. Há um desencaixe de talentos e de habilidades de trabalho, uma *adaptação* ou *conversão* à profissão.

O primeiro narrador desta homologia é Ubirajara, que conheci no dia 20 de março de 2017, durante uma reunião do SINDIFERGS, na garagem-sindicato⁹¹ de Nando. Ali eu acompanhava Rubem Medeiros, que buscava informações sobre sua aposentadoria, especialmente interessado na possibilidade de obtenção de um aumento. Como Rubem e “Bira” tinham trabalhado juntos no licenciamento de trens, fui apresentado pelo primeiro ao segundo. Bira se mostrou bastante disposto a ouvir sobre minha pesquisa e disse que eu poderia procurá-lo em outra oportunidade, para conversarmos. Me contou que havia trabalhado na RFFSA e que ainda atuava na ferrovia, como funcionário da Rumo Logística.

⁹¹ A garagem de Nando assume diferentes papéis, se transforma.

Voltei a falar novamente com Bira em setembro, marcando pelo telefone uma conversa. Seus horários estavam comprometidos pelo trabalho na ferrovia, como me informou no dia em que liguei “trabalho hoje, trabalho domingo e segunda, folgo terça e quarta”. Dessa maneira, marcamos uma conversa na terça, dia 12/09/17. Nosso ponto de encontro foi o Mercado Público. Sentamos em uma das mesas de madeira, nos pátios internos do mercado. Bira, logo perguntou quais meus interesses de pesquisa, em como ele podia me ajudar. Falei: “O que eu achei interessante de conhecer o senhor é de entender um pouco como é que o senhor começou [na ferrovia] e também esse processo de transição com o fim da Rede, que eu imagino que tenha sido um período conturbado... e de recontração também, de transformação dos processos de trabalho, tecnologias, uma série de coisas, começaria assim...”

Foi com essa “provocação” que Bira passou a me contar sua trajetória dentro no trabalho ferroviário:

Vamos começar do início. Eu entrei na ferrovia em 1983, através de concurso público. Inclusive na época me inscrevi pra três funções, agente de estação, para operador de máquinas Plasser⁹² e para mecânica. E eu, inclusive, passei nos três concursos. E daí assim, foi bem quando houve o pacote do governo. O governo lançou um pacote e aí começou a trancar as contratações através de concurso. Então que aconteceu, primeiro veio para mim o contrato de Agente de Estação, no caso era auxiliar de agente de estação. E aí me falaram assim, teu contrato como agente de estação tá na mão, é só assinar tu tá dentro, *já vai ser ferroviário*. Se tu quiser aguardar os outros dois, tá passado nos outros dois. Inclusive, a remuneração era bem melhor. Só que daí o governo pode trancar. Eu digo, bom, então, vou encarar essa aí, vou garantir essa aí.

Guillermo: Eram provas diferentes?

Bira: “Totalmente diferentes! Porque eu fiz as três? Porque eu sou formado técnico mecânico, pela escola técnica. Eu trabalhava na área da indústria, mas aí a indústria mecânica começou a ir pro brejo, principalmente aqui em Pelotas. E aí quando surgiu esse concurso, bom, é a oportunidade de pegar alguma coisa pública, entendeu? Ficar mais... Estabilidade melhor. Daí eu, enfim, entrei nessa função de auxiliar de estação. E era uma situação meio crítica, porque no primeiro ano a gente recebia 20% do nível, por exemplo, o pessoal ganha “X” e a gente, durante um ano, ganhava 20% a menos. Por ser o primeiro ano. Depois sim, que aí ia melhorando. Então quando eu entrei, *para mim tudo era novidade*. Tudo, completamente. *Tu imaginas, tu sair de uma área de mecânica pra ferrovia, que eu nunca tinha visto*, ninguém, *nenhum parente meu nunca foi ferroviário, entendeu?* Um mundo novo. Pra mim, foi da água para o vinho” [grifos meus] (Ubirajara, 12/09/2017).

Bira tem 62 anos, portanto pertence à mesma geração de trabalhadores de Neida e Orlando, para os quais a narrativa do concurso público é predominante. Ser ferroviário é uma metamorfose, um ritual que, no caso de Bira, tem como momento de ápice, a assinatura de um

⁹² Da marca austríaca *Plasser & Theurer*, especializada em máquinas de manutenção de trilhos.

contrato de trabalho. Assinar era pertencer. As funções interiores a profissão ferroviária (operador de máquina *Plasser*, mecânica e agente de estação) eram, todas, possibilidades naquele momento.⁹³

A Constituição de 1967, diferentemente das anteriores, que impuseram o concurso público como requisito para a primeira investidura em cargo de carreira, foi taxativa ao estabelecer que a nomeação para cargo público dependeria da aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, excetuados os cargos em comissão, de livre nomeação e exoneração (art. 95, §§ 1º e 2º) (REZENDE, 1986).

Não havia nenhuma predileção específica, bem como nenhum conhecimento prévio, algo bastante ressaltado pelo narrador: “tudo era novidade”, “nunca tinha visto”. Chegar na ferrovia porque sua profissão “foi pro brejo”⁹⁴, aparece enquanto aspecto narrativa que singulariza o narrador e também sublinha sua não hereditariedade

Se para Bira a ferrovia foi um “mundo novo”, para Luís Carlos Severo, o segundo personagem deste subcapítulo, ela já era algo bastante familiar, porém, seu campo de possibilidades, inicialmente, o conduziu para outra profissão.

2. 10 Luís Carlos, do trabalho “nas firmas” e “de volta” à Rede

Conheci Luís Carlos, ou “Luisão”, no bairro Simões Lopes, ainda em 2015. Um grande contador de causos e piadas ferroviárias nas conversas de portão comigo, Nando e às vezes “Pisca”, outro vizinho. Sempre que conversava com ele sobre a ferrovia dizia que não sabia muito, que seu pai é que “tinha sido ferroviário”.

⁹³ Devo ressaltar que, quando narrei momentos de escolha – como a de Nando, entre os Correios e a Rede, por exemplo – “[n]ão estou trabalhando com a ideia de um homem abstrato, calculista, manipulando permanentemente tática e estratégias. Essas decisões são tomadas geralmente em situações de grande conflito intelectual e emocional” (VELHO, 1981, p. 43).

⁹⁴ Esta temática, de uma profissão anterior e do próprio significado de “profissão” para o trabalhador, sempre me lembra de um diálogo que tive com um taxista em Porto Alegre. A conversa foi tão interessante que resolvi, assim que cheguei no meu destino (rodoviária), registrei no meu diário de campo. “O Sr. sempre trabalhou de taxista?” “Não, a minha profissão mesmo é a de lapidador de pedras preciosas”. Perguntei por que tinha a abandonado: “Entre numa fria, sou do interior de Lajeado, conheci um paulista que me ofereceu um curso, numa área que eu já trabalhava. Era do interior, então li o contrato. Depois de um ano de curso em São Paulo - “lê o contrato”. Tinha que trabalhar mais dois anos. Me mandaram para Manaus! Tinha que trabalhar dois anos pela empresa deles. Contou que vivia doente devido ao clima de lá que não conseguiu se adaptar. “Isso foi lá por 1970, 1971, tinha apartamento com ar condicionado, piscina, com conforto. Eu ganhava 13 salários mínimos, mas o clima, eu não consegui me adaptar, quando deu os dois anos quis voltar pro sul” [Diário de Campo, 24/03/16].

Atualmente, sua casa é uma das poucas do bairro que ainda mantém o chalé. E desde que o conheci, constrói, sozinho e pacientemente, um sobrado de alvenaria, nos fundos do terreno.



Figura 26: Chalé construído por Luís Carlos, “Luisão”.
Fonte: Guillermo Gómez (08/04/2017).

Foi no segundo andar deste sobrado, ainda em construção, que realizei uma entrevista com ele, tendo que subir duas escadas de madeira e lá dentro, ora cimentando uma parede, ora com as mãos pousadas na bancada de trabalho, olhando pensativo pela janela, Luisão conversou comigo.

Começou falando de diferentes cidades importantes para a ferrovia no Rio Grande do Sul, dentre elas, sua terra natal.

Basílio, já ouviu falar, né!? Foi um lugar importante, que era baldeação de trem.⁹⁵ As estações mais importantes, grande mesmo que tinha, com movimento bastante, era Cacequi, Santa Maria e Cruz Alta. Cacequi é um entroncamento ferroviário. Então na época que não tinha, o ônibus era precário, não tinha estrada, os trens chegavam, passavam por Cacequi e dali... Por exemplo, o trem que vinha de porto Alegre vai para Uruguaiana, passava de uma reta. Se tu pegar o mapa do Rio Grande do Sul, Porto Alegre e Uruguaiana estão mais o menos no centro. E depois, dali saía o trem para Livramento e o trem que vinha aqui para Rio Grande. Tudo linha diferente.

⁹⁵ Baldeação é chamada a transferência de cargas, passageiros ou mercadorias de um vagão para o outro. Como me contou Luisão, sobre a baldeação: “Por exemplo, se tu pegava o trem em Porto Alegre, aí ele coincidia o horário para ti pegar o trem de Cacequi para Bagé. Tu pegava em Porto Alegre, descia em Cacequi e aí já tava o trem encostado, uma estação enorme de grande, e aí já saía o trem de passageiro” (LUIS CARLOS – 6/11/17).

Então, era um centro bem. Ah! E em Santa Maria também! Tinha as baldeação, para serra, para Cruz Alta (LUIS CARLOS – 6/11/17).

Baldeação é chamada a transferência de cargas, passageiros ou mercadorias de um vagão para o outro. Como me contou Luisão, sobre a baldeação: “Por exemplo, se tu pegava o trem em Porto Alegre, aí ele coincidia o horário para ti pegar o trem de Cacequi para Bagé. Tu pegava em Porto Alegre, descia em Cacequi e aí já tava o trem encostado, uma estação enorme de grande, e aí já saía o trem de passageiro” (LUIS CARLOS – 6/11/17). Luisão conhece as peculiaridades e curiosidades do transporte

Isso aí era assim, por exemplo, o cara queria mandar um cavalo de um determinado lugar ali, botava ele ali. Todos os transportes, transporte de preso, naquela época tinham os manicômios, dos loucos, e aí tinham os vagões que era para transportar os presos, com a grade né! E trem de peru, trem de porco, esses bicho menor, era dois andares. Em baixo e em cima. Gado também né. Gado ia muito. E o pessoal [os funcionários da empresa] que cuidava, né. Se caía algum bicho. O transporte era todo todo, de trem. E bem bem no começo os vagões eram de madeira né. Tinham só os chassis deles de ferro. Então que que os cara faziam[rindo], por exemplo, açúcar, farinha, arroz, essas coisas, tudo era ensacado em sacos de 50, 60 quilos e empilhado. Então os caras pegava uma broca de furar assim, uma broca manual e furavam. O trem deu um acidente ficava duas, três horas parado, então os caras roubavam[risos]. Eram são coisas que tinham da época... O trem era muito, bah! O trem era... Tinha cidade mesmo Cacequi, Cacequi, principalmente, que era uma cidade bem pequena, mas o movimento de trem dava muita, faziam funcionar a cidade.

Guillermo: Tu é de Cacequi?

Luís: Sou natural de lá, meu pai era ferroviário lá. Aí depois... os ferroviários na época tinham bastante filho né e aí a cidade bem pequenininha, não tinha lugar para nada, nem para estudar não tinha nem como estudar, aí o pessoal se mandava. Eu tinha um tio que tinha seis filhos, foi para Porto Alegre. Ele trabalhava na manutenção das máquinas a vapor, aí quando terminou as máquinas a vapor ele foi para São Paulo fazer curso nas máquinas diesel e aí ele continuou trabalhando na manutenção da máquinas diesel. Se aposentou, morreu lá em Porto Alegre. Os filhos ficaram tudo lá na volta, só tem uma filha aqui em Povo Novo. Eu tenho um tio que não era ferroviário que tá lá, de toda nossa família, que tinha, um dois... o pai, deixa eu ver, três, quatros ferroviários. Dos irmãos.

E não ficou nenhum em Cacequi, nem que não seja ferroviário, não ficou nenhum dos Severo. Só ficou o tio por parte da minha mãe que tá lá, ficou viúvo, só tinha uma filha, a filha morreu, e ele mora sozinho lá. No mesmo lugar, o pai dele tinha um comércio grande e aí desativou, foi embora, desativou aquilo ali, foi embora e a casa ficou abandonada. Ele vendeu para outra pessoa, depois a pessoa abandonou, começou a pegar enchente e ele foi aterrando o terreno dele, construiu nos fundos uma casa para ele e aí ficou viúvo e ainda mora lá. Atrás, nos fundos do terreno, passa o trem que vai para Bagé e na frente, tem a rua e o trem que vai e vem para Porto Alegre. Quer dizer, que na frente não tem vizinho, nos fundos também não tem, no lado esquerdo que tinha um ferroviário que morava, também a família foram

embora, fico o terreno vazio e no lado direito não tem vizinho por causa que é essa casa abandonada. Ele não tem nenhum vizinho, nem na frente, nem atrás, nem na esquerda nem à direita (LUÍS CARLOS – 06/11/17).

O conhecimento sobre o trem evidencia o pertencimento a uma comunidade de trabalho, o convívio com as práticas de transporte (e as de roubo), que permite que elas sejam detalhadamente descritas. A cidade e os trens são parte integrante dos “territórios e lugares” que “se prestam ao enraizamento de uma experiência de sentidos” (ROCHA & ECKERT, 2013, p. 157). Assim sendo, se a duração tem caráter de obra e o ato de rememorar só tem efetividade quando “dramatizado pela linguagem”, isto é, quando integra um processo de conceituação e intelectualização, como ensina Bachelard (1988, p. 49, 52), o que pensar da dificuldade de transpor em palavras o que o trem simbolizava? Quando muito, a descrição apela para o uso de um advérbio de intensidade: “O trem era *muito*, bah! O trem era...”. A experiência de enraizamento nos territórios vividos e de pertencimento à uma comunidade afetiva pode ser percebida e narrada aqui, precisamente pelas dificuldades de composição narrativa.

“Lembremo-nos”, dizem Rocha e Eckert (2005) “dos atos de leitura e de escrita, silenciosos e individuais, que a nossa própria tradição letrada exige para a formalização conceitual e teórica dos saberes e dos fazeres antropológicos acadêmicos”. Ambos são convites para se pensar a figura do antropólogo como um certo tipo de narrador” (...). Portanto, ao evidenciar a dificuldade de composição narrativa do interlocutor, demonstro a criação de um duplo problema narrativo, do interlocutor e do antropólogo. Ambos – o interlocutor para ser entendido como quer e o antropólogo procurando “princípios de inteligibilidade”⁹⁶ – complicam-se ao lidar com o não dito.

Mariza Peirano (1995) afirma que uma das maiores dificuldades da etnografia, que nunca se resolve por completo – lembremos de Geertz (2014), para quem a etnografia é sempre inacabada, quanto mais é realizada – é a de transformar a experiência vivida no trabalho de campo em texto. Luisão e eu tivemos que lidar com este signo incompleto que, justamente por esta sua condição, é tão revelador da pertença do narrador à comunidade ferroviária.

Esta experiência de enraizamento e de pertencimento a uma importante cidade ferroviária precisa ser descontinuada, daí sim, para a ordenação dos tempos vividos em uma narrativa coerente. A história de seu tio é uma antítese do deslocamento e da mudança na trajetória: isolado, sem vizinhos, morando em uma velha casa do pai, compõe uma figura

⁹⁶ Faço menção à definição de “lugar antropológico”, do autor Marc Augé, enquanto aquele que é “simultaneamente princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem o observa” (AUGÉ, 2012, p. 51).

narrativa que ilustra um *esgotamento das possibilidades*, do qual a narrativa de Luisão e da maioria “dos Severo” se distancia, devido a mudanças de cidades, acesso ao mercado de trabalho, etc. Cacequi é valorizada enquanto ponto de partida e lugar da linhagem, é lá que começa a história de seu pai, que também é uma história de mobilidade por diversas cidades do Rio Grande do Sul⁹⁷:

o meu pai, na verdade, tinha olaria. Ele, depois quando ele casou, entrou na Rede como aprendiz. E como ele tinha o curso de que na época faziam, gurizada que fazia curso de datilografia sabe, ele e foi trabalhar limpando os banheiros na Rede. E aí como precisavam o cargo de datilógrafo e daí falaram com ele, ele pegou e em seguida veio a nomeação . Ele entrou servindo cafezinho, limpando banheiro e terminou a carreira dele como chefe de escritório. Trabalhando só na parte administrativa. Ele teve uma carreira bonita, com o estudo que ele tinha, né. Tinha pouco estudo. Teve uma carreira bem interessante na empresa (LUISÃO, 06/11/17).

A caminhada dele foi de Cacequi que era escriturário ainda né, escriturário é o que bate máquina. De Cacequi ele foi para Uruguaiana, de Uruguaiana para Santa Maria, daí já foi ele foi para a comissão de obras de Cachoeira e de Cachoeira terminou as obras ele foi convidado para ir para Bagé, terminou as obras em Bagé, ele foi para São Gabriel, faleceu, se aposentou e faleceu em São Gabriel (LUISÃO, 06/11/17).

O pai é um exemplo de trajetória de ascensão dentro da Rede Ferroviária Federal, de um começo com “pouco estudo” até ser chefe de escritório. Um movimento de cima para baixo na hierarquia piramidal da RFFSA. Porém, a trajetória de Luisão se distancia desse talento originário:

Eu fiz SENAI⁹⁸. Torneiro mecânico. Em Cachoeira do Sul, meu pai morava em Cachoeira do Sul e aí eu tinha parado de estudar, eu tava trabalhando com um tio numa granja de arroz, mas não tinha futuro aquilo né. Aí o pai não, tu vai, eu e o meu irmão, fomos para Cachoeira [do Sul], para o SENAI para estudar. Foi onde eu me formei, torneiro mecânico, curso técnico né [e martela os ladrilhos da parede].

Trabalhei em Porto Alegre, nas metalúrgicas em Porto Alegre. No auge da economia da década de 1970, tinha muito serviço em metalúrgica. Tinha muito serviço. Quando eu me formei, em 1971, eu trabalhei em Guaíba, numa fábrica de elevadores, aí depois de lá vim para Bagé. Trabalhei em oficina e

⁹⁷ “Ferroviário é que nem caracol”, me disse uma vez Marli, enfermeira e esposa de Mozart Menezes, ferroviário aposentado, ambos moradores do bairro Simões Lopes. Essa narrativa da mobilidade é uma peculiaridade da forma como o trabalho ferroviário era organizado, distribuindo os trabalhadores por longas extensões de terra – no caso dos trabalhadores da via permanente, que se organizavam em “turmas” dispostas ao longo de “trechos” de linha. Portanto, é comum narrativas como “não parava”, “Morava em vagão em vagão, não tem paradeiro”. O trem impõe o “imperativo do desapareço” (CERTEAU, 1994, p.195), como afirmou o ferroviário aposentado Paulo Carvalho: “isso aí pé o mesmo que cigano!” (PAULO – 26/06/2017).

⁹⁸ Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

trabalhei nas empresas, nessa Camargo Correia, Andrade Gutierrez⁹⁹, todas essas que estão envolvidas nessa falcaturas aí. Por causa que essas empresas, na verdade, naquele tempo, eram as maiores do país, essas empresas foram as maiores do país. Elas prestavam serviço para o governo né. Claro que já naquela época já tinha isso... [corrupção] Mas não era escancarado. Trabalhei, teve umas obras aí. Terminou as obras, aí... Eu já tinha família, eu constitui família em Bagé. Fui trabalhar em Porto Alegre, nessas firmas de metalúrgica, várias firmas. E aí quando chegou em 80.

Em 1981, 1982 a economia... tu não conseguia mais serviço em metalúrgica. Aí o veio meu pai, dizia assim, tu tem que vir entrar na Rede, tem que entrar na Rede. *Porque a Rede era a segurança né?! No caso, tu entrar... ia se aposentar ali, né? Eu não cheguei a me aposentar... cheguei a me aposentar mas já tava privatizando já. Eu me aposentei com o tempo que eu tinha de fora da Rede, não foi... Com o tempo que eu tinha trabalhado antes. E aí consegui, consegui me aposenta, Porque eu entrei na Rede em São Gabriel, em 80... 82. Trabalhando... eu tinha curso técnico, eu podia entrar num cargo assim [mais elevado ou especializado], mas tinha que fazer concurso né. Empresa pública não tem essa! E aí... Eu fui, trabalhei um ano, trocando dormente na linha, esse serviço horroroso que tem aí, mas eu era jovem, tinha 29 anos quando entrei na Rede! Aí trabalhei um ano nesse serviço, depois de um ano como trabalhador de linha eu podia fazer concurso para qualquer outra coisa, qualquer outra coisa dentro da empresa, que aparecesse concurso. Aí eu fiz para mecânica, oficina mecânica. Artífice mecânico, conserto de máquina, podia ser para locomotiva, mas eu fui trabalhar nos altinhos de linha, essas máquinas de linha, lá em são Gabriel. As máquinas de frouxar os parafusos, de serrar (LUISÃO 06/11/17) [grifos meus].*

A formação de um outro talento profissional parte do pai, que reconhece a falta de alternativas para o estudo dos filhos e os manda para outra cidade. É também a figura do pai que auxilia Luís em um segundo momento da trajetória, de crise do primeiro emprego, possibilitando um espaço de trabalho conhecido e, principalmente, *seguro*.

A experiência e o conhecimento técnico fundamentam Luisão para um ingresso na Rede Ferroviária que, a princípio, seria mais qualificado do que o “serviço horroroso” do trabalhador de linha. Mas, como em “empresa pública não tem essa!”, necessitava aguardar um concurso público para sua acomodação em outras funções. Isso gerou um desencaxe:

Quando eu cheguei em São Gabriel a minha carteira, na época, vamos dizer, eu ganhava aí, vamos botar que eu ganhasse, mil reais na carteira né. E quando eu recebi o primeiro salário na Rede, não chegava a 500. Ah é porque era iniciativa privada, né.

Aí ele [o pai] disse para mim não, aqui tu não tá pagando aluguel. E daqui um ano tu vai fazer concurso e tu vai passar! E eu fui ficando né?

Guillermo: E como foi o concurso?

Não, o concurso foi bom. Porque na verdade o concurso *na Rede...* [ênfatisa com o tom de voz] eles priorizam muito os filhos de ferroviário. Não, não vou te dizer que, nunca fui beneficiado, mas eu tinha bastante conhecimento

⁹⁹ Andrade Gutierrez é uma multinacional brasileira de negócios diversificados fundada em 02 de setembro de 1948 em Belo Horizonte, Minas Gerais, pelas famílias Andrade e Gutierrez.

mesmo. Quando eu entrei como trabalhador a prova era, redação, ditado. Muito simples! Mas, claro, para quem ia trabalhar no serviço braçal, tinha gente e que.. não sabia. Mas também entrou praticamente... nós entramos entre 8, entrou acho que dois particular e 6 filho de ferroviário. A prioridade era ferroviário! (LUISÃO 06/11/17).

Sua narrativa, proveniente de um vínculo afetivo e geracional com uma “família ferroviária”, acaba por flexibilizar o concurso público enquanto um mecanismo imparcial de seleção dos trabalhadores. Essa característica poderia ser interpretada como uma persistência de valores ou condições paternalistas nas relações capitalistas (de contrato de trabalho), porém, decido enfocar minha interpretação na peculiaridade cultural de uma configuração entre a economia de mercado e o “sistema local”.

Como indica Marshall Sahlins em “Ilhas de História” (1990), existe uma “diversidade de respostas locais” (SAHLINS, 1990, p.10) aos pressupostos do sistema mundo. Neste sentido, se pensarmos, como sugere Sahlins, no capitalismo enquanto uma cultura, que entra em contato com os sistemas culturais locais, é possível conceber diferentes matizes e transformações. *Como* o sistema capitalista é incorporado é a pergunta chave. Sua combinação com as culturas locais, configura peculiares “cosmologias do capitalismo” (SAHLINS, 1992).

O concurso “na Rede”, como o próprio Luisão destaca, alterando seu tom de voz, instaurava *um outro tipo* de ingresso. A legibilidade do Estado e os modos de organização modernos da empresa capitalista entram em contato com a “cultura ferroviária”, organizada por preceitos, para usar um termo clássico em antropologia, do parentesco. A justificativa deste narrador, ao se ver irremediavelmente inserido em um sistema que o privilegiava, enfatiza sua capacidade técnica, a aquisição de “conhecimento”, que fabrica um valor para o si mesmo.

3 MEMÓRIAS DO TRABALHO

No capítulo anterior me detive nas formas de ingresso em uma profissão e seus valores narrativos, mas, afinal, que trabalho era esse? Pretendo responder a essa pergunta a partir das memórias do trabalho¹⁰⁰ de trabalhadores/as ferroviários/as aposentados/as, enfatizando o cotidiano das práticas e artes de fazer laborais e suas reverberações no tempo – como o trabalho se faz presente no tempo narrado.

Dada a diversidade de funções, setores e níveis da hierarquia, internos à profissão ferroviária, seria um estudo a parte mencioná-los de maneira integral. Desta forma, realizei um recorte, selecionando algumas temáticas, conforme surgiram nas narrativas dos interlocutores e interlocutoras.

3.1 “Pra mim a ferrovia tem tudo a ver com o Rio Grande do Sul!”

Lá vai o trem da história tocando a todo vapor
 Cumprindo com seu papel de um menestrel sonhador
 Apita e solta fumaça pelas montanhas gerais
 Vivendo só de pirraça do meio das capitais
 Unindo trilhos urbanos com outros trilhos rurais.
 (Música: Trem da História – Rubinho do Vale)

A frase de Orlando Chagas que dá título a este subcapítulo, situa algo que, durante a pesquisa de campo, percebi enquanto recorrência nas histórias de trabalho dos interlocutores: a menção de características e paisagens do imaginário rural e, especificamente no caso do Rio Grande do Sul, da “campanha”¹⁰¹.

Luciana Hartmann, que em sua dissertação pesquisou as manifestações orais da e na campanha do Rio Grande do Sul (2000)¹⁰², enfatiza que estes modos de contar envolvem uma maior intensidade e proximidade das pessoas com a natureza, com os animais e com o clima.

¹⁰⁰ Como demonstram Rocha e Eckert (2015a), o trabalho tem uma relação intrínseca com a temporalidade. Portanto, realizar uma investigação sobre memória do trabalho implica em conhecer formas de organização racionais do tempo, utilizando como método o próprio tempo, organizado em narrativa pelos trabalhadores. No momento do encontro etnográfico os “tempos de trabalho” se sobrepõem.

¹⁰¹ “Campanha é uma das microrregiões geográficas do Rio Grande do Sul, onde estão localizadas as cidades que foram objeto desta pesquisa, com exceção de Caçapava do Sul, que pertence à região do Alto Camaquã. Já o termo “campanha” é utilizado pela população no sentido de campo ou zona rural” (HARTMANN, 2000, p.4-5).

¹⁰² Dissertação defendida no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina, com o título “Oralidades, corpo, memórias: performances de contadores e contadoras de causas da campanha do rio grande do sul” (HARTMANN, 2000).

Emergem das narrativas “as descrições da paisagem, do clima, dos sons, das relações com os animais, vão constituindo o ambiente na forma como ele é sentido pelos seus habitantes” (HARTMANN, 2000, p.47). Ouvir narrações deste caráter me possibilitou entender a configuração particular formada pelo encontro¹⁰³ da ferrovia, signo historicamente constitutivo da ordenação racional do tempo, do trabalho organizado, da produção em massa e da modernidade, com as condições econômicas e geográficas de um país como o Brasil, de “arquipélagos econômicos” (SILVEIRA, 2003, p.75) separados por longas extensões de terra. O processo de urbanização brasileiro e suas particularidades, se combina com as características do trabalho ferroviário que, por ser um tipo de transporte, distribui grandes quantidades de equipamentos (oficinas, estações) e pessoas (trabalhadores) por longas distâncias.

Isso equivale a refletir sobre o caráter da Antropologia Urbana que está sendo produzida aqui e que intenciona uma não-oposição entre “modernidade e tradição”, entre a cidade e o campo, uma dicotomia que “há muito está entre nós” (HANNERZ, 2015, p. 73), como destaca Ulf Hannerz. Como pensar esta configuração em uma cidade média sul brasileira, quando as narrativas contadas pelos trabalhadores urbanos são atravessadas, por “memórias do rural” que acabam constituindo o conjunto de imagens que fluem para a memória coletiva da profissão e da cidade?

“O Brasil é menos urbano do que se calcula. ”, diz José Eli da Veiga (2002). O autor apresenta como no Brasil se considera “Urbana” toda a sede de município, desde a criação de uma lei de 1938, no governo Getúlio Vargas, o que provoca situações, no mínimo, inusitadas:

O caso extremo está no Rio Grande do Sul, onde a sede do município União da Serra e uma “cidade” na qual o Censo Demográfico de 2000 só encontrou 18 habitantes. Nada grave se fosse extravagante exceção. No entanto, é absurdo supor que se trate de algumas poucas aberrações, incapazes de atrapalhar a análise da configuração territorial brasileira. De um total de 5.507 sedes de município existentes em 2000, havia 1.176 com menos de 2 mil habitantes, 3.887 com menos de 10 mil, e 4.642 com menos de 20 mil, todas com estatuto legal de cidade idêntico ao que é atribuído aos inconfundíveis núcleos que formam as regiões metropolitanas, ou que constituem evidentes centros urbanos regionais. E todas as pessoas que residem em sedes, inclusive em ínfimas sedes distritais, são oficialmente contadas como urbanas, alimentando esse disparate segundo o qual o grau de urbanização do Brasil teria atingido 81,2% em 2000 (VEIGA, 2002 p. 32).

¹⁰³ E aqui o argumento de Sahlins das matizes locais de um fenômeno global como o capitalismo é válida. Assim também intenciono uma superação de uma concepção dualista entre rural e urbano.

O problema vai além de um mero quantitativismo, como indica Ariel Gravano. Pesquisar em cidades médias e, em meu caso, em uma cidade que é atravessada pelas narrativas de outras pequenas cidades, lugarejos, vilas e meio rural, constitui um desafio epistemológico para o antropólogo urbano (GRAVANO & SILVA, 2017). Nos acostumamos com uma literatura de um “metropolismo” hegemônico dos estudos urbanos (SIMMEL (1973), PARK (1973) são alguns dos exemplos fundacionais, Hannerz faz uma análise detalhada desta questão (2015)) que circunscreve, quase restringindo, nossas possibilidades analíticas.

Minha estratégia foi evidenciar a trama entre o universo do campo e da cidade, que forma a particularidade gaúcha deste capitalismo industrial ferroviário. A ferrovia, nas palavras de quem a narra, não é nem urbana nem rural, mas um ponto de conexão, onde esses dois universos se encontram. Tratei de pensar como o campo e a cidade formam uma intriga narrativa, tendo o trabalho como conector e, ao mesmo tempo, produtor de fricções, de contradições.

Um relato de um encontro com Rubinho, indica a vivência do trabalho ferroviário no campo, desde as minúcias do cotidiano.

Dia 02/07/2017 cheguei na casa de Rubinho, ele com óculos novo, o antigo usava “No tempo da Rede”, para trabalhar com papéis. “Achei que minha televisão tava estragada, tudo meio borrado, mas era meu óculos! (ri)”. Demos uma caminhada pelo bairro, na avenida Duque tem bastante sol, Rubinho me mostrou o Estádio do Farroupilha. Diz que tem assaltos no bairro, comenta dos trailers que mudaram¹⁰⁴, cumprimenta várias pessoas, moradores antigos, jovens e velhos, um certo reconhecimento. Me indica coisas “no fim da linha” , pergunto o que era o fim da linha, Rubinho estava se referindo ao fim da avenida. “Tem um cara que fazia festa cobrava pra entrar” (espaço público). Também comenta do tráfico de drogas.

Ao retornar para casa dele, tomamos um café e comemos um sanduíche, eu havia levado pão, presunto e queijo. Ele me mostra que o filho trouxe um pão caseiro, comprado em padaria, “que coisa boa”. E eu: “esse Rubinho, em 80 anos já comeu muito pão, é muito criterioso!” Daí ele começou a falar do pai dele que era ferroviário e morava no campo. *O pai cortava dormentes de madeira com um machado*, fazendo tachas, mas o fogo iniciava a partir de pequenos gravetos. *O forno era construído com dormentes de aço*, revestido de tijolos. A mãe colocava o pão, mas bem de longe, pra não chegar perto do forno, aquecia e tinha que saber, tinha que ter “a ciência” de quando colocar o pão. “O forno tinha que estar branco por dentro, daí se tirava as brasas dali e colocava o pão. O tijolo esquenta, retém o calor. Era eu que fazia o fogo.” “As brasas que tirava dali era usadas onde, adivinha? No ferro de passar roupa!

¹⁰⁴ Em Pelotas, os trailers que comercializavam lanches e bebidas foram removidos em 2014 por uma política da prefeitura, pois configuravam uma “situação irregular”, isto é, estavam fixos em um local público. A Avenida Duque de Caxias, a principal do bairro Fragata, e na qual eu caminhei com Rubem aquele dia, de acordo com o Diário Popular, é a que mais continha trailers irregulares (79 trailers), bem acima do segundo local, Centro (39 trailers). Rubinho, atento às mudanças no território urbano vivido, pratica o espaço, criando uma aventura narrada, fazendo “a viagem, antes ou enquanto os pés a executam” (CERTEAU, 1994, p.200).

Contou do fogareiro, “acendia o fogo ali, dentro de casa e ficava todo mundo ali na volta pra se aquecer. Aquele montão de filho, às vezes não tinha roupa adequada, a gente dormia vestido. Na casa de madeira sempre tem uma fresta que entra frio. E de manhã a água na chaleira tava congelada. É assim, tô falando a verdade.” (DIÁRIO DE CAMPO, 02/07/20170 [grifos *post scriptum*]).

O dormente é uma peça colocada transversalmente à linha férrea, sobre a qual se apoiam os trilhos. Pode ser feito de madeira, metal ou concreto. Ele é um “mínimo vital” (CANDIDO, 1987) para o funcionamento da ferrovia. Na narrativa de Rubem, podemos ver como se constitui também parte do meio vital da população trabalhadora que vivia no campo.

A memória alimentar¹⁰⁵ e do “sensível” (ROUCHOU, 2009) foi o que desencadeou a narrativa que mostra como a ferrovia aparecia na minúcia da vida cotidiana no meio rural. Como indicam Michel de Certeau e Luce Giard:

Comer serve não só para manter a máquina biológica do nosso corpo, mas também para concretizar um dos modos de relação entre as pessoas e o mundo, desenhando assim uma de suas referências fundamentais no espaço-tempo (CERTEAU, 2013, p.250).

O próprio local de nascimento de Rubem, bem como de outros personagens, “a grota” indica estas “imagens do campo na cidade” (DAWSEY, 2013, p.129): “nascer na grota”, ou “uma grota lá para os lados de Bagé” (Rubem), “nascida, como diz o gaúcho, no meio do campo” (Calixta). No dia sete de maio de 2017, Rubem me mostrou uma antiga espiriteira de ferro, “nós fomos criados tudo com isso aqui, eu tirei a ferrugem e pinteí de preto” e contou que sua mãe levantava de noite, se queria aquecer leite para algum dos filhos, aquecia na espiriteira, com algum tipo de combustível, não tendo, assim, que acender o fogão a lenha. O frio “da campanha” se tornava mais tolerável.

Certa vez, no dia 22 de novembro de 2017, encontrei Rubem no centro de Pelotas e fomos caminhando até a região portuária da cidade, para assistir à apresentação de Andressa

¹⁰⁵ A alimentação como método antropológico tem como referência a clássica monografia de Raymond Firth, “Nós os Tikopia” (1998). Nela, o autor propõe diferentes abordagens para o estudo do parentesco, sendo uma delas a alimentar. De acordo com Firth, a “investigação daquilo que o povo come conduz ao exame da reciprocidade econômica entre marido e mulher, dos métodos de maior cooperação no trabalho, dos sistemas de posse da terra, das oferendas rituais aos ancestrais e deuses em prol da fertilidade. A partir desse ponto somos levados à história familiar, às relações políticas, especialmente as de chefia; às obrigações e privilégios de adoção, tais como se refletem no alimento; às relações bilaterais entre parentes na utilização dos pomares da família; à relativa prosperidade dos grupos de parentesco, com relação, de um lado, à restrição da população e, de outro, ao atrito social (FIRTH, 1998, p. 212).

Pereira¹⁰⁶ no Encontro de Pós-Graduação da UFPel (XIX ENPOS), do trabalho “Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS: algumas questões sobre ruído.”

Ao longo do trajeto passamos por um antigo prédio que Rubem indicou como ser “a caixa dos ferroviários”, onde seu pai e ele mesmo recebiam o salário. Comparou a ausência de burocracia para receber, “hoje tem que provar que tu é tu”. Conversando sobre o salário perguntei para ele quais os principais usos do dinheiro, se era possível guardar algo. “Não dava para guardar dinheiro”, respondeu ele, “na campanha os comércios eram caros, pagavam o frete e só tinham aquelas poucas opções, porque eram algumas casinhas, uma “vila”.”

Rubem disse que viajava até Pelotas de trem e comprava fiado nos armazéns, pagando frete para levar as mercadorias até o lugarejo em que morava. “Na campanha não tinha água, não tinha luz, a família era grande então o dinheiro era usado com isso, meio saco de farinha, de arroz, era tudo ensacado, minha mulher fazia pão caseiro”. A mudança cidade-campo é apresentada como uma transformação no “meio de vida” e nas formas de consumo: “Quando vim para Pelotas meu meio de vida melhora muito, não comprei mais em armazém, comprava em supermercado. Mudou minha vida completamente”.

Quando chegamos ao local do evento, o prédio da Universidade, Rubem comentou “esse Anglo dava serviço!”. Isto porque, onde hoje estão alocadas as salas de aula, reitoria e outras dependências da Universidade Federal de Pelotas, já funcionou um frigorífico, o Anglo. Este foi um importante espaço para a cidade de Pelotas, integrando os “modernos processos de conservação da carne” (PESAVENTO, 1980 49) necessários à economia gaúcha.

O frigorífico Rio-Grandense, inaugurado auspiciosamente em setembro de 1917, em Pelotas, revelou-se carente de capitais. Sem condições de operar em larga escala, em inícios de 1921 foi vendido a firma inglesa Westey Brothers, que, posteriormente, o poria a funcionar com o nome de “Frigorífico Anglo” (PESAVENTO, 1980 p. 63).

O espaço, “desde o final do ano de 2005” é ocupado pela Universidade Federal de Pelotas (MICHELON, 2013, p. 124).

Após a apresentação de Andressa, a caminho da saída, falamos com o professor Francisco Vargas, presente em minha banca de TCC e que ali desempenhava função de

¹⁰⁶Andressa Porto Pereira é mestra em Antropologia pela Universidade Federal de Pelotas, cuja dissertação se intitula “Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS: Percepções e Significados” (PEREIRA, 2017). Com ela tive diálogos importantes e produtivos durante o processo de pesquisa de ambos, com ajuda mútua e trabalho de campo coletivo.

avaliador dos trabalhos. Rubem e Francisco se reconheceram e cumprimentaram. Veio ver os trabalhos? Perguntou Francisco, no que Rubem respondeu: “onde tem trem eu estou!”



Figura 27: Rubem observando a cidade do terceiro andar do antigo frigorífico Anglo.
Fonte: Guillermo Gómez (22/11/17).

A narrativa que Rubem me contou no caminho coloca a cidade enquanto um espaço de endividamento para quem vem do campo. A chegada na cidade, pelo contrário, possibilita uma alteração radical nas condições de vida, mediada por possibilidades inéditas de consumo.

Marcelo Mena, o irmão de Calixta (cap. 2), também me narrou uma situação de endividamento, mas não de compras fiado e, sim, do sistema de cooperativa da própria Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Fui levado até a casa de Marcelo, no Capão do Leão, município vizinho de Pelotas, por Rosângela Mena, filha de Calixta. Lá realizei uma entrevista com o trabalhador aposentado. No final da conversa com Marcelo mostrei a ele um dos talões da cooperativa da VFRGS que eu havia ganho de Anabela.

Do meu tempo já era outro, uns talões mais pequenos, mais compridos mas era o mesmo, dos pedidos de fazer... então, a gente mandava, preenchia aquilo ali, com o que queria e vinha um espaço que se tu quisesse, por exemplo, três metros de tecido para lenços, tu botava embaixo ali. E aí vinha, mas eles colhiam lá ou mandava o que tinha, que era pra aquilo ali. Mas só que aquilo pro intermédio da Rede aquilo ia, aqueles valores iam para ser descontados do salário do empregado! Mas aquilo ali tu fazia, por exemplo, um pedido agora, esse mês tu recebia essa mercadoria dentro deste mês. Aí, estamos em fevereiro ia passar março, em abril, fim de abril tu ia receber o pagamento aí vir descontado aquilo. Então aquilo ali, depois de tu entrar naquilo ali, para comprar, para ti te escapar dali, era uma dificuldade porque aquilo ali tá sempre dois pedidos atrasado! Sempre descontado no salário, então não tinha jeito, era uma dificuldade.

Eu mesmo, quando eu vim para cá para Pelotas eu ainda comprava da cooperativa, tá mas eu tenho que escapar, *eu já dentro da cidade, né?* Mas aquilo levava três meses para receber desconto daquilo. Aí eu tive que dar um duro sem tamanho, tinha um irmão que tinha fábrica de mesa de *snooker*, trabalhava com esses troços assim. O salário, com aquele negócio da revolução, eles cortaram o salário de todo mundo. Aquilo era é soldo, né porque, era o Exército, era militar o troço, né, militarismo. Aí trabalhava, não ganhava muito, trabalhava com meu irmão, o finado meu irmão. Então eu trabalhava em limpeza de mesa, passa mesa de *snooker* pra lá e pra cá, pebolim e esse troço tudo. Aí eu recebia, ele me pagava por peça. Limpeza de pebolim é a coisa mais desgraçada que existia, por que aquilo ali usavam graxa patente, os caras por aí, que tinham quantias de mesas alugadas, os cara metiam graxa que era para deslizar mais, bah! Deus te livre, aqueles bonequinhos eram de plástico, tinha alguns que corroíam, frouxavam. Tinha que limpar tudo para depois tirar os bonequinhos, colocar novo, tinha uma classificação. Aí era chato, né.

Trabalhava nisso aí para ter uma suplementação na minha despesa e a mulher também trabalhava, fazia limpeza na casa de um cara que tinha comércio na Praça 20 de setembro, ela lavava roupa para eles também, aí foi indo, até que conseguia me escapar, aí, quando parou o desconto, eu disse, graças a Deus, agora nunca mais. Levei três meses para poder. Era descontado, não tinha escape, o que sobrava era para comprar uma carne, algum troço lá fora, uma roupa, um calçado e assim mesmo não era muito! (MARCELO MENA 05/02/2017).

Estas relações de dependência, criadas pelo comércio, são parte importante do argumento de David Graeber (2016) sobre a história das relações de dívida. De acordo com o autor, “[o] escândalo secreto do capitalismo é fato de ele nunca ter sido organizado primordialmente em torno da mão de obra livre” (GRAEBER, 2016, p.440). Nele, emerge, por exemplo, o *truck sistem* “pelo qual o empregado, obrigado a comprar todos os seus suprimentos na loja do empregador, é mantido em dívida irremediável, já que por lei é incapaz de abandonar o emprego até sanar a dívida” (GRAEBER, 2016, p.439). Este sistema é evidenciado, no refrão da música “16 tones”, composta por Merle Travis e tornada famosa por Tenesse Ernie Ford, que retrata o dia-a-dia de um mineiro:

You load sixteen tons, what do you get?
 Another day older and deeper in debt
 Saint Peter don't you call me 'cause I can't go
 I owe my soul to the company store¹⁰⁷

¹⁰⁷ “Você carrega 16 toneladas, o que consegue? / Um dia mais velho e mais endividado / São Pedro, não me chame, pois não posso ir / Eu devo minha alma a loja da companhia.” [Tradução minha]. Ouça a música em: <<https://www.youtube.com/watch?v=zUpTJg2EBpw>>. Acesso em: 14 de dezembro de 2017

3.1.1 Prisões e Fugas

Se as relações de consumo que necessitavam de deslocamentos das pequenas cidades em direção à Pelotas criavam uma relação de dependência efetiva, da qual era necessário “escapar”, é possível entender a emergência de metáforas que fazem uso da figura narrativa da prisão:

A gente tava numa *prisão sem grades*, trabalhei em Roca Sales, dava quatro da tarde não tinha pra onde ir. Só saindo de trem, só quando passava um trem. Tinha estações pro lado de Bagé aí, que eu fiquei destacado¹⁰⁸, que era só eu, vou te dizer uma coisa... Para pegar uma rádio às vezes era difícil. Então a gente ficava, tinha os telefones internos, então a gente ficava escutando os caras passar serviço um pro outro, ou às vezes o chiado! Se não ficava aquele zumbido, não pegava televisão, não pegava nada. Aquele silêncio infernal! Só às vezes o latido de um cachorro, lá não sei aonde (NANDO – 18/09/2015).

E ele não gostava desse serviço, que ele foi criado na campanha né. Ele *trabalhar encerrado* assim não era o forte. Mas, foi o que veio para ele, como diz o outro né? (LUIS CARLOS – 06/11/2017).

Aí, como eu trabalhava na estação eu fui designado para uma estaçãozinha na campanha. Num lugarzinho entre Pinheiro Machado e Pedro Osório digamos assim, no interior mesmo, na campanha. Daí quando cheguei lá, os primeiros dois meses foram de treinamento, então tudo era novidade. A gente foi pra Cachoeira do Sul foi para Rio Pardo, foi para lugares onde tinha bastante movimento, inclusive tinha trens de passageiros na época, para mim era tudo novidade. Daí quando eu caí na realidade, eu fui para o lugar onde eu deveria ficar, deu vontade de voltar no primeiro dia. Isolado. Eu cheguei, a gente foi de carro, meu cunhado até que me levou. Cara, para chegar lá já foi um parto, não existia estrada, estrada de campanha mesmo. Daí quando a gente chegou tinha um morro assim, descia aquele morro, tinha uma casinha lá embaixo. Que, mas... É aqui que vou ficar? Não vou ficar, vou voltar, vou voltar agora! Mas aí cara, quando eu cheguei lá tinha um rapaz daqui de Pelotas, que morava aqui em Pelotas e trabalhava aqui em Pelotas e ele tava destacado lá, *justamente porque ninguém queria parar neste lugar*. Então, eles pegavam o pessoal e eles destacavam, dez dias, quinze dias. E eu caí de paraquedas lá, para ficar fixo. Casemiro, olha, um dos piores lugares da ferrovia. Aí cara, quando cheguei lá, vou dar volta, não vou nem ficar aqui. E aí meu cunhado não, que isso, primeiro dia. Aí esse rapaz, que era daqui: “Não cara, não esquentar a cabeça, isso aqui é uma maravilha, a gente vai caçar, pescar, vamos nos divertir. Isso aqui é uma tranquilidade tu vai ver, experimenta ficar. Bom, fui experimentar e tô até hoje.
Guillermo: Tinha família?

¹⁰⁸ O trabalhador “destacado” é aquele que está fora da cidade, estação ou trecho onde foi designado, deslocando-se temporariamente pela empresa.

Bira: Sim. Eu fui sozinho. Era eu, minha esposa e meu filho, na época tinha 3 anos, não tinha como levar para lá, *era um fim de mundo*. Aí, através desse rapaz aí, a gente levou uma amizade e realmente a gente saía para pescar, caças porque era um negócio tranquilo. “Tirava o teu horário ali e o resto do dia podia fazer o que quisesse e *como era uma campanha, a gente podia sair para caçar e pescar à vontade*,¹⁰⁹ aí o cara foi me cativando. Quando terminou os quinze dias, na hora dele retornar, aí bateu a tristeza porque daí eu vi que ia ficar. Mas aí como eu já tava naquela dividida, agora não tem o que fazer, vou ter que encarar. Aí, realmente, fiquei um ano lá. Para ti ter uma ideia, não tinha luz, não tinha água. A água, ela vinha de um cano, uma mangueira de um morro, atrás da estação é um morro de pedra, passava o dia inteiro correndo aquela água. Aí eu, de onde será que vem essa água. Aí um dia a minha esposa, fui um dia lá me visitar, foi meu filho para ti ter uma ideia o ônibus ficava a uns 15 km de lá, tinha que descer e ir caminhar até a estação. Aí um dia ela foi lá e foi com meu filho. Aí eu tava lá com ele na frente e da estação, um gauchinho, lá de cima do morro, num cavalo: “Olha fulano, não toma essa água que morreu uma vaca.” Eu: Morreu uma vaca, deve ter morrido hoje, né? Aí eu, quer saber duma coisa, vou lá ver de onde vem essa água. Esse caninho, ela subia aquele morro e tinha uma taipa de uns 10cm, botaram a mangueira e encheram de terra em cima e era onde o gado tomava água e tomava banho, era aquela mesma água, ela corria por gravidade lá pra baixo. E aí, fui ver... Essa tal vaca, que morreu, tava só pele e osso, já tava morta a não sei quanto tempo, cheia daqueles bichinho e nós tomando aquela água mas graças a Deus não me deu nem dor de barriga [risos]

Quando vi aquilo ali, aí sim, aí me apavorei, já tava uns 8 meses lá, *comecei a batalhar para sair de lá*” [grifos meus] (UBIRAJARA, 12/09/2017).

Nas duas primeiras narrativas a prisão assume uma função fantástica, que pode tanto se referir ao campo como à cidade. A de Nando é uma solitária “prisão sem grades”, preenchida somente por um silêncio opressivo e por um ritmo cotidiano “inexistente”. Os sons do trabalho são as formas de fuga, ouvir o rádio era o que conectava o trabalhador com o pertencimento coletivo. É interessante contrastar este exemplo com outra memória sonora¹¹⁰ de Nando, ocorrida em frente à Estação Férrea de Pelotas, quando fomos interrompidos repetidas vezes, por sons altos, de caminhões e ônibus trafegando e de uma obra que colocava estruturas para um show. Os sons provocam a reflexão deste narrador:

Fui trabalhar em Londrina (...). Agora a gente tava falando em barulho, onde era o alojamento, digamos que era aqui e ali onde tava ele, aí era o abastecimento das máquinas. E máquina não desliga, máquina de ferrovia chega num lugar, ela fica funcionando e fica abastecendo. Então ficava toda a noite... Então eu acostumei com esse barulho aí. Isso aí que vocês tão estranhando, isso pra mim não é nada. Isso faz parte, até na hora da entrevista,

¹⁰⁹ “A caça é uma das atividades favoritas de quem mora no campo. Trata-se não apenas de uma estratégia de sobrevivência. Ela também é atividade lúdica” (DAWSEY, 2013, p.137).

¹¹⁰ A atenção etnográfica para dimensões da memória, como a sonora, olfativa, gustativa, configuram o conceito de “memória do sensível (ROUCHOU, 2009). “As lembranças estão povoadas de sons” (BOSI, 2006, p. 445). “Os sentidos lembram. Involuntariamente. É a memória mais subjetiva e, ao mesmo tempo, a mais sensível, já que passa pelas sensações corpóreas, materializa-se nos corpos e esvai-se em sons, cheiros e cores (ROUCHOU, 2009, p. 118).

de relatar alguma coisa da ferrovia tem barulho. Trinta anos passei no ano do barulho” [A entrevista é interrompida momentaneamente por um som alto de uma serra no metal, em uma obra próxima]. “Viste? Mais um. Isso aí é a ferrovia¹¹¹

Se o som extremo da máquina é um signo da ferrovia, fica fácil entender porque o campo se apresenta como um ambiente prisional para o narrador.

Na narrativa de Luisão, que relata a memória de seu pai, se invertem os papéis: são os ritmos de um trabalho “racional” (ao modo de Weber (1992)), impostos pela ferrovia à uma população rural – “da campanha” – que gera desconforto naquela experiência. Trabalhar em um escritório passa a ser uma condição de “encerrado”.

Já na terceira narrativa, de Ubirajara, o rural associa-se com isolamento, apesar dos prazeres da caça e da companhia inicial do colega de trabalho. A estação era um “fim de mundo” no qual “ninguém queria parar”. A história da vaca morta é um dos casos ferroviários que se repetem, contados de maneiras e por pessoas diferentes, mas que contém um enredo semelhante (em outros exemplos, a vaca é substituída por uma ovelha). Ela simboliza, para mim, uma clássica narração da resistência do ser no tempo do mundo rural, representado como agrura. Ao mesmo tempo, põe em relevo a precariedade da qual se foi vítima sem perceber (bebeu da água sem saber que estava contaminada, envenenada), algo que “não deu nem dor de barriga” – e esta frase já ouvi sendo repetida no “causo da ovelha” – demonstra uma resiliência retrospectiva àquela condição, mostrando que aquilo foi superado.

Ora, se falei até aqui de trabalhadores que se sentiam em prisões, nada mais justo do que também elucidar suas “artes” de escapar. E é assim que continua a narrativa de Ubirajara:

Na época, todo final de mês o chefe saía num auto de linha percorrendo todas as estaçõeszinhas para levar um cheque nominal, a gente recebia através de um cheque nominal. E daí eles nos davam no máximo um dia, vinte quatro horas, para receber e retornar. Então tinha que pegar aquele cheque nominal, vir na cidade mais próxima, que no caso ali a mais próxima era Pedro Osório, trocar o cheque, deixava alguma coisa para a família e voltar. Era assim. E daí toda a vez que ele chegava lá, cara, pelo amor de Deus, me tira daqui, vou abandonar, tô apavorado. Aí, tanto foi que eu insisti que ele acabou me trazendo pra Pelotas, aí sim, em Pelotas era tranquilo. Pelotas trabalhei quase 10 anos (UBIRAJARA, 12/09/2017).

Esta forma de deslocamento do chefe ilustra um dos procedimentos que caracterizam a organização do trabalho ferroviário, a “travel to inspect” (p.13) [viajar para inspecionar]

¹¹¹ Trecho pode ser acessado no youtube [para legendas, clique em [Ativar Legendas, no YouTube]: <<https://www.youtube.com/watch?v=nOwrJwBN2Ps&feature=youtu.be>>. Acesso em: 12 jan.2018.

(CLARK, 2001). Dadas as longas distâncias de terra pelas quais os trabalhadores estão distribuídos, os procedimentos de vigilância diferenciam-se, por exemplo, de uma vigilância onipresente, “panóptica”. Apesar dos diferentes setores existentes (Tração, Tráfego...) terem seus chefes e subchefes, não havia como ter controle durante todo o tempo e isso faz com que a chefia se deslocasse.

Uma lição importante advinda de Michel Certeau (1994) é que das estruturas de poder multiplicam-se invenções cotidianas, “microbianas” (p.41) que buscam flexibilizá-las. Anabela contou-me algo parecido com este evento narrado por Bira. Trata-se da cena do momento em que o “trem do inspetor” chega a uma cidadezinha interiorana.

Eu me lembro que uma vez ia passar o trem, o carro, onde viajava o inspetor da Viação Férrea, ele passava de vez em quando nas estações e conversava para ver quais as dificuldades, fazia lá o trabalho dele. O pai disse assim, eu me lembro que o pai chegou lá, lá em Suspiro, perto de Bagé. A mãe tinha feito uma fornada de pão, num forno de rua. E o pai disse assim: Anita, tá chegando aí agora o trem do inspetor, tu vê um guardanapo aí, o melhorzinho dos teus. E enrola um pão, mas um pão bem grande e manda-lhe aqui para entregar ali na janela para o rapaz, para o cozinheiro deles, que é pro inspetor. Ah, e eu bem faceira, eu acho que passei um pouco d’água nos cabelos (risos), era guria, eu tinha... Suspiro eu tinha... A recém tinha me alfabetizado, eu tava com 6 anos. E aí eu cheguei, o trem parou, o pai disse, lá naquela janelinha ele vai aparecer, daí tu vai e entrega. Aí o homem era muito delicado, veio e desceu, pegou me agradeceu muito, levou lá pra dentro e tal falou pro inspetor depois. Aí antes do trem sair ele, mandou me chamar, eu fui lá e ele me deu um vidro de perfume. Era usado já, tava pela metade o perfume. Perfume “Tabu”. Olha, era um luxo aquilo, só vinha da Argentina. Eu não tinha completando sete anos ainda. O José [marido] diz assim que eu gosto muito de perfume, mas que é isso, aí a gente se cria. Não é comprando perfume, eu ganhava muito perfume, eu sempre tinha essa parte aí, o pai era muito, uma pessoa muito... Assim era muito simpático, muito alegre. Todo mundo gostava dele na viação férrea, ali no Cerrito [toca a companhia], a gente tinha muita assistência, até alfaiate. O nome do alfaiate era italiano, era Scardelli. Até isso eu lembro (ANABELA - 01/02/2017).¹¹²

¹¹² Este relato de Anabela me faz lembrar uma das mais importantes peças de teatro de um de meus escritos favoritos, Nikolai Gógol, chamada “O Inspetor Geral”. A trama se passa em uma pequena cidade e os diálogos iniciam com o seguinte anúncio do prefeito, aos membros das principais autoridades do município: “Chamei-os aqui, meus senhores, para lhes dar uma notícia bem desagradável. Está a caminho um inspetor geral” (GÓGOL, 2009, p. 47). Assim, anuncia-se a chegada de um funcionário de alto escalão e ordenam-se as providências necessárias para recebê-lo, as ruas são varridas, limpam-se os gorros dos doentes nos hospitais, recomenda-se aos policiais que, se o alto funcionário perguntar se estão todos satisfeitos, devem responder: “Muito contentes, Excelência!”.

A grande sátira da peça está quando confundem um viajante vagabundo com este tal inspetor e ele, aproveita-se da confusão para pedir dinheiro emprestado e receber todos os tipos de agrados. Ao final, quando já é prometido noivo da filha do prefeito, deixa a cidade, com muitos rublos frutos de diferentes empréstimos, deixando apenas uma carta que desvela toda a farsa. O prefeito e sua esposa, o juiz, alguns pequenos proprietários de terras, o médico da província, o chefe dos correios, o inspetor das escolas e demais “pessoas respeitadas na cidade” são todos ludibriados. Quando rompem o engodo, lendo a carta, recebem um novo anúncio: chegou à cidade o – desta vez, verdadeiro – inspetor geral. Todos ficam em estado de choque, paralisados (os personagens são substituídos por bonecos de cera, em uma das primeiras montagens da peça). Caem os panos. É por meio da comicidade e do riso que Gógol, escritor ucraniano do século XIX, faz um retrato acurado da Rússia

Inspirado na literatura de Nikolai Gógol direcionei uma atenção antropológica ao riso de Bira, que me narrou um imbróglio, ocorrido em mais uma dessas “estaçãozinhas” do campo:

Acontecia coisa também rapaz, quando a gente destacava, na época, em Herval. Era uma estaçãozinha, para cá de onde eu entrei. Ali já tinha luz, tinha tipo uma vilinha já, mais próxima de Pedro Osório. E ali não tinha gente fixo ali, então a gente destacava, ficava quinze dias, retornava, ficava mais quinze dias. Um dia nós tava indo lá, na estação para destacar, eu e um outro colega aqui de Pelotas, chegamos para destacar tinha um movimento lá dentro da estação. Que que houve? Chegamos lá, tinha uma mulher, lavando roupa no chuveiro, da estação. No chuveiro! Lavando roupa. Chuveiro quente! Um mundo de roupa lavando! “Tá, mas que que é isso?” Ah não, tô lavando roupa... Como lavando roupa no chuveiro?! Ah não, mas isso é nosso. Como nosso? Isso aí é da ferrovia. E a senhora quem é? Ah, eu sou moradora aí, todos os dias eu venho aqui e lavo roupa. Então, a partir de hoje tu não lava mais (risos) Ela disse: ah, mas essa resistência [peça do chuveiro] é minha! Não, não é mais. Tirei a resistência, tá, pode levar tua resistência. Não lava mais roupa. Tu vê cara, era assim que funcionava. A vizinhança toda ia lá lavar roupa na estação. Com a luz elétrica (UBIRAJARA, 12/09/2017).

Esta narrativa me fez lembrar a discussão de José de Souza Martins, que resgata de sua memória (tal como uma “elaboração *a posteriori* de uma situação de observação participante” (MARTINS, 2008, p.143)) e de entrevistas com testemunhas a aparição do demônio diante de um grupo de operárias, em 1956, em uma fábrica em São Caetano do Sul, onde Martins trabalhava quando tinha 17 anos.

De acordo com Martins, a aparição do demônio¹¹³ possibilita uma forma privilegiada de entender um (des)encontro dialético de imaginários, no qual o mundo tradicional se via em face das transformações produtivas da modernidade.

[A] relação entre os trabalhadores e os novos meios de produção no processo de trabalho ganhou explicação, para os próprios trabalhadores, na aparição do demônio, e não numa interpretação racional das mudanças e numa reação sindical às dificuldades que elas criaram para as operárias (MARTINS, 2008, p. 150).

em que viveu. Me interessa aqui, mais especialmente, o conjunto de contos e novelas “urbanas” do autor, escritos nos quais aborda a emergência de uma classe burocrática em plena Rússia czarista, país imenso e majoritariamente rural. Suas obras desvelam o drama dos pequenos funcionários que circulam pela São Petersburgo da época, cidade muito elogiada na obra Gógoliana. Estas temáticas são narradas por Gógol abordando o tema do fantástico, mágico e absurdo (um nariz que se desprende do corpo e vai trabalhar no lugar o funcionário, por exemplo) elementos que estão a serviço de seu humor ácido e da ironia do cotidiano.

¹¹³ Em relação ao tema do diabo é importante mencionar a obra de Michael Taussig (2010). Em sua pesquisa em canaviais na Colômbia, quando emergia a “nova agricultura que desmantelava a produção camponesa” (TAUSSIG, 2010, p. 330), o pacto com o diabo, realizado pelos camponeses, dirigia-se “não aos latifundiários, mas o sistema sócio-histórico do qual fazem parte” (*idem*, p.163). Seu argumento, portanto, assemelha-se ao de Martins, ainda que com um referencial teórico mais voltado para os estudos de Bataile e Benjamim, enquanto Martins dialoga mais profundamente com a sociologia do cotidiano de Henri Lefebvre.

Na fábrica que se transformava, atualizando tecnologicamente os processos de trabalho, o diabo se manifesta como uma expressão do “tradicionalismo rural invadindo a grande indústria e a produção modernas e nelas se recriando e se atualizando” (MARTINS, 2008, p.179).

No caso da lavadora de roupas, contado por Bira, o chuveiro elétrico da estação eleva-se quase como um bastião tecnológico para o meio rural, afinal, era a ferrovia que permitia uma velocidade nas comunicações (pelos fios do telégrafo que sempre acompanhavam a linha férrea) e de deslocamento, também atuando como polo urbanizador. O “descompasso tecnológico” (MARTINS, 2008, p.154) se manifesta como revelador da conexão e complexidades rural-urbano.

Outras narrativas “cômicas” que não necessariamente tratam do tema do campo e da cidade, mas que também abordam o descompasso entre a racionalização moderna e o “mundo tradicional”, são as piadas e causos ferroviários.

Uma das piadas é a do Agente de Trem. Ouvi duas vezes essa piada, a primeira de Luisão em 2015, em uma conversa de portão no bairro Simões Lopes, e a segunda contada por Anabela, em sua casa, no Centro. Ela é mais ou menos assim: Os Agentes de Estação receberam ordens pelo telégrafo que recomendavam “usar quepe, sobretudo na hora do trem”, pois estaria chegando o Engenheiro. Quando o supervisor finalmente chegou, espantou-se, pois em pleno sol a pino, combinado com o calor característico de um dia de verão, os Agentes, de pé na plataforma da estação vestindo o quepe e pesados sobretudos.¹¹⁴

Um livreto publicado pela gráfica da RFFSA, intitulado “Causos Ferroviários” (1988), constitui-se de uma compilação de 20 páginas, contendo 15 causos ferroviários, “escolhidos dentre os cento e quarenta e um trabalhos que atenderam ao chamamento do 1º Concurso “Causos Ferroviários – O Causo que eu Conto” (RFFSA, 1988). Observo esta fonte a partir de um entendimento crítico, no sentido de reconhecer que existiu nesta iniciativa que parte da empresa, um processo de solidificação e de estabilização da memória coletiva (POLLAK, 1989), evidenciado na apresentação do texto, escrita por Fernando Fagundes Netto, presidente da RFFSA na época: “Quando do estabelecimento do Concurso, a intenção foi a de registrar *histórias folclóricas* ocorridas no meio ferroviário, *para que as mesmas não se percam com o passar dos anos*” [grifos meus].

¹¹⁴ A graça da piada está no duplo sentido da palavra “sobretudo” que pode significar tanto “especialmente, mormente, principalmente” como “capa, capote, casaco”.

Como deixa claro Michael Pollak (1989), estes procedimentos de elaboração de uma “memória oficial” sempre acontecem em uma arena de memórias em disputa. A seleção e definição de um conjunto de elementos para se lembrar inevitavelmente exclui outros, criando “memórias subterrâneas” (*idem*, p.4). É importante mencionar as funções desempenhadas pelos autores dos causos publicados nos livros, dado que sua maioria são cargos de chefia, o que indica, além da elaboração da memória da empresa por parte dos “de cima”, uma pista para entender *do que e de quem se ri*. Do primeiro colocado ao último, são: Chefe do Departamento de Comunicação Social, Economista, Agente de Administração, Supervisor de Administração, Gerente, Supervisor de Administração, *idem*, Engenheiro, Supervisor de Administração, Supervisor Auxiliar de Administração, Engenheiro mecânico, Supervisor Auxiliar de Movimento de Trens, Supervisor de Administração, Engenheiro-mecânico.

Selecionei um dos causos, para a interpretação:

“Aconteceu mais ou menos por volta de 1976, numa das residências da SR-7, situada no interior. O engenheiro residente, recém-chegado na região, confiante na competência do velho mestre de obras ali lotado, já que o mesmo contava um bom tempo de serviço na empresa, resolveu chamá-lo, e perguntou-lhe:

–Sr. Dias, o senhor tem o desenho da planta baixa deste imóvel residencial? (e detalhou a localização do imóvel). O Sr. Dias, meio embaraçado, respondeu-lhe:

– Planta baixa, doutor!?! Tenho não senhor. Mas, vou providenciar, e amanhã mesmo entrego o desenho ao senhor.

No dia seguinte, super contente por julgar haver cumprido a missão que lhe fora confiada, entrega o desenho ao seu chefe, e diz:

– Não ficou bem desenhada não doutor, mas é uma “palmeirinha”. Foi a planta mais baixa que encontrei lá na casa.

Autor: Norma Lúcia Fernandes Silva Pereira

Supervisor Auxiliar de Administração

SR-7 Cacolé - 10º Lugar”

(RFFSA, 1988)

Estas duas piadas, a primeira contada pelos interlocutores da pesquisa, a segunda veiculada por um “meio oficial” da empresa, me chamaram a atenção pela emergência de um determinado tema. Primeiro, algo bastante presente nas narrativas dos interlocutores, que é a complexidade de regras e organização do trabalho na ferrovia que privilegiam um conhecimento letrado. São pilhas de papéis, autorizações, atas, livros de controle,

contracheques, manuais de normas de trabalho, informativos e outros que compunham a mais diversa gama de materiais. O riso nestas duas piadas se situa no descompasso da racionalização do trabalho ferroviário, em um sentido weberiano, com a incapacidade da mão de obra disponível compreendê-la. Luisão, quando me contou a piada e apresentou a figura do chefe de estação, disse: “o chefe da estação mandava nesses arigó tudo” (LUISÃO 26/05/2015). A figura do arigó, de acordo com o dicionário Aurélio (1986) “individuo rústico, matuto, caipira”, mas creio que aqui foi usada de modo mais geral e, mais importante, aplicando um rótulo (BECKER, 2008) ao trabalhador comum, pouco qualificado e pouco escolarizado.

Este é um tema delicado, pois, ao mesmo tempo em que se estuda a memória de trabalhadores esforça-se em recuperar a “memória subterrânea” (POLLAK, 1989) e as táticas microscópicas e cotidianas de subversão das estruturas de poder (CERTEAU, 1994), revelam-se “as duas faces da moeda”. Assim, foi inescapável, objetivando abordar a construção moderna da ferrovia, dando luz a suas contradições, encontrar discursos que evidenciam opressões. A figura do trabalhador comum enquanto *alvo de riso*, também é um dado etnográfico fundamental.

É por meio deste riso, visto sob as lentes etnográficas, que é possível imaginar a violência implícita no processo – ferroviário – “civilizador” que, como ensina Elias (2011) implica no adestramento dos costumes e das emoções. A Rede Ferroviária, enquanto uma gigante empresa burocrática federal, criava uma configuração de trabalho particular e de situação nas quais as normas interagiam de diferentes formas, nas cidades, nas “estaçõezinhas” e no campo.

3.2 O alicerce da Rede: O “tucos” e o trabalho de Via Permanente

O clássico estudo de Leite Lopes, “O Vapor do Diabo” (1978) expõe que entre os operários do açúcar da região da zona da mata em Pernambuco, existia uma relação de oposição entre o trabalho agrícola e o trabalho fabril (idem, p. 162) principalmente pelo primeiro estar exposto à intempérie (idem, p. 163) e o segundo ser classificado jocosamente por “trabalhadores da sombra”. Uma das funções pertencentes ao trabalho ferroviário, a de Via Permanente, combina a condição de proletário, com o trabalho ao relento, algo que remete ao subcapítulo anterior.

Os trabalhadores de Via Permanente são chamados de “tucos” e a história pela qual lhes são conferidos este apelido, ouvi de Rubinho, que trabalhou quase duas décadas neste serviço:

que os trabalhadores eram tratados pela chefia, submetidos às condições de trabalho igualmente estúpidas.

E naquela época tinha nego mal, rapaz. Via permanente. Era pior que hoje. Era um carrancismo, se hoje, se tivesse esse monte de coisa que tem, eles processavam até a Rede! Como escravidão! Hã? Tu vê.
Não, caindo água e o cara trabalhando feito um bicho. Todo molhado. Hoje não existe mais isso e na Rede existia. Tuco era isso aí. E não davam, também, aquilo que o cara precisava para trabalhar. Hoje tem que ter luva, antigamente não tinha. Tem que ter bota, não tinha. Capacete. *Também* não tinha! Visse? Depois que veio essas leis, né? Que tem que dar equipamento de proteção para o cara trabalhar (RUBEM, 23/07/16).

Um dos documentos de Rubem, cuidadosamente guardado, registra a condição de sua aposentadoria especial. Lendo juntos, eu e ele, encontramos uma definição que descreve objetivamente as múltiplas tarefas do trabalho de via permanente:

Informações sobre atividades com exposição a agentes agressivos, físicos, biológicos etcetera. Para fins de instrução de processo de aposentadoria especial. Na época em que executava as funções acima citadas o referido trabalhava ao longo da linha, sofrendo as intempéries, o qual exercia as atividades de substituição de dormentes, trilhos e acessórios, tais como pregos, talas parafusos, etc. limpeza de valas, valetas, cortes pátios e recintos. Execução de capina e roçado ao longo da linha férrea. Fazia reparação e construção de cercas ao longo da linha. Participava de turmas de socorro em caso de acidentes. Participava de carga e descarga de materiais de linha. Executava alinhamento e nivelamento contínuo da linha (RUBEM MEDEIROS - 05/02/17).

“Pô o cara botou tudo! É isso aí mesmo, hem! Tá aí feita a minha história!” Rubinho comentou.

3.2.1 Trabalho com colhões

“If you see me comin', better step aside
 A lotta men didn't, a lotta men died
 One fist of iron, the other of steel
 If the right one don't a-get you, then the left one will”¹¹⁶
 (Trecho da música “16 Tones” – Tennessee Ernie Ford).

O uso da força física e a periculosidade são características associadas a uma masculinização do trabalho. Não foram poucas as vezes que Rubem afirmou que no trabalho de Via Permanente “tinha que ser macho”, ou que “tinha que ter colhão”. Uma história que contou de seu pai, Bernardino Medeiros, que trabalhou 30 anos como Tuco, esboça esta dimensão:

Eles tavam fazendo uma baldeação de um vagão de pedra. Mas *pedra* né! Era cada pedra... Para botar no vagão, porque houve uma arrombamento, arrombou a linha, água né. E parece que um véio que provocou o meu pai. Porque às vezes existia essa coisa assim, né, do cara ser mais macho que o outro. Ele ficou do lado do meu pai né, que um calçava pedra pro outro. E o outro [o pai] se embasbacou e soltou a pedra no pé do cara! Mas que véio louco diz ele. Ué, tu me provocou, porque não agarrou a pedra?
 E ele provocou meu pai: “que esse véio, eu vou cansar ele”. Provocando. E o meu pai, ele se atrapalhou com a pedra, o meu pai soltou a pedra no pé dele. [gargalha]. Tinha esse tipo de coisa, de um ser mais macho que o outro. Mas é pura ignorância, né tchê? Mas isso na Via Permanente sempre existiu. Tinha umas coisas assim, de um querer ser mais macho que o outro, de querer ser melhor que o outro. Mas o meu pai diz que era danado. Provocava. Ele era mais ou menos da minha altura, magrinho, mas forte. Trabalhou trinta e cinco anos de tuco. Já pensou? (RUBEM, 23/07/16).

A Via Permanente, tal como a mina para o mineiro, se apresenta “como espaço essencialmente masculino, onde se faz “um trabalho de homem. ” (ECKERT, 1988, p. 38). A narrativa de Rubem elabora a construção mnésica da figura paterna a partir dos valores do trabalho masculino, enquanto figura forte, primeiro no aspecto físico de carregar “cada pedra” com os braços e, em segundo, sua postura de não aceitar provocações.

A masculinidade é construída a partir de uma trama de relações jocosas

Via permanente só tinha bandeira. De tecido, vermelha, a mesma coisa que o lampião tinha uma bandeira vermelha uma amarela, uma verde. Toda as vezes que fosse trabalhar ao longo da linha, tem uma bandeira pra colocar nos trilhos, para avisar os trens né, que tem gente trabalhando. Depois inventaram uns discos de lata, aquele disco tu crava assim, tinha um garfo que enfiava

¹¹⁶ “Se você me vê vindo, melhor sair da frente./ Vários homens não fizeram isso e vários homens morreram. / Um punho de ferro o outro de aço. / Se o direito não te pegar o esquerdo o fará”.

naquele disco e botava assim ao longo da linha, na linha se tinha que parar colchoava o disco vermelho. Se uma verde tava franco, ele pode ir embora. Para avisa o maquinista que tem gente na linha trabalhando. Mas às vezes o maquinista não tavam nem ai, se tinha que passar levantando papel eles passava, não queriam nem saber. Às vezes ele passavam só para mexer com nós, mexiam com o pessoal, né? Chamava de apelido: Ô corno! Filha da puta! Mas tudo de brincadeira, né? (risos) Cunhado! Eles faziam assim, tudo na brincadeira, né? (RUBEM, 18/02/17).

Neste exemplo, de interação com outros setores de trabalho, esboçam-se as brincadeiras “fundadas sobre “o que é ser homem”, “viril” e seus “contrários”, o veado e o corno” (CIOCCARI, 2015, p.124).

Outra marca no trabalho de via permanente é a *imprevisibilidade*. O trabalhador tem a função principal de manutenção da linha férrea, mas isso pode se efetivar em uma multiplicidade de situações, que dependem do clima, dos possíveis acidentes, ou até mesmo, da carranca de um chefe.¹¹⁷ O trabalhador tem uma função de coringa.

Se tem um trecho que tá muito sujo, que tem que capinar, o pasto tomou conta dos trilhos, tem que capinar. Depende do que tem. Se tem um golpe na linha, golpe é isso aqui, que o trilho arreia, afunda, chega ali o trem faz aquilo, pode descarrilhar, sair fora dos trilhos. Aí tem que levar o macaco, macaco é uma coisa que tu, faz um buraco no trilho, bota ele ali e aí tu dalhe, é a mesma coisa que macaco de carro, aí levanta o trilho e só vai metendo pedra ali pra baixo, que é com o socador. Aquilo ali que empurra a pedra embaixo pra dentro dos trilhos, daí depois tira o macaco e continua socando o resto (RUBEM - 18/02/2017).

A gente, na posição onde a gente trabalhava tu não podia dizer assim, eu gosto mais de trabalhar aqui, porque o serviço todo era um só! Só tinha aquele negócio, aquela planilha que muitas vezes, aquilo tudo, serviço programado. Que a gente fazia era limpeza de valeta era mudança de dormento era nivelamento de linha era tudo assim, conservação. Então hoje o cara tava limpando uma valeta quando vê amanhã ele tava lá carregando terra, limpando corte, era assim o troço, não tinha... Muitas vezes a gente tava muito bem trabalhando aí, encostava um trem de lastro e dizia, “ó vão embora que tem que carregar terra pra ir pra tal lugar, não tinha o cara escolher o serviço (MARCELO MENA, 05/02/2017).

O inesperado encontrou Rubinho, quando, em Cerro Chato, ele havia saído de casa cedo pela manhã, para trabalhar calçando um sapato novo. Quando chegou em seu trecho, a tarefa a ser feita era a remoção de água e reparação da linha em um corte. O corte é quando os trilhos estão instalados em uma depressão e são cercados, dos dois lados, por morros de terra que

¹¹⁷ Como me disse uma vez Luis Carlos “Pisca” sobre o trabalho de turma: “quando tinha chuva eles botavam o cara para trabalhar, quando tinha sol não botavam”.

podem variar de altura. Era uma madrugada de inverno e a água estava meio congelada, pois “no corte não bate sol”. Os trabalhadores deveriam descer e, mergulhando a canela ou o joelho (dependendo da profundidade), remover a água. A recomendação do chefe era que tirassem os sapatos e trabalhassem de pés descalços. Rubinho decidiu que não tiraria, entraria na água de sapato mesmo. Teve de argumentar com o supervisor, chamado também de “feitor”.

- Como assim, vai entrar de sapato? Perguntou o chefe.

- Sim. Disse Rubinho

Entrou na água gelada calçado. E assim trabalhou.

Fiquei pensando porque Rubem tinha me revelado aquilo. Inicialmente pensei na óbvia experiência traumática, na ironia do tipo de serviço e do calçado novo. Mas depois pensei que o que fazia esta narrativa “durar” e o que Rubinho enfatizou foi sua “teimosia” (CERTEAU, 1994), sua insubordinação, que reside nos poros minúsculos das estruturas de poder. Por falar nelas, o setor da Via Permanente era organizando em turmas, que eram os “acampamentos” ao longo da linha férrea, de dez em dez quilômetros. Cada um dos acampamentos era coordenado por um “feitor” de turma. A hierarquia contava com várias funções que tinha como base o trabalhador comum:

Era imediato, feitor, depois vinha mestre de linha, depois o condutor e auxiliar de engenheiro. Ai aquele que passava a ser auxiliar de engenheiro ele podia ser promovido a engenheiro, mas ele não ficava ali onde estava, dificilmente ficava ali (MARCELO MENA - 05/02/2017).

O feitor e o imediato¹¹⁸ exercem um controle mais aproximado dos trabalhadores:

Já saí no duro, não tinha moleza, carregando dormento, trabalhando no brabo mesmo, não teve... Naquela época era rígido. A gente pegava encarregados de serviço que... era duro o troço, o cara, levava, fazia, o cara fumava né, tinha vício, né? Aí o cara não podia fumar, enrolar cigarro muito seguido porque sabe aquele problema enquanto o pau vai e vem as costas folgam, enquanto o cara enrolava um cigarro... O cara enrolava um cigarro, dali meia hora, uma hora, fosse enrolar outro: “ó, tu quer fumar mais seguido traz cigarro feito” (ri) porque cigarro feito, sabe como é, né? Então os caras iam pra cima. E a gente, muitas vezes, tava trabalhando, porque fazia nivelção de linha e tinha que fazer o socamento de terra embaixo dos dormento. Aí o cara, dava vontade de fumar, o cara se agachava e ficava agachado, meio escorado no cabo da soca, enrolava o cigarro, mas tem que ser rapidinho, não podia demorar muito (MARCELO MENA - 05/02/2017).

¹¹⁸ O imediato é um trabalhador com o mesmo nível salarial do trabalhador comum, mas assumia uma função de “vigilância”.

A vigilância é o motivo pelo qual Rubem aponta que não possui muitas fotos daquele tempo, mas, no dia 24 de abril de 2017, quando o visitei em sua casa ele me trouxe, “tenho uma até de pá na mão!”.



Figura 29: “parecem até uns andarilhos”¹¹⁹ (RUBEM, 15/01/2018).
Fonte: Acervo pessoal de Rubem Medeiros.

Faz sol e calor, Rubem está de encarregado de turma nesse dia, é o que ele faz quando o feitor viaja. Fica 30 dias como encarregado. Mas ele pega na pá junto. Hoje não passaram trens ainda, se ouvem os sons da campanha e só. Quer dizer, e os sons de ferro, das pás e dos homens, pois tem serviço. São alguns dormentos podres, mas Rubem sabe, com seus anos de experiência na turma, que qualquer imperfeição na linha, um trilho quebrado, dobrado, torto ou mal fixado tem a capacidade de derrubar um trem. Por isso seu trabalho é tão importante, um alicerce da Rede. Por isso que ele se deita, com a têmpera encostada no trilho, após um nivelamento. Com os olhos, verifica se está reto, se o serviço está bem feito. Claro que, em casos extremos, recorre ao prumo.

Todos conhecem o serviço, cabe a ele somente conduzir. Os chapéus aplacando o sol que, inevitavelmente, reflete nos trilhos e nos olhos dos homens. Quanto ao fotógrafo, Rubem já não lembra quem é e de onde veio, se chegou em algum trem. Só sabe que não se pode tirar fotografias durante o serviço. Ele leva isso bem a sério. O fotógrafo insiste, argumentando que

¹¹⁹ Um aspecto que Rubem chama atenção, quando observa esta sua fotografia, é a ausência de uniforme nos trabalhadores. “Pra ti ver como era naquela época né, tchê”.

não demorará muito. Tempo é tudo para o trabalho. Rubem está supervisionando hoje. Autoriza o fotógrafo. Se posicionam tal como estão, com as roupas de trabalho. O fotógrafo faz a foto. Combinam a devolução para outro dia, após a revelação. Rubem não precisa dizer nada, o trabalho recomeça.

O método de análise desta fotografia, que produziu esta descrição, é inspirado no livro “Todo aquele Jazz”, de Geoff Dyer (2013). De acordo com Dyer, “a duração percebida da imagem se estende por vários segundos, para alguém ou para além daquele instante congelado, de modo a incluir – ou assim nos parece – o que acabou de acontecer ou o que está prestas a acontecer” (DYER, 2013, p. 9) e é assim, a partir de fotografias clássicas de grandes músicos de Jazz, como Thelonious Monk e Chet Baker, ele organiza uma verdadeira “crítica imaginativa”, combinando fatos da vida pessoal dos músicos e também “invenções” do autor. “As boas fotografias existem para ser ouvidas, assim como para ser contempladas” (idem, p.10), diz Dyer, e se pergunta: “Tivéssemos os meios de decifrá-las, não poderíamos ir ainda mais longe e usar fotos como essa para ouvir o que estava sendo dito?” (idem, *ibidem*).

A foto que Rubem me trouxe causou muito impacto em mim, pois percebi que ela “dizia”. Assim como em Dyer, essa descrição permite partir de um “repertório comum de detalhes biográficos” (p.8), criar uma versão própria da história. Um detalhe, porém, merece ser contado: em outro encontro na casa de Rubem, que não o da entrega desta foto, ele me mostrou o procedimento que usava para ver se o trilho estava nivelado, agachando e deitando a cabeça sobre o sofá de sua casa: “aqui é o trilho, eu fazia assim”. Me agachei perto dele e ele, com a cabeça “deitada” sobre o sofá me explicava: “assim, eu fazia. ” Como bem descreve Ecléa Bosi: “Quanto mais a memória revive o trabalho que se fez com paixão, tanto mais se empenha o memorialista em transmitir ao confidente os segredos dos ofícios” (BOSI, 2006, p. 480).

3.3 Reinos de Papel¹²⁰

A RFFSA se organizou como uma “grande pirâmide burocrática” e em seu processo de tomada de decisões “os documentos sobem ao topo para obter aprovação da sede” (SENNETT, 2015, p. 60). Então, quando se pensa no/a trabalhador/a ferroviário/a também se deve ter em

¹²⁰ Este título é inspirado na obra de Matthew Hull (2012b) “Government of Paper: The materiality of bureaucracy in urban Pakistan”. A capa é bastante marcante, pois mostra uma estante de metal repleta de documentos velhos, esta imagem ajuda a construir a ideia do autor de que o fluxo de papéis e sua materialidade influenciam diretamente num projeto moderno de moldar a ordem social.

mente que a ferrovia inaugura um importante *modus operandi* do funcionalismo público e do trabalho em escritórios. As autorizações, carimbos, fichas, catalogação de despacho de mercadorias, controle de ponto, treinamentos e testes de funcionários, os manuais de trabalho, as autorizações para o deslocamento de trens, são atividades de trabalho comuns aos afazeres burocráticos ferroviários.

O fato da RFFSA ter sido uma empresa pública, federal, concede mais uma variável para compreensão de sua organização burocrática e hierarquizada. O olhar do Estado busca tornar legível o “hieróglifo” que é a complexidade da vida social e seus procedimentos comuns são os controles estatísticos, os cadastramentos, os registros, etc. (SCOTT, 1998). Como demonstra Matthew Hull (2012a), no funcionamento das burocracias estatais existe uma centralidade na produção escrita e, citando um termo cunhado de Jean Claude Marie Vincent de Gournay, mobilizam um “rule by writing desk” (HULL, 2012a, p. 252).

Os relatos de funções burocráticas que apresento neste subcapítulo, buscam dar vazão a esta perspectiva dos estudos da burocracia, que tomam os documentos não apenas como “representações”, “but rather are constitutive of bureaucratic rules, ideologies, knowledge, practices, subjectivities, objects, outcomes, and even the organizations themselves”¹²¹ (HULL, 2012a, p.253). Importante mencionar as particularidades de um estudo *in loco* da organização burocrática – como Gupta (2012), por exemplo – e, do tipo que realizo aqui, centrado em seus rastros mnêmicos. Foi a partir das narrativas e memórias que se reconstruíram os ritmos de uma de uma burocracia vivida e não mais vigente. Assim, me aproximei dos trâmites administrativos e operacionais da RFFSA a partir de sua “duração” (ROCHA & ECKERT, 2013). Isso permite interpretar o que é escolhido para ser lembrado e narrado e como o afazer burocrático se conecta com a subjetividade a identidade de si.

Neida, em seus 21 anos como ferroviária, sempre trabalhou nos serviços burocráticos

eu tive duas funções, eu entrei como agente de estação, então na parte de agente de estação pegava a bilheteria, pegava ao armazém que eles chamavam era o despacho de mercadoria e licenciamento de trem ali. Aí depois, por problema de audição, eu fui readaptada para agente administrativo aí passei para a parte de via permanente. Fiquei com a parte toda de ponto do pessoal (NEIDA, 04/11/2016).

Atualizando o passado, Neida explicita as “artes de fazer” (CERTEAU, 1994). Sua primeira função foi a venda de passagem:

¹²¹ Mas, em vez disso, são constitutivos das regras, ideologias, do conhecimento, das práticas, das subjetividades, dos objetos e dos resultados burocráticos e, até mesmo, das próprias organizações.

Os bilhetes de passagem eram uns cartõezinhos. E a gente tinha que carimbar aquilo ali numa máquina. Cada local tinha seu cartõezinho: Pedro Osório, Capão do Leão, Bagé [cidades do estado do Rio Grande do Sul]. Já vinha certo, com a numeração – que é a forma de controlar. A pessoa chegava: “quero uma passagem para Bagé”. Aí tu pegava o cartõezinho de Bagé e carimbava a data. A gente botava ali, era fácil, era legal. Botava ali, carimbava. Todo o dia tinha que ser atualizada a data do carimbo. Era bem legal. Aí depois tiraram o trem de passageiros (NEIDA, 04/11/2016).

Mesmo documentos que serviam para manter a “legibilidade” (SCOTT, 1998) sobre as capacidades de trabalho dos ferroviários são intrincados nas histórias dos sujeitos, permeando seus temas afetivos.

Luis Carlos “Pisca”, manobrador aposentado, me mostrou vários dos testes que recebia anualmente. Estávamos sentados na calçada da frente de sua casa. Quando eu disse que aquilo se tratava de “uma relíquia”, ele me disse

Sabe que que é? Vou explicar pra ti. O meu pai era analfabeto. Não sabia escrever o nome mal e porcamente e lia alguma coisinha assim. Então assim, ele pegava os contracheques, os papéis da Rede tudo e levava para a mãe ler para ele. E eu tinha um tio, casado com a irmão do meu pai, que pegava, principalmente esses contracheques que ele recebia e rasgava, para a mulher dele não saber quanto ele tava ganhando, pra ele botar no jogo do osso. Entendes? (risos). Aí um dia quando o cara precisou dos papel pra se encostar no INPS né, aí procurou os papel... não tinha. Aí eu dizia pra ele guardar tudo né. Se não fosse isso aí eu não teria ganhado a periculosidade (PISCA – 15/01/2018).

As provas consistiam em perguntas de múltipla escolha e o conteúdo exigido era conhecimento sobre as regras de funcionamento (disponíveis no R.G.O.) e procedimentos de trabalho do setor que o avaliado pertencesse, no caso de “Pisca”, se tratava do “pessoal de manobra”.

Neida categoriza seu serviço quase como o de uma “artífice”, conceito que para Richard Sennett (SENNETT, 2015c) associa o trabalho manual, a técnica, a expressão e o pensamento. O preenchimento de documentos “com a mão” e não com a calculadora transpõe o fazer burocrático para uma capacidade intelectual, que qualifica a personagem em sua apresentação de si, dando coesão a seus tempos narrados:

Era tudo feito a mão, não é como hoje que tem os computadores que fazem as coisa pra gente. Tudo feito a mão, os pontos era folhas que vinham que tinha que preencher, calcular as cadernetas, pra passar pro ponto. Na parte de frete

também, era uns blocos. Vinham dali da Ceval¹²² ou da Olivebra¹²³, vinha despachar, 30, 40 vagões tu tinha que calcular aquele frete também, tudo era calculado. Tinha um senhor o ‘Seu Bolinha’ que nós chamávamos, o Bolinha. Ele era o tesoureiro geral, todo o dinheiro era ele que arrecadava. Aí a gente ria muito dele porque... Eu ri muito dele porque ele era surdo e depois peguei a mesma doença dele, coitado. Ele ficava o dia inteiro lá, na dele, na frente do jornal, lá quando não tinha nada que fazer, né. E aí a gente conversando, fervendo, e ele nem aí. Mas ele não usava máquina de calcular, tudo a mão. Então ele tinha umas folhas grandes, ele tomava nota ali e calculava ali. Eu ria bastante dele, e ele não usava máquina de calcular. Então, a maioria das coisas não tinha máquina de calcular mesmo. Tinha que calcular na conta mesmo, o frete, então era muita papelada. Quase na hora de sair, ou chegava de manhã já tinha 30 ou 40 vagões pra ti calcular. Porque a fatura tinha que estar pronta pro pessoal da estação poder botar aquele vagão no trem e aquela fatura tinha que acompanhar o trem né. Então tinha sim, tinha bastante serviço. Aí nessa parte de frete quando tinha mudança também, pesava cada coisa. Sempre teve muita coisa e os guri ali era parte de licenciamento que também preenchiam documento né (NEIDA, 04/11/2016).

Se, de um lado, temos o trabalho bruto, físico, de risco, característico de uma formação da masculinidade (ECKERT, 1988) e para o qual se tem de ter “colhão roxo” (GÓMEZ, 2015, p.36), Neida chama atenção para o trabalho burocrático, *o seu* trabalho, que também era dispendioso, árduo e, portanto, digno de ser valorizado. Uma das formas com que ela enfatizou isto foi mobilizando uma figurava narrativa comum do heroísmo ferroviário: os acidentes.

Quando caiu as máquinas na ponte, não sei se já te falaram deste acidente, não me lembro que ano foi. Eu trabalhava na Via Permanente, já no escritório. Quando a gente viu, chegou aquela notícia: caiu o trem no canal São Gonçalo! Foi uma loucura aquilo. Era aquele corre, tu sabia dos colegas que estariam [no trem] Foi bem movimentado. O pessoal da Via Permanente eles trabalharam direto, dia e noite. No acidente, para tirar as máquinas, a função dos trilhos. Tu imaginas a quantidade de horas que eles fizeram. Aquelas horas todas foram calculadas pela Neida. Da Via Permanente era uma turma em Rio Grande, uma turma em Povo Novo, uma em Pedro Osório, uma outra em passo

¹²² “No início da década de 1970, às vésperas do seu centenário (1980), a Hering, então maior indústria têxtil da América Latina, sediada em Blumenau (SC) – decide diversificar suas atividades e investir na cultura da soja (...). “Em 1973 começava a funcionar a fábrica em Gaspar da Ceval. E assim como a soja avançou para o Centro-Oeste do País, abrindo estradas, semeando cidades, fazendo fortunas e modernizando definitivamente o agronegócio brasileiro, também a Ceval iniciaria uma expansão para além do estado, da região Sul e, eventualmente, do próprio País. Em pouco tempo, a Ceval era a quinta maior exportadora de soja no mundo. Em uma década, já tendo expandido seus negócios após a aquisição do frigorífico Seara, em 1980, seu faturamento ultrapassaria a marca de um bilhão de dólares. Em menos de duas décadas, seria a terceira maior indústria de alimentos do país. Em 1997, tendo se tornado “grande demais” para a Hering, que preferiu focar investimentos na atividade têxtil original, a Ceval é adquirida pela Bunge International, passando a fazer parte da história do Grupo.” (...). “No dia 25 de agosto de 1997, representantes do Grupo Bunge assinaram o compromisso de compra da Ceval Alimentos. À época, a empresa contava com um faturamento anual de 2,7 bilhões de dólares, era a 5ª maior esmagadora de soja do mundo”. Disponível em: <<http://www.fundacaobunge.org.br/acervocmb/assets/historicos/historico-ceval.pdf>>. Acesso em: 18 jan.2018.

¹²³ Grande empresa de soja, atuante ainda hoje no mercado.

dos pires e outra em Bagé. Uma força tarefa. Mas eu fazia o ponto de Pedro Osório pra cá, dava mais de cem homens, para calcular (NEIDA, 04/11/2016).

Os setores da ferrovia possuíam vínculos de interdependência uns com os outros, e a cooperação e comunicação entre os setores era necessária para o funcionamento dos processos de trabalho. É partindo deste princípio que se construiu o argumento de Neida para atribuir valor-trabalho ao seu afazer burocrático. Se a Via Permanente partia em mutirão para a resolução de um acidente, o que acarretava um trabalho de dias e noite abaixo de sol e chuva, isso também demanda esforço e responsabilidades para o pessoal “de Estação”, que tinha que calcular as horas trabalhadas.

Todos estes procedimentos exigiam da trabalhadora o domínio de um conhecimento técnico e capacidade de resolução de problemas.

Como é que era o deslocamento de um trem pra outra estação, tinha que ter o... Tinha que ter licenciamento, que era o caso do Rubinho, ele trabalhava nisso aí. Para o trem avançar para outra estação precisava da licença do outro colega, do agente de lá, né. Aí se desse um acidente já ficava tudo trancado em uma estação maior, como Pelotas, e aí quando voltasse tudo ao normal, ficava aquele monte de trabalho pra eles também né. Tinha que manobrar e passar o trem tudo para tudo. Aqui em Pelotas tinha o cruzamento de trem, aí para um trem seguir tinha que cuidar o sinal de cauda. Isso aí tudo eu fui gravando quando fiz o treinamento né, porque a gente tem que aprender tudo. Aí o sinal de cauda é aquilo. O último vagão tinha que ter um sinal de que aquele era o último vagão. Aí quando pedia a licença de uma estação pra outra o agente tinha que dizer o número do vagão sei lá qual era o sinal de cauda. Porque se chegasse, por exemplo, vinha vindo ali do Capão de Leão, e aqui [Pelotas] não passasse o sinal de cauda, aquele sinal de cauda tinha ficado pelo meio do caminho. Então não podia seguir outro trem. Então o sinal de cauda era para isso, para dizer que o trem tinha passado completo (NEIDA, 04/11/2016).

Os procedimentos das burocracias não são apenas opressivos ou desprovidos de subjetividade. Muitas vezes, os documentos podem “constituir” estas subjetividades (HULL, 2012a). Como contou Neida, determinados aspectos de seu trabalho criaram relações e vínculos com as redes de interdependência que integravam, assim durando e ressoando nas práticas cotidianas:

Vale alimentação quando entrou, porque o vale alimentação não é de muitos anos né. Mas aí quando ele chegou ali, o pessoal até hoje eles passam por mim né, que era eu que entregava, aí vale transporte comprava, eu que distribuía, aí às vezes tem algum que passa e aí quando é que chega o vale transporte? Quando é que chega o vale alimentação? E o contracheque, já chegou? Tudo isso era comigo (NEIDA, 04/11/2016).

A chegada de Rubem Medeiros ao trabalho burocrático coincidiu com seu deslocamento de um cotidiano rural, para morar na cidade Pelotas, e também pela sua transição para o regime CLT. Como Rubem ingressou na VFRGS, ele era funcionário do estado do Rio Grande do Sul quando a empresa foi encampada pela RFFSA, no final de 1957.

Eu tive que optar pelo regime CLT, se não, não podia fazer o curso, mas foi tudo jogada deles. Por um lado eu fiz certo, eu ia melhorar, ia ganhar mais, mas o que eu ia ganhar, mas como Agente t5. Então fizeram um negócio tão bem feito, que enrolaram o cara (RUBEM – 21/11/2016).

Quando recebeu a notícia da aprovação no concurso de Auxiliar de Agente de Estação, saiu “pulando, gritando, bem louco! [risos]”. Foi o que me contou enquanto caminhávamos, saindo do sindicato e indo em direção às paradas de ônibus, no centro de Pelotas:

O salário de ‘Tuco’ era lá embaixo! E a minha função também! Porque naquele tempo quem era ‘Tuco’ era um carrancismo, era uma coisa. Depois foi melhorando né? Todo mundo queria fugir, quem podia fugir, tinha condições de fugir, fugia. Aí eu não, eu vou ter que ir, nem que eu tenha que optar por um outro regime. Eu tive que fazer pra eu melhorar de vida e melhorei! Só a função... (risos) já pensou, naquele tempo os ‘Tucos’ ficavam na linha, pegando chuva, frio, geada, gelo! Não, mas eu digo assim, vou ter que ir. Bah, melhorou muito, bastante. Dentro de casa, trabalhando dentro de casa. Eu tive que assinar um termo para optar, se não eu não podia fazer concurso (RUBEM – 21/11/2016).

Rubem foi entrevistado pela TV da Universidade Católica de Pelotas, em fevereiro de 2016, em razão do projeto do Memorial da Estação Férrea de Pelotas. A entrevista foi realizada na plataforma da Estação de Pelotas. A primeira pergunta da jornalista foi a seguinte: “Seu Rubem, como que é era o seu trabalho aqui na ferrovia?” E foi do trabalho de Agente – e não do de Tuco – que Rubem contou:

Meu trabalho, *a minha profissão era o licenciamento de trens*. E o era assim ó: todo trem tinha que ter uma autorização para trafegar. Então nós tínhamos que fazer espécie de um bilhete, o licenciamento. A gente pede permissão porque tem os controlistas, que controlam todos os trens. Este funcionário trabalhava no Rio Grande¹²⁴. Esse funcionário controlava tudo que era trem que estivesse dentro do distrito¹²⁵ na Viação Férrea. Então quando um trem tava chegando do Capão do Leão eu dizia assim: “movimento, vamo tirar o

¹²⁴ *Rio Grande* é um município brasileiro localizado no litoral sul do estado do Rio Grande do Sul. Localiza-se a aproximadamente 90km da cidade de Pelotas.

¹²⁵ Distrito (seção, divisão): - Trecho de linha férrea/ cuja conservação ordinária e extraordinária está a cargo de mestre de linha. Fonte: Glossário de Termos Ferroviários

trem tal”. Todo o trem tem um número! . Eu dizia vamos tirar (dava o número do trem pra ele) para ir para quinta (que é a próxima estação) ele dizia assim: “pode tirar” e ele dava ao nome dele. Que ele autorizava pedir a licença. Então tinha uns talões. Três talões, de licença para a gente preencher.

Aí ele chamava a estação, usando uma espécie de uma campainha, né. Parecida com esses nossos telefones comuns, a mesma coisa. E lá ele atendia: “pronto, quinta”. E eu dizia daqui: “aqui é Pelotas, me dá licença para o trem tal, número tal. Aí ele respondia; “pode vir”, ou, quando tinha outro trem na estação dele, o trem que saiu tem que chegar com cuidado, pois é um cruzamento entre dois trens. Aí se dizia: “manda chegar com cuidado”

Naquele papel eu tinha que botar tudo isso. Quando aquele trem chegava aqui [na estação] eu tinha que entregar para o maquinista, que tinha que obedecer tudo aquilo. E o maquinista era obrigado, a fazer conforme eu disse pra ele. Toda a estação tem um guarda chave, para ali ir na chave¹²⁶, atender aquele trem. Toda a estação tem um guarda chave.

O meu guarda chave, foi de manhã, era 7 horas da manhã. Eu saí do escritório e disse para ele: “tá cruzando tal trem”. Porque eu mandei que o trem que vinha, parar fora da chave [distante da estação] porque eu já tava com o trem dentro do meu recinto¹²⁷, aquilo é para segurança. O trem não podia entrar tinha que parar. Todo recinto tem uma chave de entrada, uma lança que faz a mudança de linha.

O guarda chave não foi!. Sabe o que aconteceu? O cara da outra estação vinha muito ligeiro, passou da chave, entrou dentro do recinto, [dá um soco na palma da mão aberta] e chocaram os trens. Pra ti ver como acontece as coisas. A longarina da locomotiva entornou. A longarina da locomotiva! Pra ti ver como foi violenta a batida. A minha sorte que eu mandei parar fora da chave, se eu não mandasse eu poderia até perder o serviço, por causa disso. No outro dia eu disse assim para o rapaz da outra estação, tu me guarda bem, porque sempre fica uma cópia [da licença]. Mas as vezes os maquinistas fazem sacanagem. Quando ele vê que ele, o maquinista, é o único culpado daquilo. Eles podem esconder a licença. Que toda a segurança é uma licença. Quando ele chegou no Rio Grande, a primeira coisa que a chefia foi ver é como é que era a tal da licença. Viu como acontecem as coisas? Eu poderia até perder meu serviço se eu não tivesse, naquele momento mandado o trem parar fora da chave. *Todo, todo licenciamento é a segurança do trem.* Era só isso que eu tinha para dizer [grifos meus] (RUBEM - fevereiro de 2016).

Sua “apresentação de si” foi atrelada a um procedimento burocrático. Esta importante narrativa demonstra a tarefa do Agente de Estação centrada na confecção de um documento, na produção de um artefato burocrático (LOWENKRON & FERREIRA, 2014). A licença, que autoriza o trem a deixar a estação, atua como mediadora (LATOURE, 2012) de processos hierárquicos de trabalho: as diferentes ocupações, de Controlista, Guarda-Chave, Agente, assim

¹²⁶ APARELHO DE MUDANÇA DE VIA [AMV]: - É um conjunto de peças colocadas nas concordâncias de duas linhas para permitir a passagem dos veículos ferroviários de uma para outra. Também denominado de "CHAVE", compõe-se das seguintes partes principais: agulhas, contraagulha ou "encosto da agulha", aparelho de manobra, trilhos de enlace ou de ligação, "coração" ou "jacaré", calços, coxins e contratriho. Fonte: Glossário de Termos Ferroviários.

¹²⁷ PÁTIO: Grande área de terreno, mais ou menos nivelada. Áreas externas em torno das estações, oficinas, depósitos etc., onde se colocam desvios. - Área de esplanada em que um conjunto de vias é preparado para formação de trens, manobras e estacionamento de veículos ferroviários e outros fins.

como a presença da inspeção da “chefia”, foram apresentadas, enquanto ele esclarecia as etapas do licenciamento de trem. Este documento, portanto, atua na “construção de sujeitos, objetos e socialidades” (HULL, 2012a, p. 256), é a confecção da licença que é sua “profissão”.

A licença também aparece na “fala proverbial”¹²⁸ (JARDIM, 2009) dos ferroviários. No dia chuvoso de 17 de outubro de 2016, em Pelotas, me encontrei com Rubem e Orlando Chagas, na casa do primeiro. Orlando exerceu duas funções na profissão ferroviária, a de Manobrador (que também é conhecida como Guarda-Chave, como foi descrito por Rubem) e Maquinista.

Neste dia, sentados para tomar um chá da tarde, oferecido por Rubem, discutíamos o Regulamento Geral de Operações (R.G.O) e, coincidentemente, o mesmo acidente relatado na entrevista cedida à TV UCPel, este considerado por Chagas como “falha humana geral”.

Orlando Chagas: “O erro maior foi do maquinista, porque *licença não faz parar trem* como eles diziam, né?” [Grifo meu]

Rubem Medeiros: “É, mas ele tinha que parar!”

Chagas: “O certo era parar... O correto era parar. Ele [o maquinista] ler a licença”

Rubem: “É a mesma coisa, toda a chefia diz. Mas, se eu não mando parar fora da chave, quem tava ralado era eu. Eles dizem que não segura, mas a parte minha eu tenho que fazer. Eu mando parar fora da chave, agora se ele não parou, problema é dele! Eles diziam, essa chefia, a primeira coisa : “é, mas licença não para trem!”. Mas se eu dou licença livre pra ele, botavam na minha bunda! Eu tinha que mandar fora da chave! Porque eu tinha um trem no recinto!”

Chagas: E o certo mesmo, antes de vir a licença era o Manobrador dizer, tem um trem com licença? Tem, vai vir parando fora da chave. Só que a gente se dava bem, dizia: “ah deixa chegar mais perto que eu vou lá fazer a chave”. Aí chegava tarde....

Rubem: “Ele já tinha que ter deixado a chave pronta!” (DIÁLOGO ENTRE RUBEM E ORLANDO – 17/10/2016).

Como demonstram Lowenkron e Ferreira (2014), o cotidiano profissional pode produzir hierarquias entre os documentos, pela diversidade de responsabilidades. O ponto de vista de Chagas e, principalmente “da chefia”, perante a licença é diferente ¹²⁹ do de Rubinho, que a defende por constituir parte do “status” do Agente de Estação. Para Orlando Chagas, a licença é interpretada a partir da gramática do maquinista, como ele me mostrou, apontando para o livro: “Aqui, onde tem restrições, que são no caso no quilometro tal a tal tem velocidade restrita.

¹²⁸ Direcionar a atenção etnográfica para os provérbios é uma lição aprendida também com Bourdieu, em “A casa kabyle ou o mundo às avessas” (1999).

¹²⁹ Em entrevista em dezembro de 2016, Orlando me disse: “Só o papel [Licença de Trem] não tem como parar o trem. Depende da “consciência do maquinista”.

São vários tipos de velocidade. “Licença livre *tu é dono da linha*.¹³⁰ Nesta aqui [amarela] tu vai te aproximar de alguma coisa, tem gente trabalhando. A vermelha é a mais perigosa”.

A licença, de acordo com o Regulamento Geral de Operações, indica que “nenhum trem poderá deixar qualquer estação que seja, sem estar de posse da devida licença” (RFFSA, 1978, p. 52). Existem três tipos de licença: a franca, a condicional e de emergência, cada qual orientando uma forma diferente para o maquinista percorrer um determinado trecho (geralmente, de uma estação a outra). No caso de licenças condicionais ou de emergência, além das informações básicas, como autorização do trecho (deslocamento de B para A), número da locomotiva e do trem, vinham observações restritivas à circulação, devido a trabalhadores na linha, acidentes, trens em sentido contrário, etc. “O maquinista tinha que ler”, disse Orlando, “entregavam com o trem andando, eles botavam dentro de um arco de vime, bota a licença ali, aí o maquinista não tem como não pegar. “Ele botava o braço pra fora e tu enfiava no braço dele”, comentou Rubinho. “O lema da empresa era andar”, respondeu Orlando.

O dilema apresentado por estes dois trabalhadores, sintetizado na expressão “licença não faz parar trem”, demonstra pontos de vista distintos, mediante os diferentes saberes profissionais e como interpretam as regras dos procedimentos de trabalho. Nas memórias narrativas sobre o trâmite burocrático do licenciamento de trens, indispensável para o cotidiano da ferrovia, o documento, a licença, vai mudando de caráter conforme o ponto de vista: ora surge como um ator, um personagem da narrativa, dotada de poder e prestígio, ora como um mero papel, que não tem influência “real” sobre os acontecimentos.

Assim sendo, os documentos e os “rituais burocráticos” (HERZFELD, 2017), como parte dos tempos vividos pelos ferroviários/as estão imersos nos esforços de duração de suas narrativas. Os afazeres burocráticos, de uma empresa que já não existe, vibram nas memórias narradas e nas identidades narrativas, provocando ainda, inquietações, discussões, críticas e afirmações.

¹³⁰ Grifo meu.

The image shows two forms side-by-side. The left form is titled 'LICENÇA FRANCA' and has a green diagonal stripe. The right form is titled 'LICENÇA CONDICIONAL' and has a yellow diagonal stripe. Both forms have the RFFSA logo and the following fields:

- Header: RFFSA, LICENÇA, Nº
- Station: ESTAÇÃO, Sr MAQUINISTA DO TREM
- Locomotive: TREM _____ LOCO _____
- Authorized circular movement: AUTORIZADO PARA CIRCULAR DE _____ ATÉ _____
- Crossing points: CRUZANDO TREM _____ LOCO _____ NA ESTAÇÃO DE _____
- Observations: OBSERVAÇÕES (with multiple lines for text)
- Restrictive orders: ORDENS RESTRITIVAS E OBS: (with multiple lines for text)
- Date and Time: DATA _____ HORA _____
- Agent Signature: ASS. DO AGENTE _____
- Footer: PAPEL BRANCO 11,0 x 16,5cm

The image shows a single form titled 'LICENÇA DE EMERGÊNCIA' with a red diagonal stripe. It has the RFFSA logo and the following fields:

- Header: RFFSA, LICENÇA DE EMERGÊNCIA, Nº
- Station: ESTAÇÃO, Sr MAQUINISTA DO TREM
- Locomotive: TREM _____ LOCO _____
- Authorized circular movement: AUTORIZADO PARA CIRCULAR DE _____ ATÉ _____
- Crossing points: CRUZANDO TREM _____ LOCO _____ NA ESTAÇÃO DE _____
- Restrictive orders: ORDENS RESTRITIVAS E OBS: (with multiple lines for text)
- Emergency reason: MOTIVO DA EMERGÊNCIA (with multiple lines for text)
- Date and Time: DATA _____ HORA _____
- Agent Signature: ASS. DO AGENTE _____
- Footer: PAPEL BRANCO 11,0 x 16,5cm

Figura 30: Exemplos de licenças (franca, condicional e de emergência).
 Fonte: Regulamento Geral de Operações (RFFSA, 1978).

3.4 Trabalhadores e máquinas

Outra máquina, bem mais poderosa, uma locomotiva de expresso, com duas grandes rodas devoradoras de trilhos, estacionava isolada, soltando pela chaminé uma espessa fumaça negra que subia retilínea e lentamente no ar tranquilo (...) De onde estava ele não podia vê-la, estacionada para lá da ponte Europe, apenas a ouvia pedindo via aberta, com curtos apitos apressados, como alguém que vai se impacientando. Foi dada uma ordem e ela respondeu ter entendido, com um apito breve (ZOLA, 2014, p.22).

Hoje o pessoal diz, agora essa semana eu ouvi, que o trem tinha pego alguém. Eu sempre rio comigo mesma, sozinha, que as pessoas têm mania de dizer que o trem pegou (ri), o trem não pegou ninguém! As pessoas que se atravessaram na frente do trem. O engenheiro Dagoberto, ele ficava furioso! Era com ele quando dava acidente. O trem tá no caminho dele! Mas tem muita gente que não respeita né (NEIDA - 04/11/2016).

Os documentos ferroviários fazem parte da construção de subjetividades e das identidades narrativas dos trabalhadores e trabalhadoras da ferrovia e perduram em suas memórias. O que falar, então, do trem e da locomotiva? A fim de entender esta relação, parto do ponto de vista de narrativas da função, que é, talvez, a mais associada, em termos de imaginário coletivo, à categoria de “ferroviário”: o maquinista.

A citação de “A Besta Humana” que abre este subcapítulo evidencia que neste romance, do escritor francês Émile Zola, a locomotiva é uma verdadeira personagem, que pensa e se comunica. Isto contrasta bastante com uma definição mais clássica de máquina, proveniente da era industrial:

A máquina não cansa, não sente, não tem humores, não é como o vento, que às vezes não sopra, nem como o braço que às vezes cansa. Seu poder motor é limitado apenas por suas potencialidades mecânicas. Eis por que triunfou e tomou conta do processo de produção e circulação de bens; eis por que nunca mais se parou de investir em seu aperfeiçoamento, na possibilidade de ampliação de seu tempo de uso e capacidade produtiva (ROLNIK, 2015).

A máquina na ferrovia, não apenas pensa e tem humores, como tem gênero. A primeira pista para esta aproximação está nas formas de apelidos que os maquinistas concediam às locomotivas, como me contou Orlando Chagas. Os apelidos são atribuídos conforme alguns critérios, como o número de série e formato da locomotiva. São sempre nomes femininos: “Africana”, “Cachorrona”, “Pixirica”, “Turbinada”



Figura 31: Orlando Chagas com uma “Cachorrona”.

Fonte: Acervo pessoal de Orlando Gomes e Maria Cristina Chagas.

Este processo de nomeação indica dois argumentos. O primeiro é que ele se constitui enquanto uma imagem narrativa da familiaridade, entre o trabalhador e a máquina. Retomo a maneira como Anabela (ver Cap.2) descreve a locomotiva: “Ela era elétrica. *Eu nunca entrei lá dentro da máquina, não vi como que era.* Ela funcionava silenciosa” [grifo meu]. Nesta fala, a máquina é narrada como misteriosa, exterior, muito significativa para a personagem que integra essa comunidade de trabalho, mas inacessível em certo ponto. No caso do maquinista, o mistério se dissolve, como se o trabalhador realizasse a operação antropológica de tornar o exótico, familiar (DAMATTA, 2010)¹³¹. O segundo argumento é que apelidar é uma prática de “nomeação” que, atribuída aos “não-humanos”¹³² significa “reconhecer uma existência social” (COULMOUNT, 2014, p.102). Assim, me restou entender, por meio da narrativa, que existência tinham as locomotivas.

Em primeiro lugar, trata-se de uma existência feminina, como indicam os apelidos, uma antítese à masculinidade do maquinista. Pascal Absi, em sua investigação entre os mineiros da região de Potosí, Bolívia (2005), encontrou uma relação entre o gênero dos trabalhadores

¹³¹ De acordo com Roberto DaMatta, o exótico “depende invariavelmente da distância social” (DAMATTA, 2010, p.180). Anabela tem uma distância social com o trem que é obviamente diferente da do trabalhador e isto influencia na elaboração de uma memória narrada.

¹³² Baptiste Coulmount (2014) dá exemplos de nomes para animais domésticos ou para casas, aqui estou adaptando o argumento para as locomotivas.

(masculino) e o da própria montanha ou da mãe terra (feminino), fazendo com que seja necessário, segundo os mineiros, “seduzir a la montaña para poseerla” (ABSI, 2005, p.287). “Hay que hablarle como a una mujer” (idem, p.288), contam os mineiros, o que lembra outra citação de Zola:

Apenas na sua locomotiva ele se sentia tranquilo, feliz e desligado do mundo. Carregado pelo trepidar das suas rodas, em grande velocidade, com a mão descansando no volante da mudança de marcha, todo concentrado a vigiar a via, atento aos sinais, deixava de pensar, respirava a plenos pulmões o ar puro que passava sem parar, aos turbilhões. Por isso gostava tanto de sua locomotiva, como amante generosa da qual só se espera felicidade (ZOLA, 2014, p.73).

Não há como incutir uma relação deste tipo, considerando a locomotiva *uma amante*, tendo como base apenas os apelidos, porém, eles são pistas para entender o vínculo homem-máquina.



Figura 32: Fotografias de dentro da máquina, revelando seus mistérios.
Fonte: Acervo pessoal Orlando Chagas e Maria Cristina Chagas.

Em um segundo momento, a máquina assume uma existência masculina. Então, é chamada de “o trem”, especialmente em situações nas quais há uma evidente “luta” entre “ele” e o maquinista. Uma marca deste processo vem de afirmações como “tem que dominar o trem para ser maquinista” (NANDO, 26/05/15), seguido também de uma referência temporal como, “hoje em dia qualquer um é maquinista” (idem).

Algumas das imagens que compõem esta constelação, do domínio da máquina pelo homem, são provenientes do filme “Unstoppable” [traduzido em português como “Incontrolável”], estrelado pelo ator norte-americano, Denzel Washington. A sinopse é a seguinte:

Uma composição carregada de produtos altamente tóxicos está desgovernada e o perigo é iminente. Um condutor (Chris Pine) e um maquinista experiente (Denzel Washington) precisam evitar que uma pequena cidade em seu caminho seja destruída. A única saída é botar em prática uma operação muito arriscada, mas o tempo corre contra eles¹³³.

Foi este filme que Orlando descreveu para mim e Rubinho, quando estávamos reunidos no sindicato antigo, em novembro de 2016.

Orlando: “Ontem tava vendo, não visse aquele filme, tu ia gostar, não sei se ia gostar.. um filme lá do... como é o nome do negãozinho aquele... não sei se é “expresso da meia noite”... “O trem desgovernado!”

(risos do Rubinho)

Orlando: Bah, mostra direitinho a manobra¹³⁴, Rubinho.

Guillermo: É mesmo?

Orlando: É, eu vi, eu vi três vezes! Eu tinha o DVD lá! Me lembra muito de mim né! (risos) Os caras tão manobrando e as máquinas lá dos Estados Unidos, que a A.L.L. comprou a C30, uma máquina grandona, tchê. Até banheiro tinha dentro daquelas máquinas, mas aqui tiraram depois. Aí o cara tá manobrando, Rubinho, e tem outra turma manobrando no recinto. Só achei fria o trem não parar, entendesse? Porque hoje em dia o trem, terminou o freio o trem segue andando né, terminou o ar, o trem não anda mais, uma máquina mais nova é mais fácil de parar. Aí tá manobrando, aí o cara tá, não sei, o cara desceu da máquina pra fazer a chave e o trem começou a desenvolver, a desenvolver.

Rubem: O trem caiu?!

Nando: Não, se mandou! E o maquinista ficou pra trás! Mas eles, já é mais moderno que a nossa né, da Rede, é quase que nem na ALL. Aí foram no movimento, bah, tem um trem assim assim assim! Numa estação. E tá vindo pra cá, tá vindo direto pra Washington. Aí é o Denzel Washington [lembra o nome do ator], Denzel Washington e outro carinha lá. Ele [Denzel] é o maquinista! E tava no meio do recinto manobrando. Mas ele é um funcionário muito contestado, entendesse? Briga de família... E o manobrador dele... aí eu digo é do tempo da ALL, é só o manobrador e o maquinista. Chega a gerente de operação, bah, apavorada! Ela se apavora! O cara do movimento também, tudo nas costas dela, tem um que manda contra ele: vocês tão tudo na rua! Aí ela fala com o Denzel Washington, o Denzel Washington tô com uma máquina assim assim assim.

Guillermo: Mas ele tá dentro da máquina?

Orlando: Tá dentro da máquina! Eles se falam cara! A ALL tá assim também.

Guillermo: Ele tá dentro da máquina e não consegue parar o trem? [surpreso]

Orlando: Não, ele tá dentro de uma outra máquina, de manobra. Manobrando no recinto e esse trem já passou pela estação dele. Já pegou velocidade! Trem carregado com tanque! Trem misto, tanque e mais coisas.

Guillermo: Mas tu falou que isso não pode acontecer, que uma hora o trem teria que parar.

Nando: Claro que teria que parar, cara!

Guillermo: Isso é incorreto.

¹³³ Sinopse retirada de <<http://www.adorocinema.com/filmes/filme-129345/>>. Acesso em: 01 fev.2018.

¹³⁴ Operações de manobra são executadas pelos “manobradores”, consistem em atrelar vagões às locomotivas, mudar as composições (locomotivas + vagões) de linhas, etc. Geralmente todos estes procedimentos acontecem em um pátio de manobras, um local específico na ferrovia, com várias linhas, uma paralela à outra.

Orlando : Não, isso é desgovernado!! [risos de todos]

Orlando: Teve um cara lá, não foi provado que foi ele, mas foi ele, que largou uma máquina pra cá, soubesse Rubinho? O cara largou a máquina pra cá. Foram tombar lá em Povo Novo!

Rubem: Ah é?!

Orlando: Eles tavam com medo que ela fosse passar pra cá né Rubinho, que estrago ela ia fazer.

Rubem: Barbaridade!

Guillermo: Como é que eles tombam?

Orlando: Botavam uma descarrilhadeira na entrada da chave lá. Tem que saber o lugar onde ela vai cair né, porque o estrago é grande.

Guillermo: Descarrilhadeira?

Orlando: Claro, cai dos trilhos! Mas tem que saber o lugar onde que vai cair, né? Porque o estrago é grande!

Rubinho: Mas quem é que fez isso?

Orlando: Isso foi um maquinista, meio louco, encostaram ele depois na rede, bem na época quase da privatização... Aí o Denzel Washington, vou atrás desse trem, e se manda atrás do trem e o trem começa a pegar velocidade e ele atrás, falando com a mulher e a mulher nos gráficos: aí, tu tá a 5km dele. Aí em outro trem não é área de cruzamento, vai bater não sei o que, e esse trem não dá pra voltar? Não dá pra voltar e quantos. E a máquina vem assim, vem o trem, bah: quantos vagão falta pra entrar por marco?!?! O marco é o limite de vagão numa linha, entendesse?

É bem bolado o filme. Eu digo assim, pô, só, claro, é difícil né, mas se botar um pneu no meio da linha, pneu se enrola nas mangueiras aí arrebenta as mangueiras [faz o som do ar saindo com a boca], mas só que já tinha soltado todo o ar. Aí depois, quase chegando em Washington, engata a máquina no trem. Aí ele bota o freio e bota o dinâmico. Aí ele não consegue, aí arrebenta os freios e aí segue o trem. Aí depois o Denzel Washington, o cara quase se acidenta, o manobrador dele. Ele fala: vem aqui pra máquina! Aí o Denzel Washington começa a subir nos vagões e solta os freios de mão. Ele freia acho que uns 15 vagão mais ou menos! Mas aí, vou te dizer uma coisa, mas aí, de tanto vir arrastando, estoura os freios, a sapata estoura e o trem começa a andar de novo.

Guillermo: Como é que o trem não para?

Orlando: É, vou dizer uma coisa, é que o trem agora, a tecnologia do trem agora, eles fizeram tudo, o que para o trem é a falta do ar né. Tem que mandar muito ar pros vagões soltar. Parou o vagão, soltou o ar, o freio fica acionado, não anda mais, só depois de muito tempo, ele perde a eficácia

Rubem: É, abre aquela torneira e o ar sai. Tranca tudo!

Orlando: Mas aquilo ali dura acho parece que 48h, 78h, aí tem que botar o freio de mão, se não o trem se manda! (ORLANDO, RUBEM E GUILLERMO, nov.2016).

Visando a compreensão desta instigante situação, voltei a obra “Festa no Pedaco” (2003), na qual José Guilherme Magnani analisa o impacto das peças de teatro nas periferias de São Paulo, se perguntando quais eram os elementos contidos nelas, sejam temáticas ou recursos estilísticos, que criavam identificação com o público, mobilizando o conceito-chave de “verossimilhança”. De acordo com o autor, “Segundo Aristóteles, por exemplo, é verossímil aquilo que o público acredita como possível” (MAGNANI, 2003, p.54), é somente com esta

aceitação que o espectador cria um “relato de conformidade” (p. 55) com aquele discurso recebido da obra e como possível de ser considerado observável. Portanto, os discursos bem-sucedidos, de acordo com Magnani, eram aqueles que produziam um “efeito de realidade”.

Orlando, após ser demitido da RFFSA, em que trabalhava como manobrador, foi recontratado pela empresa A.L.L., na qual assumiu a posição de maquinista até se aposentar em 2012. Portanto, a ficção do filme está sendo posta a prova por um “espectador especializado”, que mobiliza seu conhecimento técnico e experiência de trabalho. O que é verossímil na obra está sempre em jogo na narrativa de Nando. O filme está narrativamente sobreposto com as experiências de trabalho vividas. A película cria identificação com Nando (“Me lembra muito de mim né! ”): o trabalhador negro [vivido por Denzel Washington] com a função de maquinista, mesma que ele desempenhou na A.L.L.; as locomotivas utilizadas no filme, que Nando pilotou no Brasil¹³⁵, bem como a precisão das técnicas de trabalho representadas no filme (“mostrava direitinho a manobra, Rubinho!”), são alguns dos elementos que transformam a obra cinematográfica em verossímil.

Porém, o filme também conta com algumas “frias”, que fazem com que, ao longo da narrativa, seja questionado o que é crível. O maior enigma consiste no trem ser incontrolável do início ao fim do filme, o que também é a base de toda a trama. Nando, a todo momento, busca assentar narrativamente isto que considera uma falha de enredo. Ao mesmo tempo em que quer apresentar o filme para mim e Rubinho, denuncia o fato do trem ser excessivamente desgovernado. A “licença poética” da obra não passa despercebida pela atenção do espectador especializado, que, ao longo da narrativa, vai apresentando uma série de dispositivos possíveis que resolveriam o problema, “encurtando a trama”:

“(…) hoje em dia o trem, terminou o freio o trem segue andando né, terminou o ar, o trem não anda mais, uma máquina mais nova é mais fácil de parar.”
 “É bem bolado o filme. Eu digo assim, pô, só, claro, é difícil né, mas se botar um pneu no meio da linha, pneu se enrola nas mangueiras aí arrebenta as mangueiras, [faz o som do ar saindo com a boca](…)” [grifo meu] (ORLANDO, 2016).

O longa-metragem, apesar de ser “bem bolado”, peca em não encerrar o drama por meio das improvisações típicas de um “cotidiano” (CERTEAU, 1994) de trabalho. Táticas que certamente iriam ser executadas por um trabalhador experiente, que tivesse que lidar com uma situação análoga, como colocar um pneu – algo nada hollywoodiano, mas efetivo– sobre os

¹³⁵ Em outra ocasião Nando me contou que a A.L.L. comprava máquinas usadas dos EUA, reformava e transformava em material rodante brasileiro.

trilhos, fazendo com que a mangueira do freio arrebentasse, estão ausentes no filme. O principal desencaixe entre os elementos ficcionais da obra e os recursos produtores de verossimilhança, se dá pela postura de Nando, ao apresentar a figura do maquinista como alguém que domina o trem. Um trem “incontrolável”, tal como o representado em “*Unstoppable*”, introduz uma *controvérsia* nesta narrativa.

Orlando, durante o ato narrativo, ampara-se na memória do trabalho, recolhendo do tempo vivido o substrato para fazer uma crítica/resenha do filme e constituir a si mesmo. As descrições da obra de ficção são intercaladas por relatos do “maquinista louco”, do uso da descarrilhadeira e pelo conhecimento acurado do sistema de freio e das reações da locomotiva. O “poder fantástico da memória” (ROCHA & ECKERT, 2013, p.24) faz as imagens heterogêneas convergirem, se tornando “imagens reunidas” (DURAND *apud* ROCHA & ECKERT, 2013). A narração do filme passa a ser uma obra coletiva, o estoque de experiências permitindo a convergência de imagens de trabalho.

No dia 16 de janeiro de 2017, eu e Orlando íamos, ele dirigindo seu carro, eu no banco do passageiro, em uma loja de telhas fazer o orçamento para sua garagem nova (Ver Cap. 1). A música que tocava, de um dos vários pendrives de Nando, era *A Horse with no Name*, da banda norte americana, *America*. Reconheci a música, e comentei com ele que gostava dela.

Orlando: “Nem sabia que tu gostava de música. Isso aí é o conjunto America, me criei com o conjunto America...”

Guillermo: Dava pra ouvir música dirigindo trem?

Orlando: Ah não, porque tu tem que ficar ligado, *antes do trem pensar* tu tem que corrigir ele! Numa descida, não pode dar pico de velocidade, se não tem que frear e quando sai o ar... aí tá perdido. Se não vira aquele filme do Denzel Washington. Essa é minha vida! Na próxima reencarnação quero nascer Guillermo! ” (Risos de ambos) [grifo meu] (Trecho de diário de campo, 16/01/2017).

Neste diálogo com Nando, ele explicita – com uma boa dose de humor¹³⁶ – a “batalha” entre o trem, que pensa, e o maquinista, que o corrige com atenção. O tema do filme reaparece, como um conceito, desta vez representando a distração, a ausência de controle e a ineficácia do trabalhador.

Em maio de 2017, visitei a cidade de Passo Fundo, acompanhado pelo colega Yuri Rapkiewicz, em razão do I Encontro Sul-Brasileiro de Institutos Históricos que tinha como tema as ferrovias. Lá, realizando uma “etnografia de rua” (ROCHA & ECKERT, 2013a) pela

¹³⁶ Estas pequenas brincadeiras também situam um determinado valor-trabalho e se somam a outras como: “Esse Guillermo trabalha só com a cabeça”, ou “Guillermo coloca tudo em termos de pesquisa”.

cidade, visitamos a estação operacional. Ao conversar com o ferroviário Anderson, que esperava um trem chegar na plataforma, para limpar e abastecer a locomotiva, perguntei sobre o equipamento que outro trabalhador manuseava e colocava junto dos trilhos. Assim, conheci um outro procedimento, que impede o trem de ficar sem controle: “Uma ‘malvina’. Seria uma trava né, pra máquina não desandar na linha e tal, para além dos freios estacionados dela eles botam essas travas, que é pra não ter o risco da máquina andar, né?” (ANDERSON, 20/05/2017).



Figura 33: Passo Fundo.
Foto: Yuri Rapkiewicz (20/05/2017).

4 CRISE

Ontem meu amigo Francisco disse que seu pai foi demitido, faz uns 6 meses. Trabalhava na empresa 'S.' há 20 anos e, "de uma hora pra outra" foi demitido, substituído por um trabalhador mais jovem. A mãe e o pai estão brigados em casa. O pai não quer entrar na justiça com a empresa, "ele considera família", disse meu amigo. A mãe reclamou dos dias que o pai trabalhou no fim de semana e não recebeu, das horas extras, de uma série de coisas. Um advogado já ligou para ele, que vários de seus colegas de trabalho já entraram na justiça, a causa da tá ganha. Francisco me disse: "eu falei pra ele, tu é Burro! Tu é burro! [Trecho de diário de campo 09/10/17].

Ao me inserir neste universo de pesquisa, entrei em contato com as narrativas de durações do trabalho e, também, do drama do *fim do trabalho*. A descontinuidade da profissão ferroviária, decorrente de um cenário geopolítico que descrevi no capítulo 1, permanece nas memórias dos trabalhadores/as e famílias. Estas durações ganhavam diferentes ritmos narrativos, como os da nostalgia, do sofrimento, da desilusão, da esperança de retorno. Independente de sua dimensão valorativa, percebi que a crise do modo de vida ferroviário demandava de seus personagens um esforço intelectual e cotidiano de duração bastante peculiar.

Entendo a crise ferroviária enquanto um processo que, em termos de identidade narrativa, combina diferentes descontinuidades que formam uma condição peculiar do narrar. A primeira das descontinuidades é a do envelhecimento que, para além de seus contornos de um processo biológico natural, evidencia a "vulnerabilidade do ser no tempo que se esvai" (ECKERT & ROCHA, 2013, p. 157). A vida é finita, e o dilema filosófico fundamental, pelo menos do pensamento Ocidental, é o de refletir sobre a certeza da finitude, enquanto traço da condição humana.

O envelhecer em uma sociedade salarial e industrial (que os ferroviários, enquanto profissão característica do século XX no Brasil, representam) indica o momento de saída da vida produtiva e da desvalorização da pessoa idosa (BOSI, 2006). Como afirma Cornelia Eckert, "na sociedade capitalista, onde o trabalho mesmo é um valor central, pode-se medir a devastação na qual os habitantes vivem esta descontinuidade do tempo ritmado pelo trabalho" (ECKERT, 2012, p. 95).

Soma-se a esta condição, a aposentadoria. Ela indica o que, para os estudos do trabalho, é um encerramento de ciclo canônico, que tanto pode simbolizar um desejado momento de descanso ou o pesar da saudade do trabalho, de reminiscência e inatividade. Apesar disto, é um momento *previsto* e uma das condições necessárias a uma sociedade salarial. Assim como as

férias, a aposentadoria representaria, em tese, o exercício da “liberdade de existir para si” (CASTEL, 2015, p.438).

A esta dupla condição de envelhecer e se aposentar, se agrega o aspecto talvez mais disruptivo da trajetória social, que é a descontinuidade do modo de transporte ferroviário. Assim, sujeitos que envelheciam e se aposentavam, também viviam o fechamento das estações, o abandono das linhas férreas, a redução das atividades, a transformação das cidades. O/a ferroviário/a não apenas se aposentava, mas acompanha o processo de não mais existirem ferroviários.

Partindo da Etnografia da Duração, que centra a investigação nas inteligibilidades narrativas dos moradores das cidades, minha tarefa era identificar que tipo de conexões e de sentidos a “narrativa da crise” produzia. Um conjunto de argumentos, apresentados pelas autoras Sherry Ortner (2016), Veena Das (2007) e Lila Abu Lughod (1991), foram importantes para sintetizar uma abordagem que pudesse compreender as narrativas imersas em situações e processo de crise. Ainda que cada uma das autoras esteja escrevendo sob contextos geopolíticos e etnográficos bastante diferentes entre si¹³⁷, creio que é possível fazer algumas aproximações entre suas proposições metodológicas, que podem ser úteis para esta etnografia da crise ferroviária. A partir das histórias de indivíduos particulares passei a entender a crise, tentando entender subjetividades para além da brutalidade do processo, contudo, sem desprezá-lo. Neste capítulo, portanto, apresento os resultados do esforço etnográfico de conceber os conceitos de *crise vivida e crise narrada*.

Alinhando meu pensamento com o de Veena Das (2007), entendo que uma narrativa de um evento dramático constitui um gênero narrativo próprio, com suas tensões e intrigas particulares. O “narrar a si mesmo” de cada personagem, quando inserido numa *narrativa da crise*, adquiria seus “pequenos mistérios e surpresas” (LEITE LOPES & ALVIM, 1999) correspondentes.

A Etnografia da Duração, enquanto estudo das “modalidades de agenciamento do tempo dos jogos da memória às narrativas biográficas, às trajetórias sociais e aos itinerários urbanos dos habitantes no domínio das atuais sociedades complexas, urbano-industriais” (ROCHA & ECKERT, duração, 2013, p. 52), fornece outra pista: as *narrativas da crise*, além de gênero narrativo, constituem maneiras particulares de agenciar o tempo.

¹³⁷ Ortner (2016), etnografias em contexto de neoliberalismo, norte americano. Veena Das (2007), sobre o cotidiano de mulheres que experienciaram a Partição da Índia. Abu Lughod (2011) criticando modos textuais predominantemente masculinos na teoria antropológica.

Um diálogo com Orlando Chagas é bom para iniciar a discussão sobre as peculiaridades temporais da crise narrada. No dia 15 de dezembro de 2017, estávamos reunidos na sala do LEPPAIS, no prédio do Instituto de Ciências Humanas da UFPel. Presentes na reunião, Orlando e Rubem, Claudia Turra, eu, Andressa Pereira, Guilherme, Margot e Juliana, estas últimas graduandas do curso de Antropologia e Arqueologia, vinculadas ao programa na RadioCom, “Antropofonias y Charlas” (falarei com mais detalhes no capítulo seguinte) a ser realizado no dia 16 de dezembro de 2017, com a temática do projeto do Memorial da Estação Férrea.

Foi uma boa deixa para Orlando recuperar como ele tinha conhecido a pesquisa, ainda em 2015: “O ‘Pisca’ me disse, “tem uma guria atrás de ti, querendo saber da ferrovia” o Guillermo, com esse cabelo, né (risos) Aí a primeira foto que ele tirou foi de uma enxada e uma pá. Isso foi o início de tudo. Eu tava construindo uma garagem lá. Aí ele nunca mais saiu.” E acrescentou: “A gente tava que nem viúvo, *tinha recém acabado a Rede*” [grifo meu].

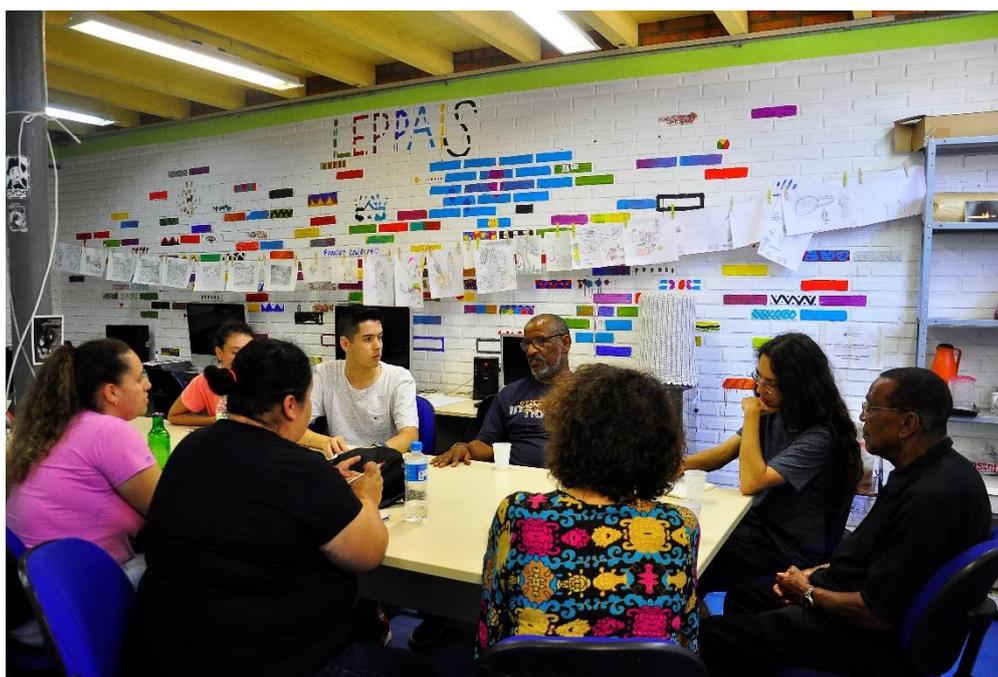


Figura 34: Reunião no LEPPAIS
Foto: Fabrício Barreto.

O fim da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima foi um longo processo burocrático (e de desburocratização) que se estendeu pela década de 1990, mais expressivamente no período de 1996 até 1999 (NUNES, 2003), mas ali naquela sala, foi narrado como algo que, no início de 2015, quando fiz minhas primeiras incursões pelo bairro Simões Lopes, havia “recém” acontecido. A qualidade “recente” daquele fim me deixou pensando que a dissolução da RFFSA, para a narrativa das pessoas que o vivenciaram “de perto e de dentro”

(MAGNANI, 2002) e que o narravam a partir de uma memória criativa, não obedecia aos registros do tempo cronológico. O *fim narrativo* da Rede pode ter sido ontem, há dois anos, há vinte... sua “não-existência” articula projetos: “se a Rede existisse, a gente com certeza conseguiria” ou “hoje a Rede tá privatizada”.

Em muitos casos ela nem mesmo acabou, como em frases afirmativas e críticas de Rubinho: “na Rede é assim!” [sobre alguma regra ou regulamento de trabalho]. Em outros momentos ela *está acabando*, sempre acabando, formando um ritmo temporal particular e esta condição estende a temporalidade do fim, não restringindo à um momento específico. Este é um processo lento, arrastado, tal qual a degradação de muitas ruínas industriais. Esta temporalidade estendida não serve apenas para eternizar a agonia de um luto, mas para potencializar, sempre, estratégias de duração.

Outro diálogo, também da reunião do dia 15, cabe ser mencionado para fazer menção a temática dos modos temporais da crise. No dia seguinte, dia 16, aconteceria a final do Mundial de Clubes, na qual o Grêmio, time de Porto Alegre, enfrentaria o time espanhol, Real Madrid. Quando questionado por Juliana sobre a possibilidade – difícil – do Grêmio ser campeão, Orlando respondeu a ela: “vou te falar uma coisa. Quando eu fiz concurso para a Rede eu estava mal de dinheiro.... Aí eu passei e eu tinha feito nos Correios¹³⁸ também, por acaso eu passei e tive que escolher. Eu escolhi a Rede, porque ali eu ia me aposentar. *Era coisa para toda a vida. E eu não me aposentei pela Rede! Então, tudo pode acontecer*” [grifo meu].

4.1 Ritmos temporais de um projeto “para toda a vida”

Ingressar na Rede Ferroviária era uma “coisa para toda a vida”, como afirmou Nando, ou ainda, como colocou Luís Carlos: “Porque a Rede era a *segurança* né?! No caso, tu entrar ia se aposentar ali”. A engenharia institucional da empresa contava com uma série de dispositivos de manutenção do trabalhador por um longo tempo (Ver Cap.2) que pode ser sintetizada, para um estudo de trajetórias, no conceito de *carreira*.¹³⁹

Como conta Bira:

¹³⁸ Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) ou, simplesmente, Correios, é uma empresa pública federal responsável pela execução do sistema de envio e entrega de correspondências no Brasil.

¹³⁹ De acordo com Richard Sennett, carreira “significa originalmente, na língua inglesa, uma estrada para carruagens, e, como acabou sendo aplicado ao trabalho, um canal para as atividades econômicas de alguém durante a vida inteira” (SENNETT, 2015b, p.9). Na segunda geração da Escola de Chicago, o conceito de carreira foi trabalhado intensamente por Everett Huges (1958), atualizado, por exemplo, para o de “carreira desviante”, nos estudos de seu orientando, Howard Becker (BECKER, 2008).

Aquilo ia passando de pai pra filho, de filho pra neto, caras sabiam que iam se aposentar, que nada ia acontecer. Aí quando privatizou, mudou, tanto é que eu te falei, demitiriam muita gente, ninguém esperava que isso acontecesse, então o cara passou a ver as coisas de uma outra forma (BIRA, ano).

A privatização da Rede provocou, portanto, uma “desestabilização dos estáveis”¹⁴⁰ e a *frustração de um projeto* de continuidade, especialmente para aqueles que foram demitidos ou que se viram forçados a se aposentar “antes do tempo”. A fala de Orlando, mencionada no fim do tópico anterior, registra uma ação retrospectiva, na qual ele analisa um momento de sua trajetória que teve possibilidade de escolher, entre o Correios e a RFFSA. Sua escolha pela Rede, com a garantia de que ali ele se aposentaria (no cap. 2 apresento o fato da estabilidade, a “aposentadoria garantida”, como uma das principais motivações para o ingresso na profissão ferroviária). O fato deste projeto não se efetivar, em razão da privatização da Rede Ferroviária, transforma esta experiência em uma metáfora para o inacreditável. É difícil aceitar que a Rede Ferroviária acabou, mas, se isto ocorreu, “tudo pode acontecer”.

4.2 Crise vivida, crise narrada

Narrar a crise é narrar a descontinuidade temporal e não há só uma maneira de realizar esta operação. Esta drástica interrupção promovida pela crise, que se desdobra pelas mudanças nas formas político-econômicas e concatena na transformação dos sentidos do trabalho (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2006; SENNETT, 2015a), integra as maneiras pelas quais hoje, passados vinte anos da privatização, os sujeitos vivem e narram esta experiência.

Como ensina a Etnografia da Duração, a memória narrada faz parte da inteligibilidade dos moradores das cidades, ela “organiza ritmicamente as lembranças dos instantes vividos” (ROCHA& ECKERT, 2013, p.153). Se um sujeito certamente não se lembra de tudo e, em sua narrativa biográfica e “os pontos salientados” “revelam, sobretudo a coerência das escolhas sociais operadas” (CATANI *apud* ROCHA& ECKERT, 2013, p.125), certamente os “esforços” (BACHELARD, 1988) de organizar esta coerência são envoltos em maiores dificuldades quando se trata de lidar com momentos e processos de crise e de ruptura.

Percebi que sujeitos não são *voyeurs* de seu sofrimento (ORTNER, 2016) e “re-domesticam” os signos nocivos, possibilitando a realização de uma “re-narração” (DAS, 2011, p.11), se mantendo senhores de sua própria narrativa (DÍAZ, 1999). Múltiplas estratégias são

¹⁴⁰ (CORALIE PEREZ, 2016); (CASTEL, 2015).

utilizadas com este propósito, uma destas é tornar a ruptura brusca, produzida pelo cessar radical com o mundo do trabalho, em algo temporal e emocionalmente *plausível*:

O salário não era dos piores... e as vantagens, rapaz? Tinha ticket, tinha ajuda farmácia, ajuda creche, ajuda pra estudar, ajuda criança, que, no fim, o cara ganhava quase cinco salários mínimos. Nunca atrasava pagamento. Era bom, a Rede era bom. *Mas aí acabou* [grifo meu] (ORLANDO CHAGAS – Pelotas, 18/05/2015).

Orlando não recai na nostalgia do “era bom”, pois assume a finitude dos vínculos com o trabalho, tornando-o plausível em sua própria narrativa e, portanto, em sua trajetória de vida.¹⁴¹ Este formato narrativo me fez lembrar o que escreve Joel Robbins, de que um de seus interlocutores do povo Urapmin, disse-lhe na década de 1990: “We lived as our ancestors did until 1977, when the Holy Spirit of God ‘came down’ during the ‘revival.’ Since then, we have been Christians” (ROBBINS, 2007 p.11)¹⁴². Colocações como estas fizeram Robbins ficar atento para como, nas narrativas das pessoas com as quais dialogava durante sua pesquisa, eram mobilizadas concepções de tempo. Percebeu que vários elementos da “cultura” cristã estabelecem uma narrativa da ruptura drástica enquanto *aceitável*. Desde o batismo, que é uma conversão radical de um estado para o outro e que acontece em um momento determinado, ou a própria fundação do catolicismo, que se estabelece a partir de uma interrupção drástica com o judaísmo.

Não quero argumentar de que existe, nas narrativas dos ferroviários, uma descontinuação temporal tão intensa e introjetada na cultura como a do Cristianismo de que fala Robbins, porém, este exemplo me direcionou a atentar para como os acontecimentos da crise são incorporados nas narrativas dos trabalhadores e, principalmente, em refletir sobre a noção de *plausibilidade*.

Outra possibilidade tática, de assentar narrativamente a crise, vem de uma fala de Marcelo Menna:

Às vezes eu tô dizendo aí pros meus guris, muitas das partes que o finado meu pai ajudou a construir – que ele não construiu sozinho né, ele ajudou a construir – eu ajudei a conservar e ajudei a desmanchar (MARCELO MENNA, Capão do Leão, 05/02/2017).

¹⁴¹ Na leitura do artigo de Julia Soul (2010), sobre sua pesquisa com setores industriais que passaram por reformas neoliberais na Argentina, me chama bastante atenção a frase utilizada em seu título “Acá lo que cambió todo fue la privatización...” [aqui o que mudou tudo foi a privatização] pois, em minha interpretação, é um exemplo de uma forma narrativa da mudança brusca.

¹⁴² Nós vivemos como nossos ancestrais viviam até 1977, quando o espírito sagrado “desce” durante o “despertar”. Desde então, temos sido cristãos [tradução minha].

Esta narrativa de Marcelo, 80 anos, é bastante significativa, pois dota os trabalhadores ferroviários de agência, mesmo no processo de desconstrução das empresas ferroviárias. Esta agência é inspirada no valor-trabalho e incluída em um aspecto do ofício ferroviário que é ser baseado na interdependência das funções (“ajudou a construir, não construiu sozinho”). A atuação na empresa e o “ser ferroviário” passam a integrar a narrativa de si contada aos filhos (“meus gurus”), como uma “função social” dos mais velhos (BOSI, 2006) que é a de recordar. A crise é “domesticada” (DAS, 2011) em uma ação declarativa da memória (RICOEUR, 1994) que congrega em si múltiplas gerações. A desconstrução da ferrovia tem participação efetiva do trabalhador ferroviário, não sem pesar, mas com um protagonismo cotidiano e narrativo.

4.3 Um rumor sem muito fundamento

O que dizer dos “tempos de crise” (ECKERT, 2012)? Ou do momento “da degola” (para utilizar o nome que o aposentado Orlando Chagas utilizou para falar do período tenso da privatização)? As narrativas que recuperam aqueles momentos, no final da década de 1990, são constelações complexas que combinam perplexidade, confusão, desolação, ação política, passividade, agência. Múltiplas categorias, sintetizadas nos esforços de resiliências destes aposentados.

Ubirajara acompanhou o período de transição da administração pública para a privada, sendo um dos poucos a ser mantido em atividade. Ele narra como foram os momentos que antecederam a privatização:

Para ti ter uma ideia, quando o sindicato marcou uma reunião, foi naquele clube ferroviário que tem ali, até hoje ainda existe. Marcou uma reunião ali com todo mundo para falar a respeito da privatização. Isso foi em 1996. Aí todo mundo, o pessoal todo foi pra lá para o clube, a gente juntou as mesas e todo mundo tomando cerveja e dando risada, e o cara lá no microfone: ó pessoal, queria avisar vocês, que está havendo um rumor, talvez vá privatizar a ferrovia. “Que privatizar coisa nenhuma, isso aí é do tempo do meu avô, do meu bisavô!” Ninguém acreditou no cara, todo mundo ali, tomando cerveja e dando risada, o cara falando e todo mundo de costas. Cara, não levou dois meses e privatizou. E aí foi aquela que eu te falei: privatizou e foi uma demissão em massa, ninguém esperava. Foi fechando tudo, desse mundo de gente que eu te falei que tinha em Pelotas, ficamos em quatro ou cinco. Foi assim. Fechou e foram demitindo, foram fechando, as oficinas, a Via Permanente (UBIRAJARA, 12/09/17).

É somente a partir do grau de absurdo que o fim da Rede Ferroviária significou para seus trabalhadores que é possível conceber a devastação da crise. A total descrença, que é

transformada em certo escárnio direcionado aos “profetas” do fim, que naquele momento eram personificados pelos representantes do sindicato, pode servir de metáfora analítica para interpretar o impacto da privatização da empresa. A crise do transporte ferroviário é justamente a *efetivação de um absurdo* para uma comunidade de trabalho. A privatização da RFFSA era, para muitos naquela época, um rumor sem muito fundamento.

Cabe valorizar também a maneira pela qual este descrédito pelo “fim” se efetivou: a Rede não vai acabar, pois é “do tempo do meu avô, do meu bisavô”. O pertencimento geracional a uma comunidade afetiva (HALBWACHS, 2006) era o que conferia suporte a essas pessoas.

Se na narrativa de Bira a privatização é algo inesperado para Gildo, que iniciou a trabalhar na Rede em 1970, como *bocha*¹⁴³ e depois, mediante concursos, promovido para as oficinas, inscreve uma temporalidade mais letárgica neste processo de fim:

Me aposentei pela Rede quase dois anos antes de fechar. Em 1995. Faltava quase dois anos antes dela.... Os caras diziam que iam entregar que ia fazer e acontecer. [E eu dizia] “Ah vai parar nada, vai ficar a mesma coisa sempre. Mas não, começaram a parar, e eu vi que tava. Começaram a abandonar. No início não acreditei. No começo não acreditei que ia dar isso aí. Que a Rede ia fechar, que ia entregar para aquilo, pra aquele outro. Não, isso aí é conversa fiada. Mas quando começou a quebrar, né, vi que faltava tudo, eu digo: tá pintando. Vai acontecer alguma coisa... Faltava tudo né, precisava de uma ferramenta não tinha, precisava de uma coisa. Faltava quase tudo. Deixavam cair tudo, estação abandonava...daí começou, aí eu vi a coisa ta feia mesmo, vai acontecer mesmo. E custou, deixaram estragar muita coisa para depois tentar fazer alguma coisa que prestasse. No começo não, era bom, todo mundo trabalhava e não deixa cair, entendesse? (GILDO, 26/09/2015).

A crise se fez visível, materializou-se: “Os rumores tornam-se fatos” (ECKERT, 2012, p.59). O fim, aos poucos, se concretizava, por meio de múltiplas ausências. Ivanil Nunes usa a expressão “agonia da ferrovia”, para evidenciar a rítmica da devastação vagarosa dos espaços de trabalho e vida, a “agonia é percebida por intermédio de um processo relativamente lento de desativações parciais (...)” (NUNES, 2005, p.133).

De acordo com Teresa Cristina Paradela (2003) a situação processual da Rede Ferroviária “em liquidação”, que começa com programas como o de demissão voluntária (PDV), geraram muita desmotivação nos trabalhadores.

Dentre os fatores de desmotivação podem ser citados: a degradação dos salários, a ingerência política no provimento de cargos gerenciais, a falta de material de trabalho, de recursos para a conservação das instalações físicas e, até mesmo, no período anterior à liquidação, de condições higiênicas, o atraso

¹⁴³ O “Bocha” é aquele que providenciava água e alimento para os trabalhadores na Via Permanente, além de cuidar dos suprimentos. Para ver mais sobre apelidos ferroviários, consultar (GÓMEZ & MAGNI, 2017).

e parcelamento de salários ou as constantes mudanças de local de trabalho. Além disso, existe a falta de perspectiva em relação à sobrevivência da empresa devido ao processo de liquidação (NUNES, 2003, p.4-5).

Se a desmotivação pode ser considerada uma das “emoções” que constituem a constelação de imagens da crise, quais são as outras? As narrativas provenientes do encontro etnográfico que tive com estas pessoas apresentam diferentes formas de tornar inteligível para si mesmos, e para o pesquisador que os provocava, a experiência de descontinuidade.

4.4 Correria, desespero, baques, horror

Aí quando privatizou, o pessoal, o restante, quem era do tempo da Rede Ferroviária, que era da outra cúpula, os caras me disseram: “olha eu vou te aconselhar a ir para Rio Grande, porque a princípio a privatização, a tendência é só ficar Rio Grande e alguns outros lugares mais importantes. Pelotas vai sumir.” Como realmente sumiu do mapa, né?

Guillermo: Tu diz atividades de Estação...

Bira: Atividade. *Pelotas ia morrer*. Aí eu realmente, resolvi ir para Rio Grande, onde eu estou até hoje, desde a privatização. O que que aconteceu na privatização? Privatização foi assim, eles simplesmente nos colocaram um recibo, nos colocaram, na carteira de trabalho, uma coisa assim ó, a partir da data tal passou a ser funcionário da ferrovia Sul Atlantic, que foi a primeira que assumiu, ferrovia Sul Atlantic. Simplesmente nos colocaram alguma coisa na carteira, a partir do dia tal passou a ser funcionário da ferrovia Sul Atlantic e deu. A gente não foi indenizado, nem nada. E era todo mundo concursado. E nesta transição aí, foram demitidos talvez, noventa por cento, de oitenta a noventa por cento do pessoal foi demitido, quando foi privatizado.

Guillermo: E como é que foi esse momento assim, tinham muitas informações desencontradas? Como é que era esse período?

Bira: Ah, muito desencontradas, a gente não tinha acesso a informação, as coisas iam acontecendo tu ia só vendo acontecer. Chegava o dia, na hora de pegar o trabalho, o pessoal dizia olha, pessoal aguardem aí que vai ter uma reunião. Daí naquela reunião, simplesmente “ó, fulano, vem, assina. Fulano, vem, assina”. Iam liberando o pessoal. Então foi ficando quem realmente eles achavam que deveria ficar, entendeu? O mínimo necessário. E aí, passou dois anos, essa mesmo ferrovia Sul Atlantic, entregou, passou para a ferrovia, para a ALL, América Latina Logística. Foi a mesma coisa. Simplesmente colocaram na carteira a partir da data tal, passou a ser funcionário da ALL, e deu. E hoje, mudou de novo, tem agora a Rumo a mesma coisa, simplesmente a partir da data tal passou ser funcionário dessa Rumo. Então, durante todas essas transições aí, nunca houve uma indenização, nunca houve uma explicação, nem para mim nem para os outros. Apesar de que muita gente, naquela época em que foi demitido, que era da rede ferroviária, entrou com ações na justiça, muitos foram, conseguiram ser readaptados, em outros setores, em outros ministérios. Muita gente esta trabalhando até hoje. Como público. Mas a grande maioria, simplesmente, foi demitido, no caso, tu acompanhou, aquele pessoal que tava ali aquele dia na reunião, o próprio Rubens, acho que tu tava junto com ele, né? Eles foram simplesmente desligados e deu. Quem tava aposentado tava, quem não tava, teve que se virar. No meu caso eu fui ficando, fui ficando e tô até hoje, nesse mês de junho

agora eu completei já 34 anos de ferrovia. Na verdade nesses 34 anos, eu estive fora 6 meses. Quando eu estava com 25 anos e meio, houve uma, sei lá, tipo uma contenção de despesas, os caras simplesmente ó, a partir de hoje tu tá desligado. E eu digo: não beleza, tô desligado. Me desligaram, para te ter uma ideia, eu com 25 anos e meio, o cara me desligou por telefone. Eu tinha que cumprir uma escala de 23 horas lá em Rio Grande e o cara me disse assim, não hoje tu não precisa vir. Que que houve? Não, tu tá sendo desligado. Bem assim. Aí o cara veio aqui em Pelotas, me trouxe o meu desligamento. Quando tava fechando 5 meses fora, começaram a me procurar para voltar, porque até hoje eles tem dificuldade de gente com experiência, embora seja um função, como é que vou te dizer... O cara que é ferroviário não tem onde trabalhar aí fora. O maquinista, o maquinista é o maior especialista que tem dentro da ferrovia. O que que ele faz? Eu sou maquinista, eu vou fazer o que eu vou ser maquinista aonde? É só na ferrovia entendeu? Então eles têm essa dificuldade de conseguir mão de obra, pessoal com experiência. Então por isso, passou 5 meses, eles trataram de me recontratar. Mas aí o que aconteceu? Como eu fui recontratado um salário bem menor do que eu tava antes, porque eu tinha todas as vantagens acumuladas, porque e a gente tinha nível, cada dois anos a gente ganhava. E aí como eu retornei, eu retornei na base do pessoal que tava, então retornei com um salário menor.

(...) a função mudou completamente o Rubem, aquele que tu acompanhou ali, era da época que a gente trabalhava na estação, tudo passava por nós, os trens, documentação. Hoje, para ti ter uma ideia, o maquinista está escalado para um trem, digamos às 17 horas. Ele vai lá, entra na máquina, o trem tá pronto, tem um teclado que ele põe no colo ali, se comunica diretamente com Curitiba, ele licencia o trem dele, o cara diz ó tu tá autorizado a avançar até Pelotas e vai cruzar em tal lugar com outro trem.

Guillermo: não se comunica mais com as outras estações

Bira: Nada, *não existem mais as estações* [grifos meus] (UBIRAJARA, 12/09/17).

Na perspectiva de Bira, a privatização foi por sucessão de eventos nos quais ele, enquanto trabalhador, não tinha muita alternativa se não a de *assistir*. Se tornou um espectador de transformações que afetaram sua trajetória, comunicado apenas por uma alteração na carteira de trabalho. Este narrador também faz uso de uma imagem bastante significativa para fazer referência ao que aconteceu durante o fim da RFFSA, a morte. A *imagem da crise*, que segue, integra esta constelação.



Figura 35: Parte interna da Estação Férrea de Pelotas.
Fonte: Hemeroteca Bibliotheca Pública de Pelotas

Esta fotografia foi retirada de uma reportagem do dia 15 de dezembro de 1998, publicada pelo Diário da Manhã, jornal local da cidade de Pelotas. Nela, se vê a parte interna da Estação Férrea de Pelotas abandonada. A quantidade de papéis no chão, na frente das bilheterias, simula um cenário quase que de guerra; como se os funcionários tivessem saído às pressas e, na fuga desesperada, deixado tudo para trás. Para mim, é a imagem mais significativa da morte do trabalho ferroviário em Pelotas, tal como narrado por Bira.

A morte também se estendeu para as pequenas cidades e para as “estaçõezinhas” (Ver Cap. 3):

Pedro Osório, porque nasceu Pedro Osório? Por causa da ferrovia. Cacequi a mesma coisa. São vilas, cidadezinhas que cresceram em torno da ferrovia. Quando faliu... quando acabou com aquele movimento, a cidade também.... Todo mundo, Pedro Osório, a maioria, vem pra cá, estuda aqui, mora aqui. Pedro Osório, só os mais velhos moram lá... aquilo lá era um... Cara, para tu ter uma ideia, aquilo lá, quando privatizou, saiu mais de 10 trens só de famílias de ferroviários, se deslocando. *Acabou com o entorno*. E na campanha, aquele pessoal eu dependia de trem para se deslocar, como eu te disse lá aquele lugar

que eu entrei. *Aquilo morreu*, não sei como o pessoal está se virando hoje. Uma coisa também dessas ferrovias, no momento que privatiza, parte social não existe, eles visam é lucro. Encolhem a mão de obra e procuram investir em tecnologia para agilizar, produtividade e aí, *parte social morreu* [grifos meus] (UBIRAJARA, 12/09/2017).

Luís Carlos me contou como foi seu processo de aposentadoria, que coincidiu com a privatização da Rede Ferroviária:

Trabalhei em São Gabriel. Aí a residência, a residência é o setor, o núcleo dos ferroviários, fechou. Ficou só os agentes, os manobreadores e os trabalhador de linha e o resto tudo fecho.”

Guillermo: Isso já era um processo de enxugamento da empresa?

Luís: Ah é, já era pra fechar, né? Aí claro, eu consegui vir para cá o engenheiro de lá, o que tava aqui, tinha trabalhado comigo lá, aí consegui com ele, aí ele conseguiu essa casa para eu vir morar aqui. Isso aí foi em 1990. Começo de 1990, eu entrei em férias em 1989 e aí a gente tinha ido jogar futebol lá em Basílio e eu falei com o engenheiro daqui e ele, não não eu arrumo pra ti, vai pra lá. As gurias tinham que entra na faculdade, né. Em 1991, a mais velha, entrou na federal, fez nutrição. Tenho um formado em escola técnica, tenho uma neta que tá fazendo faculdade também. Ah, e tem outra [filha] que é professora, tirou magistério e agora tirou Pedagogia e trabalha no município aqui. E na época foi bom para mim ir né só que daí eu vim para cá [Pelotas] em 1990, em 1996 privatizou. Aí já foi uma correria. Queriam mandar quem não se aposentou vai embora daqui, queria mandar para Rio Grande, para Cruz Alta, Porto Alegre, Bagé. Aí eu fui ficando, porque eu trabalhava naquela ponte, sabe? Uma das coisas que eu fazia era lubrificação daquela ponte. Aquela ponte que desce e sobe, sabe? Aí eu engraxar aquela ponte, eu fazia esse serviço aí fui ficando, para fazer esse serviço, para fazer alguma coisinha aqui, já fui encaminhar meus papéis, juntei todos. Tirei umas férias e fui em Guaíba, fui em Porto Alegre, nas empresas que eu trabalhei e peguei meu SP40. Consegui todo aquele período com periculosidade né? Aí somou aquele tempo todo. Da Rede não queria considerar [periculosidade], aí eu entrei com recurso Eu tinha mais tempo de fora que da Rede. Aí quando não consideraram foi negada, porque o tempo da Rede não foi calculado como perigoso, aí eu tive que entrar com recurso, eu entrei com recurso, eles pediram um laudo, tinha um laudo da categoria, um laudo coletivo aí pediram um laudo individual, aí eu pedi pra Porto Alegre o laudo individual, mandaram o laudo individual. Aí aceitaram. Essa periculosidade, se tu não for bem fundamentada ela... Tu pode não... Por exemplo assim, tu trabalha num determinado, trabalho ali, mas láá de vez em quando tu trabalha com graxa com coisa, então não chega ser. Tem que ser um serviço continuado! Se não eles podem descaracterizar, entende? Se tu disser assim: ah eu trabalho, faço isso, aquilo, faço aquele outro. Aí acho que um pouco também, quando eu encaminhei foi essa quantidade de informação que descaracterizou, aí quando veio o laudo individual, aí não teve problema. No meu caso ali eu trabalhava perto de forja de serviço de forja. E do óleo né, óleo, solvente, essas coisas. Se fosse uma coisa rigorosa mesmo, seria difícil né? Por causa que eu não era todos os dias. Mas eu abastecia os auto de linha, lavava peças, com diesel, com gasolina, com querosene essas coisas, com óleo lubrificante. E aí claro quando entrou tudo isso aí, aí deu certo [a aposentadoria] e mesmo assim eu já tava com a documentação toda pronta para, para me aposentar e aí saiu a aquela demissão

voluntária, PDV. Plano de demissão voluntária. O Banco do Brasil tá nessa aí agora né? Eu entrei no PDV e claro, correndo risco de não me aposentar né, mas entrei. Eles davam como é, 11 salários, 10 salários. Para o cara se mandar, queria que o cara saísse fora, quanto menos gente eles entregassem para essa outra empresa aí.

Guillermo: Como foi esse momento?

Luís: Foi um horror né? Isso aí foi um horror. Porque tinha muita gente que não sabia fazer nada, né? E outra coisa, por exemplo, eu tava fora do mercado de trabalho, de torneiro mecânico que seria minha profissão, há muito tempo. E quando tu tá fora do mercado de trabalho é complicado tu. Por causa da idade em tava com 44 anos, eu me aposentei novo, mas tava com 44 anos na época. Aí dificilmente ia conseguir... até conseguiria trabalho! Mas... não ganhando o que eu ganhava, né? Aí é complicado aí tu já vai baixar. Aí tem muita gente que as famílias se dissolveram por causa disso. Mulheres que não era parceria... É, porque tu imagina, só nós ganhávamos um salário bom, na época, quando eu me aposentei com quase 6 salários mínimos, que seria agora... Tá, depois de aposentado isso aí defasou né começaram a... Em seguida o Fernando Henrique tirou a correção pelo salário mínimo, o Fernando Henrique tirou. Por exemplo, tu ganha 5 salários mínimos, quando corrigia o salário mínimo tu ganha sobre aqueles cinco. Aí ele cortaram isso aí, cortaram, e aí foi defasando e a gente ganhava, além de ganhar o salário, a gente ganhava vale alimentação, que assim ó a família de um casal com 4 -5 filhos aí o vale alimentação dava para comprar as coisa do mês, a parte grossa né? Arroz, feijão, óleo, massa, essas coisas essas coisas mais pesadas. Isso dava para comprar, quer dizer que era um. Fora o dinheiro aí quando chegava a gente ia no mercado e aí fazia um rancho. Aí quando recebia o pagamento ia lá e comprava, material de limpeza, higiene pessoal, essas coisas. Aí *quando começaram a botar o pessoal na rua, tu imagina só o baque*. Tá no começo ainda pega aquele dinheiro. Aí o cara não tá acostumado a pegar aquele monte de dinheiro na mão, né, aí já começaram a inventar vou fazer isso [grifos meus] (LUISÃO, 2017).

O impacto da privatização foi amenizado pela possibilidade de conseguir se aposentar, mesmo assim, o interlocutor faz um diagnóstico acurado da situação dos trabalhadores da RFFSA naquela época, que eram forçados a interromper sua carreira, ganhando um determinado salário (pois na Rede havia o aumento salarial por “tempo de trabalho”) e que “não sabiam fazer nada”, além de trabalhar na ferrovia. Luís denuncia sua condição de precarização, pela desvalorização da aposentadoria não coincidir com o nível salarial que ganhava na empresa, enquanto funcionário público federal.

Neida não teve a mesma sorte, pois na época da privatização não tinha tempo de contribuição suficiente para conseguir se aposentar, assim teve que buscar um novo emprego:

É porque tem que ter 30 anos né. Eu consegui, via judicial, uma conversão do tempo que trabalhei na estação porque claro, o pessoal que trabalhou na estação tinha aquilo, como é que chama aquela insalubridade. E eu na parte da Via Permanente, não tinha isso porque era escritório né [...]

Foi o que eu consegui, os 11 anos que trabalhei na estação, consegui dois anos. Quando eu saí eu ainda paguei um ano e meio de previdência. Consegui esses dois anos da conversão então eu saí proporcional. Quase 28 anos, mas no fim não atingiu os 30 anos, então eu saí bem mal! Peguei o tal de fator previdenciário esse aí eu fiquei com um salário mínimo. Eu não tenho a média que os ferroviários tem não [suspiro] Mas tá! Pelo menos eu tenho esse seguro né. E aí tá, tive que procurar, por isso que eu to na prefeitura. Já na prefeitura também, já vou para 15 anos (NEIDA - 04/11/2016).

Nossa vida era a ferrovia, só que tiraram... né? Não era para ter fechado. Mas esse governo aí, só pensa no bolso deles. A gente sofreu bastante porque eu primeiro veio a tal de aquela demissão voluntária, então aqueles colegas que imaginavam que dava pra ter o tempo para se aposentar, muitos correram, fizeram coisas meio que ‘no upa’ né. Porque aí pegaram aquela parte, quem morou pra fora, que tinha, pegaram aquela parte de agricultura né, então muitos pegaram essa aposentadoria. Foi *um pânico bem grande*, porque a maioria, para nós que éramos mais novos, que não tinham tempo. Quem tinha tempo conseguiu fazer isso! Eu me lembro do engenheiro, o engenheiro se aposentou! Tratou de juntar o tempo que ele tinha e se aposentou, pra mim ele era super novo! Acho que, não sei, teria uns 50, não sei se já tinha, né, se aposentou, mas *tudo pelo medo de não saber como que ia ser depois*. Então esse negócio da Rede de fechar, pegou a gente assim bastante desprevenido. A gente tava tranquilo e mesmo que já não se ganhava como eles diziam que ganhava antes a gente e ganhava bem, a minha média de salário era 7 salário mínimo. Isso eu fiquei sabendo quando fui e caminhar a aposentaria que daí fazendo a média, não a aposentadoria, fui me informa no INSS pra eu continuar pagando, aí minha média era de 7 salário. Óbvio que eu não tinha condições né, desempregada. E assim mesmo paguei um ano em cima de 4! Pra botar dinheiro fora, depois fiquei sabendo que não precisava, claro que botei um ano fora pagando em cima de quatro, pra depois sair com um. Foi bem triste, às vezes eu encontro outras esposas dos colegas e a gente recorda o tempo, os tempos das vacas gordas como diziam né. E a gente, claro, quando vê, fechou, foi fechando e a gente foi ficando ali. E agora também tem muito colega que já tá começando também... Ontem mesmo, o Orlando que tava lá que me disse que morreu mais não sei quem, outro ferroviário. Tão tudo lá pro outro lado, deixa eles lá e nós aqui” (risos). Nós somos mais novos, né. Mas os novos também vão (NEIDA, 15/01/2018).

Neste relato, como nos anteriores, evidencia-se a narrativa de um determinado momento na trajetória dos sujeitos, no qual predominava um sentimento que Neida resume bem: “*medo de não saber como que ia ser depois*”. Como demonstra Maria José de Abreu (2013), o risco faz emergir uma nova sensibilidade temporal: a “temporalidade da ameaça” (ABREU, 2013). Nela, a narrativa do “e se” – que enclausura em si a “iminência” e a “indeterminação”, enquanto modos de vivenciar o tempo – tem um forte poder performativo. Teme-se o futuro, o inesperado, o que pode acontecer. O fim da Rede Ferroviária “desestabilizava os estáveis” até mesmo em seus regimes de tempo.

4.5 Situações de Crise

Agora passarei a descrever etnograficamente algumas “situações de crise” que tive acesso durante meu trabalho de campo. A inspiração de pensar em situações vem dos escritos do antropólogo urbano Michel Agier (2011). Para ele, “a abordagem situacional, por seu lado, des-especializa ainda mais a pesquisa urbana: liberta o observador do constrangimento monográfico habitual à etnografia. Porque não são os limites espaciais que definem a situação, mas os da interação” (AGIER, 2011, p. 73). A construção de textos por meio de “episódios” em Peirano (2004), ou Eckert e Rocha (2013c) também foram leituras importantes.

4.5.1 Ruínas

Alguns dos narradores de uma geração mais antiga, não vivenciaram diretamente o período da “degola”, principalmente porque já estavam aposentados quando a desestatização começou (Rubem Medeiros, por exemplo, se aposentou em 1988; Marcelo Menna, em 1985) ou ainda, são esposas ou filhas de trabalhadores (Calixta, Anabela). Mesmo assim, dada a condição de enraizamento dessas pessoas com o modo de vida ferroviário, a crise é vivenciada de outras maneiras.

Uma delas é da degradação das espacialidades da ferrovia, que, como evidenciei ao longo do texto, não são apenas de trabalho, mas de vida. Foi o que me contou Calixta, quando a entrevistei no bairro Simões Lopes, território da memória ferroviária.

Fazem 52 anos que eu moro aqui. Isso aqui da esquina até aqui a última casa de material que tem na quadra, o terreno aqui tinha uma praça. Eles lotearam e venderem os terrenos então a gente comprou e construiu a casa. Tá ali ela, firme e forte. E ali na esquina, tem uma guarita que tá só a armação nela, com as janelas os vidros tudo quebrado. Quando a prefeitura mandou fazer as cancelas, que reabriram a passagem ali para os carros, porque aquela passagem ali dos trem esteve mais de 20 anos fechado, para carro. Só o trem e pedestres. Inclusive morreu muita gente, ali. Em acidentes do trem, porque iam pular o trem, iam passar de bicicleta e outros passavam por baixos dos trens. Que botavam os trens aí e não tiravam, e as pessoas tinham pressa de passar, tinham que trabalhar, porque tinha fábrica para ir, para Ceval, gente que trabalhava na beneficência e tudo, tinham creche. Gente que tinha pressa. Porque eles trancaram e isso aí e não abriram nunca, 20 anos ficou fechado. Então aí quando resolverem abrir botaram essa guarita e ali tinha guarda que cuidava, baixava a cancela na hora que vinha o trem para os carros não passar, acendiam a sinaleira. Era automática até, a sinaleira era os guardas que acendiam, mas a cancela era automática. Quando o trem vinha lá em cima, vinha buzinando, já as cancelas fechavam. Quebraram tudo. Tudo demolido. E não tem mais guarda, não tem mais nada, foi só uma despesa que fizeram

para botar fora. A casinha do guarda tá ali. Só armação com as janelinhas (CALIXTA, 10/02/2017)

“[T]odos esses objetos irrecuperáveis, “inconserváveis” são também elementos metafóricos aptos a perpetuar um nomadismo infinito dos olhares”, é o que nos ensina Henri-Pierre Jeudy (1990, p.127). As memórias da ferrovia vibram nas ruínas, nos cacos. A passagem do tempo se evidencia em seus lugares abandonados, que provocam “a expectativa da sensível” (JEUDY, 1990, 128).

4.5.2 Relato de uma filha acadêmica

A imponente construção abandonada da antiga Estação Férrea de Pelotas localizada no chamado Largo de Portugal é encontrada com janelas gradeadas, aberturas danificadas pela falta de conservação no decorrer dos anos, onde pequenas plantas e limo fazem parte da fachada da edificação, que há muito tempo não recebe reparos. No interior do prédio, resquícios de pedaços de móveis pelo chão, mostrando indícios de que o espaço teve a passagem de animais e pessoas, mesmo nas péssimas condições que se encontra. Através de uma das aberturas escancaradas vê-se uma mesa, antigamente utilizada pelos funcionários da estação no período de seu funcionamento, construída em madeira espessa, encostada na parede, sem gavetas, bem pouco conservada. Mesmo a luz do dia, a escuridão predomina nos cômodos da imponente construção. Um ar frio e assustador, típico de cenários de filmes de terror, circula na parte interna do ambiente, a janela em pedaços que possibilita a visualização do prédio no andar mais baixo, constitui-se como uma das poucas aberturas que não se encontram vedadas por cimento e tijolos, nesse pavimento. A ampla fachada de grossas paredes, cinzentas pela falta de pintura, manifesta a intervenção humana naquele ambiente, chamando a atenção através de escritos como: “*socorro estou caindo*” entre outras manifestações que compõe a frente do local (CHAGAS, 2011, p. 20-21).

É assim que Fernanda Chagas – filha do ferroviário Orlando Chagas – relata a degradação da Estação Férrea, em seu trabalho de conclusão de curso em Ciências Sociais, pela Universidade Federal de Pelotas. Estão entremeadas aqui as emoções de uma moradora que “residindo ao lado da linha férrea” (CHAGAS, 2011, p.12) e “observando o familiar” (VELHO, 2013a) de um ponto de vista acadêmico, deixa extravasar. A degradação da Estação Férrea é preocupante para a Cientista Social, moradora do bairro e filha de ferroviário; as “imagens de agonia” (ECKERT, 2012), que compõem seu trabalho de conclusão do curso, evidenciam uma crise que transborda e reverbera no cotidiano do bairro.



Figura 36: Estação Férrea de Pelotas.
Fonte: Fernanda Chagas (2012).

4.5.3 A cerca e a briga

No dia 30 de setembro de 2016 encontrei Orlando no sindicato, ele me pediu ajuda para transferir uma TV, que tinha sido consertada recentemente, do porta malas de seu carro para dentro do pequeno chalé. Orlando me contou dos planos de pintar a fachada do muro que cerca o terreno.

Como eu havia levado a câmera e fazia vídeos e fotos, decidimos tirar fotos na fachada da Estação. Comentei com Nando sobre a cerca que tinham colocado ali, impedindo o trânsito dos moradores que geralmente atravessavam os trilhos para seus itinerários, centro-bairro e

bairro-centro. Ao lado da Estação existe uma passarela, para que os moradores do bairro passem por cima dos trilhos e tenham acesso ao bairro¹⁴⁴.

Nando me informou que tinham dado chaves para os moradores e me tranquilizou: com ele não teria problema passar pela cerca assim, conseguindo acessar a parte de trás da Estação. Passamos pela cerca, Nando me mostrou os antigos banheiros, a caixa da água que alimentava as máquinas nas oficinas. Desci da plataforma e, de pé entre os trilhos, fotografei a Estação e Nando na gare.

Quando voltávamos, caminhando na plataforma, dois funcionários da empresa de segurança privada vieram se aproximando. Os dois eram homens negros, um mais alto e corpulento e outro menor, da altura de Nando, mas igualmente forte, ambos vestindo uniformes da empresa. Enquanto o mais alto ficou calado, o outro vociferava, me ignorando, diretamente para Nando: “quer me prejudicar aqui no meu trabalho, Chagas? Se o Thiago tá aqui, quem vai sentar na graxa?”. Nando tentou argumentar, que era sindicalista, que poderia estar ali. O segurança respondeu, cortante: “eu não sou ferroviário, eu não sou de nenhum sindicato. Nunca fui no teu sindicato levar caras lá”.

Eu fiquei paralisado, tamanho a truculência do sujeito, não tinha argumentos para justificar minha posição, mas comecei a entender seus argumentos: “vai prejudicar no meu trabalho” remetia a uma ordem da hierarquia, os princípios mesmos que eu decidira estudar entre os ferroviários, nos quais as relações de autoridade e hierarquia ressoam enquanto categoria bastante presente. Aquela violência desmedida antevia uma futura repreensão. Uma frase, proferida por aquele segurança furioso, ao dirigir-se ao meu amigo, ficou me martelando a cabeça: “as coisas mudaram, as coisas mudaram!”.

Fiquei pensando que é sobre a mudança dessas coisas, denunciada naquela “situação” (AGIER, 2011), que eu estava refletindo em minha dissertação. A crise da ferrovia perpassava a desautorização dessa categoria de trabalho, as mudanças das práticas administrativas, a transformação do espaço urbano – que ali se materializada na cerca. Todos esses elementos ressoaram naquele constrangimento cotidiano que rotulei de briga e Nando não concordou: “foi uma pequena discussão, um desencontro de opinião”.

Quando comecei a refletir sobre esta “briga”, não pude deixar de lembrar de outra, bem famosa, registrada em um dos clássicos da Antropologia: a de galos, em Bali. Naquela situação, tão bem descrita por Clifford Geertz, ele e sua esposa fugiram junto com os balineses da repressão policial e foi esta condição compartilhada que os fez ser aceitos e não mais tratados

¹⁴⁴ Realizando pesquisa de acervo descobri que no final da década de 1990 houve uma polêmica noticiada pelo Diário Popular, em relação a demolição da passarela, o que gerou protestos dos moradores.

como “entes desencarnados” (GEERTZ, 2014, p.185). Como alerta Crapanzano (2016), esta “cena de chegada bem-humorada” (CRAPANZANO, 2016, p.114) não passa de uma mais uma estratégia textual de Geertz para criar “empatia com seu leitor” (idem, p. 116). Assim, tive de policiar para que a descrição não soasse dessa forma, comigo compartilhando o status de “censurado” pelos seguranças, junto com meu interlocutor. Tenho outro intuito com esta descrição: o de chamar a atenção aqui para como esta situação pode ser indicativa da condição de crise ferroviária.

Erving Goffman afirma que “cada encontro social é também um risco” (GOFFMAN, 2011, p. 23) e uma arena de papéis sociais (idem, p.31), na qual as fachadas – “o valor social positivo que uma pessoa efetivamente reivindica para si mesma” (GOFFMAN, 2011, p. 13) – está sendo negociada. No encontro descrito, Nando se afirmou enquanto sindicalista e ferroviário, e foi destituído por um cenário no qual as coisas não são mais as mesmas. Esta situação ensina, portanto, que a crise se alastra para o prestígio das condições sociais, para as apresentações do si mesmo no cotidiano de atravessar uma cerca, no bairro onde mora, nos trilhos onde se trabalhou durante toda uma vida.

4.5.4 O capítulo final de um blog

Em uma de minhas pesquisas na internet encontrei este blog, mantido por um trabalhador ferroviário aposentado. Em diferentes postagens, o autor – José Emílio – conta sua vida a partir de uma abordagem cronológica. Em uma das últimas postagens, encontrei uma *narrativa da crise*. Incorporo este relato, pois ele é um registro escrito e publicizado na internet, da memória da descontinuidade do trabalho ferroviário:

Quando entrei para a RFFSA, em 07 de julho de 1989, já conhecia uma pessoa na área de relações públicas e pela qual nutria simpatia e respeito. Dona de uma generosidade intelectual tão expressiva quanto a sua gentileza para com tantos quantos aportassem à sua sala, tive o privilégio de conhecer a professora, doutora em História pela UFMG, Albair de Carvalho Faria. A professora Albair, como gostava se ser chamada, trabalhava na assessoria de Comunicação Empresarial da SR2, ao lado do professor e engenheiro Gentil José dos Santos (meu primeiro chefe), que por alguns anos ocupou aquela gerência. De agradável conversa, não escondia, entretanto certa agitação e por ter uma voz muito impostada, não raro podia ser ouvida até nos corredores. Dela aprendi uma lição importante: realizar a análise da história exige “a distância do tempo...”

Estava mais à vontade diante dos capítulos iniciais deste livroblog. Agora, entretanto, começo a esbarrar em uma fase muito delicada da existência da RFFSA. Os anos 90 foram talvez os mais difíceis. O novo governo, empreendedor de choques de gestão da máquina pública, não poupou a

RFFSA deste mesmo foco. E, aliás, necessário e desejável, mas talvez de outra forma. Com a inscrição da RFFSA no PND – Plano Nacional de Desestatização, foi necessário saber exatamente o que e como a Rede se posicionava no mercado e na sociedade. Naqueles anos, agora sob a presidência do engenheiro Martiniano Lauro do Amaral, que assumira em 1990, algumas transformações importantes renunciaram os movimentos que se seguiriam. Pela primeira vez, um processo de demissão "voluntária" estava presente na seara administrativa da RFFSA.

Em linhas gerais, o governo contratou um consórcio consultor, com sede no Rio de Janeiro, para que fizesse o estudo de viabilidade da RFFSA para o PND. O resultado foi exatamente o que conhecemos hoje, embora algumas mudanças tenham sido realizadas. De início, a idéia era a desoneração completa do Estado sobre a RFFSA. Mas a pressão corporativa e dos ferroviários fez com que este processo não se desvinculasse totalmente da partilha formal do governo, pelo que se decidiu que somente a concessão far-se-ia no âmbito operacional, permanecendo com a união os ativos patrimoniais, fossem operacionais ou não. O conceito final partiu de um conjunto de propostas que foram discutidas entre as partes interessadas. Contudo havia pressão do governo à época (presidente Fernando Henrique Cardoso) em dar a maior celeridade possível – o Estado não conseguia mais, no entendimento daquele governo, manter a estrutura vigente da RFFSA. Constituída de 12 superintendências e mais de 70 mil colaboradores em todo o Brasil, a RFFSA venceu a década de 90 com grandes dificuldades. Problemas de folha de pagamento, desequilíbrio entre o desempenho das suas superintendências, baixa movimentação percentual por clientes, enfim, uma série de questões que motivaram o processo de desestatização. Uma vez preparada, a RFFSA tornar-se-ia atraente para o investimento e mesmo que não fosse, o grande interesse em seus ativos existia – não nos deixa mentir a Companhia Vale do Rio Doce. Os estudos, iniciados em 1992 foram concluídos em 1995 e a partir desta condição, a partilha operacional ficou da seguinte forma. As chamadas áreas de negócios, diretorias de negócios ou macrorregionais foram estruturadas de 1992 a 1996, pavimentando assim, a partir da "fusão" de superintendências, o caminho que seria adotado a partir de 1996. A RFFSA continuava a existir. Mas agora inscrita num processo em três movimentos: dissolução operacional/liquidação e extinção. Na transição da dissolução e dada a necessidade de remanescente dados os chamados ativos não-operacionais, incumbiu o governo à RFFSA de desonerar seu patrimônio, colocando-o também em disponibilidade comercial (leilões), cujo processo simplesmente jamais encerrou. Mas para esta condição, ganhava a RFFSA a sua (possivelmente) última fase administrativa, quando as superintendências se transformam em escritórios de representação administrativa.

A grande maioria dos funcionários das superintendências foi repassada por sucessão trabalhista para as concessionárias. Destes, muitos simplesmente foram sumariamente demitidos, permanecendo poucos. Eu mesmo fui demitido, assim como os demais quase 3 mil integrantes das SRs [Superintendências regionais] formadoras da FCA. Em semanas, este assunto "já estava resolvido", a se repetir nas demais concessionárias, conforme aconteceu. Já na RFFSA foi criado o chamado quadro remanescente, resultando em um número reduzidíssimo de profissionais – algo em torno de 20 por escritório. E os que foram demitidos na sucessão trabalhista pelas concessionárias, não poderiam voltar, afinal de contas, em nome da *moralidade do serviço público*, somente por concurso e concurso na RFFSA naquela altura era tão viável quanto impensável.

O resultado disto foi que a "Rede remanescente" viu-se obrigada a cuidar de um grande desafio, que não se bastava apenas em receber ativos não-operacionais. Processos judiciais intermináveis, de patrimônio a pessoal, determinariam todo o foco de trabalho do que restou melancolicamente da Rede Ferroviária Federal S.A. (JOSÉ EMÍLIO DE CASTRO H. BUZELIN, Domingo, 24 de janeiro de 2010)¹⁴⁵.

4.6 Crise da experiência e das capacitações

Existe uma pequena parcela de trabalhadores da RFFSA que não perderam seus empregos, pois foram recontratados pelas empresas concessionárias privadas. De acordo com Ubirajara, isto se dá por que algumas funções “especializadas” são difíceis de encontrar no mercado de trabalho:

O cara que é ferroviário não tem onde trabalhar aí fora. O maquinista, o maquinista é o maior especialista que tem dentro da ferrovia. O que que ele faz? Eu sou maquinista, eu vou fazer o que eu vou ser maquinista aonde? É só na ferrovia entendeu? Então eles têm essa dificuldade de conseguir mão de obra, pessoal com experiência (BIRA).

Mesmo assim, estes sujeitos vivenciaram a crise de outra maneira. A transformação rápida dos processos de trabalho, impulsionada pela tecnologia e a reatualização de normas e controles, de lemas e filosofias empresariais, fez com que a “experiência” adquirida com anos de trabalho ferroviário não significasse muita coisa, como conta Orlando:

É uma transformação. O país estava em transformação naquela época. Começaram: “o trabalhador tem que estar focado, o trabalhador tem que ter meta”. Antigamente não tinha meta, vou lá fazer o meu, se der pra fazer eu faço, se não der... Na ALL a gente teve que se adaptar, quem não se adaptou foi pra rua em seguida. Tinha que ter tuas metas, batia meta acima de meta, o teu próprio concorreu era tu mesmo. Se tu fosse lá levar uns vagões e levasse uma hora, se na outra semana tu levava 50 minutos, tu tava no lucro: “bah, esse cara é bom”. No outro dia tu levava 30. E na Rede não tinha tempo. Depois que eles implantaram todos esses sistemas deles, começaram caminhar pela segurança né. Na ALL tudo controlado, tinha relógio para tudo (ORLANDO CHAGAS - 18/09/2015).

Em outra entrevista, realizada em sua casa, Nando me contava sobre as transformações que a privatização produziu em sua experiência de trabalho, o que acarretou também em seu contato com trabalhadores de outra geração. Ele trouxe, de um quarto anexo a sala, a caixa de

¹⁴⁵ Relato completo disponível em <<http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-vi-final-capitulo-25.html>>. Acesso em: 22 jan.2018.

viagem que usava nos “tempos de trabalho”. Foi essa caixa que desencadeou memórias sobre aquele momento de transição e adaptação.

Eu levava chimarrão e às vezes eu tava com fome que eu fazia, fazia o café sabe? Ela tinha fogareiro, comida, eu tinha muito era charque, comida assim que não estragava. Fazia um carreteiro, tinha uma panelinha. Então às vezes na hora do café, levava um café passado, fazia um café e dava pro cara, as vezes levava uma bolacha e dava pro cara.

E esse cara que trabalhou comigo, bah! A gurizada hoje em dia é muito individualista, né tchê? Chegava lá o cara levava Pepsi Cola, eu não era muito de Pepsi Cola, ou levava bolachinha. Não me oferecia uma! Pô eu dou coisas pra esse cara, esse cara não... esse cara não oferece, que cara bem chato! Sabe de uma coisa, um dia nos vinha vindo, ele tinha comprado aquelas bolachas, na época eu gostava daquelas bolachas, agora já enjoei de tanto que comi. Ela era de mel, aveia, não sei se tu já comeu? Ó, parava o trem no meio do caminho e dizia pra ele assim:

- Olha cara, acho que arreventou a mangueira do último vagão.

- Tá, vou lá dar uma olhadinha.

Aí ele descia eu ia lá e comia as bolachas dele. Quando ele voltava, ele olhava assim, a bolacha tava lá no finzinho, deixava só umas duas ou três pra ele. Pô, eu acho que tá só duas pessoas tem que oferecer, né? Eu não tenho coragem de comer e outros não estar... Eu fazia o café e dava pra ele. Ele não levava xícara, não levava nada, cara novo sabe como é...

Aí ele andou falando para os caras lá, “não vou trabalhar mais com o negão lá, que o negão mexe nas coisas do cara”. Eu dizia: não, eu como, eu como mesmo, botava em cima da máquina eu comia. Então essa transformação, no tempo da Rede não tinha isso. O que a gente fazia na Rede? O manobrador tinha a caixa dele. Na Rede todo mundo tinha sua caixa e seu saco de viagem. Uma vez eu passei trinta e cinco horas na linha, sem comida e sem nada, porque eu não quis levar comida entendesse. Estragava ao trem no meio do mato e até alguém, às vezes, achar o lugar onde que tava, onde que não tava. Na Rede não, levava tua caixinha, fazia comida. Primeira coisa que fazia na Rede, estragava alguma coisa só comunicava: ó estragou as máquinas. Aí já botava o colchão no chão, botava a cobertura, e já ia dormir, ligava o fogareiro se fosse inverno, que as máquinas eram muito frias. E na ALL não tinha nada disso, então a gente estranhou muito essas coisas, entendesse? Era tudo muito rápido (ORLANDO CHAGAS – 02/07/2016).

Este encontro de gerações se materializou nas formas de sociabilidade e compartilhamento de alimento em uma situação de trabalho. A bolacha, hoje, já é enjoativa, mas era essencial enquanto um sentimento de pertencer aquela comunidade de trabalho. “Gostar”, como indicam De Certeau e Luce Giard, “é um termo confuso, ligado ao jogo múltiplo das atrações e das repulsas, fundado nos hábitos da infância, magnificados pela lembrança, ou tomados ao avesso pela vontade adulta de livrar-se deles” (CERTEAU & GIARD, 2013, p.249). Não era o sabor da Pepsi Cola que era o mais relevante e sim a possibilidade de estabelecer relações de “confiança informal” (SENNETT, 2015a). As metáforas narrativas saem todas da caixa de viagem, esta que possui características dos objetos

biográficos, que “envelhecem com seu possuidor e se incorporam a sua vida” (BOSI, 2006, p. 441). São as memórias de uma forma de vida, suscitadas pela caixa e pelos “tempos da Rede”, que entram em desuso com as novas formas de gestão do mundo do trabalho, com a “rapidez” exigida no processo radical de mudança.

Este momento de inadaptação foi difícil, mas teve que ser superado, teve de ser reinserido narrativamente em um “trabalho curativo de criar uma narrativa” (SENNETT, 2015b, p.161). O cotidiano seguiu orientado por um valor-trabalho, ainda que bastante transformado. Existe dessa forma, um abandono da caixa, para a manutenção de um ato resiliente frente às descontinuidades do tempo, que se apresentavam no Brasil do final dos anos 1990.

Mas aquele negócio, eu entrei com sacrifício, aquele golpe de sorte, aquele concurso. Que eu dizia: vou manter esse emprego, seu eu sair desse emprego não vou arrumar outro melhor, que ganhe mais do que esse. Eu tinha meus furos também, dia de chuva mesmo, bah, meu deus do céu! Mas me mandavam fazer a coisa, com medo de ir pra rua eu fazia. Eu me incluía num bom funcionário. E, na ALL, fui obrigado a ser um bom funcionário, mas ao mesmo tempo me achava; pô venho o de uma experiência né? *Só que a experiência ficava zero*, quando entrou as normas [Grifo nosso] (ORLANDO CHAGAS – 02/07/2016).

Neste sentido, acompanhando a biografia de Chagas, nos aproximamos de um tema recorrente ao se falar das transformações do capitalismo contemporâneo: a “duração de uma capacitação” (SENNETT, 2015a, p.91). Se a Rede Ferroviária Federal se caracteriza por ser um gigante burocrático que, com uma série de políticas de cunho paternalista – vilas operárias, cooperativas, seguros sociais, moradia fornecida pela empresa, etc., buscando incluir os trabalhadores e incentivar sua permanência – por intermédio da promoção por tempo de trabalho, por exemplo – as novas formas de administração, produto de uma mudança no “espírito do capitalismo” (BOTANSKI & CHIAPELLO, 2009) desenvolvem “menosprezo da experiência” (SENNETT, 2015a, p.93).

A nova economia desconfia de seus trabalhadores “encastelados em uma mesma posição”, “cujo conhecimento institucional acumulado, aparece uma barreira para as mudanças rápidas” (idem, p.93). Como afirma Orlando, quando teve de se inserir nas novas formas empresariais de gestão do mundo do trabalho, “a experiência ficava zero”. Sua trajetória ilustra um valor exigido pela “cultura do novo capitalismo”, para utilizar um termo de Richard Sennett: “a capacidade de abrir mão, de desistir da posse de uma realidade estabelecida (idem, p.94). Este abandono é narrado nos termos de uma “memória da sensível” (ROUCHOU, 2009), os

sentidos agindo como “arquivistas do efêmero” (idem, p.120) do gosto da bolacha e do refrigerante.

5 INSUBORDINANDO-SE PERANTE A FINITUDE

Guillermo: “O quinto capítulo já é essa ideia do envelhecer dessas pessoas, também, e dos seus novos projetos, da sua vida... Quer dizer, dizer que não é só um rompimento com a ferrovia, que existem mais coisas interessantes...”

Neida: “Existe... para continuar, né? Como é? O trem bala segue! (Risos)” [15/01/2018].

5.1 Denúncias, afetos e recordações: Durações na internet

Um dos modos de agenciamento do tempo que caracterizei como constituinte da narrativa de crise, é aquele que estende o tempo do fim, fazendo-o durar. Percebi que esta elasticidade do tempo permitia, também, a efetivação de gestos resilientes. A temporalidade da crise potencializa uma *temporalidade da denúncia*.

Um dos espaços nos quais observei o frutificar desta temporalidade da denúncia foi o grupo da rede social Facebook, chamado “Ferroviários da SR-6 – Fotos”¹⁴⁶. Nele, são compartilhadas diferentes imagens, desde fotografias de acervos pessoais, montagens, GIFS e vídeos encontrados na internet, que tem como conexão homológica a temática da ferrovia. Seguido cada uma das imagens compartilhadas, vários comentários em texto e até mesmo respostas com outras imagens, que são compartilhadas ou “curtidas”.

Dentre os elementos compartilhados, observei uma constância de críticas relacionadas ao abandono e precarização da ferrovia no Brasil. Isto levou a um argumento: não existe uma oposição entre a crise e a duração, a denúncia da crise, o processo de evidenciar a precariedade é uma forma de duração, de ação sobre a descontinuidade do tempo e de manutenção do si mesmo. A crise é o que impulsiona a elaboração de argumentos críticos, denúncias, culpabilizações.

Luc Boltanski e Laurent Thévenot (1999) conceituam “*moments critiques*” (idem, p. 359), para fazer referência “at the same time, to the critical activity of the persons and to the unusualness of a moment of crisis” (BOLTANSKI & THÉVENOT, 1999, p. 359)¹⁴⁷. São estas situações que exigem das pessoas a produção de “justificações” (idem), isto é, argumentos, ainda que estes sejam da ordem do banal e do cotidiano (“ordinary criticisms” (idem, p.373). Comecei a perceber que estas denúncias sobre o fim da RFFSA e a precariedade das ferrovias nos dias de hoje, eram muitas vezes, imagéticas. A imagem, mesmo sem o acompanhamento

¹⁴⁶ Em 1975 foi criado o sistema de das SRs, antes era vigente o Sistema Regional com 13 divisões. A SR-6 representa a superintendência regional - Porto Alegre.

¹⁴⁷ “Ao mesmo tempo, as atividades críticas das pessoas e na anomalia de um momento de crise”.

de legenda, arregimentava grande quantidade de comentários de apoio a aquela crítica cotidiana virtual.

Uma denúncia bastante potente são as imagens que mostram árvores ou capim sobre a linha férrea, impedindo, assim, a circulação de trens. Selecionei duas imagens, de duas postagens diferentes:

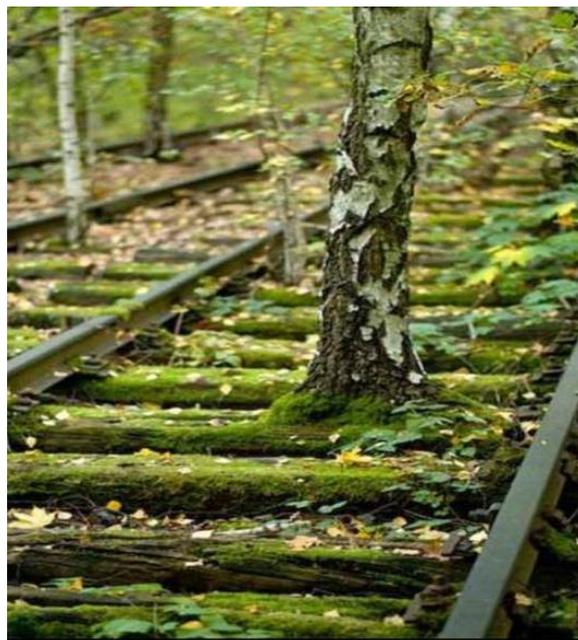


Figura 37: Imagética da crítica.

Fonte: Ferroviários SR-6 – FOTOS (Grupo Facebook).

Elas foram acompanhadas por diferentes comentários como: “Um absurdo”; “lamentável” (esq.). “Resultado da privatização da RFFSA!!!”; “Barreiras”; “que barbaridade” (dir.).



Figura 38: ABANDONADAS.

Fonte: Reportagem do jornal Zero Hora (24 e 25 de Junho de 2017).

Também encontrei em meu campo diálogos que direcionavam críticas como estas:

Orlando: “Não tem mais nada, as árvores tomaram conta, essa linha era a coisa mais linda, limpa! Tu pegava uma moto e ia daqui até Bagé, de moto, pela beira da linha. Agora tu não vai, não anda nem a pé. O mato tapou, tem lugares que só tem aquela caverna de mato e só passa o trem. Tinha um lugar ali, o Rio Santa Maria ali, tu acompanhava um rio, tu via aquele baita rio!! Agora o mato não deixa tu olhar o rio. E a ALL não limpa a linha!”

Rubem: “Ah, antigamente, quando era da Rede, era tudo limpo... (Outubro de 2016).

Refletindo sobre como se expressa este tipo de crítica e como ela se manifesta contrária à uma ação da natureza, cabe uma passagem de Tim Ingold (2012):

Deixados ao léu, os materiais fogem do controle. Potes se quebram, corpos desintegram. Esforço e vigilância são necessários para manter as coisas intactas, sejam elas potes ou pessoas. O mesmo vale para o jardineiro, que deve estar sempre vigilante para impedir que o jardim se transforme numa mata. A sociedade moderna, é claro, tem aversão ao caos. Mas por mais que ela tenha tentado, através da engenharia, construir um mundo material à altura das suas expectativas – ou seja, um mundo de objetos discretos e bem ordenados –, suas aspirações são constantemente frustradas pela recusa da vida em ser contida. Podemos pensar que objetos têm superfícies externas, mas onde quer que haja superfícies a vida depende da troca contínua de materiais através delas (INGOLD, 2012, p. 36-37).

O jardineiro, sempre vigilante, relembra o trabalho do Tuco, que é um personagem duplo, em um momento pode ser definido quase como um animal, integrado à natureza e a seu tipo de atividade:

tem um bicho, na cidade não se vê esse bicho, ele vive no mato, no campo, e ele tá sempre cavando – e quando ele tá cavando ele faz assim: “tuc, tuc, tuc!”. E o Tuco, quando tá socando o dormente, também faz assim “ãhn, ãhn, ãhn!” (GÓMEZ & MAGNI, 2017, p. 109).

Em outros casos, ele é o símbolo do ferroviário moderno, o operário, que evita que a linha seja *tomada* pelo capim. Aqui a linguagem é importante, são expressões de um conflito explícito, na qual a natureza é sujeito ativo: “as árvores tomaram conta”; “*o mato não deixa tu olhar o rio*”; “*O mato tapou*” [grifos meus]. Se para Ingold a natureza é o símbolo da irredutibilidade e da vida, para o ferroviário, a morte¹⁴⁸ se coloca quando a natureza “toma conta”. O crescer do verde é interpretado como “absurdo” e “barbaridade”. Os metais, o construído humano é o que constitui “a vida” desta comunidade ocupacional.

Nas redes sociais as denúncias se transformam em uma ação coletiva. Não é somente a duração do si mesmo, é também da comunidade afetiva. Uma duração que se efetiva por meio das críticas à precariedade, como evidenciam outras manifestações:

Ferrovários (AS): Precisamos criar uma FRENTE AMPLA EM DEFESA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO RS... Mobilização já!”

Se pautarmos por esta ótica do "não adianta mais", não sobraré mais nada, Airton. Temos um acervo muito grande e muita coisa pode ser salva ou recuperada. Está em nossas mãos, já que aguardar pela iniciativa de gestores e administradores públicos, pouco adiantará. Este patrimônio é nosso, legado de décadas de relevantes serviços prestados pela briosa classe ferroviária da VFRGS/RFSSA. Contamos com a participação e o incentivo do amigo. Grande abraço!

¹⁴⁸ Ver capítulo 4, no qual a morte é uma figura narrativa para a crise ferroviária e o fim da profissão.

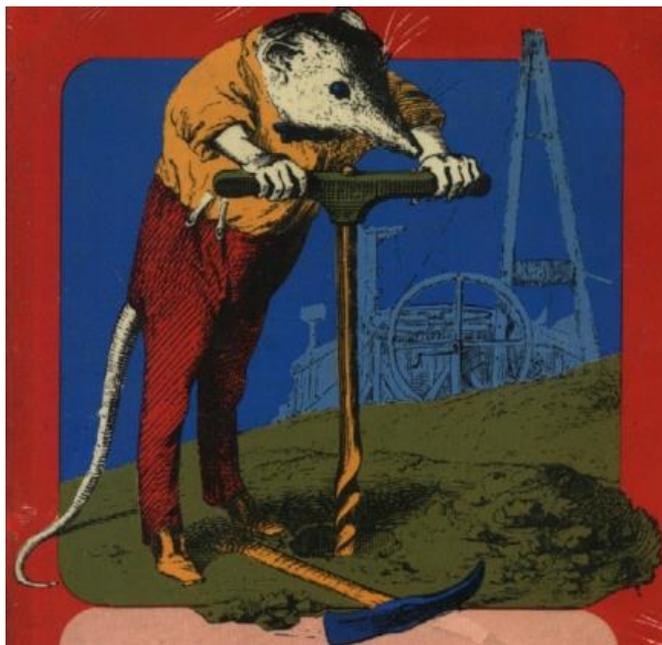


Figura 39: O Tuco e suas contradições.¹⁴⁹

Fonte: Capa do livro “El pensamiento selvaje”, de Claude Levi Strauss (1964), edição do Fondo de Cultura Econômica.

Existem outras manifestações da memória coletiva que vibram nas redes sociais, vinculadas a uma memória afetiva e de pertencimento.

Adeus velho Amigo Azul e Branco, último Trem de Passageiros deixando Santa Maria-RS, o dia que ninguém queria que chegasse, sua partida levou muitas pessoas ferroviários ou não as lágrimas ao ver ele partir, quem sabe um dia ainda voltarás nem que seja em outras cores, tenha certeza nós choramos por tua partida, J R.

Gente, se eu falar pra vocês que fico emocionada só de ver essas fotos de estações e trens que são postadas no grupo, dá pra acreditar? Lembro muito do meu pai e da minha infância!

Não é só tu não, acredito que é este o sentimento da grande maioria dos Ferroviários, pois nós sempre fomos uma família muito emotiva.

No dia 6 de janeiro de 2017, realizei uma postagem no grupo, compartilhando uma foto de um extrato da cooperativa dos Ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que me foi dado por Anabela. Coloquei uma legenda simples: “Cooperativa dos Ferroviários da VFRGS. 1941”. No mesmo dia, havia 181 reações (dentre “curtidas,”amei” ou “uau”), 51 compartilhamentos e 43 comentários.

¹⁴⁹ Esta imagem é uma “brincadeira”, relacionada ao caráter híbrido e complexo da condição do “Tuco”. Também é preciso dizer que Rubem Medeiros não concorda que esta é a aparência do “Tuco”.

Cooperativa dos F. da V. F. R. G. S.

Armazem de Bagé

O Sr. Alvaro Avila Chagas-

REG. 15- Repartição **Viação**

Data 23/6/1941

INSCRIÇÃO Nº 915
Nº 16406

Comprova

Mod. CC 7 D

Gênia S. M. 930475

✓	15	ks. de açúcar	0	25500
✓	15	" arroz	0	23250
✓	10	" farinha de trigo	2	1600
✓	2	1500 xarque	m	860
✓	3	" banha	m	1440
✓	2	" erva mate	R	400
✓	3	" sabão	2	5250
✓	2	" café Nochi	2	940
✓	2	" cebolas	R	700
✓	1	" farinha de mandioca	0	600
✓	1	" graxa	0	280
✓	8	" feijão preto	0	800
✓	1	gf. vinagre	5	1300
	11	sacos		1210
				138.200

A. X

Devolução de sacos dias 4 a 14.

As reclamações serão atendidas mediante apresentação deste talão

Figura 40: Extrato da cooperativa dos Ferroviários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.
Fonte: Acervo pessoal de Anabela.

Me impressionei com as lembranças suscitadas pela imagem, que remontavam à um vínculo nostálgico com os serviços da cooperativa: “Boas lembranças, ansiosos esperando o trem chegar era só alegria kkkk [risada] tempos maravilhosos”; “Que raridade!!!!”. A imagem suscitou muitas lembranças, avivou a “memória do sensível” (ROUCHOU, 2009):

“Que saudades das bolachas de lata e goiabada da cooperativa, lembrança boa meu deus que saudades”.

“Margarina era em lata, refri era gasosa, guaraná, cyrillinha, grapette, sabão em pó era Rinso... kkkk boas recordações”.

“Sim e todos no natal tomando grapette feliz e o churrasco era fartura não tinha promoção de carnes duras era coisa de primeira”.

“Lembro de biscoitos que vinha num saco de Uruguaiana meu pai encomendava... morávamos em Santiago”.

Diálogos emergiram, reconstruindo os tempos passados:

“Quando piá fui muito com um carrinho de mão, buscar no armazém da estação de Barreto, o rancho que o pai fazia na cooperativa e vinha no vagão de carga. O rancho vinha em sacos de estopa”.

“Eh... tinha que devolver os sacos... kkkk”.

“Uma verdadeira raridade. Para que seria a graxa?”

“Feijão com graxa era bom de +, mas a graxa era tirada dos ossos (hoje é sebo derretido)...”.

As narrativas mencionavam personagens da vida ferroviária, que fez com que uma memória se apoiasse na outra para recordar.

“Muito comprei na cooper em santa Maria e cruz alta santa Maria o visador era o Paulinho e cruz alta era uma mulher lembro dela mas o nome me fugiu agora”.

Enquanto outro respondeu: “Lembro do Paulinho”.

Entrelaçaram-se as histórias pessoais:

“era só alegria quando chegava a entrega do rancho, e os saco de farinha dos moinhos rio grandense a mãe fazia roupa pros filhos, carçõzinho e camisa bem alvinho era luxo, meu pai era ferroviário, e depois eu em Cruz alta, muito carreguei ranchos nos trens para entregar nas estações para os colegas, saudades bons tempos dos quais muitos de nós vivemos”.

“Fizemos uma greve aí como não tinha trem a bóia não vinha eu e outro colega de Santa Bárbara fomos até Cruz Alta, por lá encontramos um amigo caminhoneiro que trouxe nós e a boia debaixo da lona pois o caminhão já vinha carregado chegando em Santa Bárbara colocamos no trole e fomos de casa em casa fazer a entrega kkkkkk”.

“Muitas vezes eu fui com minha mãe nessa cooperativa de Bagé, tinha que atravessar os trilhos na estação. Nós morávamos em Pedras Altas, tinha que vir num trem em um dia, dormir em um hotel perto da estação e voltar no outro, era muito bom! Da saudade desse tempo!”.

“O povo ferroviário era feliz e não sabia! Parte de meu ensino fundamental foi bancado pela Cooperativa dos Empregados da VFRGS ! Grande instituição !!!”.

Não foi ingenuamente que compartilhei um material referente à cooperativa. Como enfatizei nos capítulos anteriores, a cooperativa da VFRGS ou da RFFSA era vista de maneira dúbia pelos entrevistados. Ao mesmo tempo em que era um princípio de distinção, signo dos benefícios concedidos à profissão, também era retratada como um dispositivo empresarial de endividamento, do qual é necessário um grande esforço para se desvencilhar. Nos comentários do Facebook predominaram as lembranças afetivas e cotidianas.

Estas ações nas redes sociais, enquanto manutenções da memória coletiva, contam com algumas características peculiares das informações que circulam na internet. A primeira delas é a efemeridade do registro, os dados não estão ali para serem acervados para as futuras gerações. Mas é por meio de outra característica das informações compartilhadas em uma rede como o Facebook que produz uma relação ímpar com a memória coletiva: a constante renovação e a periodicidade diária. Este uso êmico das imagens, permite que todos os dias se esteja relembando, discutindo, denunciado, assuntos relacionados à ferrovia. Uma rítmica singular da manifestação da duração deste grupo geracional, profissional e afetivo.

Os ferroviários, ferroviárias e famílias, por meio das redes sociais, estão realizando também uma prática restitutiva, uma restituição para seu grupo, realizada com uma temporalidade própria das redes sociais, bem como em seu *modus operandi*. Jean Segata (2016) destaca que, em sua pesquisa na rede social Orkut, percebeu que

havia nele dinâmicas que mobilizavam a formação de grupos de antigos amigos, a partir da inscrição em comunidades que em razão de eventos ou lugares dos quais se havia separado, por tempo ou distância física. Aparecia aí a velha escola, o bairro ou a rua da infância, a banda preferida, etc. Ao invés de sair do local e ganhar o mundo, havia um investimento em “voltar” e o tipo de dinâmica de se inscrever nesses espaços e se adicionar a amigos, produzia um feixe de relações bastante circunscrito que punha em questão a ideia de rede global (SEGATA, 2016, p. 99).

Ou seja, se a escola, o bairro e a rua são quadros sociais da memória (HALBWACHS, 2006) que potencializam o estabelecimento de vínculos nas redes sociais, o que dizer do trabalho ferroviário que coincide com as relações de moradia, trabalho e afeto, por meio de seu sistema de organização e arregimentação da mão de obra?

Como afirmou Claudia Turra Magni, no GT de imagens da ANPOCS que participávamos juntos¹⁵⁰, a ideia de rede, para a comunidade ferroviária, está “consolidada na memória, muito antes da web”.

5.2 Envelhecimento e Trabalho

O envelhecimento, para a perspectiva da Etnografia da Duração, diz respeito à “vulnerabilidade do ser no tempo que se esvai” (ECKERT & ROCHA, 2013b, p. 157). Não se trata unicamente da degradação de um corpo físico, o fenômeno envolve mais amplamente a descontinuidade dos tempos vividos e os minuciosos “esforços” (BACHELARD, 1988), cotidianos e “teimosos” (CERTEAU, 1994), de narrar a si mesmo, mediante a atividade mnésica criadora¹⁵¹. Tratando-se, neste caso, de sujeitos pertencentes à uma comunidade de trabalho, o envelhecer percorre as tensões da lógica da sociedade de mercado. O envelhecer nesta sociedade salarial e industrial representa o momento de saída da vida produtiva e da desvalorização da pessoa idosa (BOSI, 2006).

Cabe, ainda, esclarecer um reposicionamento da velhice nas sociedades contemporâneas, representado pela reconfiguração do seu papel no interior dos núcleos familiares e performadas em ações como a busca de outro trabalho, durante a aposentadoria. De acordo com Romina Cogley (2007), a “crise na sociedade salarial” (idem, p.123) e do estado de bem-estar, transformou os idosos em provedores, assumindo as responsabilidades de auxiliar a família, acionando redes de “solidariedade privada”.

Julio Simões (2004) apresenta os protagonismos dos aposentados em suas lutas sindicais, ou na carreira política (idem, p.31). Para Clarice Peixoto (2004) as motivações dos aposentados para ter outro emprego, além da busca por melhores condições, devido a um rendimento insatisfatório, cumpre função de preencher um “vazio social” (idem, p.72). Assumindo esta nova postura perante o mercado de trabalho e adquirindo uma renda extra, passam a contribuir com suas famílias, processo representado pela co-residência, o apoio financeiro ou moral.

¹⁵⁰ GT 14 - Imagens e Ciências Sociais: experiências de ensino e pesquisa. Coordenação: Ana Lúcia Marques Camargo Ferraz (UFF) e João Martinho Braga de Mendonça (UFPB).

¹⁵¹ Ao utilizar o termo “criadora”, estou remetendo tanto ao fato da duração ser concebida enquanto “obra” (BACHELARD, 1988), como a uma disposição fantástica, imaginativa e criativa da memória (DURAND, 1980).

Organizei elementos de duas trajetórias, de Ubirajara e Neida, para refletir sobre como o valor trabalho é articulado, mesmo após a aposentadoria e como este também dialoga com um cenário de crise na profissão.

Ubirajara foi um dos poucos trabalhadores que se mantiveram na ferrovia após as privatizações. Ao narrar sobre as transformações nos processos de trabalho, Bira destacou a mudança nas formas de autoridade e hierarquia, elementos bastante significativos na mudança do “espírito do capitalismo” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009).

E a gente tem hoje um coordenador. Exemplo: lá em Rio Grande, hoje, são dois coordenadores. Para ti só ter só uma noção, no tempo da rede ferroviária, todo mundo era engenheiro. Tinha uns oitocentos engenheiros, era engenheiro da via permanente, era engenheiro da estação, era engenheiro de maquinista... Todo mundo era engenheiro! Inclusive os caras tinham mania de ser chamado de doutor, nunca tiveram doutorado nenhum, mas Deus me livre se não chamasse o cara de doutor fulano de tal. Hoje a gente tem dois coordenadores, e só! Rio Grande ali, na época, ali ficavam os engenheiro tudo, se a gente fosse contar, tinha uns 50, ali, mais ou menos. Hoje são dois coordenadores¹⁵². Dois coordenadores a gente faz tudo, muito mais do que antes, com dois caras. Para ti ver a mudança.

Melhorou para quem tá trabalhando. Mas em compensação, o pessoal que tá trabalhando é o mínimo necessário, por isso hoje o cara conversa com um ferroviário antigo, o cara até chora. Como eu te falo já tô fechando 34. 34 anos eu já fechei, e é aquilo, eu tenho a impressão de que enquanto eu quiser trabalhar eu tô trabalhando não existe uma pressão. Olha, eu já com sessenta e dois anos, nunca ninguém me falou, o tu já tá com uma idade avançada, esse tipo de coisa assim não existe, essa cobrança por idade, desde que tu cumpra a tua função bem (UBIRAJARA).

Bira percebeu a transformação pela redução drástica do número de trabalhadores e pela velocidade e quantidade dos procedimentos técnicos, “modernizou, enxugou”, como ele me resumiu. Ciente das contradições do processo, apontou os pontos positivos e negativos, conseguindo fazer uma relativização da sua condição, mantendo a crítica ao excesso de autoridades burocráticas:

para ti só para tu ter só uma noção, no tempo da rede ferroviária, todo mundo era engenheiro. Tinha uns oitocentos engenheiros, era engenheiro da via permanente, era engenheiro da estação, era engenheiro de maquinista... Todo mundo era engenheiro! E inclusive os caras tinham mania que queria ser

¹⁵² Não é possível deixar de mencionar que a narrativa deste trabalhador “de dentro” das novas formas de organização empresarial deixa claro uma mudança no sistema de legitimidade das lideranças, que estabelece “a ficção de que trabalhadores e administração estão na mesma equipe” (SENNETT, 2015a, p.135). Como analisam Luc Boltanski e Ève Chiapello, os líderes do “novo capitalismo” não são mais legitimados por posições hierárquicas e sim pelos exemplos, são os *coachs*, os *managers*, os inspiradores. Neste novo sistema, o discurso é de que “nada é imposto ao trabalhador, ele adere à um projeto” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, p.105).

chamado de doutor, nunca tiveram doutorado nenhum, mas Deus me livre se não chamasse o cara de doutor fulano de tal (UBIRAJARA – 12 / 09/ 2017).

Este narrador não deixa de esclarecer a brutalidade de um processo de demissão em massa (“o cara conversa com um ferroviário antigo, o cara até chora”), consequência da reengenharia empresarial. Apesar disto, é a articulação do valor-trabalho, mesmo coincidente com um processo de envelhecimento, que potencializa as estratégias de “duração” (BACHELARD, 1980) deste trabalhador. *Estar trabalhando* e não ser “cobrado” pela idade, garante um enfeixamento coerente dos momentos vividos, inclusive de superação de uma potencial narrativa de crise e de um “sentimento de inutilidade” (SENNETT, 2015a). De outro lado, a narrativa Neida dos tempos do envelhecer, ao invés de destacar a experiência de trabalho, valoriza a conquista da *sensação de aposentadoria*:

Eu custei a decidir. No início de 2017 eu entrei de férias e disse que ia me aposentar. Aí o pedido foi de dias, foi muito engraçado. Porque na prefeitura aqui de Pelotas é tudo diferente, eu pedi aposentadoria e nesse meio tempo eu fui saber da licença prêmio que a gente tem direito. Aí eu fui atrás de um advogado pra saber, fui ali no saguão ali da prefeitura encontrei um colega que sabe bem dessas coisas. Aí eu falando e ele: porque tu pediu [a aposentadoria]? Ah por essas mudanças que estão por vir né? Isso no início de 2017...¹⁵³ Ah não, mas quem já tem direito adquirido não vai alterar. E eu disse eu vou me aposentar, mas vou ter procurar outro serviço. Ah mas porque tu vai sair e eu disse, eu vou ter que me aposentar, mas eu vou ter procurar outro serviço, porque eu vou ficar com o salário mínimo. Ah mas porque tu vai sair? “Ah, agora já pedi”. Porque o salário da prefeitura de Pelotas é tão baixo do padrão que fazendo a média, eu trabalhei 17 anos, fica abaixo do salário mínimo. Aí ele ligou pro PREVPEL, cheguei lá não tinha nem entrado no sistema, vai lá e diz que a senhora vai entrar em depressão que não quer se aposentar mais. Foi o que eu fiz. Eu fui na administração, ah não quero me aposentar mais, vou entrar em depressão e não quero mais. Ainda não tinha assinado né? Então trabalhei mais um ano, trabalhei todo o ano de 2017. Mas agora não, dessa vez. Por que o pior assim, os colegas ficam te forçando, não é te forçando, não querem que tu saia. “Tu tá bem ainda, porque vai sair, fica mais um pouco. Mas agora eu vou, mas sempre com esse medo das novas mudanças né?”

A diferença que eu fiquei mais um ano trabalhando eu ainda fiquei com um salário a gente ganha um pouco mais a gente e tem vale alimentação, não era com o salário mínimo era um pouco, aí deu pra me organizar um pouco mais. Eu fui me preparando sabendo que eu ia ficar com o salário. Aí tá, agora eu saí dia 1 de novembro. Eu digo que vou trabalhar, vou pegar, mas como eu ainda to pra mim numas férias prolongadas, ainda não senti o parar, pra mim tá bom assim. Então eu ainda não sei, pra mim se volto ou não volto

Guillermo: Porque tem também a aposentadoria da Rede.

“Tem a da Rede, mas que é um salário mínimo. Mas tá né, pra mim dá né, a guria gora já tá independente. Mas ainda não deu pra mim sentir se vai fazer

¹⁵³ O governo de Michel Temer, em 2017, propôs uma reforma na previdência que inclui o aumento no tempo de contribuição e na idade limite para a aposentadoria.

falta ou não. Aí e se bem eu tô com a da Rede, da ferrovia, na justiça. Porque tá o advogado eu nem lembrava que eu tinha colocado. Porque os colegas mesmo já me disseram, tu ficou mal, tá eu não sei se vai sair alguma coisa. A princípio agora eu estou numas férias prolongadas.

Guillermo: Mas um momento bem diferente que aquela primeira aposentadoria...

Ah é, bem diferente! Não na Rede no caso eu entrei com pedido de aposentadoria via judicial. Mas pra mim, primeiro eu tava desempregada, fiquei desempregada, fui chamada no concurso da prefeitura. Ai tá, realmente, foi diferente porque o da ferrovia eu já estava trabalhando na prefeitura, quando saiu a aposentadoria. Então, me sentir aposentada mesmo é agora. *Sentir aposentada mesmo é agora*. Porque claro, quando a ferrovia fechou eu fiquei é *desempregada*. Claro, primeiro ano não, como eu já disse, seguro desemprego a gente recebia um bom dinheiro também, tanto é que comprei a casa. Só que aí claro, o dinheiro se vai, vai embora (NEIDA, 15/01/2018).

A segunda aposentadoria, também em trabalhos burocráticos (Neida ri da ironia de trabalhar com ponto na prefeitura, mesma função que ocupou na Rede Ferroviária), lhe confere outra sensação, negada no projeto frustrado de carreira na RFFSA. O fim do trabalho na Rede conferiu a ela uma condição de desemprego, assim “sentir aposentada *mesmo é agora*”. Esta reflexão também acusa a condição de precarização da aposentadoria:

É isso que eu digo, como o salário da prefeitura de Pelotas é baixo, não é nada são 17 anos! Tu trabalhava para tu sair com pedia de menos do salário mínimo... A minha média ficou 667. Baixa, se não fosse baixa não saia com um salário desses, imagina. Aí eu brinco, na prefeitura façam greve mesmo, não vou fazer mais mesmo né? Não mas aí eu brinco, tem que fazer greve mesmo! Se bem que as greves não resolvem de nada! Mas... pelo menos, luta né (NEIDA).

Minha última entrevista com Neida (15 de janeiro 2018) demonstra um momento de reflexão sobre a trajetória vivida e de planejamentos para novos projetos. Esta também é uma possibilidade da duração, condizente com o contexto do “encontro etnográfico” no qual a entrevista foi realizada. É só neste momento que Neida consegue se desvencilhar da rotina ritmada pela organização do tempo ditada pelo trabalho e acessar um “tempo letárgico” (ECKERT, 2012), mas não apático.

Ainda em 2016, me contava de outras possibilidades, incentivadas pela filha, que incluíam retomar a faculdade de Ciências Contábeis, que iniciou durante o trabalho na ferrovia, mas não terminou, em razão de ter perdido parte da audição:

Eu já tinha várias disciplinas da licenciatura plena. Nesse período eu tava lutando pra conseguir o aparelho, custei pra empresa liberar o aparelho [RFFSA custeou o primeiro aparelho para surdez], mas não foi muito fácil da empresa liberar até porque não era costume deles fazerem isso, então era muita

burocracia para liberarem, então demorei pra conseguir o aparelho. Nesse meio tempo eu tava estudando, só que eu ia para a sala de aula e não escutava, não escutava às vezes nem meu nome. E aí pedi pra sair. Mas antes de sair ainda da Matemática eu cheguei a fazer transferência pras Ciências Contábeis porque era a área que eu ia me dar muito bem. Hoje a Luana quer que eu faça (NEIDA, 04/09/2016).

Mas uma coisa é certa, como disse Neida: “Não quero ficar aquelas velhas chatas, bobiando. Eu quero movimento mesmo!”.

Há outro elemento da narrativa de Neida que destaco como uma forma narrativa comum aos movimentos resilientes dos ferroviários, principalmente quando o tema central da discussão é a aposentadoria: o uso de números, valores, salários, porcentagens. Este tema é comum entre os ferroviários, como informou um interlocutor de Rojane Brum Nunes¹⁵⁴: “E vou te dizer uma coisa, quanto tu enxergar um monte de ferroviário junto, já sabe, só o que falam é de salário, da aposentadoria, do Lula e da Ieda!” (NUNES, 2013, p.104). E é sobre uma forma narrativa que mescla o dinheiro e a vida do aposentado que discutirei no próximo subcapítulo.

5.3 Dinheiro, aposentadoria e seus dramas

“O ferroviário só pensa em dinheiro”. Com esta frase, e com um certo tom de reprovação, o delegado sindical de Pelotas, Orlando Chagas, evidencia a desapareição dos ferroviários das reuniões do sindicato, exceto em circunstâncias nas quais correm boatos de que “vem dinheiro por aí”. A expressão é um diagnóstico acurado de aspectos cotidianos da vida dos aposentados: os rumores deslocam as pessoas, lotam as salas dos sindicatos, tecem redes de sociabilidade... e muitas vezes estão diretamente ligados ao dinheiro.¹⁵⁵

Se os rumores dizem respeito a formas imaginativas, mobilizando as “frustrações e ansiedades coletivas acumuladas” (DELUMEAU, 1989 p.184), quando inseridos no contexto das modernas sociedades complexas, que tem como uma de suas características principais o uso do dinheiro como meio de troca fundamental (SIMMEL, 1998), eles adquirem um caráter peculiar. O dinheiro “dá formas concretas aos nossos desejos, soltando e fixando nossa

¹⁵⁴ Trecho de entrevista realizada no ano de 2009 por Rojane Brum Nunes (2013), cuja dissertação de mestrado foi publicada em livro intitulado: “A boca, a esquina e o recanto: territórios urbanos e memória coletiva no centro de Santa Maria”.

¹⁵⁵ O antropólogo Keith Hart (2007) sugere que o dinheiro tem uma capacidade persuasiva, é um veículo de abstração social.

imaginação de diversas formas” (HART, 2007 p.19)¹⁵⁶ e, portanto, possibilita narrativas sobre ele.

Duas situações retiradas de minha experiência de trabalho de campo evidenciam a relação entre ferroviários, rumores e dinheiro.

A primeira reunião aconteceu em novembro de 2016: A Delegacia Municipal do Sindicato Ferroviário em Pelotas é um pequeno chalé de madeira, de um cômodo com banheiro. Ele se localiza próximo à Estação Férrea, em um espaço onde antes existiam as oficinas para as locomotivas e vagões. Nele se reuniram Luiz Carlos “Pisca”, manobrador aposentado, Rubem Medeiros, Orlando Chagas.

Pisca estava indignado e, depois de fazer uma explanação da sua situação para Orlando, provocou os colegas de categoria: “E aí, o que vocês me dizem agora? Eles [o sindicato] não roubaram dois mil de cada um? Claro que roubaram!”. Suas ressalvas continuaram: “Advogado que pede dinheiro pra entrar na causa, tu não aceita!”. Juntos, os três começaram a analisar uma tabela salarial, com diferentes níveis. Estes níveis eram a forma do trabalhador progredir dentro da empresa ferroviária.

Existem duas possibilidades que permitem ao trabalhador avançar de nível: “por mérito” (...) e “por tempo de serviço”. Isso leva a algumas conclusões. Primeiro, produz a diferenciação salarial dos trabalhadores dentro de uma mesma função segundo, a valorização do trabalhador dedicado/fiel a empresa, na recompensa por tempo de trabalho. Outra questão: a possibilidade de um trabalhador de função “inferior” ganhar mais que outro de superior, dependendo de seus níveis, por exemplo, um Manobrador que atinge seu teto salarial (nível mais alto) ganhar mais que um Agente que “recém iniciou (GÓMEZ, 2015, p. 48 - 49).

Os aposentados contam com o mesmo sistema ao qual se subscreviam nos tempos de trabalho, para calcular suas aposentadorias. Rubem ficou descontente, pois soube de um colega que ganha mais do que ele, mesmo sendo de um nível abaixo na hierarquia: “O problema é esse aí né, tchê! Tem certas coisas que o cara não dá pra entender. O nível de um trabalhador é muito abaixo do meu!”. “Pisca” comenta: “tá ganhando pouco hem, Rubinho?”, ao que este responde: “mas claro rapaz! Acho que tu ganha bem porque tu mete os caras na justiça” e o primeiro contesta: “Ah, mas eu tenho direito, eu trabalhei, né!”.

¹⁵⁶ “[M]oney informs our subjectivity and gives concrete expression to our desires, releasing and fixing our imagination in many ways”.

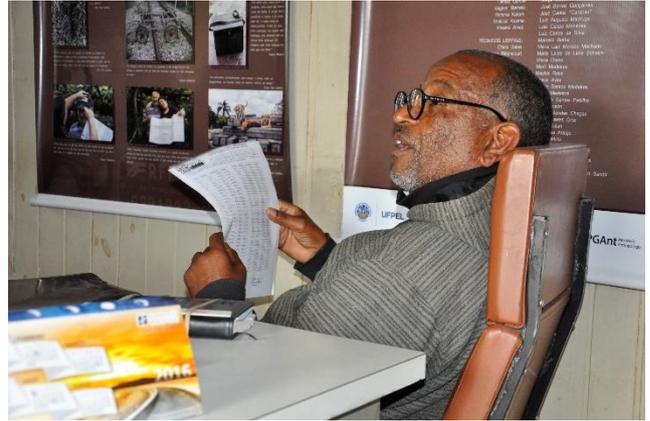


Figura 41: Rumores sindicais em Pelotas.

Fonte: Guillermo Gómez.

Mais tarde, na mesma reunião, uma senhora, viúva de ferroviário, visitou o sindicato e ficou bastante tempo conversando com Orlando sobre processos e de sua situação enquanto pensionista. Após ela ter ido embora, Rubem, curioso, questionou Orlando sobre quem era a senhora e o que fazia ali: “achei que ela não ia te largar nunca!”. Orlando, então, justificou aquela presença inusitada: “surgiu um comentário, que tem um dinheiro por aí... Para aqueles caras cedidos. O Moacir andou espalhando por aí.”

A segunda reunião que testemunhei ocorreu em março de 2017. A direção do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Rio Grande do Sul (SINDIFERGS), sediada em Porto Alegre, realiza periodicamente visitas às delegacias sindicais das cidades no interior. Em Pelotas, foram recebidos por Orlando Chagas, na casa/sindicato, pois o chalé já havia sido interditado devido às más condições. Cadeiras de praia e da sala de jantar, bancos da cozinha e outras variações foram dispostos na recém construída garagem de Orlando. Sua esposa, Cristina Chagas, providenciou garrafas de água com gás para os convidados e pede desculpas, pois tem que sair para o trabalho, na Escola Monteiro Lobato. Em uma mesa coberta com uma toalha branca, são depositados alguns papéis com tabelas e timbre do sindicato, pastas, um jornal e alguns copos plásticos com água.

As lideranças se puseram de pé, atrás da mesa e a reunião tem início. As pautas não são muito encorajadoras: tabela salarial congelada, prejuízos nos níveis de trabalho e reajustes salariais abaixo da inflação nos anos de 2015 e 2016. Ao final, aproximou-se a pauta principal, um processo de reajuste que está tramitando na justiça desde o final da década de 1990 e diz respeito à periculosidade. O presidente declara que as pessoas estão ouvindo por aí muitas informações que às vezes não são verdadeiras e acabam achando algumas coisas, acabam se frustrando. Por isso, o esforço do sindicato em explicitar as questões com detalhes. A fim de performar essa “versão oficial”, o presidente concede a palavra para o advogado do sindicato, que passa a minuciar o processo de periculosidade.

Estes dois casos, em última instância, são complexidades narrativas da duração de uma sociedade industrial-salarial, que rejeita o velho por perder sua força de trabalho (BOSI, 2006). Dessa forma, em ambas as situações o dinheiro foi “ponto de ênfase” das “estórias e conversações” (HART, 2006 p. 11), sendo os rumores do dinheiro uma forma de fazer durar os vínculos dos aposentados com sua profissão.

5. 4 Exposições Ferroviárias

Entro com Nando numa barbearia do bairro. Um menino espera sua vez para cortar. Nando o interroga: “Vai cortar cabelo? Antes que eu?” O guri argumenta que chegou primeiro. Nando pergunta: Quanto tempo mora no bairro? “há uns 13 anos”, respondeu o piá. Eu tô a 50 anos na zona. Quem chegou primeiro?” [Trecho de diário de campo].

Em meio a este cenário de dilemas dos aposentados e dos rastros mnêmicos da crise de uma categoria profissional, coexistem iniciativas que prezam pela duração da memória coletiva destes sujeitos. Algumas são elaborações êmicas e as páginas anteriores enunciaram a importância delas para as identidades narrativas dos sujeitos. A memória coletiva ferroviária de Anabela e Calixta e os envelopes de salário de Rubem, são alguns exemplos de “acervos pessoais” que evidenciam uma vontade de preservar sua própria história, ao mesmo tempo em que se preserva a história de um grupo.

Uma destas propostas vem de meu amigo, Yuri Schönardie Rapkiewicz, a quem devo muito, principalmente pelos diálogos sobre o patrimônio ferroviário. Em 2016 ele foi um dos coordenadores do projeto “A Tecnologia Resgatando a Memória Ferroviária do Rio Grande do Sul”.

O projeto foi financiado pelo Fundo de Apoio à Cultura (FAC) vinculado à Secretaria Estadual de Cultura do Rio Grande do Sul (SEDAC) em 2016. É no âmbito de sua realização que trago meus relatos enquanto operacionalizador da iniciativa cultural, na condição formal de prestador de serviço contratado pela coordenação do projeto (RAPKIEWICZ & ABALOS, 2017, p.12).

Mediante pesquisa etnográfica, de acervos e entrevistas com ferroviários, a equipe do projeto articulou a alimentação de um totem digital, instalado no Museu do Trem em São Leopoldo.

A plataforma digital interativa reúne vídeos, fotografias, mapas e informações das estações e ramais férreos do Rio Grande do Sul. Essa foi proposta na qual

enfaticamos o potencial interativo e pedagógico no uso aplicado de tecnologias audiovisuais no âmbito de museus (idem, ibidem)

As entrevistas, para além de memórias particulares, contextualizaram campos de possibilidades/quadros de referência e preocupações que são comuns à muitos ferroviários: a manutenção adequada de estações, vagões e locomotivas, a continuidade de reuniões sindicais relacionadas às questões previdenciárias, um olhar crítico sobre a precarização das condições de trabalho no país, a esperança de que retornem os trens de passageiros e que se constituam novos museus ferroviários... (idem, p.13).

Conviver com os relatos de Yuri, meu colega no PPGAS/UFRGS, sejam provenientes das conversas informais ou de trabalhos acadêmicos que escrevemos juntos, fez com que eu atentasse com mais cuidado para as questões do patrimônio, para as vias de preservação institucionais e pelas possibilidades etnográficas de propor uma memória social nos museus e espaços oficiais, com ética e comprometimento.

5.4.1. MEF

Em minha própria experiência etnográfica, o Memorial da Estação Férrea (MEF), projeto da Universidade Federal de Pelotas, coordenado por Claudia Turra Magni, foi fundante. O projeto surgiu de uma iniciativa do poder público municipal, na figura da Secretária de Cultura de Pelotas, em patrimonializar um prédio histórico, a Estação Férrea de Pelotas. A equipe de alunos, da qual eu fazia parte, coordenados pela professora Claudia, tinha por objetivos realizar uma pesquisa etnográfica que pudesse fornecer substrato à formulação do Memorial da Estação Férrea. Inclusive, um dos tópicos que estruturavam as entrevistas realizadas durante a semana da cidade com moradores do bairro Simões Lopes, era direcionado a tentar entender qual concepção de memorial os moradores apresentavam, o que gostariam de ver naquele espaço, ainda que institucional, de preservação da memória ferroviária.

Até o término da dissertação, o Memorial não foi instalado na parte central da estação, conforme o projeto esboçado pelo poder público, ainda em 2015, o que causa manifestações de indignação dos interlocutores: “nós somos ferroviários, nós que levantamos aquilo ali e nem os ferroviários entram lá, acho ridículo” (RUBEM MEDEIROS – 15/12/2017).

A pesquisa que fundamentou o projeto, concluída em 2015, apresentou a contribuição da universidade para a realização deste projeto, com a produção de um vídeo-documentário, ensaios fotográficos e de banners temáticos que agregam narrativas e fotografias (Ver Cap. 1). Especialmente sobre o conjunto de banners, que são organizados no formato de museu de rua,

é preciso falar da relação destes com Orlando Chagas. Após a inauguração do MEF na Estação Férrea de Pelotas em 2015, e de sua ida para o Mercado Central, no início de 2016, Orlando tomou a frente do projeto, articulando a movimentação dos banners para a sede do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviários no RS (SINDIFERGS), em Porto Alegre.

Nando negociou com as lideranças sindicais a realização de uma cerimônia para a inauguração do MEF no SINDIFERGS, que “para ter gente”, aconteceu no mesmo dia da posse da nova diretoria. No dia 7 de abril de 2016, um dia antes da cerimônia de posse, com o auxílio de Dorildes Begnini (Depto de aposentados e pensionistas) e demais funcionários do SINDIFERGS, fizemos a montagem da exposição.

Após a montagem, Orlando me apresentou o acervo de livros e documentos ferroviários, bem como ferramentas, vestuários e miniaturas, disponíveis no SINDIFERGS. Ele me mostrou o rádio, o principal instrumento do manobrador, que o utilizava para se comunicar com o maquinista e informar as manobras que o trem deve fazer, ao chegar em uma determinada estação.



Figura 42: Nando no memorial do Sindicato dos ferroviários em Porto Alegre.
Fonte: Guillermo Gómez.

No dia seguinte, 8 de abril de 2016, após as falas de João Calegari, Jair Morais e demais lideranças sindicais, que assumiam naquele dia o SINDIFERGS, nos foi cedido um momento para ocuparmos a mesa, transmitindo o vídeo-documentário “Vida nos Trilhos” e apresentarmos a pesquisa e seus colaboradores, inaugurando a presença dos banners na sede do sindicato ferroviário.

Na ocasião, a pedido de Yuri Schönardie Rapkiewicz, entreguei uma edição do livro “Etnografia do Trabalho, Narrativas do Tempo” (ROCHA & ECKERT, 2015), que contém o artigo que relata alguns elementos da pesquisa de graduação de Yuri (RAPKIEWCIZ & ECKERT, 2015), para ser acervado na biblioteca do sindicato, como forma de restituição. Também li uma carta de agradecimento, redigida pela professora Claudia Turra, direcionada à direção do sindicato, trabalhadores, famílias e demais envolvidos no universo da ferrovia.



Figura 43: João Calegari, Orlando e Guillermo na inauguração do MEF em Porto Alegre.
Fonte: Jair Morais.

O MEF ficou exposto até o dia 21 de outubro de 2016, data também pensada em razão da realização de uma reunião sindical significativa, que reuniu ferroviários de diferentes regiões do Rio Grande do Sul, que estavam ali para serem atualizados em relação a questões salariais. Nesta ocasião, optei por não falar no microfone, pois este estava aberto para os ferroviários se manifestarem e fiquei ouvindo suas diferentes manifestações. Assim, fui conversando com as pessoas que se agrupam próximas dos banners afixados nas paredes, apresentando a pesquisa e conhecendo suas impressões sobre o material que se despedia do Sindicato naquele dia.



Figura 44: MEF no SINDIFERGS, último dia - 21/08/2016.

Fonte: Guillermo Gómez.

O vínculo de Orlando Chagas com o MEF transcende a materialidade dos banners e sua circulação, transbordando para o vínculo com um *conceito* de memorial, que redundaram na iniciativa dele em realizar uma série de procedimentos de reflexão sobre a preservação da memória ferroviária. Isso figura desde as singularidades, como passar a guardar suas fotografias, pedindo-me que lhe enviasse pelo WhatsApp as que eu tirava, planejando a confecção de um quadro em sua garagem com a constelação desses diferentes momentos e encontros.



Figura 45: Nando montado o MEF no sindicato de Pelotas.

Fonte: Guillermo Gómez.

Passou a atentar aos procedimentos e ritos acadêmicos, como, por exemplo, estando presente, junto com Rubem, na defesa de dissertação de Andressa Pereira, da qual foi um interlocutor ativo. Durante a defesa, demonstrou seus conhecimentos sobre a sonoridade do trem [tema da pesquisa de Andressa (PEREIRA, 2017), os tipos de apitos e os códigos de

serviço. Orlando me questionou diversas vezes sobre procedimentos de avaliação da dissertação [ver epígrafe] e sobre quem estará na banca. Em outra ocasião, quando estávamos reunidos no LEPPAIS, Orlando abordou a professora Claudia: “não tem nenhum aluno teu que queira pesquisar a ferrovia? Encontrei várias fotos sobre acidentes ferroviários...” (15/12/2017).

Já no início de 2017 me fazia perguntas sobre a graduação que fiz na UFPel – a mesma realizada por sua filha – se era disputado para entrar, qual o perfil dos estudantes. Sempre que pergunta eu informo que é um curso noturno, composto por jovens e também de muitos trabalhadores e trabalhadoras da mesma faixa etária dele, que seria um bom estímulo e que grande parte dos conhecimentos ele já tem, em suas experiências de vida. Foi o que respondi, quando saímos do LEPPAIS naquele dia e ele retomou o assunto dos acidentes: “vamos entrevistar os acidentados, tu já conversaste com aquela senhora, a Calixta, eu conheço vários acidentados e também tenho as fotos”. “Essa é a tua pesquisa”, respondi. “Tens que entrar logo na faculdade”, continuei. “Fazer o ENEM¹⁵⁷, né Guillermo”, ele me disse.



Figura 46: Defesa de Andressa Pereira, com a presença de Orlando e Rubem.
Fonte: Hamilton Bittencourt.

5.4.2 Nos trilhos da história: Encontro com Paulo Nilton de Carvalho

Foi com estas inspirações que Nando sugeriu que eu, Andressa e Rubem conhecêssemos Paulo Carvalho, ferroviário aposentado, morador da cidade de Rio Grande. Este senhor é

¹⁵⁷ Exame Nacional do Ensino Médio, prova, realizada nacionalmente, que qualifica para o ingresso no ensino superior. Em 2017 teve 7,6 milhões de inscritos.

conhecido como uma “figura” entre os ferroviários, por ser uma pessoa carismática e ter manifesta militância pela memória ferroviária.

Seu Paulo já deu várias palestras e levou exposições para Tupanciretã¹⁵⁸, Gramado¹⁵⁹, Rio Grande, e diversas outras cidades do Rio Grande do Sul (CALLONI, 2010). Uma apresentação de Paulo, em suas próprias palavras, já delinea sua característica de sentinela da memória ferroviária:

Cumprimento o radialista da RádioCom de Pelotas¹⁶⁰ e dizer que é uma satisfação muito grande de dar alguma opinião sobre minha vida ferroviária. Então eu nasci na cidade de Uruguaiana, o pai era de origem ferroviária, só nasci em Uruguaiana, que o pai trabalha em uma estação próxima e com 7 dias de vida, uma semana de vida, eu vim morar dentro de um vagão, porque a estação que o pai morava estava em construção... E ali começou uma paixão ferroviária, acho que entrou no sangue né, com 7 dias. Então nessa vida ferroviária com o pai e ele trabalhou 40 anos na ferrovia, né? Eu já com 10, 12 anos já aprendi o telégrafo, paralelo com o estudo. E com 17 anos eu entrei na ferrovia em Santa Maria, até já era telegrafista, mas enquanto aguardava vaga iniciei como auxiliar de carpinteiro, depois trabalhei um ano ajudando o maquinista e manobrando né. Até chegar a minha vez, em 1958 eu entrei na função de telegrafista nas estações. E nessa caminhada toda eu sempre tinha o costume de guardar alguma coisa, e daí fui trabalhando, trabalhei 36 anos e meio na ferrovia. Quando eu me aposentei eu tinha uns 3500, 4000 fotos de gravura e eu achei que deveria fazer uma exposição e mostrar, até eu fazia uma exposição para o pessoal aposentado e agora nos últimos 10 anos eu tenho feito exposição itinerante. É um hobby não tem lucro nenhum não cobro nada, não tenho patrocínio eu faço por amor a ferrovia mesmo (SEU PAULO, em entrevista concedida a Glenio Rissio).

Seguindo o convite de Nando, viajamos até o município de Rio Grande, no dia 26 de junho de 2017, para conhecer Paulo e nos inteirar de sua mais recente exposição.

Na edição do jornal Zero Hora do final de semana de 24 e 25 de Junho, havia sido publicada uma reportagem intitulada “Abandonadas”¹⁶¹ [Ver Fig. 38] indicando que o transporte de cargas no estado do Rio Grande do Sul havia recuado 43%. Fui lendo a matéria – que além do relato de crise, continha alguns causos, como de um trabalhador que descobriu que o pai mantinha uma família em outra cidade em razão de um acidente ferroviário – em voz alta, hábito que temos em minha família, quando encontramos uma boa história, em algum livro ou revista, que nos deixa ávidos de compartilhar. Chegando a Rio Grande, nos reunimos no prédio recém adquirido do sindicato dos ferroviários, que necessitava de reformas, pois havia

¹⁵⁸ Município do Rio Grande do Sul com aproximadamente 20 mil habitantes.

¹⁵⁹ Município da Serra Gaúcha. Tem aproximadamente 30 mil habitantes.

¹⁶⁰ Esta entrevista foi feita por Glenio Rissio e seu registro em áudio me foi cedido com a autorização de ambos para sua reprodução.

¹⁶¹ Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2017/06/transporte-de-cargas-sobre-trilhos-no-rs-recua-43-em-cinco-anos-9821776.html>. Acesso em: 01 jul.2017.

sido interdito pelos bombeiros. Coordenava a reunião Gilda Silva, que mora e trabalha na cidade Rio Grande, com confecção de artesanato. Ela foi uma importante parceria para o alavancar da exposição de Paulo.

Seu Paulo chegou munido de um dos banners que divulgava sua exposição, um apito que simula o som de um trem¹⁶² e o mesmo jornal que eu havia levado, o dele dobrado logo na reportagem sobre a ferrovia, chamando atenção para o título, “Abandonadas”. Também estavam presentes membros da equipe, convocados por Gilda, como Airton Gonçalves, responsável pela comunicação da praça do artesanato em Rio Grande, e Emir Duarte, que vende canetas, brindes, etc.

Mais tarde, ouvindo a gravação em áudio que eu havia feito desta reunião, identifiquei este gesto, de convidar diferentes participantes, enquanto uma atividade que mantinha a solidariedade da cidade, que se circundava e registrava a exposição de Paulo enquanto uma proposição coletiva. Como informou Gilda:

Convidei ele [Emir] para participar justamente para isso. Para que ele acrescente. Assim como o pessoal do artesanato da praça que vai vir, que não tem nada a ver com a ferrovia, mas são gentes aqui de Rio Grande que tão sempre unidos em alguma coisa. Então quando acontece alguma coisa assim, a gente procura puxar, porque um sobrevive ajudando o outro (GILDA - 26 de Junho de 2017).

A reunião, além de debater os itens de uma ata elaborada por Gilda, também serviu para a lembrança dos ferroviários, principalmente de Rubem e Paulo que, sendo da mesma faixa etária, lembraram acontecimentos, acidentes e regulamentos da Rede Ferroviária. Os dois trabalharam juntos, Paulo como Controlista (ou Encarregado do Centro Seletivo, conforme (RFFSA, 1978, p. 44) e Rubem como Agente de Estação. Suas funções eram interligadas, Paulo organizava todos os trens do setor e Rubem autorizava, por meio do licenciamento de trens (Ver cap. 3) os trens que se movimentavam indo para ou vindo de Pelotas.

¹⁶² Andressa Pereira (2017) relata esta situação em sua dissertação, sobre a sonoridade do trem.



Figura 47: Paulo Carvalho. Ao fundo banner de sua exposição ferroviária.
Fonte: Guillermo Gómez.

Paulo nos contou sobre um livro publicado por seu genro, Humberto Calloni, professor da Universidade Federal de Rio Grande (FURG), intitulado “Nos trilhos da história da ferrovia: Entrevista com Paulo Nilton de Carvalho” (CALLONI, 2010).

Faz 22 anos que tá casado com a filha, o namoro dele era o namoro antigo (riso) de visitar, né? E aí sempre a guria tava se arrumando. Hoje em dia não existe mais isso, facilita mais um pouco. Ele chegava lá em casa e eu ficava sempre constrangido, um professor, assim... Hoje não, hoje é uma pessoa sensacional! Como é que eu vou conversar com um professor? Com ferroviário eu posso conversar, mas com professor, né tchê! E aí eu conversei, dei um toquezinho de trem e ele gostou. Aí eu não tinha assunto e socava trem nele! [risos de todos] E ele gostava, elogiava, e eu dizia pra minha filha, olha esse cara quer te namorar e tá fazendo de conta que gosta de trem. Mas tava

enganado, ele gostava. Aí eu contava as coisas pra ele e surgiu, vamos fazer um livro. E eu não, mas eu, livro, minha única escrita é ferrovia. Aí surgiu a ideia então de fazer no sistema de entrevista (PAULO CARVALHO – 26 de junho de 2017).

O livro se organiza em 7 capítulos, cada qual representando uma entrevista concedida por Paulo a Humberto, organizados mediante uma temática da vida do ferroviária (As origens; As caixas d'água; as políticas; Os esportes e as exposições; Os gibis; Acidentes na ferrovia; As brincadeiras e outras histórias). Sobre a exposição, Paulo deu detalhes de sua organização expográfica e de seu acervo pessoal:

Eu tenho uma locomotiva, que foi feita por um operário em Santa Maria e tenho uma Maria Fumaça feita por um operário aqui de Rio Grande, ele só fazia isso aí, era uma loucura. Aí o cara, com uma inteligência... aí chamaram ele Pedro maluco que termina o expediente ele ficava até meia noite, e ele só fez coisas fantásticas. Eu ganhei um CD onde tem toda uma locomotiva funcionando e apitando. Aí eu escondo de baixo ali, eu levo o CDzinho. Aí os caras tão olhando pensam que é a máquina! (risos). O CD ela apita e o sino da locomotiva, a Maria Fumaça, por exemplo, era obrigatório, o maquinista era obrigado, até sob punição, porque as cidades cresceram em torno da linha né? Por exemplo, essa linha que vai por lado de Pelotas, os dois lados, surgiram várias passagens de nível e essa passagens de nível¹⁶³ dava seguido acidentes. Então o trem, não só de passageiro ele tinha uma circular, ele tinha que vir batendo o sino de bater o sino e apitando. E essa minha máquina faz isso (PAULO CARVALHO – 26 de junho de 2017).

No fim da reunião, tomamos um café com biscoitos trazidos por Gilda, agradecemos os diálogos e retornamos a Pelotas. No dia 30/09 de 2017 nosso quarteto (Rubem, eu, Andressa e Orlando) se deslocou novamente para Rio Grande, desta vez para prestigiar a exposição, já montada, na sala multiuso da Prefeitura de Rio Grande. Lá estavam Paulo Nilton e Gilda, os dois saudaram nosso grupo e logo em seguida, Paulo, com um crachá identificando-o enquanto expositor, nos guiou pela exposição ferroviária, atentando para detalhes dos materiais e artigos apresentados.

¹⁶³ Passagem de nível é quando a linha férrea se cruza com outra via, seja de carros ou de tráfego de pedestres.



Figura 48: Paulo, o expositor.

Fonte: Guillermo Gómez.

O que chamou mais atenção de Orlando e, principalmente, de Rubem, foram os instrumentos e vestimentas de trabalho. Rubem se empolgou com a presença do aparelho de telégrafo e constantemente me chamava a atenção, pois havia me falado daquele instrumento em outras conversas nossas. Paulo mostrava uma cartela com o Código Morse, sistema de comunicação usado pelo instrumento de trabalho e refreando possíveis crenças de que “Ah, mas pra passar um telegrama levava um dia inteiro”, respondia: “Não, telegrafista para fazer exame tinha que transmitir 25 palavras por minuto e receber 25 palavras por minuto, se não, não era aprovado”.

O percurso da exposição prosseguia, Paulo demonstrando o funcionamento do carimbador de passagem e Rubem, comentando “eu trabalhei com isso aí, eu vendia passagem né?”. Rubem também resolveu fazer seu próprio trajeto, me guiando e indicado “eu usei esses quepes aqui”, disse ele, mostrando este componente do uniforme ferroviário. Nando propôs que Rubem posasse para uma foto utilizando o “seletivo”, o telefone da RFFSA, dispositivo que utilizava cotidianamente enquanto Agente de Estação e solicitou que eu fotografasse a cena.

Na ocasião do encerramento da exposição, Gilda Silva enviou homenagens para Rubem e Orlando, com uma pequena “lembrancinha”: uma placa de madeira e sobre ela outra de vidro com um breve texto de “honra ao mérito” e um artesanato simulando os trilhos do trem, juntamente com uma caneta.

Refletir sobre estes momentos me lembrou a preocupação, posta por Henri-Pierre Jeudy (1990). Quando utensílios de trabalho são expostos nas vitrines das exposições museais, não estariam ali expostos instrumentos de tortura do operário?

A estética dos objetos técnicos e funcionais é compartilhada socialmente através desse ato de reabilitação que rende a reproduzir a autenticidade dos gestos perdidos. Mas a habilidade assim recuperada não é o signo da repetição e da morte? O fantasma do “saber operário” não frequenta essas grandes salas de atelier conservadas e cuidadas para a exibição do devir da cultura técnica. Tudo se torna tão belo nesse movimento de restituição das habilidades que o horror da exploração não se mantém nem mesmo como uma recordação ruim (JEUDY, 1990, p. 120).

A expressão desta exposição, para mim, não é de um horror oculto, embora tenham fluido, durante a pesquisa, narrativas nas quais convergiam imagens da exploração e opressão. Este não é um fator que deva ser ignorado em uma pesquisa sobre memória do trabalho, porém, a exposição descrita acima, articula o pertencimento à uma comunidade e a constituição de uma apresentação de si para os ferroviários aposentados. O orgulho de Paulo, enquanto expositor, faz com que esse interlocutor realize um “trabalho ferroviário” de memória e acervo e, prioritariamente, de compartilhamento do saber com o público. A reação de Rubem, sua identificação e o orgulho e demonstrar que ele havia trabalhado com aquilo exposto, a memória do trabalho agindo como “o sentido, é a justificação de toda uma biografia” (BOSI, 2006, p. 481).

Retornando a meu diário de campo, identifiquei um diálogo que tive com Rubem, quando regressávamos naquele dia à Pelotas, que auxilia neste argumento. Quando perguntei quais suas impressões da exposição, ele disse que havia gostado e enfatizou a importância de “estar com um ferroviário” para ver a exposição e entendê-la: “se tu não fosse comigo ou o Nando, não saberia o que é aquilo”.



Figura 49: Rubem e Paulo com telégrafo.
Fonte: Guillermo Gómez.



Figura 50: Homenagem.
Fonte: Guillermo Gómez.

5.5 “Cultura transmissível”: memórias ferroviárias na RadioCom

Outra parceria que tive o prazer de compor e que considero um passo importante na consolidação da memória ferroviária, foi a realização de programas sobre a temática na Radio Comunitária de Pelotas.

A RadioCom, como conta um de seus fundadores, Glenio Rissio:

(...) começou em Rio Grande, com o pessoal do sindicato dos portuários. Eles que deram a ideia de fazer uma associação de sindicatos para fazer uma rádio comunitária, a gente foi lá conversou com eles, pegou a ideia deles e trouxemos pra cá, estatuto essas coisas. O Silas que tá aposentado ele era o presidente do sindicato. Ele, junto com CPERS [Sindicato dos Professores Estaduais] vários sindicatos, eles montaram uma rádio comunitária lá em Rio Grande. Eles não tinham uma experiência de rádio, mas eles fizeram uma coisa nova. Praticamente toda nossa base tem a ver com eles lá. Só que, claro, sempre quem vai na frente tá sujeito a cometer erros, porque tá lá frente, numa coisa nova, e que com certeza tem situações que ele não vai saber lidar, por que é uma coisa nova. Foi o que aconteceu, eles não conseguiram manter a rádio e aí a gente a partir da experiência dele, tanto positiva como negativa, a gente começou tem coisas que não podemos repetir, que não deu certo lá... Então foi assim que a gente montou nossa radio aqui. O projeto da rádio com é todo baseado na experiência que ele tiveram lá, isso é uma coisa que a gente e não esquece, a gente não pode esquecer, essa raiz, esse começo da nossa história que tem a ver com eles. Por isso que é importante o registro (GLENIO – 12/01/2018).

Foi o recente ingresso de Glenio, 56 anos, no curso de Antropologia e Arqueologia da UFPel, que fez com que ele alicerçasse vínculos entre a Rádio Comunitária e as discussões antropológicas, o que resultou na criação do programa “Nós Nosotros, Antropofonias e Charlas da Radio Comunitária de Pelotas” de periodicidade semanal, realizado sempre aos sábados às 18h.

A ideia do programa já, desde o começo quando a gente entrou no curso já se tinha essa ideia de, de repente, a possibilidade de ter um programa de Antropologia e Arqueologia dentro da rádio. Que na realidade já tem um programa, até achei um programa ate to aqui com ele gravado, um programa de 2013 que foi feito pelo professor Lucio. Nessa época, eu tinha um programa chamado “Compartilhando Informação” e a ideia do programa era assim, era livre, vou convidar todo mundo, compartilhando informação, não tinha “ah vou convidar fulano por que é do tal, não é todo mundo. Aí de uma hora pra outra começou a vir o professor Lucio, e o professor Lucio começou a gostar de fazer o programa e aí ele começou a trazer os colegas dele do curso. 2013. Essa relação da antropologia tá dentro da radio já há um bom tempo e ai quando eu entrei no curso, pô vamo fazer um programa né. Semanal. Aí levei a ideia pro pessoal, pessoal gostou, foi na semana acadêmica né, que a gente trouxe a ideia. O pessoal gostou e uma equipe grande, uma galera que tá se

empenhando, tanto alunos como professores. Na realidade a gente faz uma reunião durante a semana e no fim de semana gente faz o programa (GLENIO, 2018).



Figura 51: Glenio em sua casa, com sua coleção de CD'S.
Fonte: Guillermo Gómez.

Assim, foi por meio do contato de Glenio com Claudia Turra que se gestou a ideia de um programa sobre o Memorial da Estação Férrea. Eu soube disto por meio de um email de Claudia, me convidando e sugerindo que eu chamasse os ferroviários para participar. Acertamos as datas para uma reunião preparatória na sala do LEPPAIS, que foi realizada no dia 15 de dezembro de 2017.¹⁶⁴

Presentes Nando e Rubinho, assim como Claudia Turra, eu, Andressa Pereira, Guilherme, Margo, Juliana e Fabrício Barreto (que gentilmente tirou fotos, enquanto aguardava para orientação com Claudia), discutimos a organização do programa, as principais temáticas e os eixos que guiariam a conversa. O programa, com duração de 1 hora e meia, contaria com a seguinte estrutura: após a abertura e apresentações, Claudia introduziria o tema do projeto MEF

¹⁶⁴ Ao longo do texto descrevi algumas cenas e diálogos provenientes dessa reunião.

seus desdobramentos (15min), em seguida eu retomaria a história da ferrovia (15 min), seria realizado um intervalo e depois ouviríamos as narrativas dos ferroviários e suas reivindicações. A reunião também serviu de lembranças do processo de pesquisa e também de denúncia da Estação fechada e inacessível aos ferroviários.



Figura 52: Reunião preparatória.

Fonte: Fabrício Barreto

No dia seguinte, foi realizado o “Nós Nosotros”, com a temática do MEF. Um pouco antes das 18h fomos recebidos na aconchegante sala da RadioCom, localizada na Galeria Antunes Maciel, centro de Pelotas. As paredes repletas de capas de discos fizeram Nando, enquanto fã de música, identificar vários preferidos. Os microfones sobre a mesa redonda de madeira anunciavam a transmissão que estava por vir. Falar na rádio era um momento inédito para mim, assim como para os ferroviários. Após a abertura, realizada por Juliana, a professora Claudia apresentou a temática do programa:

Boa tarde, queria agradecer a acolhida do pessoal da RadioCom, como sempre. Uma alegria pra gente estar podendo se comunicar diretamente com os radiouvintes, na medida que a instituição acadêmica não nos dá essa liberdade de um contato tão próximo com a sociedade, então a oportunidade de estar aqui na rádio é uma satisfação. E hoje vamos tratar de um tema muito especial para a cidade de Pelotas, para o Brasil e que nos ocupou no ano de 2015, um pouco do ano de 2016 também, que foi a questão dos ferroviários e

do patrimônio que eles contribuíram e que isso deve ser transformado num Memorial da Estação Férrea. Então, hoje aqui nós reunimos membros da equipe de pesquisa e também nosso prezados interlocutores, o senhor Orlando Chagas, que é um ferroviário aposentado e líder sindical, do sindicato dos ferroviários e o senhor Rubem, Agente aposentado. Nós primeiro passamos o microfone, para eles darem uma saudação aos ouvintes e logo após nos situamos do que se trata essa pesquisa, esse projeto e quais os desdobramentos (CLAUDIA TURRA – 16/12/2017).

A palavra foi passada para Orlando Chagas:

Aos ouvintes a RádioCom, uma boa tarde. É um prazer estar aqui presente nessa reunião, que nos começamos a organizar ontem, e hoje estamos aqui para debater sobre o memorial da ferrovia, que nós fomos convidados pelo interlocutor... pelo Guillermo e pela professora Claudia e agradecer o convite. Vamos em frente que nós vamos tentar guardar as memórias da ferrovia, junto com universidade de Pelotas (NANDO CHAGAS - 16/12/2017).



Figura 53: “Cultura transmissível”.
Fonte: Claudia Turra Magni.

Quando chegou a vez de Rubem se manifestar, ele não apenas se apresentou, mas aproveitou para “levantar um tema”:

Primeiramente boa tarde, eu sou o Agente aposentado da Rede Ferroviária, e eu já queria levantar um tema, se fosse possível. O que eu tenho a informar, hoje a Rede Ferroviária tá privatizada, mas eu acho assim que, a gente ficou assim porque a Rede Ferroviária é o transporte mais barato do país. E eu queria dizer o seguinte, eu queria dizer o que comporta um vagão nosso, que

transporta a nossa carga. O vagão que carrega menos carga, carrega 42 toneladas. Um vagão só! E tem outros vagões, maiores, que carregam 60 toneladas. Eu digo, porque foi privatizada e o governo optou por caminhão? Que o caminhão para comportar toda essa carga... E o trem carrega, puxa... 60 a 80 vagões. Agora tirem uma base, o que pode dar um trem só, para puxar 60 vagões. Isso aí que eu queria trazer para toda a população pelotense. Porque um caminhão não faz todo esse transporte que um só vagão da Rede Ferroviária faz. Então era isso aí o tema que eu queria dizer (RUBEM, 16/12/2017).

Estes momentos iniciais “no ar”, configuram uma tomada de posição, de uma “arte de dizer”, que transforma o ato de fala em “apresentação de si”, e, concomitantemente, faz a imputa uma queixa da condição precária da ferrovia. Rubem construiu um argumento que transforma a crise ferroviária em algo *injustificável*, ao mesmo tempo em que se afirmou enquanto voz potente e legítima de um protesto público “para toda a população Pelotense”.



Figura 54: Margo, Guilherme, eu, Rubem e Nando.
Fonte: Claudia Turra Magni.

Após o intervalo, os ferroviários contaram como ingressaram na profissão, e Rubem encerrou sua fala assim:

O trabalho que a gente sentia, não tinha água encanada, não tinha luz. Era com vela, vela. Ou se não tinha aquele candeeiro que a gente colocava querosene

naquelas meça e ali tinha uma mecha ali que acendia com fósforo e aí dava aquela fumaceira e ficava ate com os nariz assim cheio de picumã¹⁶⁵, por causa da fumaça, a gente respirava aquilo tudo né. Então essa era a vida que a gente levava naquela época. Foi uma vida muito dolorosa. Mas, graças a deus eu tenho saúde. Tô com 80 anos, tenho saúde. Pra ver que o trabalho não faz mal a ninguém. Era isso, obrigado (RUBEM, 16/12/2017).

Guilherme Rodrigues, aluno integrante do projeto, ainda conduziu, mais ao final do programa, diálogos sobre os temas do futebol de várzea e o Carnaval, mediante sua interface com a vida ferroviária e do bairro Simões Lopes.



Figura 55: Da esquerda para a direita: Claudia, Glenio, Rubem, Orlando, Margot, Guillermo, Juliana e Anderson.

Fonte: Guilherme Rodrigues.

Após este encontro na RádioCom, fui convidado por Glenio Rissio a organizar um segundo programa sobre a temática ferroviária. Isso ocorreu quando visitei sua casa, na companhia de Andressa Pereira, para entrevistá-lo e para que ele compartilhasse comigo a seleção de músicas que havia feito sobre a temática do trem e da ferrovia. Glenio me contou que havia conhecido e entrevistado um ferroviário de Rio Grande, há 7 anos, durante uma feira

¹⁶⁵ “Picumã! É a fuligem que se prende no interior de casa na roça onde se usa fogão a lenha” (DAWSEY, 2013, p. 129). De acordo com John Dawsey, é uma imagem do campo, que habita as cidades.

de exposições. Coincidentemente era de Paulo Carvalho que ele falava, personagem que e eu Andressa já havíamos conhecido.

Combinei com Glenio de entrar em contato com Paulo para trazê-lo ao programa. O radialista queria, inicialmente, organizar o programa apenas com Paulo Carvalho, mas eu insisti que convidássemos mais pessoas, apostando em um diálogo entre eles, nas vibrações da memória coletiva em que se apoiam. Ele aceitou a ideia: “está tudo contigo”, me disse. Contatei Paulo, que havia me dado seu cartão quando fomos em Rio Grande, e também convidei Rubem, Orlando e Neida (que por um compromisso não pode ir).

5.6 “Fazendo aliados”

No dia 27 de janeiro, conforme combinado com Paulo, fui até a rodoviária de Uber, para esperá-lo. Rubem, que mora no bairro Fragata, disse-me que ia caminhando, enquanto Nando “para ti não pegar táxi”, foi de carro. Quando cheguei, Nando já conversava com Paulo, e esperamos Rubem. Fomos todos juntos, no carro de Nando até a rádio.

O programa foi organizado por Glenio Rissio, que assumiu a mesa de som, eu e Andressa Pereira, que além de locução, fez uma pesquisa musical, do banco de dados de Glenio, selecionando músicas sobre a temática:

Essa seleção foi feita a partir do banco de dados de Glenio, com diferentes coletâneas sobre a temática do trem. Escolhi músicas de diferentes regiões do Brasil privilegiando a música nativista, por ser o gênero mais ouvido pelos ferroviários da região. Como comentou o Nando, "música de trem é música gaúcha". O que essas músicas, de diferentes regiões do Brasil, têm em comum, é, por exemplo, a menção a temas como a ligação entre campo e cidade, a vida urbana e a vida rural, a questão da memória envolvendo o som do trem remetendo a outros tempos... Boa parte dos compositores das músicas selecionadas são de cidades que tiveram relação com a linha férrea.
(ANDRESSA PEREIRA - Via WhatsApp)

O programa foi muito divertido, por ter sido um espaço de aprendizado coletivo. Os curtos intervalos comerciais ou momentos de músicas, nos quais a voz da cabine é cortada, foram as oportunidades que usamos para discutir quem iria falar assim que o programa voltasse ao ar. A conversa, que intitulamos “Memórias Ferroviárias na Radiocom”, integrante do “Nós Nosotros, Antropofonias e Charlas”, foi a oportunidade de conhecermos mais o personagem de Paulo Carvalho e de sua rítmica narrativa.

Boa noite, meu nome é Paulo Carvalho, estou com 81 anos. Em primeiro lugar agradecendo esta honra aqui, que para mim, que tenho origem toda ferroviária, quando me convidam para fazer parte de uma programação, me emociona muito, apesar da idade. Até porque, esses dias – eu tenho uma exposição ferroviária – um repórter perguntava por quê que eu tinha essa paixão pela ferrovia. Tem uma origem até na minha fabricação, quando meus pais me fabricaram dentro de um trem, eles viajaram num trem quando casaram e esse trem ficou retido em Cruz Alta e dali a nove meses eu nasci. Esse é o sangue do ferroviário que eu levo e depois, várias outras coisas, mas é uma alegria grande estar aqui na presença de vocês (PAULO CARVALHO, 2018).

Se seguiu um diálogo centrado na memória do trabalho, passando por temas como a venda de passagens e sua falsificação, a função do Chefe de Trem, do Guarda-Freio e do Guarda-Chave, o carro bagageiro, as viagens clandestinas e a importância do apito do trem.

Decidi reproduzir na íntegra o diálogo que articula o fechamento do programa, por considerá-lo uma das expressões deste projeto coletivo que envolve múltiplos atores que articulam reciprocidades, convergindo no tema da memória ferroviária:

Orlando: Voltando à pergunta que havíamos feito para o seu Paulo a respeito dos apitos do maquinista que dava sua ordem de serviço traves do apito e falando em apito a Andressa, a nossa colega estudante, defendeu a tese dela sobre apito e a gente e não soube explicar para ela o que que era o apito do trem e relação aos Guarda-Freio então a gente tava agora fazendo pergunta pro seu Paulo pra ele explicar pra nós o que significa os apitos de maquinista para os guarda freio, que ele exerceu essa função na ferrovia.

Paulo: Bom, o apito era um alerta, o trem quando ia chegando uma estação, uma estação tinha há uns 500 metros uma placa que dizia qual era a estação indicando qual era a estação, então ele era obrigado, o maquinista chegava a dava um apito para alertar a estação que ele tava chegando, se estivessem manobrando tinha que recolher e deixar livre, esta era uma das finalidades. Outra finalidade, muito importante que eu vivi essa época, que eu falo do trem da serra, dessa subida de Santa Maria até Pinhal, que subia 900 metros quando esse trem descia, na metade da estação Pedreira, que o pai trabalhou três anos. Ele tinha um desvio de 5 lanças porque descia 900 metros. E naquele tempo era freio a vácuo, o freio a vácuo era um freio, depois quando entrou o freio a ar, sim.. Então esse trem descia de Pinhal e às vezes acionava o freio e via que não ia segurar a composição e aí entrava em certo desespero. Então nos tínhamos na estação Pedreira, na metade dos 18km, nos tínhamos uma chave que era uma chave de segurança, se ele disparava tu acionava aquela chave ele entrava e subia o morro, em vez dele descer, tinha um desvio que entrava. Então, esse trem o sinal que ele dava, se ele saía do pinhal e ele via que não ia segurar a composição, ele tinha que entrar no segurança e aí ele começava a acionar o apito, eu me lembro bem o apito era assim ó “uuuiiip, uuuiiip, uuuiiip” [faz o som do apito com a boca], três apitos significa que ele vinha disparando, então a estação de Pedreira, em que o pai foi agente, já se preparava e virava [a chave] para ele entrar no segurança.

Orlando: “Bom, então como esclarecido pelo seu Paulo em relação aos apitos para a Andressa, eu deixo com a palavra o Guillermo.

Guillermo: Então, agora, fechamos esse nosso primeiro bloco de assuntos, da memória do trabalho e agora queria propor um outro assunto, que eu acho que é bastante importante, inclusive essa proposta aqui, ela se insere nesse tema, que é da manutenção da memória. Aqui a gente tá com seu Paulo, Rubem, Orlando, que são trabalhadores já aposentados da ferrovia, mas que tão muito envolvido com justamente o que a gente tá fazendo aqui hoje né, que é relembrar a memória e quanto estamos contando em grupo a memória estamos fazendo ela durar no tempo. Então, tem uma série de iniciativas dos ferroviários aposentados, o Orlando tem acompanhado também, como delegado sindical, e eu como estudante que pesquiso com os ferroviários aposentados, formas de manter sua própria memória. Seja em exposições, seja em acervos pessoais, quer dizer manutenção de suas próprias fotos, de seus próprios documentos de trabalho, por exemplo, o Rubem é um grande exemplo de alguém que guarda seus próprios documentos, isso não só acaba se tornando um interesse de pesquisa, mas também articula não só a memória da pessoas mas de todo um grupo de trabalho. Então queria que vocês falassem um pouco desses projetos de vocês de manter essa memória. Começando com seu Paulo falando de sua exposição, porque fazer essa exposição, depois de aposentado, o que ela significa, no que ela se constitui, um pouco por onde ela já foi. Passo a palavra pro seu Paulo.”



Figura 56: Memórias Ferroviárias na Radiocom.

Fonte: Glenio Rissio.

Paulo: “Em referência a memória, tu falou aí, esse negócio da exposição. Eu, logo depois que me aposentei, tenho muitos filhos no colégio, me convidavam para dar uma palestra, alguma coisa. Aí me as ideia de fazer uma exposição, mais prático né. Eu tenho 20 painéis, é bem simples porque eu não tenho recurso financeiro, uma vez o Chico Anísio fez exposição, com os quadros aqueles, veio segurança, o meu eu levo nas costas mesmo. Então tenho 20 painéis de isopor, de 50cm por 1 metro aí eu forrei com carpete e ali cada

painel eu coloquei, o nome da exposição é “Nos Trilhos da Historia”, então cada painel tem uma historia diferente. O primeiro eu começo com o início da ferrovia no mundo, chegada no Brasil, no Rio Grande do Sul, depois quadros variados. Cada quadro é diferente do outro. E tem me gratificado muito, eu tenho levado nas escolas e cada vez que eu levo o pessoal gosta muito. E me impressiona também o jovem, que quer saber como que era, o que que era esse trem. Então a exposição se propõe a mostrar aquilo que era e aquilo que as pessoas não viveram, não conheceram. Principalmente hoje, me impressiona também, o pessoal gosta muito de ver, por exemplo, hoje tem trem moderno, metrô e etc. mas eu noto que até o próprio jovem ele gosta de ver como é que era esse trem antes, essa Maria Fumaça. Então isso tem me gratificado muito, isso é um lado que eu levo. E outro, para manter a cultura, surgiu aí o livro, em 2011. Isso até foi o meu genro que é professor, ele queria que eu escrevesse um livro. Eu só comi trem, vivi trem, né tchê, a minha escola só foi escola ferroviária, meus irmãos não, meus irmão já se foram adiante. Nos éramos os mais velho né, as nossas escolas foram as escolas chamadas ‘turmeiras’. Até a ferrovia teve um lado assim preocupado. Isso é até interessante, que surgiu de um padre lá em Santa Maria, o irmão Estanislau, ele criou há uns anos atrás a campanha de alimentação da criança ferroviária. Então, em todo o Rio Grande do Sul, no tempo da Viação Férrea, ainda não era Rede Ferroviária. Então ele em tudo que era cidade, levando a cultura, né? Então, eu tenho essa é uma das que mantém a memória ferroviária. Através do livro e da minha exposição que eu procuro divulgar. Esse livro, fica bem claro, não é um livro didático, até porque eu não sou escritor, até o meu genro quando quis escrever, eu disse pra ele, mas eu não sei fazer um livro. Aí surgiu a ideia de entrevista, então eu conto alguma coisa, às vezes sai alguma bobagem... (risos) É por aí.

Orlando: 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 Claudia 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 Claudia, 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 ai, 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 o 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 Claudia, 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 RádioCom, 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.

Esta última fala de Orlando representa, para mim, a síntese de um processo de pesquisa que durou no tempo e que se converteu em memória. Ele é transformado em narrativa: bem-humorada (como no caso em que sou confundido com uma “guria” transitando pelo bairro operário e perguntando sobre ferrovia), de luto (“estávamos viúvos”) ou mesmo de retrospectiva (“Essa pesquisa começou na minha casa”). Não dar bola para o trabalho da filha, fato que Orlando tinha me contando no final de 2015, alguns dias após sua presença em minha defesa de TCC, perdura quase como um arrependimento, conforme a pesquisa sobre memória ferroviária vai tomando mais importância em sua vida.

A ferrovia é representada na narrativa como a temática que possibilita diferentes histórias coincidirem, convergirem. Assim, finalizo o texto de maneira semelhante com a que

comecei: de que os fins se abrem para novas possibilidades. As narrativas da memória vibram com maior intensidade conforme se vai “ganhando aliados” no caminho e, ao longo do trajeto de pesquisa, ganhei vários. Os aprendizados se potencializaram, se engendraram novos projetos, amadureceram os objetivos. Todos nós, “envelhecemos juntos” (SCHUTZ, 1979).

CONCLUSÕES

Rubem: Ah tá muito boa a conversa, mas eu vou chegar até o rancho...
 Guillermo: Tu vai embora, já?
 Rubem: Claro, olha o cara aí... [Nando] Óia o olho dele. Já tá dormindo sentado!
 Guillermo: Que horas são?
 Rubinho: Olha no relógio!
 Guillermo: Ah, já são quase quatro horas!
 Nando: Bah as horas passaram mesmo, em tchê?!
 Rubinho: mas é bom a gente ficar entretido né, é bom, é bom. Recordando e conversando... é bom.
 Nando: recordar é viver, né Rubinho.?[risos]

Esta dissertação representa o esforço de sintetização de uma pesquisa que realizei desde o início de 2015, sobre a temática do trabalho ferroviário. O banco de conhecimento produzido durante a investigação inclui sonoridades, fotografias, vídeos, transcrições, anotações em diário de campo, além dos resultados de pesquisa bibliográfica e em acervo. Boa parte deste material, organizado em categorias ou ainda em estado bruto, não foi utilizado neste texto, o que abre possibilidades de novos estudos e aprofundamentos.

Optei por manter o mesmo universo de pesquisa que tive na graduação, realizando um mergulho no tema, expandindo a rede e aprofundando relações. Neste aprofundamento, passei a considerar seriamente os estudos da memória coletiva como um campo de pertencimento temático. Baseando-me em minha experiência de inserção no Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL) e de orientação pela professora Cornelia Eckert, estabeleci uma síntese dos aprendizados em uma proposta teórico-etnográfica de uma *etnografia da crise e da duração*.

O tema da crise e da descontinuidade no mundo do trabalho me interessava muito e entendê-lo por meio da memória dos trabalhadores já aposentados e de suas famílias, era também uma oportunidade, pelo caráter temporal da reflexão, de falar sobre como as coisas estavam “hoje”. As transformações drásticas nos modelos empresariais, o enxugamento de pessoal, a introdução massiva da tecnologia nos processos de trabalho, a reconfiguração urbana, todos eram fenômenos que vibraram nas narrativas das pessoas com as quais interagi. Eram imagens das transformações produtivas, que elaboravam seus jogos temporais dos mais diversos. Tentando refletir sobre esta trajetória e apresentar como abordaria o problema, teórica e metodologicamente, redigi o primeiro capítulo.

No capítulo dois tentei evidenciar a pluralidade de formas narrativas das quais fizeram uso os interlocutores para dar conta de sua posição no mundo, refletindo especialmente sobre o momento, ou trajeto, de ingresso na profissão ferroviária. Os primeiros três personagens (Anabela, Calixta e Rubem) me auxiliaram a pensar um clichê bibliográfico e empírico: a

herança de um talento ferroviário baseado no sangue e na sucessão geracional. Em minhas reflexões, tento conduzir uma crítica teórico-etnográfica desta narrativa hegemônica, evidenciando, por exemplo, que as heranças, os talentos e os quadros sociais da memória coletiva ferroviária não estão necessariamente vinculados às suas reproduções no mundo do trabalho, fluem para a efeméride da vida cotidiana e fazem vibrar a memória afetiva.

Essa crítica também se dá no acompanhamento de trajetórias que confirmariam a narrativa “do sangue”, ao mostrar que, mesmo nelas, uma pluralidade de motivações, restrições e percalços se colocaram diante dos atores em sua caminhada em direção à profissão ferroviária. Em certos momentos, é claro, tive que me render a narrativa da reprodução de uma condição social, principalmente ao analisar objetivamente as características de arregimentação da mão de obra ferroviária, que incitavam um apagamento da divisão trabalho/não-trabalho, desde os mais minuciosos eventos, que a princípio pareceriam desconexos com o labor, como uma festa de natal ou um jogo de futebol.

Nos dois personagens que se seguiram (Neida e Nando), tratei de analisar um verdadeiro contrassenso para a narrativa de reprodução familiar da ocupação ferroviária: o acaso. Esta figura narrativa aposta, não ingenuamente, no que é quase uma antítese das maneiras de ingresso tradicionais. Se para as “famílias ferroviárias” trabalhar na ferrovia era um projeto central e esperado, reivindicar o acaso, seguido de um “nunca tive ferroviário em minha família” significa afirmar-se identitariamente enquanto alguém que se apropria do inesperado e, conseqüentemente, mobiliza categorias individualizantes. É valorizar o mérito, o si mesmo, a carreira “de sucesso”.

As trajetórias de Neida e Nando, apesar de convergirem em torno desta forma narrativa de apresentar a si mesmo, possuem suas particularidades que não foram ignoradas. Em Neida, vimos o inesperado como fagulha inicial do ingresso na profissão ferroviária marcado pelas posições diferenciais de gênero. Ter chegado ali “por acaso”, sem parentes na ferrovia e ainda sendo de uma minoria de gênero no interior da profissão, é enfaticamente ressaltado pela narradora. Em Nando, interpretei o acaso narrado nas repetições da narrativa, enquanto iam alterando-se os públicos e ouvintes daquela obra da memória criativa.

O último conjunto de narrativas foi organizado em torno da categoria de crise em um trabalho anterior. Nelas, se dilui ainda mais o processo de pertencimento e de identidade dos dois personagens – Ubirajara e Luís Carlos – com o trabalho. “Ser ferroviário” passa a ser uma opção dentre outras. É possível ser ferroviário por acaso, é possível ser ferroviário não querendo ser ou “caindo de paraquedas lá”.

Por fim, um aspecto chave do segundo capítulo é que ele relata, principalmente, ações narrativas de retrospectiva. Como ensina Alfred Schutz, os atores atuam como “observadores de si próprios”, mergulhando no tempo passado para reavaliar, com um novo “estoque de experiências”, seus projetos. Nestes jogos temporais, que se efetivam em “apresentações do si mesmo”, a ferrovia surge enquanto projeto, de sucesso, frustrado, herdado, individual e/ou coletivo. Ferrovia enquanto opção ou como falta de opção, como “facilidade” ou permeada por dificuldades de ordens diversas.

O terceiro capítulo faz um relato sobre alguns temas do trabalho ferroviário, tendo como base as durações das experiências e práticas de trabalho nas memórias de trabalhadores e de uma trabalhadora. Cabe lembrar que não se trata de um resgate das técnicas do trabalho ferroviário “tal como eram”, com o objetivo de registrá-las ou preservá-las. Me interessou, especialmente, como o trabalho moldava as subjetividades dos personagens, constituindo um elemento prestigioso de suas maneiras de apresentar a si mesmos, mediante a elaboração de uma identidade narrativa.

O trabalho vibra no cotidiano dos aposentados e de suas famílias como um organizador de ritmos, que perdura mesmo na ausência do trabalho como prática cotidiana. Por meio da memória fantástica, ele é tornado presente, guardado nos acervos pessoais, reinventado em uma narrativa oral criativa e elaborado de forma coletiva, quando membros de uma mesma “comunidade afetiva” se reúnem. Uma das recorrências identificadas nas narrativas que eu ouvia, remetiam a um deslocamento: Pelotas era sempre atravessada por “outras cidades” que povoavam as imagens narradas pelos interlocutores.

Outro destes atravessamentos, que se evidenciavam com frequência na memória coletiva cidadina, era o imaginário do cotidiano rural. Tomei este dado como uma oportunidade para relativizar a leitura da Antropologia Urbana clássica, associada à vida nas grandes metrópoles, tornando evidente a configuração particular entre trem, cidade e meio rural, situando a pesquisa em uma Antropologia Urbana das cidades médias que, para muito além de um mero desencaixe de escalas geográficas ou populacionais, suscita problemas epistemológicos e etnográficos. Nesta interpretação, a ferrovia se apresenta enquanto fomentadora de contradições, de bricolagens de estilos de vida e de emergência de situações inusitadas. Um caminho de acesso escolhido para a memória do fantástico destas contradições foi observar a duração dos “causos e piadas” que, por sua comicidade, fazem pensar.

As contradições já estão evidentes, por exemplo, no “tucu”, trabalhador ferroviário, arregimentado a partir de uma política operária e registrado nos setores estratégicos da produção nacional, mas numa condição não fabril, pois executava trabalho braçal “ao relento”.

Destaquei o trabalhador e trabalhadora ferroviários/as também, como burocrata, incidindo sobre a presença do “regulamento” enquanto forma inovadora das administrações ferroviárias controlarem os funcionários e que possibilitou novas sociabilidades e formas de relações entre as pessoas. Uma perspectiva etnográfica (e mnêmica) da burocracia permite ir além da concepção de sujeito como “mero executor” de regras, comum ao estereótipo do burocrata, buscando entender como “o si mesmo” é construído narrativamente. Nesta discussão, os papéis adquirem o peso de personagens, com agência perante os processos de trabalho e de construção da identidade laboral. O licenciamento de trens e a própria licença geram controvérsias sobre sua capacidade de poder ou não “parar um trem”. Ainda neste terceiro capítulo, apresento a relação do maquinista com “o trem” e “a locomotiva”, enfatizando a mudança de gênero da máquina. Utilizo como chave interpretativa os processos de nomeação da máquina e de sua “existência social”, marcada pela condição de *proximidade* do trabalhador com ela.

No quarto capítulo, sintetizo algumas reflexões sobre como lidar etnograficamente com a conjuntura de crise da profissão ferroviária, tendo como base a memória narrada. Meu principal argumento é de que existe algo diferente nas *narrativas da crise*: elas se singularizam mediante um jogo temporal característico, podendo inclusive significar uma elasticidade no tempo do “fim”, que define uma crise que está “sempre” acontecendo.

A Rede Ferroviária Federal *está sempre acabando* e esta intriga narrativa funda uma temporalidade original. O fim da ferrovia, percebido por seus trabalhadores, pode ser drástico e inesperado ou uma agonia lenta, o que não quer dizer que não sejam operadas diferentes táticas para dar conta cognitiva e emocionalmente deste fim. Dentre estas operações estão aquelas que tornam o fim plausível ou, ainda, que assumem a responsabilidade por ele, transformando a prostração de observar as coisas acontecerem em uma oportunidade de agência, mesmo que seja da desconstrução. No cenário de crise, o esforço de duração encontra as dificuldades da desordenação dos tempos vividos e reorganiza-se criativamente, fazendo valer a função fantástica da enunciação narrativa.

Neste cenário de transformação, atentei para diferentes *situações de crise*, que permitiram dar vazão aos múltiplos aspectos da multifacetada crise do transporte ferroviário brasileiro. Pretendo, com estes episódios, demonstrar um enraizamento cotidiano da condição de crise, que a transforma em um embate diário. As ruínas constantemente relembram da situação de abandono e uma “briga” pode, inesperadamente, forçar a recordação de que “as coisas mudaram”. Se a crise puder ser considerada um *gênero narrativo* – argumento o qual eu

defendo – ela combina a frustração, o luto e a incredulidade com a denúncia, a teimosia cotidiana e a afirmação da identidade ferroviária.

No último capítulo, destrincho as possibilidades da condição de aposentadoria resiliente, querendo evidenciar as durações enquanto insubordinações à descontinuidade do tempo, que transcendem os empenhos individuais e advogam, manifestadamente, por um pertencimento coletivo à uma comunidade profissional e afetiva. Evidenciei como *a crise e a duração não se dissociam*, nem são antítese. A denúncia da crise é um mecanismo de perenidade dos sujeitos no tempo.

Nas redes sociais, fluem as críticas e afetividades, que recuperam uma trama de relações que foi fragmentada com a privatização da RFFSA. Destaco o uso êmico de imagens na internet, para corroborar argumentos ou provocar nostalgias, sempre em âmbito coletivo. Estas ações imagéticas e cotidianas atuam para a restituição da memória coletiva, que vai se tornando colaborativa, mediante os comentários, fotos e discussões. Enfatizei uma imagem-crítica específica, que coloca a natureza em choque com a ferrovia, a agência e insubordinação do “mato” como signo da crise ferroviária.

Este quinto capítulo também aborda os temas da aposentadoria e do valor trabalho, reivindicado por meio de lutas sindicais ou pessoais por maiores salários e aposentadoria digna. Se a Rede Ferroviária aparecia como provedora de moradia, alimentação e trabalho, seu trabalhador acaba por contrair uma dívida com ela. Na ocorrência de sua privatização a situação se inverte e se radicaliza: a desapareção da empresa faz com que seu momento como “devedora” – a aposentadoria – inexista, criando “viúvos” ou “órfãos”. Esta condição de luto não recai apenas em apatia, produz a busca por informações, a produção de rumores e de intrigas que “fazem agir”.

Outro aspecto relevante das durações ferroviárias são as atividades laborais realizadas após a aposentadoria, uma característica do envelhecimento na sociedade contemporânea. Demonstrei como o vínculo laboral, para este universo de pesquisa, pode ser decorrente da precariedade de uma aposentadoria forçada, ou visando reatualizar os sentidos identitários do valor-trabalho, ainda que configurado a partir de outras significações e legitimações, produtos dos novos arranjos do capitalismo pós-1990.

Arregimentei relatos sobre atitudes que articulam a manutenção da memória ferroviária por meio das exposições. Neste registro, os personagens, trabalhadores aposentados se transformam em curadores, expositores, guardiões da memória. Meu intuito foi registrar uma sensibilização destas pessoas para as questões patrimoniais, no amplo sentido da palavra. Esta mudança de enfoque, seja êmica ou provocada por iniciativas universitárias ou do poder

público, permitem uma ampla gama de novas atividades realizadas no período de aposentadoria e, conseqüentemente, a produção de novos “lugares antropológicos” aptos a serem acompanhados. Assim, a etnografia se transforma e a observação participante passa a se situar em reuniões, exposições, programas de rádio. As narrativas enfocadas circunscrevem os sentidos por trás das escolhas expográficas, as falas direcionadas ao “público”, as repercussões e a interação dos sujeitos com uma série de outros atores.

Nesta dissertação acompanhei as diversas temporalidades da memória ferroviária, partindo das narrativas de trabalhadores, trabalhadoras, esposas, pais, filhas. Estes sujeitos vivenciaram a descontinuidade drástica de seu modo de vida e não desistiram. Dedicaram-se a denunciar os absurdos, reconfigurar seus projetos, exigir remunerações dignas, narrar suas vidas e a “dos seus”, empreender iniciativas patrimoniais. São maneiras criativas e “teimosas” de durar no tempo.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maria José de. *Technological indeterminacy: Medium, threat, temporality*. *Anthropological Theory*. 13(3), 2013. pp.267-284
- ABSI, Pascale. *Los ministros del diablo: El trabajo y sus representaciones em las minas Potosí*. Paz: IRD, Instituto de Investigacion para el Desarrollo; Embajada de Francia em Bolivia; IFEA, Instituto Francés de Estudios Andinos; Fundacion PIEB, 2005.
- ABU-LUGHOD, Lila. Writing against Culture. In: FOX, R. (ed.) *Recapturing Anthropology*. Santa Fe: School of American Research, 1991, p.137-162.
- AGIER, Michel. *Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos*. São Paulo: Terceiro Nome, 2011
- ALEKSIÉVITCH, Svetlana. *A guerra não tem rosto de mulher*. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.
- 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.
- AUGÉ, M. *Não Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 2012.
- AURÉLIO. *Novo dicionário da língua portuguesa. 2ª edição revista e aumentada*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- BACHELARD, Gaston. *A dialética da duração*. São Paulo: Ática, 1988.
- BAKHTIN, M. *Teoria do Romance I: A estilística*. São Paulo: Editora 34, 2015.
- BECKER, Howard S. *Outsiders: estudos de sociologia do desvio*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BOLTANSKI, Luc & THÈVENOT, Laurent . *The sociology of critical capacity*. *European Journal of Social Theory* 2(3): 359–377, 1999.
- BOLTANSKI, Luc & CHIAPELLO, Ève. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard, 2011.
- BOLTANSKI, Luc. & CHIAPELLO, Ève. *O novo espírito do capitalismo*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- BOSI, Eclea. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

- BOURDIEU, Pierre. *A casa kabyle ou o mundo às avessas*. Cadernos de Campo – revista dos alunos de Pós-graduação em Antropologia Social da USP, São Paulo, nº 08, p. 147 – 159, 1999.
- BOURDIEU, Pierre. “Apêndice. O espírito da família”. In: *Razões práticas. Sobre a teoria da ação*. Papirus Editora, 1997.
- CALLONI, Humberto. *Nos trilhos da história da ferrovia: Entrevista com Paulo Nilton de Carvalho*. Rio Grande: Editora da FURG, 2010.
- CANDIDO, Antonio. *Os Parceiros do Rio Bonito*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1987.
- CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. *O trabalho do antropólogo*. São Paulo: Editora Unesp, 2006.
- CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: Uma crônica do salário*. Rio de Janeiro: Vozes, 2015.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano: artes de fazer (Vol 1)*. Rio de Janeiro: Petrópolis, 1994.
- CERTEAU, M. GIARD, L. MAYOL, P. *A invenção do cotidiano: morar, cozinhar (Vol 2)*. Petrópolis: Vozes, 2013.
- CHAGAS, Fernanda da Silva. *Bailes no Ferrinho: Entre ruínas, trilhos e trilhas*. 2012. 60 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.
- CHANDLER, Alfred D. The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management. *The Business History Review*, vol. 39, no. 1, 1965.
- CIOCCARI, Marte. *Ecos do subterrâneo: Cotidiano e memória em uma comunidade de mineiros de carvão*. Rio de Janeiro: Ventura, 2015.
- CLARK, John Elwood. *Railroads in the Civil War: the impact of management on victory and defeat*. Louisiana State University Press, 2001.
- CLIFFORD, J. *A experiência etnográfica: antropologia e literatura no século XX*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008
- CORALIE Perez, « La déstabilisation des stables : », *Travail et Emploi* [En ligne], 138 | avril-juin 2014, mis en ligne le 01 avril 2016, consulté le 12 décembre 2017. URL : <http://journals.openedition.org/travailemloi/6328> ; DOI : 10.4000/travailemloi.6328.
- COSTA, Luis Artur; ANGELI, Andrea Amparo; FONSECA, Tania Galli. Cartografar. . IN: GALLI, T. (org.). *Pesquisar na diferença: um abecedário*. Porto Alegre: Sulina, 2012.
- COULMOUNT, Baptiste. *Sociologie des prénoms*. Paris: La Découverte, 2014.

- CRAPANZANO, Vincent. O dilema de Hermes: o disfarce da subversão na descrição etnográfica. In. CLIFFORD, James & MARCUS, George (Org.) *A escrita da cultura: Poética e política da etnografia*. Rio de Janeiro: EdUERJ; Papéis Selvagens Edições, 2016.
- DAMATTA, R. *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- DAS, Veena. *O ato de testemunhar: violência, gênero e subjetividade*. Cadernos Pagu, Campinas, n. 37, p. 9-41, Dec. 2011.
- DAWSEY, John. *De que riem os boias-frias? Diários de antropologia e teatro*. São Paulo: Terceiro Nome, 2015.
- DELUMEAU, Jean. *História do medo no ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989
- DESJARLAIS, Robert. *Sensory biographies: lives and deaths among Nepal's Yolmo Buddhists*. University of California Press, 2003.
- DIAZ, Raul. *Personaje e identidad narrativa: una aproximación metodológica*. Revista Horizontes Antropológicos, numero 12, ano 1999.
- DNIT. *Glossário de termos ferroviários*. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-terminos-ferroviarios/glossario.pdf>>.
- DUBAR, C. *A Socialização: Construção das Identidades Sociais e Profissionais*, 2005.
- _____. *A crise das identidades: interpretação de uma mutação*. São Paulo: Edusp, 2009
- DUBET, F. *Sociologia da Experiência*. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.
- DURHAM, Eunice. *A caminho da cidade: A vida rural e a migração para São Paulo*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- DYER, Geoff. *Todo aquele Jazz*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.
- ECKERT, Cornelia. *Os homens da mina*. Revista Ciência Hoje, v. 7, n. 41, p. 36-42 1988.
- ECKERT, Cornelia. *Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França)* Curitiba: Appris, 2012.
- ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: História dos costumes (Vol. 1)* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2011.
- ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro Jorge Zahar, 1994.
- FACCIO, Ana Júlian. *Infraestrutura ferroviária e privatização: O caso do ramal Passo Fundo-Marcelo Ramos na região do alto Uruguai/RS*. 2012. 150 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

FERGUSON, James. *Declarations of dependence: labour, personhood, and welfare in southern Africa*. Journal of the Royal Anthropological Institute, v. 19, Issue 2, p. 223–242, 2013.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. *Os fios da memória: Fábrica Rheingantz entre passado, presente e patrimônio*. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 19, n. 39, p. 69-98, jan./jun. 2013.

FIRTH, Raymond. *Nós os Tikopias: Estudo sociológico do parentesco na polinésia primitiva*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. *Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a “Cidade Ferroviária”*. Santa Maria: Pallotti, 2007.

FONSECA, Claudia & SCALCO, Lucia. *A biografia dos documentos: Uma antropologia das tecnologias de identificação*. In: Fonseca e Machado (orgs.) *Ciência, identificação e tecnologias de governo*. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2015

FOOTE-WHYTE, William. *Sociedade de Esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

FREITAG, Barbara. *Teorias da cidade*. São Paulo: Papirus, 2012.

GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 2014.

GÓGOL, Nikolai. *Teatro completo*. São Paulo: Editora 34, 2009.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. *Cidade, Trabalho e Narrativa: Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas*. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Ciências Sociais sob Orientação da Dr^a. Claudia Turra Magni. Pelotas/UFPel: IFISP, 2015.

_____. Guillermo Stefano Rosa. *Vida e Trabalho de uma Ferroviária: Etnografia, Memória e Gênero*. Anais Eletrônicos do Fazendo Gênero 11 (ainda não publicado), 2017a

_____. Guillermo Stefano Rosa. *Construção de identidade e trajetória social desviante: um estudo empírico com guardadores de carro em Pelotas*, RS. *Revistas Primeiros Estudos*, n8, 2017b

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa; MAGNI, Claudia Turra. *Entre “Tucos” e “Bochas”: A potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de Pelotas/RS*. *Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia*, v.1, n. 1, p. 101-116, março de 2017. ISSN 2526-4702. Disponível em: <<http://www.cchla.ufpb.br/grem/sociabilidadesurbanas/SocUrbs%20TURRAartigo.pdf>>.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. & RAPKIEWICZ, Yuri Shonardie. *Rumores Ferroviários e Seus Jogos Temporais: Estudo Antropológico Sobre Crise e Duração no Rio Grande Do Sul*. Trabalho Apresentado no 41º Encontro Anual da Anpocs, no SPG 04 – Antropologia e Sociologia dos Rumores, 2017.

GORZ, André. *Adeus ao proletariado? Para além do socialismo*. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1987.

_____. André. *Metamorfoses do trabalho Busca do Sentido: Crítica da razão econômica*. São Paulo, Anna Blume, 2005.

GRAEBER, David. *Dívida: Os primeiros 5000 anos*. São Paulo: Três Estrelas, 2016.

GRAVANO, A. *Antropología de lo urbano*. Buenos Aires: Café de las ciudades, 2015.

GRAVANO, Ariel & SILVA, Ana. *Apresentação: Desafios epistêmicos para una(s) antropología(s) de ciudades medias*. *Illuminuras*, Porto Alegre, v. 18, n. 45, p. 05-12, ago/dez, 2017.

GUTERRES, Anelise. Metalúrgico e militante: memórias escritas. In *Narrativas da desigualdade: memórias, trajetórias e conflitos*. José Sérgio Leite Lopes e Marta Cioccarri (orgs.). Rio de Janeiro: Mauad X, 2013

GUPTA, Akhil. *Red tape: Bureaucracy, structural violence, and poverty in India*. Durham: Duke University Press, 2012

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

HANNERZ, U. *Explorando a cidade: Em busca de uma Antropologia Urbana*. Petrópolis: Vozes, 2015.

HART, Keith. The Persuasive Power of Money. In: S. Gudeman (ed). *Persuasion in Economic Life*. Londres, Berghahn Books, 2007

HARTMANN, Luciana. *Oralidades, corpo, memórias: performances de contadores e contadoras de casos da campanha do rio grande do sul*. 2000. 199 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2000.

HASSOUN, J-P. *Le surnom et ses usages sur les marchés à la criée du Matif*. *Revue Genèses* n° 41, 2000.

HERZFELD, Michael. *A produção social da indiferença: explorando as raízes simbólicas da burocracia*. Rio de Janeiro: Vozes, 2017.

HIRATA, Helena & KERGOAT, Daniele. *A classe operária tem dois sexos*. *Estudos feministas*, n.1, 1994

HOBSBAWM, E. *Mundos do trabalho: Novos estudos sobre a história operária*. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

HUGUES, E. (1958). *Men and their Work*. Free Press, Glencoe. Digitalizado por: <University of Florida, George A. Smathers Libraries with support from LYRASIS and the Sloan Foundation>.

HULL, Matthew. 2012a. “*Documents and bureaucracy*”. *Annual Review of Anthropology* 41: 251-267.

_____. Matthew. *Government of paper: the materiality of bureaucracy in urban Pakistan*. University of California Press, 2012b.

INGOLD, Tim. *Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais*. Horizontes Antropológicos, v.18, n.37, 2012, p.25-44.

JARDIM, Denise: *De bar em bar: Identidade masculina e auto-segregação entre homens de classes populares*. Dissertação de mestrado em antropologia social na UFRGS. Orientadora: Ondina Fachel Leal. Porto alegre: 1991

_____. Os caminhos do cadastro e outros obstáculos da visibilização do imigrante no Brasil. In *Ciência, identificação e tecnologias de governo* (C. Fonseca e H Machado, orgs.). Porto Alegre: UFRGS/CEGOV, 2015

JEUDY, Henri-Pierre. *Memórias do social*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

KAUFFMAN, Lygia Aurora. *Mulher também é ferrovia*, REFESA, Rio de Janeiro, p. 10- 11, Maio- Junho de 1971.

LATOUR, Bruno: *Reagregando o Social: introdução a teoria do ator-rede*. Salvador: Edufba, 2012.

LE GOFF, Jacques. *Memória*. In *História e memória*. Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

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

LEITE LOPES, José Sergio. & ALVIM, Rosilene. *Uma autobiografia operária: a memória entre a entrevista e o romance*. Estud. av., São Paulo , v. 13, n. 37, p. 105-124, Dec. 1999.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *El pensamiento salvaje*. Series: Breviarios del Fondo de Cultura Económica, ; 173 Publisher: Fondo de Cultura Económica, Year: 1964.

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.

LOWENKRON, Laura e FERREIRA, Letícia. *Anthropological perspectives on documents Ethnographic dialogues on the trail of police papers*. Vibrant 11(2): 75-111, 2014

MAGNANI, José Guilherme Cantor. *Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana*. São Paulo: Terceiro Nome, 2012.

_____. *De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana*. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. V. 17, n. 49, junho/2002.

_____. *Festa no Pedaco: Cultura popular e lazer na cidade*. São Paulo: Unesp, 2003.

_____. *Na Metrópole: Textos de Antropologia urbana*. São Paulo: Edusp, 2000.

MAGNI, Claudia Turra & GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. “*Vida Nos Trilhos*”: *Desafios de um Projeto Participativo para Ensino, Pesquisa e Extensão em Antropologia Visual*. Anais do 41º Encontro da Anpocs. 2017. Disponível em:

<<http://www.anpocs.com/index.php/papers-40-encontro-2/gt-30/gt14-22/10729-vida-nos-trilhos-desafios-de-um-projeto-participativo-para-ensino-pesquisa-e-extensao-em-antropologia-visual/file>>.

MAHMOOD, Saba. *Teoria feminista, agência e sujeito liberatório: algumas reflexões sobre o revivalismo islâmico no Egito*. *Etnográfica*, vol X, n. 1, 2006.

MALINOWSKI, B. “Introdução: Tema, método e objetivo desta pesquisa.” In: *Os Argonautas Do Pacífico Ocidental: Um relato de empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné, Melanésia*. São Paulo: Abril Cultural, 1984

MARCUS, George. Problemas contemporâneos da etnografia no sistema mundial moderno. In. CLIFFORD, James & MARCUS, George (Org.) *A escrita da cultura: Poética e política da etnografia*. Rio de Janeiro: EdUERJ; Papéis Selvagens Edições, 2016.

MARTINS, José de Souza. *A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. São Paulo: Editora 34, 2008.

MICHELON, Francisca Ferreira. *O memorial do frigorífico anglo de Pelotas: Um lugar de memória no frio espaço do esquecimento*. *MUSEOLOGIA & INTERDISCIPLINARIDADE* Vol.II, nº4, maio/junho de 2013.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: UNESP, 2008.

NORA, Pierre. *Entre memória e história: A problemática dos lugares*. *Proj. História*. São Paulo. (10), dez. 1993.

NUNES, Ivanil. *Douradense: A agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume, 2005.

NUNES, Ivanil. *Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX*. *Am. Lat. Hist. Econ.*, sep.-dic., 2016, pp. 204-235.

NUNES, Rojane Brum. *A boca a esquina e o recanto: territórios urbanos e memória coletiva no centro de Santa Maria, RS*. Santa Maria: Pallotti, 2013.

NUNES, Teresa Cristina de Oliveira. *Gestão de pessoas em organizações em processo de transformação: a experiência da Rede Ferroviária Federal em liquidação*. 2003. 218 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração de Empresas, Fgv, Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/3424>>. Acesso em: 11 nov. 2017.

OFFE, Claus. *Trabalho e Sociedade: Problemas estruturais e perspectivas para o futuro da "Sociedade do Trabalho"* Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989.

ORTNER, Sherry B. *Is female to male as nature is to culture?* In M. Z. Rosaldo and L. Lamphere (eds), *Woman, culture, and society*. Stanford, CA: Stanford University Press, pp. 68-87, 1974.

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

OVERING, Joanna. Culture. In: RAPPORT, Nigel e OVERING, Joanna. *Social & Cultural Anthropology: The key concepts*. Londres: Routledge, 2000, p.92 - 102.

PEKER, Luciana. *Mujeres Ferroviaria: Experiencias de vidas sobre rieles*. Publicación realizada por la Subgerencia de Relaciones con la Comunidad Nuevos Ferrocarriles Argentinos Operadora Ferroviaria. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina 2015.

PALERMO, Hernán. *La producción de la masculinidade em el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos, 2017.

PARADELA, Celia Lima. *Desestatização da rede ferroviária federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral*. Dissertação de Mestrado em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, 1998.

PARK, R.E. *A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano* In. VELHO, O. (org) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar editora, 1973.

PAVESE, Cesare. *Trabalhar cansa*. São Paulo: Cosac Naify, 2009.

PEIRANO, Mariza. *A Teoria Viva e outros ensaios de antropologia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 2006.

_____. *A favor da etnografia*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995

_____. *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.

PESAVENTO, Sandra. *História do Rio Grande do Sul*. Editora Mercado Aberto, 1980.

PÉTONNET, Colette. *A observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense*. Antropolítica, n.º 25, p.99-111. Niterói, 2008

POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.

RADCLIFFE-BROWN, A.R. *Estrutura e função na sociedade primitiva*. Petrópolis: Vozes, 2013.

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. Arquitetura e Narratividade. IN: *Urbanisme*, n.303, Nov/dez. 1998, pp 44-51.

RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa*. Campinas: Papyrus, 1994.

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

RICOEUR, Paul. O esquecimento. In: *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas, Ed. Unicamp, 2007.

RFFSA. *Regulamento Geral de Operações. Instruções gerais de operações. Normas de Segurança Operacional*. Diagramado, composto e impresso no Setor Geral de planejamento Gráfico e Visual da RFFSA, 1978.

RFFSA. *Causos Ferroviários*. Impresso na RFFSA/GEVIG PRF/03 2000-09 / 1988.

ROBBINS, Joel. *Continuity Thinking and the Problem of Christian Culture: Belief, Time, and the Anthropology of Christianity*. Current Anthropology 48(1): 5-38, 2007.

ROCHA, Ana Luiza e ECKERT, Cornelia. O antropólogo na figura do narrador. In: *O tempo e a cidade*. Porto Alegre, UFRGS, 2005.

ROCHA, A. L. C. & ECKERT, C. *Etnografia de Rua: estudos de Antropologia Urbana*. Porto Alegre: UFRGS, 2013a.

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

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, Cornelia. *Antropologia da e na cidade*. Porto Alegre, Marcavisual, 2013c.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, Cornelia. *Etnografia do trabalho, narrativas do tempo*. Porto Alegre: Marcavísal, 2015a.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, Cornelia. *A preeminência da imagem e do imaginário nos jogos da memória coletiva em coleções etnográficas*. Brasília: ABA, 2015b.

ROCHA, Manoel Claudio da. & GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. *Rastros Mnêmicos de um Capitalismo Criptografado: Etnografia da Crise no Mundo do Trabalho*. Paper Apresentado no GT 12 da Reunião de Antropologia do Mercosul (RAM). Posadas,. Argentina, (não publicado), 2017.

RODRIGUES, Arakcy Martins. *Operário, Operária: estudo exploratório sobre o operariado industrial da Grande São Paulo*. São Paulo: Símbolo, 1978.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense [1988], 2015.

ROUX, Sébastien. "Introduction - Enquêter sur Le 'tourisme sexuel'". In: ____ *No Money, no Honey économies intimes du tourisme sexuel en Thaïlande*". Paris: Éditions la Découverte, 2011, p. 7-25.

SAHLINS, Marshall. *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

SAHLINS, Marshall. *Cosmologias do Capitalismo: O Setor Trans-Pacífico do 'Sistema Mundial*. In: *Religião e Sociedade*, v. 12, nº 1-2, 1992.

SAMAIN, Etienne. *Balinese Character (Re) Visitado. Uma introdução à obra visual de Gregory Bateson e Margaret Mead*. IN: ALVES, André *Os Argonautas do Mangue*. Ed. Unicamp, 2004, p.49-66.

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.

SCHUTZ, Alfred. In. WAGNER, Helmut R. (Org. e Introdução). *Fenomenologia e relações sociais. Textos (escolhidos de Alfred Schutz)*. RJ, Zahar, 1979.

SIMMEL, G. O Dinheiro na Cultura Moderna. In: Jessé Souza e Berthold Oëlze (orgs). *Simmel e a Modernidade*. Brasília, Editora da Universidade de Brasília, 1998

SCOTT, James. *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, CT: Yale University Press, 1998.

SCOTT, Joan. *Gênero: Uma categoria útil de análise histórica*. *Educação & Realidade* v. 20, n.2, 1995.

SEGATA, Jean. *Dos cibernautas às redes*. In SEGATA & RIFIOTIS (Orgs.) *Políticas etnográficas no campo da cibercultura*. Brasília: ABA publicações, 2016

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

SENNETT, Richard. *A cultura do novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 2015a.

SENNETT, Richard. *A corrosão do caráter: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 2015b.

SENNETT, Richard. *O artífice*. Rio de Janeiro: Record, 2015c.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. xxii, 453 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/101439>>.

SIMÕES, J. A. Provedores e Militantes: imagens de homens aposentados na família e na vida pública. In: *Família e Envelhecimento*, Clarice Peixoto (org.). Rio de Janeiro: FGV, 2004.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. *Modernidade urbana e dominação da natureza: o saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do século XIX*. Anos 90. Porto Alegre, nº 14, dezembro de 2000.

SOUL, Maria Julia. “*Acá lo que cambio todo fue la privatización...*”: *Aproximación antropológica a las prácticas obreras en los espacio laborales en procesos de privatización y reconversión productiva*. Universidad Nacional de Quilmes; Theomai; 21; 6-2010

SPIVAK, Gayatri Chakravorty. *Pode o subalterno falar?* Belo horizonte, Editora da UFMG, 2014.

STRATHERN, Marilyn. *Uma relação incômoda: o caso do feminismo e da antropologia*. Mediações, Londrina, v. 14, n.2, p. 83-104, Jul/Dez. 2009

_____. *O efeito etnográfico e outros ensaios*. Cosac Naify, 2014.

TAUSSIG, Michael. *O diabo e o fetichismo da mercadoria na América do Sul*. São Paulo: Unesp, 2010

VAN GENNEP, Arnold. *Ritos de passagem*. Petrópolis: Vozes, 1978.

VARGAS, Jonas Moreira. “*Um olho no atlântico, outro na fronteira*”: *Os charqueadores de Pelotas, o comércio da carne-seca e as suas propriedades na fronteira com o Uruguai (século XIX)*. CLIO – REVISTA DE PESQUISA HISTÓRICA – n. 30.2, 2013.

VELHO, Gilberto. *Individualismo e Cultura: Notas para uma Antropologia da sociedade contemporânea*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. Gilberto. *Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013a.

_____. Gilberto. *A Utopia Urbana: um estudo de antropologia social*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013b.

VELHO, Otavio. (org.) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

WEBER, Max. *Economia y sociedad: Esbozo de sociologia comprensiva*. Buenos Aires: Fondo de cultura econômica, 1992.

WAKAHARA, J. A., BRAZ, E. *Museu de Rua*. Dossier Histórico (1977-1988) São Paulo, s/e, 1988.

WAUTIER, Anne Marie. *Para uma sociologia da experiência. Uma leitura contemporânea: François Dubet*. Sociologias, Porto Alegre, ano 5, número 9 jan/jun 2003.

ZOLA, Émile. *A besta humana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.