



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA SOCIOLOGIA E POLÍTICA
BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

CIDADE, TRABALHO E NARRATIVA:
Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas (RS)

Guillermo Stefano Rosa Gómez

Pelotas
2015

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ

CIDADE, TRABALHO E NARRATIVA:
Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas (RS)

Trabalho de conclusão de curso de graduação
apresentado ao Instituto de Filosofia Sociologia e
Política (IFISP) da Universidade Federal de Pelotas
como requisito parcial para a obtenção do título de
Bacharel em Ciências Sociais.

Orientadora: Profa. Dra. Claudia Turra Magni

Pelotas
2015

GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ

CIDADE, TRABALHO E NARRATIVA:

Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas (RS)

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Instituto de Filosofia Sociologia e Política (IFISP) da Universidade Federal de Pelotas como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

Pelotas, ____ de dezembro de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Claudia Turra Magni
(Orientadora)

Prof. Dr. Francisco Pereira Neto
(UFPel - ICH)

Prof. Dr. Marcus Vinicius Spolle
(UFPel - IFISP)

AGRADECIMENTOS

Aos co-autores dessa pesquisa, os ferroviários, Orlando Chagas, José Carlos “Cardoso”, Rubem Medeiros, Gildo Oteiro, Luis Carlos Severo, Luiz Carlos “Pisca”, Antonio Ignacio “Bueno” e Mozart Medeiros, que me receberam com bondade, respeito e muito bom humor. Em especial a meu amigo “Nando”. Desejo que tua vida não seja jamais uma “prisão sem grades”;

A minha mãe Cristina Rosa e meu pai William Soto, por incitarem em mim o prazer pela leitura, pelo suporte não só no período graduação, mas em toda a vida. Vocês são exemplos de pessoas e de pesquisadores, honestos e comprometidos com o saber;

A minha amorosa namorada Estefani Leitzke, que dançou no bailão ferroviário comigo;

A minha orientadora Claudia Turra, pelo incentivo e companheirismo. Por ter me aberto muitos caminhos da investigação antropológica, com compromisso ético e que valoriza o saber do “outro”;

Aos todos os professores que contribuíram com minha trajetória acadêmica. Em especial Alvaro Barreto, pelas oportunidades de pesquisa, Annie Marie Wautier, pela dedicação e amizade desde o início, Francisco Vargas, pelas orientações fundamentais e Marcus Vinicius Spolle, que aceitou de bom grado ler este trabalho;

Aos professores e integrantes do GEEUR, especialmente Flávia Rieth e Francisco Pereira Neto, pelos diálogos importantes da teoria antropológica e dos temas urbanos;

Aos colegas e integrantes do LEPPAIS e do projeto do Memorial da Estação Férrea, em especial ao dedicado Hamilton;

A meus amigos de dentro e fora da faculdade, Pernas, Diesel, Joelho, Tales, Anselmo, Taís, Segundo, Nátili, Vico, Soares, Kálleu e Bruna que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação. Especialmente, a Marcelo Grões, amigo e colega de pesquisa, que me acompanhou durante a investigação exploratória, dialogando e contribuindo para este trabalho. Também à “gurizada do basquete”, que religiosamente, todo o Domingo, me ajuda a aliviar as tensões da Faculdade.

Epígrafes

*“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 as ordens”. - **Mazarope-Trabalhador de Turma***

“O trabalhador, o proletário, o homem que movimenta seus pés, suas mãos, sua língua, seu dorso, seus braços e seus dedos para viver”

Honoré de Balzac, A menina dos Olhos de Ouro - Frase anotada na contracapa do meu diário de campo.

“Às vezes a gente se esquece que é ferroviário, pensa que é aposentado. Mas a gente é ferroviário! ”

Chagas – Maquinista, Manobrador e Colecionador de Paisagens

*Os vagões vêm balançando.
Eskişehir – Haydarpaşa,
Haydarpaşa - Eskişehir.
Desde 1928,
passageiros embarcaram e
desembarcaram,
as locomotivas mudam,
mas Aladim continua no seu posto –
Aladim é sempre o mesmo.
Nâzim Hikmet - Poeta Turco.*

RESUMO

Esta pesquisa concentra-se na análise do *ethos* operário a partir dos relatos de ferroviários aposentados e moradores do Bairro Simões Lopes, na cidade de Pelotas. Desse modo, interessou as maneiras que os atores apresentaram suas narrativas (diversas, sobrepostas, controversas ou contraditórias) sobre um mesmo “fenômeno urbano”: a figura do trem, do trabalho e da identidade de ferroviário, da privatização da rede ferroviária, da perda do emprego para muitos, da degradação da Estação Férrea, assim como de sua recente revitalização. Como procedimentos metodológicos a *observação flutuante* serviu como base para a fase exploratória do campo e seleção dos interlocutores-personagens, seguida da observação participante e de entrevistas e grupos focais. A análise teórica procura um diálogo entre conceitos do campo do trabalho e dos estudos profissionais como os de espaço urbano e das relações cidadinas. Buscou-se compreender, de maneira interpretativa, o trabalho de *turma* com seus procedimentos característicos, como a *ronda*, além de discutir uma identidade de trânsito e fluidez, de familiaridade e reciprocidade, a partir dos diferentes ofícios, internos à profissão ferroviária. Um aspecto recorrente nas narrativas, e que constitui parte importante do “modo de ser” ferroviário, são os aspectos anedotários (piadas, causos e apelidos), que, como produtos do cotidiano, mereceram destaque na pesquisa, pois dizem respeito à forma como os sujeitos se reconhecem, identificam os outros e lidam com relações hierarquizadas. Procurei demonstrar um *ethos* ferroviário que, a partir das relações de trabalho, expande-se para o lazer e no modo de vida em família e, apesar da desintegração da “rede”, mantém laços na vida de aposentadoria.

Palavras Chave: Antropologia Urbana; Trabalho; Narrativa; Ferroviários

SUMÁRIO

Introdução.....	8
Capítulo 1: Fundamentos Teórico-Metodológicos.....	13
1.1 Desafios para uma Etnografia Urbana.....	18
Capítulo 2 – Personagens e <i>Ethos</i> de Trabalho.....	31
2.1 Os Interlocutores	44
2.2. Ethos Ferroviário e Reciprocidade.....	44
2.3 Estrutura do Trabalho e Mobilidade.....	48
2.4 Via Permanente (Turma), Acidentes, “Giro” e Ronda.....	50
Capítulo 3 – Trabalho Fabulado, Vida Rememorada: Causos, Piadas e Apelidos.....	55
3.1 Os Apelidos.....	58
3.2 “Os Faixas” e Os Caxias, e Os Malandros.....	63
3.3 O Caso da Bitola e o Heterodiscurso.....	67
“Resumindo aí! ” Uma (não) conclusão.....	69
Referências Bibliográficas.....	72
Anexos.....	77

Introdução

Neste Trabalho de Conclusão de Curso apresento resultados da pesquisa de campo que iniciei em maio de 2015, em um exercício etnográfico-cartográfico da disciplina de Antropologia Urbana, ministrada pela professora Claudia Turra Magni. Os interlocutores são ferroviários aposentados, moradores do Bairro Simões Lopes em Pelotas. Tive acesso ao tema por meio do projeto de construção do Memorial da Estação Férrea de Pelotas/RS, coordenado pelo LEPPAIS – Laboratório de Ensino Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som da UFPel – em conjunto com a Secretaria Municipal de Cultura.

Dentro desse campo amplo, optei por estudar o Trabalho Ferroviário através de narrativas sobre seus procedimentos, comportamentos e relações hierárquicas. A partir deste enfoque tentei descobrir qual era o *ethos* ferroviário – o que poderia ser chamado de “característico” desse grupo profissional urbano – e de que forma estes atores conviviam com o processo de modernidade, levando em conta a privatização da Rede Ferroviária, da perda do emprego para muitos, da degradação da Estação Férrea, assim como de sua recente requalificação, entre outras questões.

O campo iniciou tendo como ponto de partida a Estação Férrea localizada diante de um largo, em uma das extremidades da Rua Dom Pedro II, que se estende da zona portuária ao início do bairro Simões Lopes, passando pelo centro da cidade. O impacto inicial – foi a primeira vez que estive na Estação, não a conhecia antes da pesquisa –, registrado no meu diário de campo foi de sua imponência, da fachada ampla e espaçosa, com uma ponte ao lado. Essa ponte que possibilita a passagem do centro ao bairro, por cima dos trilhos, dividindo duas sociabilidades: a do centro, do local movimentado, de transporte urbano frequente, com as borracharias e oficinas mecânicas, igrejas, sapatarias e um supermercado (Guanabara, que adquiriu por meio de leilão os antigos depósitos da ferrovia) e o Bairro, do jogo de taco das crianças no meio da rua, dos chalés emblemáticos – moradias dos ferroviários, dos bares de esquina, do churrasco de fim de semana na calçada, do baile no Clube Ferroviário. Atrás da Estação, a plataforma onde os passageiros chegavam e partiam. Ao descermos dessa plataforma e pisarmos os trilhos, chegaremos ao campo de futebol, palco de diversas competições da Rede Ferroviária, como eu viria a saber depois. Indo do centro ao Bairro, passando pela Estação, é possível usar a ponte, atalhar pelo campo de futebol ou caminhar pela borda da linha, até a rua Tiradentes, onde os trilhos atravessam o asfalto. No espaço do bairro,

a principal rua percorrida foi a Avenida Brasil, que corre paralela aos trilhos e à Estação, na qual as casas dos ferroviários, têm duas entradas: uma diretamente pelos trilhos e a outra, pela Avenida.

Ao transitar por estas localidades, ancorado na Antropologia Urbana e no método etnográfico, busquei compreender a dimensão cotidiana do bairro e dos atores que o habitam, dando foco às narrativas dos ferroviários, mas também interagindo com familiares, moradores e transeuntes do bairro. Analisando as narrativas e participando do cotidiano destes trabalhadores aposentados, múltiplas dimensões surgiram. Tentei organizá-las, nesta monografia, em três capítulos.

No primeiro capítulo, apresento o Método Etnográfico, sua fundação e crítica pós-moderna. Problemático os desafios de sua aplicação no espaço citadino, a observação participante e a flutuante, além de explicitar as técnicas de pesquisa, como a entrevista, o grupo focal e o desenho. Também esclareço alguns dos conceitos fundamentais como o *ethos* e *pedaço*.

No segundo capítulo, apresento os interlocutores personagens, suas particularidades biográficas e profissionais, seguido da análise sobre o *ethos* trabalho, seus procedimentos e diversas funções dentro da profissão ferroviária (o desaparecimento ou ressignificação em confronto com o processo de modernização, a união ferroviária, marcada por suas relações de reciprocidade, baseadas nesta estrutura de trabalho e na própria disposição urbana, organizada como “vila operária”).

No terceiro capítulo, dedico-me a compreender os apelidos e outras formas de designação social, buscando identificar suas relações com o modo de vida característico do trabalhador ferroviário. Os apelidos pessoais, produzidos por características marcantes ou situações que envolvem as relações de poder, os apelidos para funções dentro da profissão e os que ironizam uma posição hierárquica ou um “chefe ruim”. Através deles, expõe-se a dimensão “lúdica” e cotidiana da vida ferroviária de aposentadoria. Observando os apelidos, causos, as piadas e formas de denominação, busco entender – em termos hermenêuticos – seu universo de sentido e sua relação com o *ethos* ferroviário.

Antes de abordar com mais profundidade cada um desses capítulos, realizo uma breve contextualização da ferrovia no Brasil e na região Sul.

O Trem Como Temática - Um Pouco De História

O trem, um dos símbolos da modernidade, é herança da revolução industrial inglesa do séc XVIII. É a imagem do trem que surge nos primeiros filmes dos irmãos

Lumière, diz a lenda, chocando-se contra a plateia. A ferrovia, com sua velocidade de tempo e espaço, estabelece uma nova mentalidade “da presa, 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). Faz parte do processo de urbanização “do tempo regulado pelo custo e pelo lucro” (*idem, ibidem*). Essa mudança, de uma sociedade rural para o grande aglomerado urbano, a metrópole, sede da economia monetária, cria uma série de novas possibilidades e novos comportamentos, um *modo de vida* (WIRTH, in VELHO, 1973). “O tempo e o espaço da ferrovia, a disciplina industrial que a regulava, impunham também a necessidade de inventar a sociedade dos trabalhadores” (MARTINS, 2008, p.22), com o novo invento do trem, o novo trabalho.

Na antiguidade, o trabalho era desprezado. Por ser “coisa mundana”, utilizado como justificção também para a escravidão, os políticos, os ricos e os intelectuais não poderiam “trabalhar”. O trabalho fazia parte do mundo privado; não do mundo público, da política, onde havia honra nas atividades (ARENDT, 2014). A concepção moderna de trabalho – a “invenção moderna”, segundo André Gorz (2005) – assim como o trem, é produto do processo histórico da modernidade (GORZ, 2005). Nela, o trabalho é ressignificado, passa a ser libertador, construtor de identidades.

Na modernidade das estradas de ferro, além da invenção do trabalho, o tempo é domesticado pelos velozes trens. Inicia-se “o domínio dos relógios, que constitui o cacife principal da modernização” (DUBAR, 2009, p.121). Antes, os horários eram locais. O sino da igreja, o sol a pino, o entardecer marcavam o tempo: de acordar, de almoçar, de trabalhar, de dormir. A locomoção a vapor, por sua velocidade “mais rápida que todos os meios anteriores de comunicação” (GLEICK, 2013, p.122), precisava de um horário único e, outra invenção, a do telégrafo, “tornou isso possível” (GLEICK, p.157). Mas de que ferrovia estou falando?

A ferrovia, no Brasil, é produto de um arranjo de classe, da formação de uma nova elite: a dos comerciantes nacionais, personificada, no caso das ferrovias, pelo Barão de Mauá. As primeiras iniciativas foram destinadas ao escoamento da produção cafeeira (SILVEIRA, 2003), que a abertura dos portos, em 1808, necessitou e possibilitou. Os interesses econômicos externos também contribuíram, pois “a gênese do setor ferroviário brasileiro é produto da onda de expansão do ferroviarismo no mundo” (SILVEIRA, 2003, p.81). O financiamento das primeiras ferrovias, de acordo com Márcio Rogério Silveira, foi realizado tanto pela força econômica das classes

monocultoras quanto pelos “capitais estrangeiros” (*idem*, p.81). Assim, em 1845 a primeira ferrovia é inaugurada, no Rio de Janeiro.

É importante ressaltar, em um país marcado pela escravidão, dois importantes acontecimentos para a história e a configuração da mão-de-obra no país: 1850, ano em que ocorre o *efetivo* fim do tráfico de escravos (THEODORO, 2004) e 1888, quando ocorre a Abolição da Escravatura. Essa contradição, típica da formação social brasileira, deve ser levada em consideração quando o objeto de estudo é a instauração da ferrovia brasileira.

No estado do Rio Grande do Sul, a criação de linhas ferroviárias teve início com os debates na Assembleia Provincial (1866) e com a inauguração do primeiro trecho, por uma empresa inglesa, em 1874 (SCHMITZ, 2013). Dentro desta, a linha que vai da cidade de Rio Grande a Bagé – primeira estrada de ferro a passar pela Cidade de Pelotas – é autorizada por decreto imperial (1873). A partir desta data, passa por várias companhias estrangeiras, entre elas, as duas que fundam a estação de Pelotas, inaugurada em 1884. Toda a documentação a esse respeito é de difícil acesso, segundo Maira Schimitz (2013):

“Compagnie Imperial e des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, de origem belga, a qual, em 17 de fevereiro de 1883, foi autorizada a fundir-se com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company. Foi a partir desta fusão que, afinal, ocorreu a construção da linha (IPHAÉ, 2002, p.20). A Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company deteve os direitos da estrada até 1905. Neste ano, o controle passa para a Compagnie Auxiliar e des Chemins de Fer au Brésil” (SCHMITZ, 2013).

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) é, em 1920, estatizada e, em 1957, torna-se Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Incluída no programa nacional de desestatização (1992), é dissolvida em 1999, e, no caso da região sul, seus ativos arrendados à Empresa América Latina Logística (ALL), de acordo com as informações do site da Inventariança da extinta Rede Ferroviária S.A.

Dessa forma, a ferrovia no Brasil e, consequentemente, no Rio Grande do Sul, passou por um processo de desmonte e redução. A privatização e redução da malha são dois elementos importantes para compreender o atual cenário das linhas férreas. “Em 1954, o sistema ferroviário contava com 37 mil km e o sistema rodoviário tinha 1200 km, em 1989, enquanto o sistema rodoviário havia sido ampliado para 115 mil km, o

sistema ferroviário perdera 7 mil Km De acordo com o Relatório da Subcomissão de Transporte Ferroviário da Assembleia Legislativa do RS.

Em estudo sobre produção de transporte, investimento, contribuição do PIB da matriz ferroviária desde sua criação, Silveira (2003) conclui, em tese de Doutorado, que a predominância do sistema rodoviário foi uma escolha econômica e política, que pode ser percebida quando se analisa os investimentos dos governos.

Assim, a decadência do setor ferroviário de transporte tem início na década de 1970. A “partir de então, o sucateamento das vias permanentes e o enfrentamento com a rede rodoviária, que chegou a contar, em 1970, com 50.298 km de rodovias pavimentadas e 1.079.492 km não-pavimentadas, agravou a decadência das ferrovias. Neste mesmo ano o setor ferroviário contou apenas com 32.052 km de linhas, praticamente a mesma quantidade que na década de 1930” (SILVEIRA, 2003, p.130).

Antes disso, já no governo Kubitschek, era possível, a partir de uma análise dos investimentos e crescimentos dos setores de transporte, perceber o processo que iria fortalecer o sistema rodoviário e reduzir o ferroviário. Apesar de legalizar a RFFSA em 1957, o governo investiu pesado no setor rodoviário, representado por 66,1% no ano de 1957 em comparação a 20,1% do setor ferroviário, de acordo com Almeida, (*apud*, SILVEIRA, 2003).

É neste cenário que o grupo profissional urbano estudado neste TCC está inserido. Os protagonistas desta pesquisa são trabalhadores que observaram e sofreram ações da desconstrução da lógica ferroviária em sua rotina de trabalho e em seu período de aposentadoria. Segundo Cornélia Eckert (2012), “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). É justamente o rompimento e a descontinuidade, deste *ethos* profissional abalado, ou ressignificado, que busco compreender neste estudo.

Capítulo 1 - Fundamentos Teórico-Metodológicos

Visando realizar uma pesquisa qualitativa, de contato direto com os sujeitos pesquisados, utilizei o método etnográfico. Para definir as características deste método, conto com a perspectiva de Roberto Cardoso de Oliveira (2006) e os três processos que compõem uma abordagem etnográfica. O olhar, dosado, disciplinado pela tradição teórica. O ouvir, colocado como a inserção da voz dos interlocutores, com suas narrativas registradas em campo. E, por fim o escrever, um tipo de escrita que difere das anotações de campo em diário ou caderneta. O escrever é uma prática diferente do “estar lá”, colocado pelo olhar e ouvir, e é associado ao antropólogo que, retirado do campo, escreve e constrói um texto do que foi visto e ouvido. Roberto DaMatta (2010), define o trabalho de campo como um rito de passagem, comparando-o à viagem do herói clássico de Homero, pelo movimento de ida e volta do desconhecido. Inicialmente, a saída de sua sociedade, depois, o encontro com a alteridade em seu próprio mundo e, por fim, “o retorno triunfal” (DAMATTA, 2010 p.181) a sua própria cultura. A escrita foi alinhada com uma postura hermenêutica de “intersubjetividade”, que não deve ser confundida com a inserção, de caráter intimista, da voz do autor. Magnani (2002) discute essa relação em termos de “arranjos” - do nativo e do analista - que se combinam dialeticamente para formar um novo entendimento.

Aas palavras usadas por Da Matta para definir a etnografia (2010): “Trata-se, basicamente, de um modo de buscar novos dados sem nenhuma intermediação de outras consciências, sejam elas dos cronistas, dos viajantes, dos historiadores ou dos missionários que andaram antes pela mesma área ou região” (p.168).

Esse conhecimento, “sem intermediação” foi proposto pelo fundador do método da *observação participante*, Bronislaw Malinowski(1984). O autor percebe, na década de 10 e 20, um cenário em que as ciências físicas e biológicas já estabelecidas, eram detentoras de prestígio e, principalmente de objetividade. Buscando trazer essa objetividade para as ciências do homem – permeadas por um “amadorismo”, que os viajantes, missionários e cronistas representavam - na obra clássica “Argonautas do Pacífico Ocidental” (MALINOWSKI, 1984), o autor cria a figura - mítica, segundo Mariza Peirano(1995a) – do pesquisador formado na academia¹, conhecedor do pensamento teórico mais recente, com “objetivos verdadeiramente científicos” (*idem*, 1984 p. 29) e, portanto, dotado de um tipo de autoridade “especial” (CLIFFORD, 2008).

¹ “Sério e sóbrio”. (MALINOWSKI, 1984, p. 34)

Em seu método, o pesquisador de origem polonesa, naturalizado inglês, insiste no *contato direto* (inclusive com domínio da vida nativa), para melhor aproximar-se dos costumes tribais no momento em que são vividos e experimentados. Salienta também, a necessidade de que o pesquisador, em certos momentos, abandone “ a máquina fotográfica, o caderno de notas e o lápis e participe dos acontecimentos”(idem, p.44). Esse elemento – o da participação em contexto de observação - é característica do método etnográfico, e do trabalho de campo do antropólogo, como o concebemos hoje.

O trabalho de campo é o resultado da “dialética entre a experiência e a interpretação” (CLIFFORD, 2008, p. 32). Para observar estas características, a importância do método etnográfico, do trabalho de campo e de seus desdobramentos, apresento dois textos importantes.

O primeiro é o de Mariza Peirano, *A Favor da Etnografia* (1995a), no qual a autora, contrapõem-se a um cenário de crítica à etnografia – tida com “pouco rigor científico” (p,3) dentro do campo das ciências sociais, basicamente em dois pontos: a) - um “relaxamento metodológico”, no sentido de um presumido empirismo e ausência de discussão teórica b) A ausência de “um esforço comparativo”. Visando responder a estas críticas, Peirano escolhe uma defesa centrada em explicitar o papel fundamental da pesquisa de campo na antropologia, fazendo importantes diálogos com textos clássicos da etnografia. É no encontro entre os dados de campo e as teorias – portanto da experiência e da dialética - que os avanços teóricos surgem. Esse encontro, conflitivo, ambíguo e sobreposto se dá *no* pesquisador, possibilitando que diferentes culturas se comuniquem “via experiência singular de uma única pessoa” (PEIRANO, 1995a, p.40). É no pesquisador que vai se alocar o *resíduo*², o não explicado, um conhecimento gerado pelo confronto entre duas cosmologias ou “universos imaginativos” (GEERTZ, 2014, p.9) díspares. A descoberta antropológica acontece através deste “diálogo” entre a teoria do pesquisador e seu confronto com a realidade que, por sua complexidade, sempre traz “desafios para ser entendida e interpretada” (PEIRANO, 1995a, p.41). A vitalidade da antropologia está na pesquisa de campo. A crítica de ausência de comparação, para Peirano, é infundada justamente por estes motivos. A comparação é inerente ao fazer etnográfico e se dá **via** pesquisa de campo (idem, p.43). Na antropologia estamos sempre comparando, seja o pesquisador e seus valores sendo comparados com os daqueles que estuda, seja comparando vários grupos culturais,

² O “novo arranjo”, nas palavras de Magnani (2002)

mediante a revisão teórico-bibliográfica. A riqueza do trabalho etnográfico, segundo a autora, está no seu caráter *artesanal* e *microscópico* – como destacado por Geertz³ (2014) – que produz a “universalidade” através da “experiência singular”. A experiência põe em jogo a personalidade do pesquisador, seu “status social” (GOODE E HATT, 1977, p.243), a relação com o grupo pesquisado e os imprevistos do campo.

A segunda autora, que trago para discussão e exposição sobre as peculiaridades do método etnográfico e o trabalho de campo é Claudia Fonseca, no artigo “*Quando um Caso não é um caso*” (1999). No texto, a autora argumenta pela dissociação entre o método etnográfico e a filosofia do “cada caso é um caso” - aquela que apesar de evitar pré-noções foca mais no aspecto individual, psicologizante - e aponta duas características fundamentais deste tipo de postura metodológica: a reflexividade e a subjetividade.

A reflexividade está associada diretamente à maneira pela qual os sujeitos são representados no texto etnográfico. Os sujeitos devem ser localizados num determinado contexto, histórico, político, geográfico e não como “eternos e ahistóricos” (FONSECA, 1999 p.61). O próprio pesquisador, sua subjetividade - e historicidade - deve ser “assumida como componente essencial da análise” (*idem*, p.61). Quanto à subjetividade, Claudia Fonseca busca afastar das concepções mais “psicologizantes” a dimensão subjetiva⁴ da pesquisa. A subjetividade social será captada através das “discrepâncias entre discurso e práticas” (*idem*, p.63) e dos “Múltiplos atos do cotidiano” (*idem*, *ibidem*). Estas dimensões só podem ser observadas analisando o indivíduo dentro seu grupo social e não isolando-o. Deve-se provocar uma situação social na qual o entrevistador se encontra desconfortável – diferentemente da entrevista isolada, da qual as normas são “estranhas” (*idem*, p.64) ao informante - e o “nativo dominando seu pedaço” (*idem*, *ibidem*). Somente quando o pesquisador percebe “sua incompetência nas línguas locais” e se defronta com “dinâmicas sociais que não domina bem” (*idem*, *ibidem*) é que realmente se avança no conhecimento etnográfico. A observação participante, portanto, é a postura metodológica defendida por Claudia Fonseca. No texto etnográfico resultante dela, a reflexividade é um processo de “ida e volta entre

³ “(...)o antropólogo aborda caracteristicamente tais interpretações mais amplas e análises mais abstratas a partir de um conhecimento muito extensivo de assuntos extremamente pequenos” (GEERTZ, 2014, p. 15)

⁴ Preocupação já esboçada por Malinowski, ao estudar o “espírito”, isto é, as opiniões, maneiras de pensar e sentir, interessava apenas “aquilo que sente e pensam como membros de uma dada comunidade” (MALINOWSKI, 1984, p.46), inserindo a subjetividade no meio social.

dois universos simbólicos” (p.65) - tal qual o “diálogo” salientado por Mariza Peirano (1995a) -.

Cabe também, esboçar alguns elementos da crítica pós moderna ao texto etnográfico, fundado por Malinowski, crítica esta que tanto Fonseca quanto Peirano já incorporaram em suas abordagens, de alguma forma. James Clifford (2008), no capítulo “*Sobre a Autoridade Etnográfica*” aponta para um contexto de múltiplas vozes, isto é um contexto de etnografia global, em que “o Ocidente não pode mais se apresentar como o único provedor de conhecimento antropológico sobre o outro” (CLIFFORD, 2008, p.18). Embora, para o autor, a Antropologia seja refém da “inescapável textualização” (*idem*, p.44) ela pode (e deve) “lutar conscientemente para evitar representar “outros” abstratos e ahistóricos” (*idem*, p.19).

Clifford, busca inserir a historicidade para (re)pensar a epistemologia, ou seja, aponta que os conceitos mais tradicionais do campo – a própria “etnografia” é um deles - e os tipos de autoridade existentes nos textos antropológicos, são produtos de um determinado contexto histórico, político, geográfico. A “*persona* do pesquisador” (CLIFFORD, 2008, p.27), treinado na academia, foi legitimada na década de 20, como demonstrei acima, por Malinowski. O tipo de autoridade de seu “Argonautas” (1984), é aquela calcada na experiência. O sujeito antropólogo é aquele dotado de um “poder de observação” (CLIFFORD, 2008, p.28), uma “sensibilidade” (*idem*, p.33) diferenciada e capaz de “poderosas abstrações teóricas” (*idem*, p.28). O segundo tipo de autoridade, conforme Clifford, é o da interpretação. Nela o “discurso se torna texto⁵” a experiência de campo se torna exemplo, narrativa. O antropólogo, no papel de crítico literário, “transforma as ambiguidades e diversidades de significado da situação de pesquisa em um retrato integrado “ (*idem*, p. 40). A principal crítica de James Clifford a este tipo de autoridade é que ele cria um “sujeito total” – Os Nuer, Os Trobriadeses assim como Os Ferroviários de Pelotas -, descola “o dito” de uma situação específica, de uma ocasionalidade e correlação de fatores e o “autonomiza” em formato de texto. Um evento, descrito no texto, não mais realizado por atores específicos, já é independente destes. Esse processo, centralizador, de produção do texto etnográfico, transforma um texto de múltiplas vozes, diálogos e dissonâncias em um produto de um único autor.

⁵ Uma passagem interessante de Geertz que enfatiza, como um dos objetivos da Antropologia Interpretativa o processo de “salvar o dito” (GEERTZ, 2014, p.15) e transformá-lo, torna-lo “inspecionável” (*idem*, p.13), ilustra esse tipo de autoridade.

Clifford (2008) sugere uma interpretação – e textualização - cultural distinta dessa, que possa ser realizada com reciprocidade. O conceito de etnografia é o de “negociação construtiva” entre sujeitos “conscientes e politicamente significativos” (*idem*, p.41), diferente de uma mera “experiência e a interpretação de uma “outra” realidade” (*idem, ibidem*). Para realizar essa negociação, novos paradigmas do texto etnográfico são apresentados por James Clifford. Paradigmas *discursivos*, do diálogo e da polifonia. A autoridade dialógica apresenta um tipo de texto no qual os “interlocutores negociam ativamente uma visão compartilhada da realidade” (*idem*, p.43). O diálogo, assim como outras formas de autoridade do texto etnográfico, não rompe com a autoridade monológica, mas propõe um deslizamento – se dotado de uma capacidade ficcional relevante - de representar o outro, as outras vozes. Segue neste mesmo sentido, a autoridade polifônica, trazida por Clifford do romance polifônico, de Mikhail Bakhtin. O etnógrafo é comparado ao romancista “ventríloquo” (*idem*, p.47), a um romancista que apresenta múltiplas vozes em seu texto. O desafio é: que *tipo* de romancista/autor será este? Aquele que é onisciente sobre suas personagens e adivinha seus modos de sentir e pensar? Ou aquele que possibilita em seu texto, a ambiguidade – no bom sentido – de suas personagens, possibilita diversas interpretações? O contexto atual, apresentado por Clifford, de etnografia generalizada⁶, possibilita vários tipos de textos, mas também de *leitores*. A polifonia está na interpretação do texto. Esses diferentes modos de autoridade não estão ultrapassados, não há um mais correto ou puro, o que deve se ter em mente, como etnógrafo, é que a escolha entre um ou outro modo de representar as vozes da experiência etnográfica é uma questão de “escolha estratégica” (*idem*, p.55). Esta escolha implica não ignorar suas consequências políticas e epistemológicas e requer uma reflexão sobre a construção do conhecimento.

Para pensar esse cenário de múltiplas vozes que compõem um texto cultural, Clifford busca auxílio no romance polifônico de Bakhtin (2015). Ele não é o único. As perspectivas pós-coloniais que tem como objeto realizar uma revisão crítica do texto literário ocidental, como as de Edward Said, Gayatri Spivak e Homi Bhabha (CARVALHO, 2001), dialogam com o crítico literário russo. Bakhtin, em seu “Teoria do Romance I” (BAKHTIN, 2015) apresenta o conceito de Heterodiscurso, entendido como os desdobramentos de uma língua geral – centralizadora e unificada – que se expressam pela variedade de “outras linguagens” como os “modos de falar dos grupos,

⁶ Interpretado como *pós-colonial* para autores como (MIGNOLO, 2008). Onde múltiplas cosmologias (não ocidentais) também compõem as formas de fazer ciência.

jargões profissionais, as linguagens dos gêneros, as linguagens das gerações e das faixas etárias, as linguagens das tendências e dos partidos, as linguagens das autoridades (...)" (BAKHTIN, 2015 p. 30)⁷, que representam, também, diferentes “pontos de vista específicos sobre o mundo” (*idem*, p.67). O *heterodiscurso social* engloba a diversidade de vozes socioculturais existentes, que se combinam em polifonia. Esse conceito, tirado do romance literário é fundamental para pensar diferentes vozes em campo.

1.2.- Desafios para uma Etnografia Urbana

Em termos cronológicos, o estudo que utiliza o método da antropologia e se volta para os temas urbanos é praticamente contemporâneo do texto fundador de Malinowski (1984) - originalmente publicado em 1922 - no qual o autor desenvolve conceito de *observação participante*. Em 1925, Robert Ezra Park, um dos fundadores da Escola de Chicago⁸, já propunha o estudo da realidade urbana a partir dos “mesmos e pacientes métodos de observação despendidos por antropólogos tais como Boas e Lowie”⁹. (PARK in VELHO,1973 p.28). O estudo das profissões é um dos temas mais presentes nos estudos urbanos da Escola Chicago e é uma das influências dessa pesquisa. Uma pesquisa relevante para a antropologia urbana, ainda que não ligada diretamente à Escola de Chicago, é a de William Foote Whyte (2005) que realiza, em *Sociedade de Esquina*, uma monografia sobre uma comunidade italiana residente do distrito de Corneville, em Boston. Sua abordagem era interessada no “padrão da vida cotidiana” destes moradores, buscava entendê-los em sua própria lógica, ao contrário das pré-noções jornalísticas de “bairro degradado”. Whyte passou a compreender a comunidade fazendo uso da observação participante. A riqueza de seus dados e de seu texto está no fato de ter sido “afetado” pela vida em Cornerville. Estabeleceu relações pessoais com os moradores e participou de suas conversas de esquina sobre temas como beisebol e mulheres, podendo se integrar no universo do seus pesquisados e fazer um relato de seu cotidiano com profundidade.

Na teoria brasileira, em termos mais conceituais, busco dois autores que revisam o fazer antropológico nacional e permitem categorizar o estudo etnográfico urbano.

⁷ Grifo meu. Na análise das narrativas tratarei de jargões profissionais e também de linguagem de gerações.

⁸ “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)

⁹ Hannerz (2015) e Magnani (2012), cada qual com seu livro/coletânea que faz apanhado geral do campo antropológico urbano, destacam a importância da pesquisa de Chicago e inserem esta no corpus antropológico.

Cardoso de Oliveira (1998) classifica as tradições antropológicas em termos do seu objeto, no caso *Sociedade Nacional* (CARDOSO DE OLIVEIRA, 1998). Mariza Peirano, propõe diferentes categorias para analisar a produção antropológica brasileira em termos de alteridade. A *alteridade próxima* é aquela que estuda os “temas urbanos sensíveis”, (PEIRANO, 2006, p 62), de um “outro” que está convivendo cotidianamente com o “eu” no espaço da cidade, e é nesta corrente que a autora classifica as produções de Gilberto Velho.

De acordo com Velho¹⁰ (2013a), a relação etnográfica com o outro está colocada em termos de diferença. Para o autor existem, na cidade, uma série de “outros mundos” (*idem*, p.73) que podem ser familiares, mas não “necessariamente conhecidos”

“Da janela de meu apartamento vejo na rua um grupo de nordestinos, trabalhadores da construção civil, enquanto alguns metros adiante conversam alguns surfistas. Na padaria há uma fila de empregadas domésticas, três senhoras de classe média conversam na porta do prédio em frente; dois militares atravessa a rua. Não há dúvida de que todos esses indivíduos e grupos fazem parte da paisagem, do cenário da rua, de como geral estou habituado com sua presença, há uma familiaridade. Mas, por outro lado, o meu conhecimento a respeito de suas vidas, hábitos, crenças, valores é altamente diferenciado.” (VELHO, 2013a, p. 72)

Estes “outros mundos” - Robert Ezra Park chamaria de “cidades dentro da cidade”¹¹ - merecem ser alvo de estudo, a partir de um “exame crítico e dessacralizador da sociedade” (VELHO, 2013a, p74) e da revisão de nossas pré noções comprometidas pela “rotina, hábitos e estereótipos” (*idem, ibidem*). Para Velho existem “distancias culturais nítidas internas ao meio urbano em que vivemos, permitindo ao “nativo” fazer pesquisas antropológicas com grupos diferentes do seu, embora possam estar basicamente próximos” (VELHO, 2013a, p.83) Uma posição semelhante, assumida por Lévi Strauss, frente à crise dos anos 1960, também debate sobre o termo *diferença* “todo grupo de nossa própria sociedade, diferente daquele a qual pertencemos, é objeto(...) (LÉVI-STRAUSS in MAUSS, 2013 p. 27).

O lugar antropológico – como unidade de análise da investigação antropológica – definido por Marc Augé sintetiza essa lógica. Este conceito é: “princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem o observa”

¹⁰ Que se propõe a estudar, em 1973, um conjunto habitacional no qual morava na cidade do Rio de Janeiro, criando a obra clássica “A Utopia Urbana” (2013b)

¹¹ Em um contexto mais segregado da sociedade dos EUA, da Chicago dos *guetos*. (PARK, in Velho, 1973)

(AUGÉ, 2012, p.51), o nativo atribui valor ao espaço que ocupa, enquanto pesquisador busca compreendê-lo. Na cidade essa relação passa por uma fusão e se personifica na figura do *pesquisador-morador*¹², o tal “nativo” de Velho (2013a), que atribui sentido ao espaço que ocupa/transita no universo citadino (sua rua, seu bairro, seus trajetos cotidianos) e, visando orientar-se, apropria-se dos códigos urbanos. Ao mesmo tempo, como pesquisador, precisa captar a lógica do lugar antropológico urbano (a cidade o bairro, a rua, etc.) do ponto de vista científico. A proposta de Roy Wagner (2012), para o qual, “a ideia de cultura coloca o pesquisador em pé de igualdade com seus objetos de estudo” (WAGNER, 2012, p.40) é útil para esta reflexão. A cultura para este autor é uma *invenção*, produto do choque cultural, mediante o encontro com o outro. Dessa forma a etnografia é mais operação de *encontro subjetivo com a alteridade*, do que seu objeto (seja ele povos indígenas ou trabalhadores urbanos). É mais um “esforço intelectual” (GEERTZ, 2014, p.4) de compreender uma cosmologia, um mundo social diferente do seu, do que técnicas específicas de pesquisa, ou um objeto específico.

Apesar disto, existem ressalvas quanto ao fazer etnográfico nas cidades. Uma delas, como apontado por Magnani (2002), é a de não cair na “tentação da aldeia”, uma tentativa de transpor para o meio citadino as condições - estas também criticáveis - de isolamento ou impermeabilidade das sociedades (aldeias) dos estudos clássicos. “A tentativa de buscar, no contexto bastante diversificado, heterogêneo e interconectado das metrópoles, aquele lugar ideal onde supostamente se poderia aplicar, com mais acerto, o método etnográfico” (MAGNANI, 2000 in MAGNANI 2012 p.251). Outra reflexão importante reside na distinção enunciada por Durham (2004) e Oliven (1995), entra a antropologia DA cidade- que propõe apropriar-se da cidade como *objeto* - e a antropologia NA cidade, na qual esta é *cenário* da pesquisa. Nesta pesquisa procuro perceber a cidade tanto como um objeto, com suas particularidades, quanto como *locus*, onde as relações e tramas sociais se desenrolam. Esta exposição demonstra o desafio teórico-metodológico que reside na pesquisa antropológica que tem como objeto os temas urbanos.

A cidade moderna e suas fantasmagorias também são objeto e *locus* da poesia de Charles Baudelaire, assim como da vasta obra de Walter Benjamin. Para ambos o *flâneur* é figura instrumental, epistemológica e estética, que vaga pela cidade como um “coleccionador de sensações” (BOLLE, 2000 p.71), no contexto da metrópole francesa

¹² (GÓMEZ et al, 2015) - *Shopping Pelotas e Bairro Cruzeiro do Sul: Revisão Crítica de uma Pesquisa Urbana*. Trabalho apresentado no XXIV Congresso de Iniciação Científica da FURG.

onde surge uma nova particularidade, tipicamente moderna: a multidão. Em meio a essa massa disforme, perambula essa figura ambígua de “sonhador e produtor de imagens” (BOLLE, 2000 p.67), o sujeito que flana pela cidade, adivinhando fisionomias, analisando pistas, como um investigador (ROUANET, 1993), apropriando-se do anonimato da metrópole. Duas perspectivas metodológicas, fundamentam-se nesta “poética do andarilho” (ROCHA e ECKERT, 2013 p.24) - semelhante às aventuras de Jack London em “A estrada”¹³ - necessárias de ser mencionadas para compreender o método de pesquisa empregado.

A primeira, de caráter fundador, é a **observação flutuante**, inaugurada por Colette Petonnet, sendo uma técnica que visa compreender a dinâmica e a complexidade do modo de vida urbano. É uma observação, focada em uma mudança de postura por parte do pesquisador “consiste em permanecer vago e disponível em toda a circunstância, em não mobilizar a atenção sobre um objeto preciso, mas em deixá-la “flutuar”” (PETONNET, 2008 p.102). Tal como o “automatismo psíquico puro” proposto pelo movimento surrealista - encabeçado por André Breton - que, com suas primeiras tentativas nas décadas de 20 e 30 tentavam gerar um “curto circuito no aparato racional da mente” (BRADLEY, 2001, p.21) a observação flutuante propõe extrapolar o controle pelo intelecto, pela lógica, a dimensão consciente do pesquisador e dar vazão à intuição, empatia, aos outros sentidos (olfato, tato, audição), no trabalho de campo. Permanecer *disponível* em campo, permite captar as nuances, os imprevistos, os caminhos alternativos da vida urbana. Consiste em seguir pistas, identificar informantes, tal qual um “detetive da cidade” (ROUANET, 1993, p.22), dessa forma é uma maneira de abordar o campo que invoca a perspectiva do *flâneur*, figura que experimenta a cidade.

A segunda perspectiva, mais atual, é a de Etnografia de Rua, proposta por Rocha e Eckert (2013a), que bebe na tradição de Petonnet e também tem como o intuito captar a urbe e seus “processos dinâmicos e fugazes” (*idem*, p.24), a partir do ato de *caminhar pela cidade*, uma combinação da possibilidade do imprevisto, da casualidade e do registro sistemático da vida social em cenários urbanos, como as ruas ou bairros. A etnografia de rua permite traçar um perfil de um determinado grupo urbano, aos poucos, através de “colagens de seus fragmentos de interação” (ROCHA & ECKERT, 2013a p.25), uma técnica que procura absorver a cotidianidade, e que valoriza o contato

¹³ Jack London (2008) narra, com um misto de literatura e biografia, a vida dos “hobos”, trabalhadores migrantes dos EUA, que viajavam escondidos nos trens, de uma costa a outra, fazendo “bicos”.

profundo do Eu com o Outro, fundamentando-se assim nas tradições clássicas da área. Este caminhar permitiu-me construir os dados de pesquisa como um rizoma¹⁴, uma bricolagem de eventos e narrativas que acompanhei durante minha estadia em campo.

Esse tipo de proposta se alinha a conceituação de etnografia de Marilyn Strathern (2014) como “um tipo abrangente de descrição, que congrega tudo em si, promove a ideia de que não se pode prever, no início e uma investigação, o rumo que ela irá tomar ou o que irá se revelar significativo para a exposição. Ela também incita o observador a não especificar totalmente de antemão onde procurar pelos correlatos e condições dos resultados que observa, e, assim, a confrontar as imprevisibilidades da vida social. (STRATHERN, 2014, p. 439) ”. A possibilidade de reformulação das questões prévias de pesquisa, mediante a análise do imprevisto.

Este tipo de coleta flutuante de fragmentos, permitiu dar início a minha inserção em campo e captar, além das narrativas dos protagonistas as “micro-histórias”, de coadjuvantes: outros moradores, transeuntes, trabalhadores “do bairro” Simões Lopes. O homem, trabalhador de frete, que leva seu cavalo para pastar no capinzal alto, rente aos trilhos - foi transferido pela prefeitura de um bairro a outro, não gosta de morar no Simões Lopes. Um outro, antigo porteiro do Clube Ferroviário, sentado em um banco de madeira na frente de um bar - não bebe nem fuma, uma ferida aberta na perna, parece acostumado com as moscas que a rondam. Foi sapateiro, ofício que aprendeu com o pai, diz que passou por processos hospitalares de uma mesma sala, com “doze, onze morreram e eu sobrei”. Confiante, diz que vai conseguir aposentadoria logo. Até um senhor, Odacir, que afoito em participar da narrativa que eu construía, após conhecer os objetivos da pesquisa e elogiar o memorial, soltou logo: “sou amigo de ferroviário, só não sei o nome! ”.

Conduzi, além da observação participante e flutuante, entrevistas individuais, entendidas como processo de interação social, momentos nos quais era preciso estar ciente da postura e papéis sociais em jogo (GOODE e HATT, 1977). Organizei-as de forma semi-estruturada, isto é, alguns tópicos ou perguntas chave, para orientar a fala, mas explorando os assuntos mais destacados pelo entrevistado. Após um período de inserção, eu próprio já conhecia alguns causos, ou figuras marcantes, sabia a organização das funções e com esse conhecimento pude construir uma entrevista bastante dialógica.

¹⁴ Segundo Viveiros de Castro (2015), que analisa a obra de Deleuze e Guatarri, propor um rizoma significa “transformar a multiplicidade em conceito e o conceito em multiplicidade[...]”

Também foi importante a técnica dos *grupos focais*, realizados especialmente no espaço do Sindicato, com diálogos gravados, ou informais. O grupo focal é “entrevista em grupo” (GOMES, 2000), sobre um tema de aproximação, onde diferentes vozes e opiniões surgem. Em meu trabalho de campo, os grupos focais foram no espaço do sindicato, o convite se dava, ou por acaso, apropriando-me do imprevisto de alguma presença, ou por telefone. Minha presença poderia ser posterior ao grupo formado, dessa maneira eu *entrava no assunto*. Em outros momentos, podia suscitar o diálogo ou discussão sobre algum tema da pesquisa, algum resultado parcial. Cabe ressaltar que este formato de grupo, se estendeu para o campo do diálogo informal, não gravado. Conversas de portão, no bairro, em algum bar, com mais de um interlocutor-personagem opinando, conversando entre si, contando piadas, foram importantes para a pesquisa.

Quanto ao registro dos dados, utilizei o caderno de notas, o diário de campo, tanto para relatar caminhadas e suas imprevisibilidades, como as entrevistas e grupos focais. O diário de campo, como ferramenta metodológica, objetiva registrar os fenômenos culturais observados e “permite exercitar a habilidade de lhes dar vida novamente, agora na forma escrita, com base em uma estrutura narrativa” (ROCHA & ECKERT 2013b p.62). Também é espaço da subjetividade, dos pensamentos, das frases sem sentido, do registro das emoções. O diário não serve para “explicar o que compreendo, mas compreender o que sinto (BRANDÃO, 1982, p.13). Os escritos do diário de campo contam com a memória do pesquisador, e sua própria construção de narrativa das experiências vivenciadas. O gravador, utilizando nas entrevistas e em alguns dos grupos focais, possibilitou apresentar os diálogos e as narrativas, piadas e causos com fidedignidade, citados no texto, tal qual foram narrados. Consultei também algumas entrevistas que compõem o material videográfico produzido no projeto do Memorial da Estação Férrea, do qual participei.

Um processo fundamental é o de *devolução dos dados* aos sujeitos-interlocutores, prezando pela ética da pesquisa, do direito dos interlocutores a terem acesso aos resultados de pesquisa e atentando para o conhecimento construído de maneira compartilhada. A fim de realizar este processo, utilizei algumas estratégias técnicas. No retorno, levava meus textos, tentando mostrar como “eu estava vendo” aquele sujeito, entreguei, além de trechos do trabalho, o resumo que apresentei em

evento¹⁵. Assim além das opiniões esboçadas no momento, o interlocutor podia refletir sobre o material até nosso próximo encontro, o que suscitava novas informações. Outra técnica etnográfica, inspirada nas contribuições de Karina Kuschnir¹⁶ (2014) foi o desenho. A produção dos dados desse tipo, desenhando junto e com orientação dos interlocutores, que me explicavam este ou aquele elemento da estrutura do trabalho, possibilitou um processo polifônico de construção de conhecimento por meio da restituição. Dessa forma, o retorno foi importante para estabelecer um vínculo com os interlocutores e como forma de atualizar o problema de pesquisa. Novas dimensões iam surgindo, conforme a possibilidade de debater os dados em campo. Este movimento de ida e vinda foi incorporado na pesquisa.

À medida em que o trabalho de campo foi sendo desenvolvido, simultaneamente à leitura da bibliografia na área, foi sendo delineado o referencial teórico que ajudaria à análise desse material empírico. Optei por uma análise “de perto e de dentro” (MAGNANI, 2002) que buscou entender a cidade como espaço de *troca*, dos mais variados tipos e escalas, possibilitada pela pluralidade e complexidade do cenário citadino. Por tal, foi preponderante o enfoque na interação e sociabilidade dos atores no meio urbano.

Visando definir o recorte espacial da “caminhada pela cidade” produzida pela observação flutuante, escolhi o conceito de *mancha*, tal como entende José Guilherme Cantor Magnani. Antes de definir esta categoria é preciso entender o conceito de pedaço, que o mesmo autor desenvolve em campo, em sua tese de doutoramento *Festa no Pedaço* (2003). Neste estudo sobre o circo-teatro dos bairros de periferia em São Paulo, ele procura entender o significado desta expressão êmica¹⁷ para seus moradores e qual o mecanismo que as peças de teatro contêm para produzir verossimilhança, isto é, quais os temas abordados por elas que produzem identificação com o cotidiano dos grupos estudados. Além das peças do circo, Magnani traça uma “rede de lazer” popular, analisando outras opções do trabalhador, como o futebol de várzea, as excursões de farofeiros, a televisão e o rádio. Todas as alternativas de lazer estão relacionadas com principal conceito apresentado na obra, o de “pedaço”.

¹⁵ GÓMEZ, G.S.R.; GROES, M.H.; MAGNI, C.T. *Etnografia (Sub) Urbana: Entre “Tucos”, Bochas e Feitores ferroviários*, 2015. Apresentado no CIC –Ufpel 2015

¹⁶ Karina Kuschnir. *Ensinando antropólogos a desenhar: uma experiência didática e de pesquisa*, 2014

¹⁷ Categorias próprias a um grupo, sociedade, cultura segundo sua própria lógica e coerência.



Imagem 2: Detalhe (mapeamento aéreo).

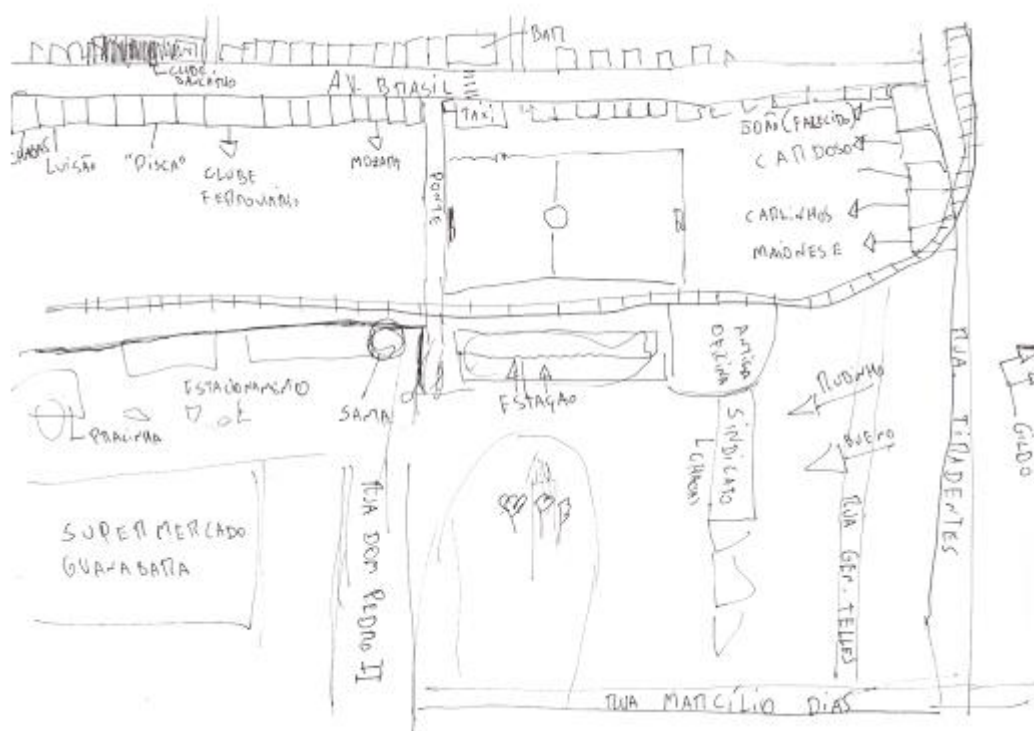


Imagem 3: O trabalho de campo desenhado.

Uma “malha de relações” (MAGNANI, 2003, p.117), de sociabilidade, que agrega os atores pelo local de moradia, relações de parentesco ou de grupo de trabalho e que se expressa na cidade através da apropriação dos equipamentos urbanos, na forma de “pontos de encontro”. O pedaço, para Magnani, é um deslizamento entre o privado da casa e o público da rua (DAMATTA, 1997), um espaço intermediário, dos *chegados*, *colegas* ou *xarás*¹⁸ que articulam alternativas de lazer, juntos. O pedaço se apropria do espaço urbano, mas está menos ligado à sua materialidade (das praças, bares, padarias, onde os chegados encontram outros de seu pedaço) e mais à dimensão subjetiva. Um pedaço pode deslocar-se pela cidade, como num campeonato de futebol de várzea onde diferentes pessoas de diferentes *pedaços* se encontram, muitas vezes longe de seu bairro de origem. O pedaço é mantido pelo elo simbólico, pelas relações de sociabilidade entre os atores que o compõe.

Já a *mancha*, é categoria desenvolvida por Magnani (2012), em outra pesquisa, quando migra seu foco de análise “da periferia ao centro”¹⁹, e desenvolve outras noções, como as de *pórtico*, *circuito* e *trajeto*. Mancha, a categoria que aqui nos interessa, é uma referência a áreas de contiguidade espacial, mais associadas a um grupo de equipamentos urbanos organizados em torno de uma “atividade ou prática predominante” (MAGNANI, 2012, p.94), um conjunto de bares, forma uma mancha de lazer, um hospital, clínicas de exames, farmácias, formam uma mancha da saúde. No caso desta pesquisa, em Pelotas, a *mancha* ferroviária envolve o Clube Ferroviário, os próprios chalés, a estação férrea, o sindicato, o campo de futebol, o supermercado, alguns bares, etc. Dentro da mancha, diferentes *pedaços* se encontram. Um deles, analisado aqui com especial atenção: o da sociabilidade ferroviária, que engloba a Avenida Brasil, de um lado dos trilhos, onde ainda residem ferroviários, e o do Sindicato dos ferroviários, do outro lado, onde encontra-se a estação e a região central da cidade.

Além da *mancha* e do *pedaço*, outro conceito norteador foi o de *ethos*, desenvolvido por Gregory Bateson em *Naven* (1937) e aperfeiçoado juntamente com Margareth Mead em *Balinese Character*, de ambos (SAMAIN, 2004). O *ethos* de um povo - no caso desta pesquisa de um grupo profissional – é o “comportamento

¹⁸Categorias êmicas estudadas por Magnani para entender o nível de profundidade dos laços entre atores dentro do pedaço.

¹⁹Fazendo alusão a seu livro, de título: “Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana”, publicado pela editora Terceiro Nome (2012)

estandardizado, culturalmente estereotipado” (*idem*, p.47), as formas de comportamento “social e culturalmente definidas” (*idem, ibidem*). O *ethos* é uma forma particular de ser, de interpretar o mundo. Minhas questões, amparadas por este conceito foram: Qual é o *ethos* ferroviário? Que tipo de comportamento era típico desta profissão? De que maneira a presença deste sujeito ferroviário no processo de ruptura deste modo de transporte, a nível nacional e local, afeta essa maneira de ser? Para responder questões sobre o *ethos* de um grupo profissional foi necessário fazer uma reflexão sobre o papel do trabalho, na vida dos sujeitos.

Uma discussão teórica interessante, é a de Claus Offe (1989), sobre a centralidade do trabalho. Para o autor, o trabalho sempre se constituiu como categoria chave nas visões clássicas de explicação da sociedade, tanto na perspectiva “marxista” como na “burguesa” (*idem*, p.13), sob a justificativa de que as mudanças históricas que produzem o surgimento da sociologia são paralelas ao “rápido crescimento quantitativo do trabalho na sua forma pura” (*idem*, p.14) ou seja, estudar as novas formas de relações sociais, de proletarianização e da sociedade capitalista, implicava num estudo da categoria trabalho.

Ao mesmo tempo, Offe aponta para um declínio de uma sociologia focada exclusivamente na questão do trabalho, por uma série de razões. A situação do trabalhador surge mais como variável dependente, isto é, o fato de que alguém seja um trabalhador significa cada vez menos do ponto de vista “do conteúdo da ação, da percepção de interesses, do estilo de vida, etc” (OFFE, 1989. pg. 19) . Na contemporaneidade existe um processo de diferenciação, nos comportamentos, como coloca Offe:

“a grande e crescente heterogeneidade tornam duvidosa a persistência de qualquer relevância sensível do trabalho remunerado dependente, *enquanto tal*, na percepção dos interesses sociais, na auto consciência, no comportamento organizacional e político dos trabalhadores” (*idem*, p.20).

Dessa forma não há como explicar uma identidade social (ou um *ethos*) apenas pelo trabalho ou nele por si mesmo. Existem variáveis importantes da vida social que não necessariamente dependem dele e que devem ser levadas em conta. “A descontinuidade da biografia de trabalho e a redução do tempo de trabalho no tempo de vida tendem a tornar o trabalho um assunto “entre outros”, relativizando sua função enquanto ponte de referência para a construção da identidade pessoal e social.” (*idem*,

p.28). O tempo de vida²⁰, confronta o tempo de trabalho por ser um momento de escolha do trabalhador, para realizar outras atividades que construiriam seu sujeito. Apesar disso, como veremos no próximo capítulo, o trabalho adquire um peso na construção do *ethos* ferroviário e influencia também no tempo de vida.

Mas que trabalho ferroviário é esse? Como compreender um *ethos* profissional, fazendo um estudo com trabalhadores aposentado?

Percebi que as práticas de tempos idos e o cotidiano de como era o trabalho no tempo em que atuavam na ferrovia, nunca poderiam ser observado *in loco*, mediante a irreversibilidade do tempo (LEACH,2006). Minha estratégia, então, foi realizar a *observação participante* em um dos *pedaços* da *mancha ferroviária*, a delegacia do Sindicato dos Ferroviários situada no largo frontal à estação onde, em meio a conversas e jocosidades, pude ouvir narrativas, realizar entrevistas e grupos focais. Neste espaço, assim como no cotidiano do bairro, encontrei a realidade do trabalho, não vivida no presente, mas comentada, rememorada e compartilhada. Um cotidiano não de profissão, mas de *narrativa* sobre ela, os prazeres e percalços a ela associados.

A narrativa, segundo Paul Ricoeur, integra o “caráter declarativo da memória” (RICOEUR, 1998, p.45), isto é, o ato de contar o passado evidenciando uma experiência vivida. A construção de uma narrativa é o ato de tornar público aquilo que se viveu, que está guardado no privado da memória. O processo de contar traz à tona o passado, através de uma contração no tecido do tempo, uma relação que une o tempo cronológico – e o re-organiza e uma narrativa coerente - e o tempo psicológico (*idem*), vivido, interpretado. Dessa forma, a memória passada se torna presente por meio deste ato de contar, que se dá no agora. Os elementos do trabalho, e do *ethos* encontrados nestas falas são os que *duram*, no sentido de um “jogo da memória” (ROCHA & ECKERT,2011). Este jogo, permite ao sujeito reconciliar o tempo “corrosivo” (*idem*) através da narrativa.

No presente capítulo, destaquei as bases teóricas da antropologia urbana que fundamentam esta pesquisa. O caminhar pela cidade, a absorção do cotidiano do bairro onde estes trabalhadores moram, ou moraram um dia, e a observação participante. Também detalhei alguns dos conceitos chave, como o *ethos* e a influência do trabalho

²⁰ Tempo de vida: Pode ser entendido como lazer, momento de escolha do trabalhador, “aberto ao exercício de uma certa criatividade” (MAGNANI, 2003, p. 29)

nesse tipo de “comportamento estereotipado”, a narrativa e seus jogos de memória, e o pedaço das relações de familiaridade com os “chegados”. Outras referências teóricas, mais específicas, foram mobilizadas, durante a análise e serão desenvolvidas nos próximos capítulos. Roberto Damatta (1997) ajudou a compreender a figura do “Caxias”, presente nas narrativas de trabalho. Jean-Pierre-Hassoun (2000), foi fundamental, dando um contraponto etnográfico a um fenômeno observado no universo simbólico dos ferroviários: os apelidos.

Mas quem são estes trabalhadores-interlocutores, com os quais convivi e que, com suas narrativas e práticas cotidianas, deram *corpus* à pesquisa? Procurarei explorar, no próximo capítulo, um pouco de suas particularidades biográficas e relações com o trabalho ferroviário, baseando-me em seus relatos, dando vazão, assim, às “múltiplas vozes” desta pesquisa etnográfica.

Capítulo 2: Personagens e *Ethos* de Trabalho

“Os discursos etnográficos não são, em nenhuma circunstância, falas de personagens inventadas. Os informantes são indivíduos específicos, com nomes próprios(...)” (CLIFFORD, p. 52). Tomando como ponto de partida esta citação de James Clifford, neste subcapítulo pretendo apresentar os personagens desta pesquisa, os interlocutores com os quais interagi, em maior ou menor grau - e isso influencia na quantidade de detalhes que apresento sobre suas trajetórias biográficas - e que, juntos compuseram o *corpus* deste estudo. Tal qual o “discurso dos heróis” de Bakhtin (2015, p.100) que influenciam de maneira poderosa o texto do autor “disseminando nele palavras de outros” (*idem, ibidem*), os interlocutores-personagens e suas falas povoam o meu próprio texto, gerando nele a heterodiscursividade.

a) Nando “Chagas” - “Cada cidade, cada estado, uma pessoa”.

Chagas começou a trabalhar na Rede ferroviária em 1983, recém-casado. Era motorista de táxi, profissão que segue hoje em paralelo com o sindicato ferroviário. Na época, mesmo sem dinheiro, havia comprado uma televisão a cores, paga em 24 vezes, que estava 6 meses atrasada. Numa corrida de Pelotas a Rio Grande, levou um homem para o concurso da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima(RFFSA). Ao saber que cinco concorrentes haviam esquecido alguns documentos, Chagas, que esperava no táxi, decidiu inscrever-se. Enquanto esperava o resultado da seleção da Rede Ferroviária também prestou concurso para os Correios. Conta que seu pai lhe disse: “fica na ferrovia, que tu te aposentas, só sai da ferrovia se tu roubar um trem e se roubar não tem onde esconder.” Com o primeiro salário quitou as prestações da televisão. Aprendeu a tomar mate, na vida de vagão, com várias pessoas de diversas cidades incorporando os “costumes do interior”, como “gostar de fogão a lenha” e “casa de alvenaria”. A relação cidade-campo é figurada pelo café passado no campo, em contraste com o Nescafé em casa e pelo hábito, que acompanhava a profissão, hoje abandonado, de fumar cigarro. Na cidade, sem dinheiro, não havia cigarro. No campo, até podia ter dinheiro e cigarro, mas não havia lugar algum para comprar fósforo. “As pessoas conhecem a ferrovia só dentro da cidade, mas fora da cidade, ela é uma poesia”, Chagas tenta transmitir um pouco desta atmosfera bucólica e poética em suas fotografias, tiradas do “ponto de vista do maquinista” que mostram belas paisagens, túneis e pontes. Trilhos pendendo sozinhos, sem nenhuma escora, produziam nele, por conta do medo de altura, um efeito

“assustador e lindo ao mesmo tempo”. O maior risco que passou foi em Roca Sales, quando uma chave²¹ com cadeado resultou em um acidente que quase o “botou pra rua”.



Imagem 4 - Nando, no escritório do Sindicato –Foto do autor tirada da marquise da porta.23/10/15

Na RFFSA, trabalhou como manobrador e maquinista. O manobrador, segundo ele, corresponde aos “olhos do maquinista”, enquanto o “maquinista tem mais liberdade”. Apesar disso, no trabalho de maquinista “o dia começava a meia noite” e requeria do trabalhador um controle consciente constante, de dois em dois segundos um botão precisava ser pressionado e um pedal igualmente. Caso isso não fosse feito o trem parava e poderiam culpar o maquinista de “má condução”. Um trabalho “mentalmente cansativo, mais do que fisicamente”. O maquinista “sente todo o trem com as costas”, em sua cadeira, Chagas percebia as dificuldades das subidas, o peso das descidas. O controle do tempo e da velocidade era constante no seu ofício, o controlador era um “entregador”. Foi um dos trabalhadores que mais destacavam, isto é, trabalhavam em outras cidades, para além da sua cidade sede. Quinze dias trabalhando, quinze dias em casa, excetuando algumas ocasiões com quarenta ou quarenta e cinco dias de trabalho em uma mesma cidade. Isso significava também vários chefes. A vida no campo, apesar das liberdades dos trânsitos, muitas vezes era “uma prisão sem grades”, “isolado do mundo” onde havia um “silêncio infernal”, “sem rádio nem televisão” e era necessário recorrer ao telefone interno, e escutar outros trabalhadores recebendo serviço, só para

²¹ É um conjunto de peças colocadas nas concordâncias de duas linhas para permitir a passagem dos veículos ferroviários de uma para outra.

ouvir a voz de alguém, ou ainda, apenas o chiado do aparelho. O silêncio do campo, contrastava com o barulho incessante do alojamento que Chagas se hospedou na cidade de Londrina. O alojamento ficava em frente ao abastecimento das máquinas e, mesmo a noite, o barulho dos motores acompanhava o sono.

Trabalhou tanto pela RFFSA como pela ALL. A transição entre essas duas foi uma “degola”. Demitido, Nando, decide montar uma padaria, mas ali sofreu um acidente do qual tem como recordação uma mancha preta na mão “um cilindro fazendo pão, achei que ia perder a mão”, sentia que a padaria era uma “prisão”, acostumado que estava com as viagens, conseguiu ficar só um ano e meio no negócio, quando foi chamado de volta pela empresa, já privatizada. No lazer, as festas e jogos de futebol, de 7 e de campo, que davam lugar a competição interna. Tem orgulho de ter jogado em todas as “olimpíadas ferroviárias”, se destacando no futebol de campo.

Nando acabou se tornando meu amigo e interlocutor privilegiado, orientando a pesquisa, escutando minhas inquietações e “colocando na minha mão” vários contatos. Mesmo de mundos diferentes, eu um estudante de classe média, ele um trabalhador ferroviário aposentado, nos unimos, trocamos documentos e ideias. Discutimos sobre a pesquisa, conversamos sobre música, descobrindo um gosto mútuo pelo Stevie Wonder. Meu pai, professor, deu aula para a filha de Orlando, Fernanda Chagas. O pai dela, foi meu professor na vida ferroviária.



Imagem 5: Acervo: Ana Cristina Chagas e Orlando Chagas

b) Gildo - “Na Rede, coisa leviana não tinha”

A primeira reflexão que tive antes de visitar seu Gildo e, que me preparava para pergunta-lo, era: Por que ele estava ali? Por que estava longe da “mancha”²². De maneira inusitada, sem eu perguntar essa foi a primeira informação que Gildo esclareceu. Fez questão de esclarecer. Assim que cheguei em sua casa, depois de nos cumprimentarmos, ele, gesticulando, sinalizou o local onde o trem passava, o rastro do trilho (um signo indicial²³, assim como sua narrativa), onde hoje se encontra o tapete verde da grama. Antes de qualquer gravação e entrevista. Ele não estava fora da mancha. Ele era a própria mancha. Contou como construiu sua casa com pedras trazidas da ferrovia. Teve de realizar uma fundação forte pois o trem sacudia o frágil chalé, que substituiu por casa de alvenaria, devidamente aterrada. “nunca deu uma rachadura”

As negociações territoriais desta casa também foram mencionadas. O conflito com os vizinhos era focado na questão de até que ponto ia seu pátio²⁴. A batalha se deu através de cercas e muros, de dia “eles” erguiam cercas de arame farpado - símbolo da fronteira imposta com violência – encurtando o pátio de Gildo. A noite ele e um amigo, desmontavam as demarcações e expandiam o quintal. A batalha foi árdua, mas Gildo não se deu por vencido. Hoje, onde antes corriam os trilhos do trem, no antigo traçado, estão plantadas as árvores do pátio deste ferroviário.

Morava em na cidade de Jaguarão, “trabalhava num mercadinho, mas não dava nada, só pra quebrar o galho, né?”. Ficou sabendo que estava abrindo concurso para a rede ferroviária. Fala com o fulano, não achei ele. “O engenheiro na época era o doutor Moderato. Era bueno o véio, mas era [Gildo cerra a mão em punho. Firme? Eu pergunto. Firme, confirma Gildo]. Para entrar na ferrovia, que exigia um idade máxima de 25 anos (Gildo tinha 26) conseguiu um modelo de carta de apresentação com um maquinista, Nelson Porto. “fiz aquela carta bem decente, bem direitinho”. O chefe “virou [a carta] do outro lado e mandou de volta, que eu viesse me apresentar”. Voltou a estação com a carta “Cheguei tava o secretário do véio, nem me lembro o nome dele(já foi também...).

²² Ver imagem 1, ponto preto.

²³

²⁴ As habitações ferroviárias encontram-se em situação “tensa”, entre o público e privado do processo que sofreram.

“-Não, o senhor moderato não tá aí [na Estação de Pelotas], não vai lhe atender, não tá botando mais ninguém, já fechou o todo”.

-Não, mas eu mandei a carta pro doutor Moderato e ele me escreveu de volta, olha aqui nas costas da carta. Ele não ocupou outro papel. Ele não precisou mandar outra cartinha nem mandar ninguém. Ele mesmo, com o punho dele. Olha aqui que ele mandou pra eu vir falar com ele. “Ah, então o senhor espera que daqui a pouco ele vem.” Eu digo, eu vou esperar sim não vou embora, eu moro em Jaguarão não vou embora sem falar com ele!”. Falando com o Moderato, conseguiu a vaga, para trabalhador de turma²⁵. Iniciando em 1970, designado para a turma do supervisor Valmor “puxador, mas bom de trabalhar,” “quem não aguenta o serviço lá vai embora” lhe disse o chefe. Gildo conta: “não dava colher de chá, com quem jogava limpo ele jogava limpo. Encostava do lado do cara, e dava uma tocada como daqui até lá adiante, junto com o cara, pra ver se o cara aguentava. Ele fazia o teste.” O trabalho era duro “lida bruta” de “colocar dormente em baixo da linha e socar, naquele tempo era com um troço de ferro, desse tamanho, socava com ferro aquilo ali, não tinha máquina, não tinha nada”. Os instrumentos eram a picareta e esse ferro chamado “soquer”(sic) de espessura de “dois dedos ou mais”, “ficava batendo com aquilo ali o dia inteiro no fim do dia o cara tava desfeito de cansado”. A transição do comércio para essa lida pesada foi radical mas o “salário era pouco mas era garantido” enquanto no comercio “fraco” não recompensava tanto. Sete anos cumpriu essa função de “Tuco”²⁶. Posteriormente, surgiram os concursos em Santa Maria (RS), para as funções de Maquinista, Auxiliar de Estação, entre outras. Tinham lhe convidado antes “ se tu não é tão burro pra tar cavando de picareta, aí ! Vamo fazê coisa melhor!” Mas Gildo imaginava, para ele que “nem tinha carro naquela época, não sabia dirigir carro”, dirigir um trem, seria tarefa difícil. Aceitando o convite, “saindo da tucaiada²⁷” foi para artífice de obras, trabalhar nas oficinas. “Não cavava mais, aí os trilhos já não era mais comigo”. Exceto nos acidentes “quando pegava todo mundo”. Acidentes eram bastante complicado trabalhando “duas noites dois dias, com chuva com temporal”, pouco preparados com “pouca roupa” “saia uma turma e entrava outra, três dias abaixo de chuva, não tinha roupa que aguentasse”. No final, próximo a sua aposentadoria (1995), ficou só na oficina os problemas na coluna já o atacavam. O peso “danado” da lida, “na rede coisa

²⁵ A turma, é o trabalho de via permanente, troca de dormentes e de trilhos, reparação e manutenção da na linha.

²⁶ Trabalhador de turma.

²⁷ Tucaiada: *Tucos* trabalhadores de Via Permanente(turma). Será desenvolvido no capítulo 3.

leviana não tinha, sempre fazendo força”. No início não acreditou que a rede iria acabar - “conversa fiada”, pensou ele. Mas quando começaram a faltar ferramentas, utensílios, percebeu que algo estava ocorrendo.

c) Rubem Alves Medeiros - “Rubinho” - “Um trilho quebrado derruba um trem”.

Não sabe onde nasceu, pois, naquele tempo “nasciam na grotá”, seu pai era Tuco. No “traçado velho”, uma outra malha ferroviária. Seu pai, tinha que “dar um jeito”, pois Rubem já tinha vinte dois anos, dessa forma falou com o chefe “Matos” para arrumar uma vaga de emprego. “E eles metiam o cara onde tinha vaga, né tchê?”. Entrou na rede em 1957, em Cerro Chato, onde trabalhou cerca de cinco anos - “só mato, não tinha água, não tinha luz”. O trabalho era o de via permanente e “naquela época tinha que ter culhão roxo”. Para tomar banho, só no arroio, pois não havia água encanada. Em certa época, trabalhando num acidente, um colega foi buscar água de um riacho próximo, dando de beber a toda turma. Só se percebeu depois uma ovelha morta, um pouco mais acima da corrente, “tomamos e não deu nem dor de barriga”, conta Rubinho. No trabalho de turma, “tinha feitor que com chuva, não resguardava”, botava para trabalhar. Certa vez, trocando um trilho velho²⁸, “que no inverno quebra fácil”, “caía água e trovejava”, o feitor encostou a alavanca no trilho, um raio desceu repentino, fez a alavanca voar e o homem cair com as costas no corte. “Vamos terminar e vamos embora”, disse o feitor”. Recolheu.

Rubinho trabalhou no “inferno” da fábrica de cimento²⁹, próximo à Bagé. O trabalho, por tanto, era constante. “ As vezes passavam a noite trabalhando” Tem um filho que se formou em eletrotécnica, com bolsa, fornecida pela RFFSA. Seu maior acidente, durante o tempo de turma, foi quando segurava um parafuso para pregar no dormente. O homem que marretava errou, acertando a mão de Rubinho, que desmaiou. - “O sangue saltou lá em cima! ”, “no primeiro trem pra Pelotas, me botaram”. Hoje Rubinho carrega, junto com a cicatriz, as memórias do ocorrido.

Da turma, se tornou a Auxiliar de Estação, Auxiliar de Agente, e Agente. Um trabalho bem diferente do da via permanente. Como agente, trabalhava de terno e “tinha até quepe”.

²⁸ “Um trilho quebrado derruba um trem”. – Rubinho.

²⁹ Nando comenta “ Trabalhávamos por safra, mas lá não tinha safra, lá era sempre, lá era cimento”



Imagem 6: “Rubinho”, em frente ao Sindicato. Foto do autor.

Tem orgulho de ter sido “representante do distrito no dia do negro” “foi dia trinta e um de julho, ou junho, uma coisa assim, que foi o último dia que eu trabalhei. Então nesse dia me fizeram... Quem fez foi o Iguassu, ele era louco, ele gosta dessas coisas (...) Eu trabalhei até o penúltimo dia! No penúltimo dia que ia trabalhar ele disse assim –nós organizamos um churrasco pra ti, porque tu merece - disse assim pra mim- E eu tenho que dar algum dinheiro? Não, não precisa nada. Até o fotógrafo veio ai! Tá toda a turma[na foto]”. Conta como foi o chamado: “ele que falou comigo por seletivo³⁰. O Montana. O chefão! (risos) Esse que tu botou ai [aponta pro meu esquema, desenhado a caneta, com as profissões da ferrovia, sobre a mesa do sindicato]. Me chamaram: Rubinho (que todo mundo me conhece por Rubinho).Rubinho, o Montana quer falar contigo. EU ME ARREPIEI! Mas eu sabia que eu não tinha feito nada. Porque quando o chefe chama o cara, no seletivo, aí vem bucha” “Olha seu Rubem, nós estamos fazendo o senhor representar o distrito, em Porto alegre. Nós íamos mandar o seu Pedro mas o seu Pedro já ta aposentando, nós fizemos uma pesquisa aqui (me botou lá nas nuvens!) e você é o único funcionário competente pra representar o distrito em Porto Alegre. Que moral em? Bahhh!”. Recebeu um prêmio do qual se orgulha muito “lá me deram uma placa de ouro. Diz que é ouro né, não sei! [risos], Mas até hoje não preteou. Vou trazer pra vocês verem”

³⁰ O rádio utilizado pelos Controladores e Agentes de Estação, para liberar um trem de uma cidade para outra, é chamado de “Seletivo”.

d) “Bueno”- “O transbordo de cereais. De balde! ”

Reuni-me com Bueno, no Sindicato, apenas uma vez, junto com Chagas e Rubinho. Aqui vai a história que ele me contou:

“É o seguinte eu entrei na antiga Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Ingressei em Passo Fundo em 1956 ai tive diversas funções de Praticante de Conferente, Conferente, Agente de Estação. Mas daí começou a surgir os concurso e eu fui Agente Comercial, Técnico Comercial e Analista. Analista de Transporte Ferroviário. Mas isso no Mercosul, já quando.... te lembra o ano do Mercosul? Em 1978, que eu fui lá pro porto seco de Uruguaiana trabalhar com a Argentina com o Paraguai e Uruguai. E com o Chile.” (..) “Naquela época, aquilo era uma alfandega, né? Porto seco rodoviário. Então, rodoviário de um lado e a ferrovia de outro. Só que nós, da Rede Ferroviária, era uma atraso total! Então nos tinha muito que ver com a receita federal. Eu nunca fui tão mijado na vida como fui lá, tchê. Pela Receita Federal. Era tudo irregular, tchê! A Rede Ferroviária trabalhava no campo internacional, integração das ferrovia, ela tanto entrava em Libres como a ferrovia argentina entrava no brasil, até uns 3 ou quatro km. Terceiro trilho, né?”. “Sabe o que faziam os brasileiros? Atavam as portas dos vagões – em lugar de botar um lacre decente, pra passar na aduana brasileira e argentina – atavam com arame farpado! [Risos gerais]. Mas imagina só! E o representante da Rede Ferroviária perante a aduana argentina e brasileira, era um guarda chave! [Silêncio]³¹ Botavam um guarda-chave. Coitado do guarda chave, que que ele ia fazer? Mas olha aquilo ali foi uma batalha bonita. Vinham cereais da argentina, como cevada por exemplo. Sabe como transbordavam de um vagão argentino pra um vagão brasileiro? Com um Balde! Em 1978 isso, hein? Mas era aquela briga dia e noite. E o brasileiro com o argentino, não se acertavam nunca! E eu fui e comecei a fazer amizade. Ninguém me fiscalizava, eu fazia o que queria. Noite e dia. Eu trabalhava noite dia. Aquilo foi mudando, mudando. Só que tem muita história, eu vou contar uma que eu comecei ai...”

“Imagina só um país como o Brasil e um país como a Argentina, no mercado internacional, trabalhando de balde. Aí de tanto a gente batalhar, resolvemos botar um chupim, vocês sabem o que é chupim? ” Bueno conta que seu ordenado era alto “eu

³¹ Chagas trabalhou a maior parte do tempo como guarda-chave. Eu e Rubinho sabíamos disso. Pessoalmente, fiquei desconfortável.

como agente de estação, naquela época ganhava 4.500,00 e fui pra lá ganhando 12.000,00 então, diária não podia falar”, tinha “um auto simi[sic] zero kilometro”. Bueno percebeu a existência das “correias transportadoras” utilizadas para o transporte de alimentos de um silo para outro. Estudou o modelo, fez uma planta com a ajuda de dois engenheiros que venderam seus “autos” para financiar o empreendimento e gerar lucro “particular. Conta ele o problema que isso acarretava: “-Nós funcionário, usando terreno da rede pra fazer serviço particular, mas tu fecha essa boca”. Enviou o projeto para porto alegre, a vantagem era para realizar 300 toneladas por dia enquanto que com o chupim apenas 80 toneladas. “Foi um avanço medonho”, “inédita nunca vista em ferrovia”. Eu to assistindo lá, no dia da inauguração, chegou um cara me bateu no ombro assim”[Bueno toca no meu ombro]. “Disse: olha tu nunca fala pra ninguém que foi tu que fez isso aí. O cara eu nunca vi! Me deu um frio no lombo. Perdi os direitos autorais, por causa daquele cara. ”



Imagem 7: Bueno e Chagas no Sindicato. Foto do Autor.

e) “ Cardoso” – Oficina em Guerra de Limão

Cardoso iniciou na Rede Ferroviária em 1971. Veio de Jaguarão, cidade em que residia na época, usufruindo do “passe livre” que tinham, em Pelotas, candidatos a trabalharem na ferrovia. Os trens de passageiro passavam “três vezes na semana” e foi num destes que Cardoso veio a estação de Pelotas. Iniciou no Trabalho de turma, suas lembranças são da vida na barraca, abaixo de chuva, os trilhos atraindo os raios.

Menciona o trabalho de ronda³², para verificação dos trilhos no qual, com o cabo da bandeira sinalizava sua presença, no final do percurso. Viajava bastante nesse tempo, nesse tempo o trabalho era “cansativo” sentia-se “abandonado” longe da família. A figura do imediato - era aquele que “passava correndo de trem, pernoitava na casa de uns que puxavam o saco”. Quando passou a trabalhar na Oficina, trocou a picareta pelo martelo e o serrote. Dentro da oficina trabalhava como carpinteiro, ao lado de colegas das mais diversas funções “tinha pintor, pedreiro, carpinteiro, marceneiro”. O espaço da barraca, com esse avanço de posto, é deixado pra trás e substituído pelo vagão dormitório. As oficinas se dividem em dois tipos as de reparação – na qual Cardoso trabalhou - responsável pelo conserto dos vagões e “as de diesel” que reparavam as locomotivas, consertando motores.

Trabalhou um mês pela ALL antes de se aposentar, não conseguindo beneficiar-se da aposentadoria “integral”. Após privatização, diz ele, “evaporou os ferroviários”, tanto em vagas de emprego como em suas relações de amizade. Destaca os cuidados com o corpo que o envelhecer requer, “quando jovem diziam pra não fazer isso, não fazer aquilo, eu não dava bola”. Hoje sente as marcas do trabalho, mas adquiriu “sabedoria”. Visitei Cardoso uma semana depois deste seu relato, e encontro o homem com uma enxada na mão, arrancando os matos do pátio de sua casa. Perguntei: “e aí resolveu pegar na picareta de novo? ” Ele respondeu: “e dessa vez sem ninguém me obrigar! ”.

Tem orgulho dos campeonatos de futebol que, pelo time da Rede Ferroviária, foi campeão várias vezes jogando como lateral. As fotos dos campeões nos gramados, guarda, de maneira organizada, em pastas, dentro de um armário, “escondo de mim mesmo” comenta ele. A saudade é das “guerras de limão” que faziam os trabalhadores da oficina devido aos frondosos limoeiros de outrora. Em um destes combates, uma grande abóbora foi usada como arma. Um colega, usando uma porta da bancada de trabalho de Cardoso como escudo, defendeu-se da pesada fruta. A porta de madeira não resistiu ao impacto da brincadeira e cedeu, rachada

³² Ver: Subcapítulo 2.4 - Via Permanente (Turma), Acidentes, “Giro” e Ronda.



Imagem 8: Cardoso, Carlinhos, Homem desconhecido, Jorge. - Acervo Particular de José Carlos “Cardoso”.

f) Luís Carlos “Pisca”

Pisca natural de Bagé, entrou na Rede Ferroviária em 1970. Seu pai, e cinco irmãos foram ferroviários. Lembra-se de levar comida para o pai, que trabalhou no tempo das “máquinas pretas”, as Maria Fumaças. Desde pequeno trabalhava, a partir dos quinze “empregado”. Serviu no exército por três anos, onde também aprendeu a carpintaria, serviço que exerce hoje, construindo uma casa de brinquedo para neta. Após sair do serviço militar foi ser estagiário, trabalhando no vagão correspondência da RFFSA, dormia no “vagão bagagem”, “fazia comida, tudo ali”, mas não rendia muito. Prestando a seleção para a RFFSA, entrou na via permanente, da qual tentou sair o mais rápido possível, fazendo “cursos”. Depois de um ano e meio na turma, aprovado no concurso, se tornou manobrador, função que exerceu por 21 anos, chegando ao nível

mais alto. Organizar e atrelar vagões, carregar a lanterna- principal “ferramenta” do manobrador - foi seu cotidiano de trabalho por todo esse tempo. Conta que recebeu um “gancho”³³ certa vez que um colega o pediu para pilotar a locomotiva de manobra. O chefe o viu, e o suspendeu. Sua vida na ferrovia é marcada por tragédias, que fez questão de me relatar, encostados, ambos, no portão de sua casa, que tem em suas grades uma placa de carro da cidade natal – Bagé -. Quando seu pai morreu, trocou com um colega seu horário, para poder ir no funeral. Mais grave, a morte de um irmão, em um terrível acidente de trem que com o fogo das máquinas consumiu seu corpo sobrando “só a prótese”. Conta que o caixão era grande, “dois metros”, “meu irmão era alto”. Sobre a ferrovia hoje, conta que “o pessoal novo não conhece a gente, acham que o cara tá tirando[sarro], não sabe que trabalhamos aí. ”

g) Luis Carlos - Admirador das Pontes

Natural de Cacequi, Luisão, quando perguntado da ferrovia sempre menciona o pai que “não tinha a quinta série” mas fez curso de datilografia, conseguiu entrar na Rede Ferroviária e “foi subindo”. Luisão iniciou suas experiências de trabalho fora da ferrovia. Fez um curso do Senai que na época – 1970 - eram “tudo curso bom” de “torneiro-mecânico, marceneiro. “As empresas já iam nas escolas buscar os funcionários”. Neste tempo, “quem mandava era os milicos”, afirma que eles tinham uma “boa visão” quanto à educação, “incentivavam os [cursos] técnicos, os colégios agrícolas”. “No primário já tinha uma pequena orientação. ” “Fazíamos princípio de circuito, de eletrônica”. Elogia o incentivo também para as mulheres “tinham cursos, música, costura, coisas de mulher mesmo”. Coursou o SENAI de 1970 a 1973 e foi para Guaíba trabalhar numa fábrica de elevadores. De Guaíba para Porto Alegre, também na metalúrgica, que começou a “ter pouco serviço” o que o fez ir para a Rede Ferroviária, realizando o desejo do pai que “sonhava em ter filho ferroviário”. Já que “em cidade pequena, na época da ditadura, o pai quer que o filho seja banqueiro, ou ferroviário e a filha professora.” Realizou este sonho, também, com os próprios filhos, três tem o ensino superior e um é trabalhador do Serviço Autônomo de Saneamento de Pelotas (SANEP). Tem duas filhas professoras, com graduação em pedagogia.

Aposentou-se cedo, com 44 anos, todos de trabalho insalubre, “cada dez anos, dá mais quatro”. No trabalho de ferrovia, admira as pontes “obras de arte” da engenharia

³³ Suspensão de três dias.

alemã e francesa. Os trilhos que “flutuam” são alvo de sua admiração. Hoje trabalha em sua própria obra, na construção de um sobrado, nos fundos do seu terreno. Pretende se mudar do chalé de madeira, do tempo da ferrovia, para essa nova morada.

2.1. Os interlocutores.

Apresentei, no subcapítulo anterior, os principais sujeitos com os quais tive contato em minha pesquisa. Biografias diferentes, os interlocutores, em suas narrativas, dão destaque aos mais diversos aspectos, de acordo com sua experiência no mundo da ferrovia. Tentei preservar suas narrativas, mesmo que talvez pareçam, a primeiro momento, “deslocadas” no texto. Elas representam um pouco das diferentes “linguagens” que tive acesso, na busca pelo *ethos* ferroviário e na circulação pelo espaço da cidade e do bairro. Apesar disso, é possível estabelecer algumas relações de proximidade, que desenvolverei nos próximos sub-capítulos. Cabe dizer que outros sujeitos fizeram parte desta trajetória de pesquisa, como Moacir, Ramão, Calixta, Ariston, Marli e Mazarope. Suas trajetórias não foram detalhadas, por não ter dados suficientemente adequados a metodologia de observação participante e, principalmente, pelos limites deste trabalho. Apesar disso, cada qual a seu modo, prestou contribuições as reflexões.

2.2 – Ethos Ferroviário e Reciprocidade

Quando Balzac menciona que “velhos soldados são ao mesmo tempo quadros e livros” (BALZAC, 2013 p.60)³⁴, o mesmo penso dos ferroviários. E faço a escolha desse autor francês, não por acaso. Ele representa a literatura clássica francesa do séc XIX, da cidade tida como personagem (CALVINO, 2007), ou como monstruosidade (BALZAC, 2006), juntamente com as poesias de Baudelaire, que, segundo Walter Benjamim, caracterizam tão bem a modernidade (BENJAMIM, 1997).

Os quadros, assim como os livros, são representações de uma época, de uma momentaneidade, como os de Giacomo Balla³⁵ que tentava, fascinado pela modernidade, representar em suas obras o movimento em alta velocidade de um automóvel. Quadros são retratos congelados de um período de tempo, são memórias registradas. Os livros representam um processo evolutivo mais complexo, devem ser

³⁴ Obra originalmente publicada na versão definitiva em 1844.

³⁵ Giacomo Balla (1871 –1958), pintor e poeta italiano que aderiu ao futurismo na década de 1920.

lidos com cuidado, e, assim como os quadros, remontam sempre a novas interpretações. Outra referência literária, desta vez o realismo de Jack London, no qual os acontecimentos da vida cotidiana fluem como em um livro “era uma página lida e virada, eu estava ocupado com aquela nova página (LONDON, 2008 p.70) “então o livro da vida continuaria, página após página sem terminar” (idem). As histórias de vida dos ferroviários remontam aspectos de quadros, de um momento passado, de uma época específica. Também trazem a ideia de livros (inacabados), de sujeitos que se reinventam e ressignificam seu modo de ser, moldando um processo de construção de um *ethos* e de uma trajetória mutável.

O modo de vida ferroviário está impresso nos rostos, nas fisionomias que retratam o esforço, a intempérie, o trabalho barbarizado, do “chinelo de dedo” das repreensões dos “capa preta”³⁶, das denúncias dos “caxias”. Também está nos relatos heroicos, nos documentos “dos tempos da rede”, “para os netos”, no muro das casas, construído com trechos de trilho, nas piadas e causos do sindicato e na relação de vizinhança no bairro.

A saudade deixada pelos “tempos da rede”, nos homens da turma, é do tempo de isolamento no “mato”, dos grandes e dos pequenos acidentes, da coragem e da força física, do trabalho de chuva e de sol. Para os trabalhadores da oficina, a narrativa projeta imagens das linhas que “flutuam” sobre a água, “sem encosto nem nada”, “verdadeiras obras de arte”, da “guerra de limão”. No maquinista a melhor memória é das paisagens do campo, “coisa que a natureza faz que tu não acreditas”, das suas viagens, de percorrer “a maior reta da América Latina, 25km”, sentindo o trem nas costas da cadeira. Como essas diferentes narrativas e perspectivas podem ajudar a pensar um “ethos ferroviário”? Para propor sua compreensão é preciso entender semelhanças dentro da diversidade. A reciprocidade, o modo de habitação e a estrutura e funcionamento do trabalho.

Retomando a discussão de Offe (1989), para o qual o “tempo de vida” se dissociaria do “tempo de trabalho” (idem, p.20), ao inserirmos a discussão do *ethos*, é possível perceber os elementos constituintes da profissão ferroviário, deslizarem para outras dimensões da vida social. Ser ferroviário, expande-se para o jogo de futebol com o time “da rede”, para a reunião das mulheres no campeonato de bocha, os churrascos

³⁶ Sobre os “capa preta” e as pressões no trabalho: “não podia usar relógio!”, “eles tiravam sarro de ti, hoje a maioria está no inferno”.

no Clube Ferroviário, no campo ou na oficina, sempre com os colegas de trabalho, as férias com a família, passeando de trem. O “tempo de vida”, momento de escolha do trabalhador, é influenciado pela lógica do trabalho, ainda que não obliterado por ela. Este modo de existência urbana seria considerado um *encapsulamento*, conceito utilizado por Hannerz (2015) para definir “pessoas que moram trabalham e se divertem juntas” (p.275). Três exemplos, tirados do campo, que envolvem rituais familiares bastante significativos, podem explorar esta situação.

Ex. 1: Pisca, realizou o casamento e a festa de quinze anos de sua filha no Clube Ferroviário. Orgulha-se de ter pago “toda a bebida da festa com ticket refeição da rede”.

Ex. 2: Chagas, não realizou a festa de quinze anos de sua filha no Clube, mas o pagamento foi através de um longo tempo juntando latinhas, que reunia em seu pátio. Uma rede de vizinhos, colegas e ex-colegas de trabalho, ajudava-o, jogando as latinhas em seu pátio dos fundos.

Ex. 3: Natal da rede (Chagas): “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, 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”

Esse tipo de relação em rede aconteceu também na construção dos chalés³⁷ e vigora até hoje. Cabe um outro exemplo, mais atual: Chagas desmontou e vendeu seu chalé, pois pretende construir uma garagem no espaço. Os fragmentos de madeira, cedeu à Pisca pois este “tem fogão a lenha”. A marcação no terreno, para à nova construção, foi feita pelo, também ex-ferroviário, Luisão, seu vizinho, enquanto Pisca, ajudou-o com a fundação dos alicerces, da nova garagem.

A primeira referência que me surge na mente é o da obra clássica dos estudos de comunidade, *Parceiros do Rio Bonito* (1987), na qual Antonio Candido apresenta as categorias de mínimo social e mínimo vital - profundamente imbricadas - e um fenômeno analisado, o mutirão, uma onda de trabalho solidário de uma determinada

³⁷ Moradias típicas da habitação ferroviária, algumas ainda se encontram no Bairro Simões Lopes, outras foram demolidas, reformadas ou reconstruídas.

comunidade. Assim como na obra de *Candido*, o trabalho coletivo de interdependência, está relacionado as relações de proximidade estabelecidas pelo grupo. Minha hipótese sugere enfatizar que essas relações foram influenciadas pela dimensão do trabalho que se apresenta como variável de extrema importância para o estabelecimento do vínculo social neste grupo.

A contiguidade do espaço e a forma de moradia dos trabalhadores é importante³⁸ para compreender este “encapsulamento” e o vínculo coletivo. Dessa maneira, a categoria pedaço posso ser explicativa, pois “é principalmente o lugar de moradia que concentra as pessoas, permitindo o estabelecimento de relações mais personalizadas e duradouras” (MAGNANI, 2003, p.116). Esta “malha de relações” (*idem*, p.117) favorece situações como as descritas acima. Outro fator importante para a compreensão do modo de como este pedaço se formou é entender a relação entre a ferrovia e a moradia, entre a empresa e vida privada. Através de uma organização urbana do tipo “vila operária”, semelhante ao encontrado por Lúcio Lord (LORD, 2002) em Porto Alegre, as casas dos trabalhadores – chalés - foram criados a partir de um sistema paternalista adotada pela RFFSA³⁹. “Em função desse sistema os operários foram condicionados sob a visão empresarial de uma comunidade de trabalho como uma família corporativa” (*idem*, p.2). A proximidade da moradia com o espaço de trabalho, produz a convivência diária, também no espaço do lazer e não condicionada ao trabalhador exclusivamente. Envolve uma integração, também das famílias, possibilitando esta condição de “encapsulamento”, nos termos de Hannerz(2015)⁴⁰.

O *ethos* ferroviário – entendido como “estilo de ser, de viver e de comportar” (SAMAIN, 2004, p. 20)⁴¹ - une os trabalhadores e molda um jeito peculiar de ser, que se prolonga mesmo com o fim das relações de trabalho. Da mesma maneira, a perda de vínculo com esse elo central – o trabalho – afeta este grupo. Como constatado por Eckert com o desaparecimento da “profissão tradicional” de mineiro - em seu estudo em “La Grand Combe”, França -, que era “suporte estrutural deste grupo social no passado, marca uma mudança significativa nas relações afetivas (familiares, de vizinhança etc.) e

³⁸ Ver no mapa (desenho, Imagem 3) a proximidade das casas de Chagas, Luisão e Pisca e das mesmas com os trilhos.

³⁹ E anterior a ela, dado o processo histórico da construção da ferrovia no Brasil.

⁴⁰ Vale a pena comentar que, utilizando o conceito de encapsulamento, não quero afirmar que os ferroviários e suas famílias são um grupo hermético, que não tem relações com o espaço da cidade e com outros atores, pois isto seria reificá-lo. O conceito contribui para pensar as relações de proximidade, observadas em campo.

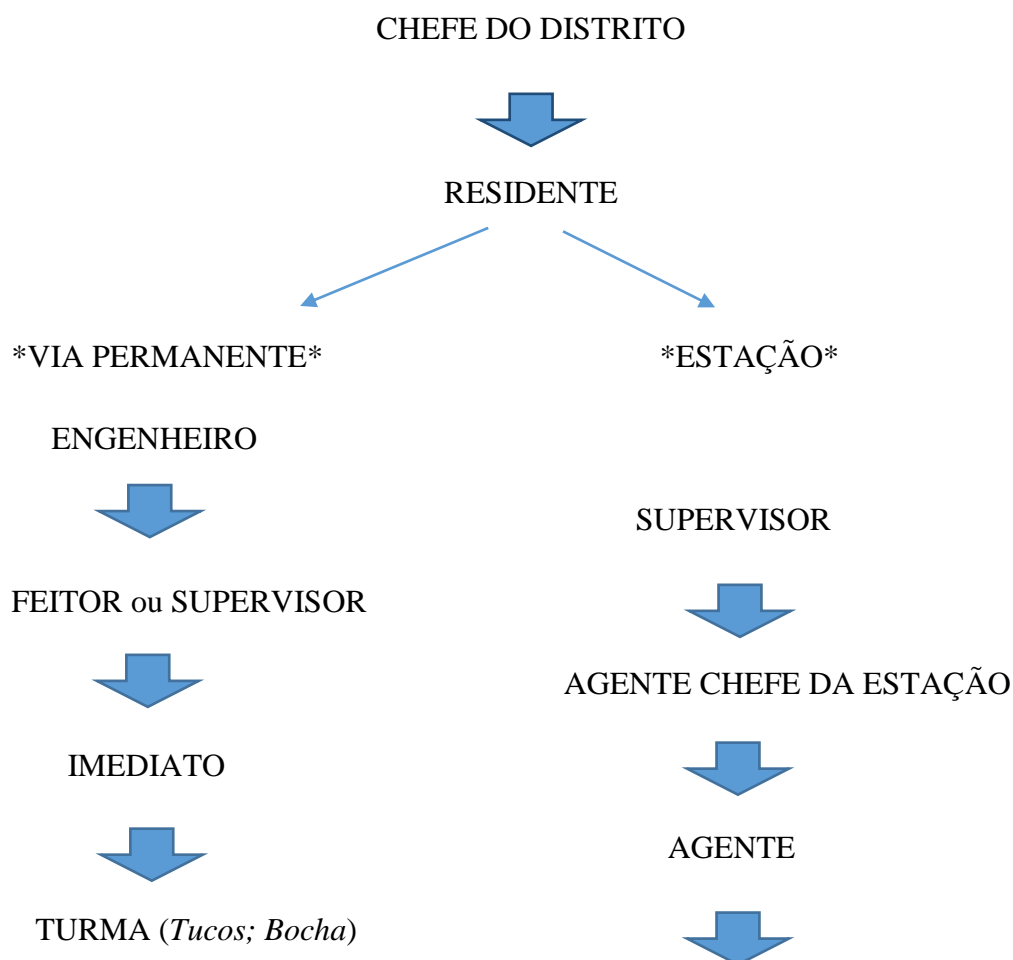
⁴¹ Etienne Samain (2004), desenvolve essa noção de *ethos*, ao analisar a obra de Mead e Bateson.

nas outras práticas de sociabilidade (...) (ECKERT, 2012, p. 95). Algumas formas de sociabilidade, dadas pelo pedaço, se mantiveram na vida do ferroviário aposentado, como vimos acima.

Apresentarei agora, alguns elementos estruturais que organizam o trabalho ferroviário, em termos de hierarquia, níveis salariais e mobilidade entre essas funções e níveis. Dessa forma, podemos problematizar a união e a reciprocidade por meio do trabalho, adicionando mais elementos para sua compreensão.

2.3 Estrutura de Trabalho e Mobilidade

O trabalho na Rede Ferroviária e na ALL era extremamente hierarquizado e segmentado. Uma expressão da divisão moderna do trabalho. Vários “setores” surgiram nas narrativas: Escritório; Comercial; Oficinas; Estação; Via Permanente; Engenharia, Segurança. Os principais setores compreendidos por esta pesquisa são três. Estação; Via Permanente e Oficina. Segue abaixo um esquema de posições de dois deles, construído em conjunto com os interlocutores.



AUXILIAR DO AGENTE



MANOBRADOR (GUARDA-CHAVE)

(Esquema desenhado junto com Rubinho e Chagas)

Buscando compreender o *ethos* profissional ferroviário deparei-me com variadas funções, internas a profissão, que possibilitavam diferentes tipos de comportamentos e de processos de trabalho. Algumas foram abandonadas pelo avanço da tecnologia, outras se readaptaram ao novo. Todas, deixaram sua marca, nos corpos, nas narrativas, nas piadas e causos.

A mobilidade acontecia na troca de função e também *dentro* das funções, através do sistema de níveis. Ilustro o funcionamento destes níveis com um quadro do ano de 2014 (comprovando a atualidade do sistema).

**TABELA SALARIAL VIGENTE A PARTIR DE MAIO DE 2014
COM REAJUSTE DE 6,28%**

Nível	Salário	Passivo	Total	Nível	Salário	Passivo	Total
201	673,07	43,05	716,12	301	1.143,13	116,62	1.259,75
202	687,36	45,59	732,95	302	1.184,27	122,36	1.306,63
203	696,83	47,18	744,01	303	1.221,59	129,76	1.351,35
204	711,20	49,37	760,57	304	1.279,20	136,83	1.416,03
205	725,54	51,57	777,11	305	1.348,00	145,27	1.493,27
206	739,82	53,78	793,60	306	1.417,67	153,72	1.571,39
207	758,95	56,73	815,68	307	1.465,32	159,40	1.624,72
208	777,99	59,59	837,58	308	1.545,27	168,82	1.714,09
209	797,95	62,67	860,62	309	1.627,88	178,62	1.806,50
210	821,82	66,19	888,01	310	1.708,60	188,15	1.896,75
211	822,72	70,50	893,22	311	1.773,12	195,79	1.968,91

Um exemplo hipotético, que Chagas explicou-me: o trabalhador de turma inicia no nível mais baixo, o 201, com salário de 673,07, este é seu piso. Como trabalhador de via permanente seus níveis são do 201 ao 209, seu salário máximo é 797,95. Existem duas possibilidades que permitem ao trabalhador avançar de nível: “por mérito”- e por isso a importância da postura do “caxias” analisada no próximo capítulo - e “por tempo de serviço. Isso leva a algumas conclusões. Primeiro, produz a diferenciação salarial dos trabalhadores dentro de uma mesma função⁴² segundo, a valorização do trabalhador dedicado/fiel a empresa, na recompensa por tempo de trabalho. Outra questão: a

⁴² “Por tempo de trabalho tu era promovido de a cada dois anos. Se era por mérito, a cada ano o cara já subia de nível”

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.”

Tendo colocado essas questões, me dedicarei no próximo subcapítulo a tratar de uma função, muito mencionada nas narrativas: a de via permanente, ou turma.

2.4 - Via Permanente (Turma), Acidentes, “Giro” e Ronda

A palavra turma, no sentido comum da palavra designa, um “conjunto de pessoas, grupo de trabalho, grupo de amigos”⁴³ (HOUAISS,2001), o que não deixa de ser explicativo para demonstrar a relação de sociabilidade encontrada entre o grupo de trabalhadores ferroviários. Turma é uma categoria do mundo do trabalho que designa um grupo de vinte, trinta homens, responsáveis pela manutenção da linha, troca de dormentes e de trilhos, arrumar as bitolas, nivelar curvas, revisar as pontes. As várias turmas eram espalhadas de dez a quinze km ao longo da linha férrea.

O trabalho na turma é árduo, de “carregar dormente nas costas”, no sol, “chegava a bufar de calor” e sob a vigília do feitor. A turma é o “primeiro degrau” da carreira ferroviária, para ascender, era necessário fazer cursos⁴⁴, que surgiram só no período pós sindicalização. A sindicalização também significou, além destas mudanças de caráter mais “macro”, a substituição de utensílios profundamente significativos, como o abandono do chinelo de dedo pelo uso da botina, a chegada do uniforme e da barraca, para se refugiar nos dias de chuva. O trabalho de via permanente é quase sempre relatado como um tipo de provação, de valentia, de “culhão roxo”, ou: “era boca braba, era pesado o troço, muitos saíram, foram procurar outras coisa e muitos desertaram, vieram embora pra cidade procurar outra coisa.” Um ritual⁴⁵ de iniciação pelo qual todos tinham que passar⁴⁶ e que deixa marcas. Um *ethos* corporal, das dores nas costas de Gildo, da sabedoria de Cardoso conquistada a duras penas, a cicatriz da mão de Rubinho que ao segurar um prego recebeu um martelão na mão que o fez desmaiar. A figura do feitor é bastante evocada nas narrativas, quase sempre destacando

⁴⁴ Além dos cursos, é possível perceber o processo de regulamentação do trabalho a partir alguns de documentos importantes, descobertos nessa pesquisa.

⁴⁵ “Por décadas considerados eventos distintos dos rotineiros, só recentemente se pôde aceitar que rituais são situações privilegiadas para se detectar traços comuns a outros momentos e situações sociais” (PEIRANO, 1995b, p.276). A noção de ritual de passagem de Damatta (2010), também pode auxiliar.

⁴⁶ Pelo menos antes de ter “concursos”, Chagas por exemplo entrou na Rede já como Manobrador.

o caráter de exploração do trabalho, através de troças “quando tinha barro eles colocavam pra trabalhar, quando tinha sol não colocavam” segundo Pisca. Um caso narrado por Rubinho, pode ser ilustrativo.

“Vou te contar do trilho, que tu falou em trilho aí. Pra mudar um trilho-isso é de Via Permanente, não é de Estação – as vezes eles entortam ou ficam gastos na parte de cima, principalmente na curva, onde o friso da roda pega na parte de dentro”(…) O friso come o trilho. Então ele fica bem fininho! (...) Pra trocar esse trilho tem que deixar - o ferro no verão ele espicha - tem que deixar uma certa distância pra encostar as duas pontas, tem que deixar uma folga, pra quando aquecer ele só encosta. Se não deixar essa folga, quando chega no verão ele entorta a linha. Então, tavam mudando um trilho e o feitor disse assim pro rapaz que tava ali perto: “deixa a folga aí cara! ” E o guri assim: “mas com o que que eu vou botar? ” Porque a gente sempre deixa um prego ali né, pra uma ponta não encostar na outra. E o cara não tinha aquela... o cara era novo, não sabia, né? E o feitor assim: “Bota o dedo. ” E o cara botou o dedo, empurraram o trilho e amassaram o dedo do cara!! ” [Chagas, eu e Rubinho rimos, depois eu e Chagas esboçamos um “baaahh...”]

Rubinho: “Achavam que ele não ia botar né, mas o cara era novo!”

Guillermo: “ achavam que não ia ser tão ingênuo a ponto de botar o dedo...”

Chagas: “Barbaridade... Os acidentes da ferrovia eram terríveis né?”

Os acidentes, tanto estes pessoais como os de dimensões macro, de trens descarrilhando, caindo em pontes, vagões de combustível explodindo, são recorrentes nas narrativas dos ferroviários. Nestes casos, o trabalhador de turma “primeiro a chegar e último a sair dos acidentes”, segundo Pisca, não era o único que trabalhava. Nesta situação grave, uma força-tarefa de vários setores era convocada. O objetivo não era o trem, nem os vagões e sim a linha. Liberar a linha era fundamental, quanto mais rápido o acidente era resolvido melhor. E isto acontece em razão de uma noção êmica, o *giro*. Afim de explorar esta categoria vale apresentar outra função, de fora da turma, - a de manobrador - e sua interligação com o funcionamento da ferrovia.

O Manobrador tem a função de “fazer o trem”, realocar vagões, ir nas “firmas” buscar vagões vazios ou deixar os vagões carregados com produtos agrícolas. Após o trem ficar pronto o trabalhador avisa a estação “trem pronto linha x”, a Estação por sua vez avisa a Oficina de Reparação que age na linha para revisar, em todos os vagões, se existe alguma “roda calejada” ou “ferro solto”. Outro setor da Oficina, revisa a

locomotiva, “as máquinas, o óleo, os fusíveis”. Após esta revisão e estando o trem pronto (vagões conectados a locomotiva), a Estação “liga pro Maquinista, que tá em casa” avisando o horário do trem. No horário correto, o Maquinista chega, recebe um documento - entregue pelo Agente de Estação e sua equipe - que identifica o que ele está levando e se existe restrições no trajeto que irá percorrer (irregularidades na pista, reduções de velocidade, turmas trabalhando). Feito isso, inicia-se mais uma viagem.

O tempo é um fator fundamental, quanto mais rápido o trabalho do Manobrador e a revisão da oficina, mais aquele conjunto de vagões (cada vagão tem um código que o identifica) está *girando*. “Quanto mais *giro*, mais lucro para a ferrovia. ” Se algo não ocorre no tempo certo, logo virão as perguntas “por que este vagão não está girando? ” E então se identifica o trabalhador responsável por este baixo *giro*. Por outro lado, as Oficinas que conseguem fazer sua revisão mais rápido são premiadas no final do mês. Sob essa mesma lógica, um acidente interrompe drasticamente o *giro* e por isso o foco é *liberar a linha*.

Uma função está ligada, de maneira interdependente, à outra, com um mesmo objetivo final de partida do trem. A linha tem de estar preservada, por isso o trabalho de turma. Os vagões atrelados (Manobrador) e revisados, assim como as locomotivas (Oficinas), as autorizações e o contato através dos telefones internos realizado (Estação). Uma organização típica do que Durkheim (ARON, 2008) chamaria de solidariedade orgânica, relações entre indivíduos diferentes, produzidas pela divisão social do trabalho moderno. Apesar das diferenças a cooperação é fundamental para a “coesão” do sistema.

Outro posto, dentro das funções da turma, é o de **imediato** que intermedia o trabalho da turma e os comandos do feitor. Apesar de não ter uma grande diferença salarial com o trabalhador da turma, o imediato difere-se simbolicamente. Geralmente é associado a uma figura que prejudica o trabalhador da turma, que controla “o relógio”, e denuncia irregularidades para o feitor. Um elemento fundamental, para entender o funcionamento da turma, é a *ronda* e a função do “rondante” ou “rondador”. Esta ocupação, não é fixa, era designado pelo feitor diariamente, e devia deslocar-se a pé, com uma marreta, uma picareta e uma ou duas bandeiras de sinalização, por doze ou quinze quilômetros, até a metade da distância entre a sua turma e a próxima. O rondador deve estar atento a irregularidades na linha, pois será punido se deixar passar algo e

causar um acidente. O tempo do rondador é controlado, para evitar desperdício durante a sua caminhada. Ele deve percorrer a metade da distância entre sua turma e a próxima, encontrando o rondante da outra turma. De acordo com Cardoso, era necessário deixar a sua marca no chão, com algum desenho feito com gravetos ou o cabo da bandeira, na terra, como comprovação de sua jornada. Hoje, nos tempo pós-privatização, a ronda ainda acontece, e é feita com uma “caminhonete com roda de trilho”, que facilita o trabalho do funcionário encarregado.

Outra das características do trabalho (e do *ethos*) ferroviário é a transitoriedade, o fluxo no espaço. As atribuições na turma implicavam em um isolamento no “campo” a partir do qual surge a narrativa de uma trajetória heroica. É o modo de vida do caçador e pescador, que tem que se virar, “se queria pão tinha que fazer, tinha que buscar lenha”, ter seus animais. Um estilo de vida rodeado apenas por “trilho, campo e boi”, o que conferia uma sensação de liberdade, que gera consequências na vida de aposentado⁴⁷.

Na trajetória de Chagas, a relação cidade-campo é figurada, por dicotomias. O “Nescafé em casa” nem se compara ao sabor café passado no campo. O silêncio, os “costumes do interior” confrontam o “barulho infernal” do alojamento na cidade. Diferentes espacialidades, paisagens de sua narrativa, seja a padaria em que tentou negócio após a demissão, ou vagão do trem isolado no campo, apresentam-se para este viajante como uma “prisão sem grades”, reprimindo seu amor por inquirir novos horizontes. Cardoso já aponta para uma vida “chata” nas viagens, nas quais o trabalhador em sua solidão, se sente “abandonado”, longe da família. O certo é que o viajar, o deslocar-se “a conjugação de rural e urbano, de agrícola e industrial, de antigo e novo. (MARTINS, 2005, P. 30) constituem o *ethos* ferroviário.

Além da sobrevivência no mato, que retrata a figura do herói, essa imagem é também evocada pela passagem do tempo. O trabalho difícil, de antigamente, de ronda, ou de “erguer os trilhos com macaco e enterrar pedra com picareta” como conta Luisão, não se equipara a como estes sujeitos veem o trabalho atual (muito mais “fácil”). O processo de *destruição criadora* (DUBAR, 2009), criação e destruição de profissões decorrente do fenômeno moderno, impõe-se sobre várias dimensões do trabalho. A imagem do *chefe de estação*, figura iletrada, alvo de piadas, que deveria interpretar códigos, é substituída pelo controle geral “por GPS” de uma central em Curitiba. Luisão

⁴⁷ “Ficou doente quando parou”.

me contou a seguinte piada: Essa tal figura [o chefe de estação] lia/recebia ordem de “usar quepe vermelho, sobretudo na hora do trem.” E lá estava o trabalhador em pleno verão, caminhando no sol, de quepe vermelho e um pesado casaco sobre-tudo.

O trabalho do *maquinista* também mudou: antes tinha que saber “dominar o trem” e “conhecer a linha”. Hoje, esse tipo de domínio é substituído pela automatização do controle da velocidade e na consequência de que “[hoje]qualquer um é maquinista”. Aqui, como na ronda e em outros trabalhos, aparece o fator tempo, como algo profundamente controlado, o maquinista tinha um tempo estipulado para cumprir determinado percurso e, para isso, uma velocidade máxima e mínima. Atualmente a própria velocidade é controlada “pelo sistema”, mas o cumprimento do relógio continua sendo exigido.

Uma função que desapareceu, é a de *guarda-freio*. A partir de um sinal emitido pela locomotiva, o trabalhador deveria acionar uma roda metálica no topo de cada vagão, para ativar o sistema de frenagem. Viajava sempre em cima do vagão “ podia tá chovendo, podia tá tormenta, pra tu ver como era antigamente” diz Rubinho. “Sempre tinha uma caixa de madeira que ele levava comida dele, leva pão, leva café”. Posteriormente foi criado um último vagão apelidado de “cabozinho”, onde faziam comida. Uma profissão de risco “ morreu muita gente nisso” conta Chagas. -“Dava acidente com o vagão, e saia fora dos trilhos, e talvez aquele próprio vagão que ele tava em cima é que descarrilhava”, lembra Rubinho. Nando complementa: “ dizem também que os fios derrubavam eles”. Rubinho: “porque tinha essas travessas, e aquele o arame era muito baixo e, às vezes, se ele se levantava do vagão, aquilo atirava ele lá em baixo”. O freio “agora é a ar”, potente, que faz parar toda a locomotiva e por isso, desaparece o guarda-freio.

Neste capítulo tentei mostrar um pouco da divisão salarial, das relações de reciprocidade e o *ethos* ferroviário em seu “núcleo duro” analisando as rotinas de trabalho e de algumas funções. Existe todo um aspecto lúdico da vida ferroviária que contrasta, mas muito tem a dizer sobre as noções desenvolvidas neste capítulo. São os apelidos, os causos, as fanfarrices, as situações tragicômicas, que se amarram com as relações de trabalho. E são elas que irei analisar no seguinte capítulo.

Capítulo 3 – Trabalho Fabulado, Vida Rememorada: Causos, Piadas e Apelidos

Minha fonte de análise neste capítulo são os causos, as anedotas, os apelidos e as maneiras de identificar a si e o outro, existentes nestes elementos. Qualquer piada ou anedota, tomando a contribuição de Clifford Geertz (2014), só faz sentido dentro de um “universo simbólico” específico, exige um compartilhamento de sentido entre o emissor e o receptor. Minha busca por estas diferentes “linguagens” nos termos bakhtinianos (2015) de um “mundo conceitual” (GEERTZ, 2014 p.17) alheio ao meu, se deu por meio da *observação participante*. Reconheci, nestes elementos “lúdicos”, uma possibilidade de compreender – no sentido hermenêutico - o *ethos* ferroviário.

Um importante espaço no qual entrei em contato, por meio da observação participante, com estas formas lúdicas de sociabilidade, além das conversas de portão, no bairro Simões Lopes, foi a delegacia do Sindicato dos Ferroviários. Este espaço consiste em um terreno, guardado por um portão de lata, vermelho. Nele, está um antigo chalé de madeira cercado por um pátio grande de grama, coberta por uma imensidade de folhas secas, devido às árvores plantadas. O chalé é pequeno, duas janelas protegidas por grades de ferro, um alpendre, um cômodo, um banheiro e um corredor curto. O cômodo principal é o escritório, quatro cadeiras de plástico branco, cercam a escrivaninha principal, coberta de papéis, e a única cadeira de couro, na qual se senta Chagas⁴⁸, o responsável pela delegacia atualmente. Um sofá preto encostado na parede e a televisão, sempre ligada, no canto oposto. Um buraco no telhado possibilita a entrada dos gatos que moram nas proximidades, magros e muitos, que durante a noite provavelmente vem se reconfortar na casa. As pulgas foram um dos problemas enfrentados e combatidos por Chagas e mereceram uma brincadeira de um dos visitantes - Rubinho - ao retirar jornais de uma cadeira que iria sentar: “não tem pulga nesses papel?” o que me fez gargalhar. O chalé estremece quando um trem passa. Ao colocar a mão em suas paredes de madeira, posso senti-las vibrar. Chagas avalia as vibrações e pondera sobre o trem estar “pesado” ou “carregado”. No trabalho de maquinista esta verificação se dava pelas costas da cadeira. É neste espaço que se reúnem, ocasionalmente, alguns ferroviários aposentados, para trocar informações, bater papo, contar piadas e causos. Alguns são amigos “dos tempos da rede” outros, conheceram Chagas, só depois de aposentados. A solidão do sindicato e seu

⁴⁸ Ver em “Personagens”, abaixo.

esvaziamento (inclusive no sentido político) é relatada e, alguns dias, eu próprio me encontrei apenas com Chagas neste espaço. Minha aparição em campo provocou alterações cotidianas, esboçadas nas falas: “depois eu tu veio aqui, que ele [Rubinho] começou a vir”. “Quando for falar do sindicato no teu trabalho tens que falar de ti, tu faz parte dele!” ou “deu um up na nossa vida, essa tua pesquisa”.



Imagem 9: A delegacia do Sindicato. Foto do Autor

E a partir da minha participação nesse ambiente de códigos, glossário e contexto geracional desconhecido⁴⁹ pude, aos poucos, me apropriar dos elementos anedóticos - e das próprias narrativas de trabalho - e, através deles, compreender o *ethos* ferroviário. Da mesma forma que Evans-Pritchard afirmou: “Eu não tinha interesse por bruxaria quando fui para a terra Zande, mas os Azande tinham; de forma que tive de me deixar guiar por eles” (Evans Pritchard, in PEIRANO, 1995a) por meio das conversas coletivas no espaço do sindicato, pude deslocar meu olhar para os temas que interessavam, não a mim como pesquisador, mas a meus interlocutores e seus dramas cotidianos. 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

⁴⁹ Bueno: “Vocês abem o que é chupim?” Rubinho: “sim” Guillermo: “não” Nando: “sim” Guillermo “risos eu sou o único que não sei?!” O chupim ou rosca transportadora, são utilizadas para transportar materiais sólidos, granulados ou em pó. O transporte pode ser feito na horizontal ou inclinado. Ver anexos.

acidentes, pessoas conhecidas, os chefes. A participação nos assuntos deste pedaço, tal como os sobre “beisebol e mulheres” de Foote-Whyte (2005), inserindo minha voz, atenção e opinião, possibilitaram o acesso a esse universo⁵⁰. Fazer parte era fundamental.

Além disso, a conversa coletiva produziu situações incontrolláveis, no bom sentido, minando a pretensa autoridade em minha condução de entrevistas isoladas. Semelhante ao encontrado nos “botecos” do Bairro Cidade Baixa de Porto Alegre, na etnografia de Denise Jardim (1991) verifiquei uma “autonomia simbólica em relação as mulheres “ (p.157) . Os ambientes que os trabalhadores tinham nas viagens, de isolamento no campo, “só com a turma”, pareciam se replicar em nossas conversas no Sindicato, em que havia comentários do tipo: “Moacir anda sempre com a mulher, aí a conversa não rende”.

Há alguns aspectos importantes, desta ampla gama de assuntos e vozes mais “cotidianas”, que remetem à uma forma de organização social e de visão de mundo. Através da observação participante pude ter acesso as piadas, causos e assuntos de vida prática sendo contadas. As piadas, tais quais as narrativas, são formas de “passado presentificado” (RICOEUR, 1998), uma forma cotidiana de o aposentado invocar sua própria biografia como trabalhador e sua posição na realidade social em relação com outros sujeitos. Tanto no ato coletivo de contar, que pode sofrer a censura do ouvinte, do tipo “isso não era assim”, como no “que” e “como” contar. Um determinado apelido remete a uma situação marcante, a uma “figura” carismática, ou a uma relação de trabalho ou poder. Uma piada remete a uma experiência específica em relação ao fenômeno do Trem. 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. A posição na hierarquia – rígida e fragmentária, como apresentado anteriormente – produz um tipo de piada ou caso. Neste sentido, sua hermenêutica implica em entender: Por quem é contada? Que elementos envolve? Quem ela ironiza? É partir destas reflexões que organizo esse capítulo.

⁵⁰ “Rubinho não era de se abrir, foi porque tu veio(...)”

3.1 – Os Apelidos

Recorrente nas narrativas, os apelidos são parte do modo de vida nesta mancha ferroviária e busquei entender e interpretar o que eles tem a dizer sobre o *ethos* deste grupo profissional. Uma realidade onde “todo mundo se conhece por apelido” e os verdadeiros nomes são esquecidos. Jean-Pierre Hassoun(2000) estuda o uso dos apelidos em um grupo de trabalhadores do setor financeiro, no MATIF⁵¹ francês. Em seu estudo, Hassoun concentra-se no estudo de dois termos locais: *la vanne* (o deboche) e *la chambrette* (zombaria, provocação). No ambiente do mercado financeiro estudado pelo autor, prioritariamente masculino, e onde o grito e o contato físico são recorrentes, o apelido “*peut être considere comme la fixation(...) d’une “relation à plaisanterie”*”⁵² (HASSOUN, 2000, p.18). A gozação pode assumir numerosas formas linguísticas, mas ela se fixa, sobre a forma de um apelido, como uma “chacota que permanece”. O apelido corresponde as “figuras” do ambiente em questão -o mercado de ações francês -, “*personnages qui sont unanimement respectés, admirés, enviés*”⁵³. De acordo com seu carisma ou suas competências, recebem um apelido (ou vários) correspondente. Para além das “figures” o autor encontra quatro contextos propícios a instauração de apelidos: a) Através da fluidez relacional que ele produz, faz com que o indivíduo seja integrado e aceito. b) Pode ser uma forma de controle social imposta por grandes “figuras” para se impor na competição de mercado. c) Para suportar o ritmo e o volume de ordens necessárias de se “absorver”. d) Alívio do stress em termos gerais.

No meu próprio trabalho de campo, encontrei os apelidos como forma de gozação. Pareceram-me inclusive, num primeiro momento, ao analisar suas histórias⁵⁴, formas de agressão verbal. O seguinte diálogo com um Ferroviário⁵⁵ – “campeão de colocar apelido” segundo ele mesmo - demonstra isso:

Ferroviário: “O apelido do cara era Buceta”: “há dez anos era aposentado. A mulher dele não sabia que ele tinha outra mulher. Minha sobrinha me disse que não podia chamar o cara disso por que... não era racismo, era outra coisa. ”

Guillermo: Preconceito?

⁵¹Marché à terme international de France.

⁵² “Pode ser considerada como a fixação de uma relação de “brincadeira” [gozação]. Tradução própria.

⁵³ “Personagens que são unanimemente respeitados, admirados, invejados”. Tradução própria.

⁵⁴ Cada apelido tem uma narrativa, historieta, piada que o fundamenta. Em muitos casos, não encontrei o significado a partir de meus informantes, ouvindo: “nem sei por que chamam ele disso”. Apesar disso, muitas vezes não se lembravam do nome próprio de determinado trabalhador, apenas de seu apelido.

⁵⁵ Decidi, neste diálogo, preservar sua identidade.

Ferroviário: “Era outra coisa, o cara podia te processar entende? Aí eu chamava: “aí ô nome feio! ”

Guillermo: Então o apelido era pesado?

Ferroviário: “*Não, era apelido normal*”⁵⁶

Guillermo: Nenhum apelido é de graça...

Ferroviário: Nenhum é de graça.

Meu questionamento sobre o caráter “pesado” dos apelidos e a resposta do informante ao fato de ser “normal” demonstra uma relação bastante comum na antropologia: o *estranhamento*. Uma cena particular, que acende “a luz da sensibilidade etnográfica” (FONSENCA, 1998, p.67), de estar em contato com um acontecimento banal para o interlocutor que causa estranhamento no pesquisador. Como Hassoun (2000) observa em seu estudo, os apelidos fazem parte do que ele chama de “*representations collectives “professionnelles”*, do “imaginário social de uma geração” (p.16). Trazendo a contribuição de Bakhtin (2015), é uma das diferentes “linguagens”, jargões profissionais, que povoam a cidade. Hassoun encontra nos apelidos “*l’idiome et les valeurs d’une culture professionnelle*”⁵⁷ (HASSOUN, 2000, p.16). Dessa forma, entender os apelidos a partir da cosmologia do “outro”, ferroviário, a partir do significado que o apelido tem dentro do grupo, é compreender seu *ethos* de trabalho, sua relação cotidiana com sua posição social e com os “outros” chefes, colegas, rivais.

Buscando realizar o que Geertz (2014) propõe como “generalizar *dentro* dos casos” (*idem*, p.18), ou seja, apostar na universalidade a partir de uma experiência particular (PEIRANO, 1995a), ainda que ciente de que qualquer modelo vai ser uma “simplificação grosseira da realidade” (FONSECA, 1998, p.76) proponho alguns “tipos ideais” para agrupar os apelidos que retive a partir das narrativas dos meus interlocutores:

a) Aquele que é único e personalizado (Pessoal): Maionese, Mazaropi, Bagre(Boca de Bagre), Sopinha, Pisca, Cuião, Sambista, Zangado, Zebra, Corvinho, Iscafina, Divina, Oba-Oba, Carbonara, Sabonete, Chacrinha, Sinira, Negamar, Pontaria

b) Profissional - Tuco, Bocha

c) Irônicos - Flexibilização do Trabalho – Terneirão

Cada um destes tipos conta com algumas situações, que os dão fundamento e os contextualizam, nem todos os apelidos foi possível descobrir estes contextos mas tentei,

⁵⁶ Grifo meu.

⁵⁷ “O idioma e os valores de uma cultura profissional” Tradução Própria.

a partir dos que obtive em campo, traças algumas linhas explicativas e conexões com o *ethos*.

a) - Pessoais - Algumas Histórias

Zebra: “Estavam em Bagé, fazendo uma anarquia, bebendo(...). E os engenheiro perto! E esse cara dizia: Isso vai dar zebra...[risos]”

Pisca: Tinha um guri, até coitado do cara, também morreu. Era cheio dos [faz caretas]. Cheio das murisqueta. Ele tava atravessando a rua, isso no tempo dos gorduchinho, ainda(...)⁵⁸, e um cara parou e ficou olhando porque ele fazia isso. Ai eu: “mas é um pisca-pisca mesmo! Daí começaram a me chamar de Pisca.

Sabonete: “resvaloso, qualquer coisa já queria se mandar[do trabalho]”

Lula: “até a família chamava de Lula, ai já não é apelido, já vira nome!”

Estragado: “ele chama todo mundo de estragado. Diz que tu é “ruim de pegar com pano”. Aí eu chamo ele de Estragado, de volta.”

Batata Refugada: “cara amassada, feio.

Pirata: “por causa desse meu olho fechado, aí eu dizia que era por causa daquele centro avante do Grêmio. Tinha que dar a volta neles! [Risos]

Bagre: “ Aí Bagre! O bagre era o... o... agora me esqueci o nome do cara, como é que o nome do cara agora?”.

Pontaria: “ele tinha um olho mais ‘gacho’[vesgo], por isso tava sempre fazendo pontaria”

Os apelidos que ainda hoje são lembrados, e até utilizados, são os que chamei de pessoais. Mesmo cessando o vínculo com o trabalho, muitas vezes se chega a uma situação de “nem lembrar o nome” do sujeito, mas reconhece-lo por meio de seu apelido. Outros apelidos dizem respeito às posições que os indivíduos ocupavam no trabalho e suas relações com superiores e colegas de profissão.

⁵⁸ Tu sabe os gorduchinho? É tipo um fusca, só que mais... gorduchinho.

b) Profissionais - Narrativas e funções

- **Tuco:** O membro da *turma* é conhecido como **tuco**, é o trabalhador que protege a linha, verifica irregularidades e troca dormentes.

- **Bocha:** O Bocha é aquele que providencia água e alimento para os trabalhadores da via permanente, além de cuidar dos suprimentos. O trabalho do bocha é requisitado no campo, na lida, afastado da cidade. Segundo Cardoso, geralmente o escolhido é aquele que não pode trabalhar por alguma razão qualquer, cansado, machucado, e assim, recebe uma função mais “leve” passando de **tuco** para **bocha**⁵⁹. Já a narrativa de Gildo, que durante seu tempo na turma trabalhou “muito tempo de bocha” faz uma defesa da função: “Depende do cara saber atender corretamente, não deixar a comida d’um esfriar, outro esquecia de botar a comida aquecer, deixava uma lá guardada...Cada um tinha sua bolsa pendurada com a vendinha ali, né. Ai o chefe da turma lá, dez e meia, conforme o tempo, se estava tempo de chuva liberava mais cedo o Bocha pra, as vezes tem que fazer fogo, tem que ser bem mais cedo” devido à grama molhada. O bocha já tem de pensar em sua função pela manhã, quando seleciona alguns gravetos secos para levar consigo e possibilitar o início do fogo no campo. “Outros faziam assim, o trabalhador perguntava onde está minha comida? E o bocha respondia “tá ai, não sei” esse já era “isolado” e não mais requisitado para o serviço, comenta Gildo. A frase: “Quando tava trabalhando[de bocha] não tava fazendo força” mas logo adiante já conta as agruras desse tipo de serviço:

“Tinha que ir numa cacimba, longe as vezes pra buscar água, aquela água a gente levava um galãozinho ou dois. Tava no verão chegava lá bebiam aquela água em seguidinha, trabalhando na picareta, suando não tem agua que chegue. Aí ia buscar água, longe, como daqui a estação⁶⁰, aconteceu comigo isso aí. Pulava um riacho que tinha pra cruzar ainda, derrubava tinha que voltar de novo. Os braços cansados né? Aqueles baldes eram baldezinhos meio pesado, quinze litros eu acho que era. E não paravam de beber água”.

O horário era fundamental, pois se fazia necessário “pedir dispensa” para o Feitor, “se a lenha estiver molhada” o fogo para aquecer a comida tem de ser feiro ainda mais cedo. Pois se, ao término do trabalho “a turma, com fome” e o almoço não estiver

⁵⁹ Embora o *bocha*, como membro da turma, também seja *tuco*, naturalmente.

⁶⁰ Ver mapa. Casa de Gildo, ponto preto, estação dentro da região vermelha.

pronto, as críticas recairão sobre o *bocha*. O trolhinho⁶¹ que carregava as ferramentas, também levava a chapa, utensílio fundamental do bocha. Esta chapa de ferro era colocada sob um fogo de chão e sobre ela aqueciam-se todas as panelas (cada trabalhador tinha a sua). A comida mais comum, segundo Gildo é o clássico brasileiro. “Arroz e Feijão. Uns nem carne levavam”. Quando isso acontecia, era necessário um processo de solidariedade, narrado por Luisão é o chamado *empanar*. No momento da comida o trabalhador “junta panela” com colegas, “pegava massa de um, carne de outro” e assim complementavam a refeição.

Os apelidos de trabalho, mudam conforme as mudanças desse aspecto. “Vai modernizando e vai mudando os apelidos”, conta Cardoso. *Tuco*, por exemplo, se transforma em trabalhador da “manutenção de via permanente”. Os apelidos de trabalho, assim como as formas de designar as funções mudaram ainda no tempo da rede: *tuco* se transforma em trabalhador da “manutenção de via permanente. O “guarda-chave” se torna “manobrador” que se tornou “operador de produção” nos tempos atuais, pós privatização. Nas narrativas de hoje, aparecem como “passado tornado presente”, são trazidos de volta pelo ato de fabular o trabalho.

c) Ironia. Outro tipo de apelido é aquele que, consciente da relação hierárquica, ironiza (subvertendo, a sua maneira) uma posição social e usa da brincadeira como forma de relativização desta relação. É como no caso de “terneirão”, aquele que está sempre “mamando” no chefe, o puxa-saco, o denunciador, o “entregador”, o “cobra”. São poucos os exemplos desse tipo de apelido, pois as situações de ironia não se “fixam” –usando o termo de Hassoun (2000) - tanto em apelidos (afinal, não se pode colocar um apelido irônico num chefe, só em determinados contextos e para determinados interlocutores-cúmplices!), pois essas situações se diluem e aparecem nas piadas e nas narrativas. Alguns exemplos são as piadas com o posto de chefe da estação, e as mensagens no rádio interno da ferrovia, que o chefe não podia escutar. Os apelidos-irônicos não são mais necessários atualmente, visto uma postura do trabalhador aposentado de “excluir” de seu ciclo de relações aqueles que não gostava e “tinha de aguentar” enquanto trabalhava. Conta um ferroviário: “tinha uns que tu pensava: quando sair do trabalho, nunca mais quero ver.” Ou devido à morte dos mesmos “já estão todos no infernos”, conta outro sobre seus feitores. As denominações de valoração negativa

⁶¹ De acordo com o Glossário ferroviário o Trolhe de Linha é um “pequeno veículo, acionado manualmente, rebocado ou motorizado (trole-motor), que se desloca sobre via férrea, normalmente para efetuar transporte de pessoal, ferramenta, utensílio e material de turma. ”

são associadas ao chefe ou colegas, ou seja, não necessariamente por uma posição na ordem hierárquica e sim no seu tipo de postura, na “personalidade”: “Maniático”, “Ditador”, “Chato”, “Anti-Social.

3.2 “Os Faixas” e “Os Caxias”, e “Os Malandros”

Os apelidos não esgotam as representações possíveis entre integrantes do ofício, evidentemente. Uma série de outras formas de designação dos atores existem, de forma bastante situacional. Percebi, em campo, que estas múltiplas formas estavam inseridas em um contexto. Diziam respeito a processos de trabalho, personalidades, nível de afinidade ou posições na hierarquia. Antes de abordar estas diferentes formas, que organizei em termos nativos, cabe a discussão realizada por Levi Strauss⁶² (2003) sobre a relação entre simbolismo e conhecimento. Segundo o autor, uma palavra, um termo, são utilizados como significantes linguísticos associado a um determinado significado. As categorias nativas cumprem uma “função semântica” (*idem*, p.43) mas “não esclarecem os fenômenos que se queria explicar, elas participam deles” (*idem*, p.40). Dentro de uma “superabundância de significantes” (*idem*, p.43) os termos podem, inclusive, ser facilmente substituíveis, tendo valor simbólico zero (*idem, ibidem*). O tratamento que o conhecimento científico dá a seus termos e suas palavras, como forma de conhecimento⁶³, é diferente de como o nativo os organiza. Por isso, é importante, ao apresentar os termos do grupo estudado, compreendê-los em seu contexto, não como explicações, mas como parte de um sistema de símbolos – situacional e intercambiável - de uma determinada cosmologia. Portanto, cito e exemplifico esses termos não para explicar a lógica nativa com eles e sim para que ajudem a pensar as situações e características particulares do *ethos* de trabalho ferroviário e a participação dos sujeitos nelas. Um desses termos é o dos “faixas”.

Os *faixas* são aqueles que, mesmo com um vínculo de trabalho encerrado são lembrados como pessoas boas – no caso dos falecidos - ou são os que ainda fazem parte do círculo, do *pedaço* Magnani(2003), do cotidiano do bairro, das relações de vizinhança e cooperação. Tal como os “chegados” da pesquisa de Magnani(*idem*) aqui os colegas de trabalho aparecem como “gente boa”, “turma parelha, de respeito” ou os “faixas”. Os “faixas” aparecem mais nas narrativas enquanto os “amigos” são os do dia a dia do

⁶² Ao discutir as noções de *mana* e de *hau*, na obra de Marcel Mauss: Esboço de uma Teoria Geral Magia (2003)

⁶³ As palavras que usamos, no mundo científico, que são utilizadas para ordenar o mundo são chamadas de *conceitos*.

bairro⁶⁴. No tempo de trabalho era aquele que “quebrava um galho”, substituía o indivíduo quando este não podia trabalhar, segurava as pontas.

Quanto a outro termo bastante recorrente nas narrativas, o *Caxias*, designa aquele tão focado no trabalho que “não permite sair mais cedo” e aquele que “denuncia”. *Caxias* é uma condição. No trabalho de turma pode ser incorporada pelo Imediato⁶⁵, pelo próprio chefe (Feitor), ou mesmo por colegas de trabalho. Gildo, enquanto narrava o trabalho de turma menciona essa posição:

“Com chuva e tudo, nem capa tinha, e o cara não mandava recolher, tocava até que desse, delhe picareta no meio dos trilhos! De vez em quando tinha um doente. Avisavam pra ele: ó vai adoecer a turma toda desse jeito. Tinha um encarregado de turma lá. Imediato. Era o Feitor o Imediato e o Tuco. O feitor que dava ordem e o imediato ficava lá pra...”

Guillermo: “Intermediava o tuco e o feitor.”

Gildo: “É, mas assim, gostava de ser *caxias*, ele achava que ia ganhar mais⁶⁶, mas não, ganhava só inimizade⁶⁷. Todo mundo ficava com raiva dele, tá caindo água e o cara tá trabalhando, precisa recolher, pô! ” Ou ainda: “esse era feitor, ele era tão *caxias*, tão ruim, que a cobra mordeu ele e a cobra morreu! ”

No trabalho de maquinista a postura de *caxias* não é necessariamente assumida por uma pessoa, pois a própria máquina, o “GPS”, o controle de tempo, impõe seu rígido e inflexível código ao trabalhador. “O próprio RGO - regulamento geral de operações - entregava nós mesmo”.

Roberto DaMatta em seu livro *Carnavais, Malandros e Heróis* (1997) analisa o sistema brasileiro como um “universo social hierarquizante” (*idem*, p.279). Na obra, apresenta figuras paradigmáticas, os *heróis*, papéis sociais estereotipados, não estanques ou cristalizados, mas reconhecidos “em todas as camadas da sociedade brasileira” (DAMATTA, 1997, p.275), inclusive nas obras literárias. O *caxias* é um destes papéis, que se opõe ao malandro. Representa o “poder do domínio uniformizado e regular”

⁶⁴ Como descrevi no exemplo da construção da garagem, no capítulo anterior.

⁶⁵ E daí o apelido “Terneirão”.

⁶⁶ “Ganhar mais”, nesta situação, pode ser interpretado, na lógica dos níveis (capítulo 2), em avançar por mérito.

⁶⁷ Gildo, 20 anos aposentado. Quando se remete ao feitor que “só chamava pra fazer a ronda em dia de chuva” imita-o, com a voz fanha.

(*idem*, 277) 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” (*idem, ibidem*). O mundo do caxias é o das “formas fixas de conduta, contingências e reverências” (*idem, ibidem*). O caxias “reforça a ordem social e deseja mantê-la como ela é” (*idem*, p.278).

Em minhas observações no Sindicato, andanças no bairro e entrevistas nas casas o termo *caxias* surgia nas narrativas para designar alguém “ruim”, que ganhava inimizade e que, quase sempre se apresentava em uma posição hierárquica mais alta. Mesmo o interlocutor não se afirmando como malandro, que segundo DaMatta seria o oposto do *Caxias*, sofreu influência desta figura. As relações de trabalho produzem elementos que “duram” na vida de aposentado, condicionam amizades e inimizades, memórias boas e ruins delimitando o *pedaço*.

Chagas, quando apresentei minha “tipologia” dos apelidos (pessoal, profissional e de ironia), de certa forma, foi convidado a bolar sua própria explicação, definindo três tipos de ferroviário: **Renegado:** aquele que faz mal feito, de má-vontade. “Quer se esconder pra não pegar serviço. ” Vive em conflito com o RGO⁶⁸; **Afilhado:** O puxa-saco, o que tem “costas quentes”, que baba no chefe; **Trabalhador:** Que faz seu serviço. Para ele o RGO não é um problema.

Essa classificação, abre espaço para discutir outra “figura” que não é *faixa* nem *caxias*: a do malandro. O malandro é associado ao trabalho na RFFSA, diferentemente da ALL que controla o trabalhador a partir de metas (“mas tinha muito malandro também”). Esse personagem, assim como o trabalhador, está inserido numa lógica de trabalho moderno no qual o controle e a disciplina passavam também pela “interiorização de temores, sobretudo o temor de ser visto fazendo o que não deveria ser feito” (MARTINS, 2008, p. 16)⁶⁹. Apesar disso, formas criativas de escape do trabalho, eram utilizadas por esses sujeitos. O malandro tem que estar com a ferramenta na mão, assim “*tem a possibilidade*”⁷⁰ de estar trabalhando”, conta-me Luisão. É aquele sujeito que “atirava a linha na água” e ficava pescando enquanto falava no rádio: “Recua o

⁶⁸ Regulamento Geral de Operações, livro que contem as normas e instruções do trabalho, códigos, sinais, bandeiras, faróis, etc.

⁶⁹ Além de outros controles, como exposto anteriormente: a hierarquia, o controle do tempo. A própria figura do “caxias” ou do “denunciador” evidenciam isso.

⁷⁰ Grifo meu.

vagão! Avança o vagão! ” Para os que ouviam suas transmissões⁷¹ acharem que estava trabalhando.

Retomo aqui as “figures” de Hassoun (2000), personalidades marcantes por seu carisma e características únicas. Surgiram nas narrativas estes personagens que, apesar da malandragem, “todo mundo gostava”. Uma destas figuras é a de Bitata, que falava errado, tinha seu Opala branco que chamava de “banquinho”, “contava das suas intimidades com a mulher, daí juntava um povo pra ouvir”. Mas era na hora do almoço que Bitata se saía bem, mostrava sua panela, só com arroz e dizia, “ajuda aí que o Bitata tá na braba”, recebia um pouco do alimento, dos trabalhadores que, com pena, o ajudavam. O segredo é que levava carne escondida, embaixo de uma generosa camada de arroz. A enganação estava no truque ótico. Outra figura é a de Valter que derrubava vagões, usando um truque com as chaves e “nunca foi punido”, “todo mundo gostava dele”.

Existem também causos que punem a figura do malandro, como o contado por Chagas: horário de almoço, todos se deitam para descansar e depois vão trabalhar. Voltam e o malandro, ainda deitado. “Mataram uma cobra, uma cruzeira, botaram enrolada no peito dele e veio um cara com uma espingarda, faziam assim pra ele (shh) e ele “não atira, não atira[sussurrando]”, não sabia se ia morrer pela cobra ou pelo tiro do cara”! O critério que identifica e define o malandro é o da motivação para o trabalho. Chagas compara a situação com “o colégio”, em um trabalho em grupo “tem aqueles que tu quer trabalhar junto e aqueles que quer longe”. O malandro, já conhecido e, quase sempre, impune, simplesmente é deixado de lado⁷², “pra não se incomodar”.

A figura do malandro é uma das possíveis no universo de trabalho tão rígido e pesado como o do ferroviário. O que tentei apresentar neste capítulo foram as diferentes formas de denominação social e o quanto elas tem a dizer sobre estes sujeitos, sua relação com o trabalho e com os “outros”. Diferentes figuras, personalidades, comportamentos, categorizações, ricas em complexidade, surgem nas narrativas, para definir, sempre de maneira relacional, dialógica e até contraditória uma mesma figura: O Ferroviário. Um ferroviário múltiplo, situacional, que com suas piadas recontam, não só o passado, mas sua própria biografia. Um encontro entre duas destas “figuras”, que

⁷¹ O rádio é chamado de *Movimento* ou de *Seletivo* pelos ferroviários. Era utilizado para “passar serviço”, mas muitos ficavam “falando bobagem”, ou “falando de mulher”.

⁷² Afinal denunciá-lo torna o trabalhador um *Caxias* e, carregando essa definição o impede de “sair mais cedo”, ou outras flexibilizações, por mínimas que sejam, no futuro. Ele tem de manter as relações de reciprocidade com seus “faixas” ou “chefe bom”.

achei particularmente interessante, apresento no próximo, e curto, subcapítulo. Desenvolvo como um assunto trivial, quando compreendido em sua gramática, em seu universo simbólico, tem a dizer sobre essas diferenças.

3.3 - O caso da Bitola e o Heterodiscurso.

Quando Bueno narrava sobre sua experiência de trabalho no Paraguai na qual os vagões de soja eram levados de *ferry-boat* para a costa, Rubinho lança uma questão que abre espaço para diálogos paralelos.

Bueno: Mas a coisa mais interessante.... Eu não me dei conta naquela época de fotografar ou filmar. Um *ferry-boat* é uma espécie de um navio...

Guillermo: sim, sim...

Bueno: Dava seis vagão. E então aquele ele ia manobrando, manobrando até encostar no trilho, na barranca.

Rubinho: E a bitola lá é igual que a nossa?

Bueno: “Hein? ”

Rubinho: E a bitola dos vagão é igual que a nossa?

Bueno: Não, não.

Bueno: Nós íamos até Libres e Libres vinha até o terminal.

Rubinho: Isso daí é muito importante! Por isso que eu to levantando essa questão [Aponta pra mim]

Rubinho: Porque a nossa bitola aqui é um metro

Guillermo: Sim, ah! A distância entre uma roda e outra?

Rubinho: De um trilho pro outro.

Bueno: Ah é a nossa é um metro. A deles, é um e quarenta.

Rubinho: É, viu? A bitola deles é maior que a nossa.

Nando: Aonde?

Guillermo: E daí, como é que faz?

Nando: Aonde?

Nando: em Uruguaiiana?

Bueno: Ôôô...

Nando: Em Uruguaiiana, é três trilhos.

Rubinho: Um vagão...

Nando: La em Rio Grande, digo, lá em Uruguaiiana, é três trilhos...

Rubinho: Sim, mas...

Guillermo: Ele está falando fora do país, eu acho

Nando: Não, em São Paulo, já é bitola diferente.

Guillermo: Ah. E daí, como é que funciona essa adaptação?

Rubinho: É a distância do trilho

Nando: Os trem de lá são diferente dos daqui

Rubinho: Os nosso vagão não pode entrar lá!

Guillermo: Ah! Não entram lá?

Nando: Não, não. Entra lá, mas só em.. em.. Tem lugar que é três trilhos.

Rubinho: Ah ta, ta ta... Fica um no meio! Ah é!

Guillermo: Mais ou menos assim [começa a desenhar]...

Bueno: Tu viu lá na locomotiva argentina e a locomotiva brasileira, diz para choque né?

Guillermo: Aí aqui um metro...

Bueno: Tinha uma locomotiva argentina que ficava no...

Guillermo: E aqui um outro, aí fica um no meio

Rubinho: Aí bota outro trilho no meio

Bueno: No Brasil, pra manobrar o vagão, tudo era terceiro trilho né...

Guillermo: É, um metro e um metro e meio...

Bueno: Chamavam Fafá de Belém! [risos gerais]

A bitola, segundo o glossário ferroviário “É a distância entre as faces internas dos boletos dos trilhos, tomada na linha normal a essas faces, 16 mm abaixo do plano constituído pela superfície superior do boleto”. O boleto é a “Parte superior do trilho, sobre a qual deslizam as rodas dos veículos.” Neste caso, a bitola invoca um confronto de “linguagens socioideológicas”(BAKHTIN, 2015). Um embate discursivo, orientado por diferentes experiências de trabalho⁷³. Um diálogo, entre o “ordenado alto” e o “nascido na grota”. Cada personagem articula e organiza sua narrativa em formato de trama (RICOEUR, 1998), de maneira particular. Falar das idas ao Chile, Argentina e Paraguai pertence ao ferroviário das viagens, do comércio, quase cosmopolita. Por outro lado, invocar a bitola é reivindicar o domínio de um código indispensável. É o glossário do trabalho de turma, do conhecimento sobre o ferro e o trilho, sobre o calor e o atrito do “friso da roda”.

⁷³ Esse tipo de características díspares já está presente no capítulo dois, no subcapítulo dos personagens, que demonstra como cada sujeito dá diferentes enfoques à sua experiência com o trem.

“Resumindo aí! ” Uma (não) Conclusão

Com este trabalho, tentei desvelar um mundo social de uma cultura trabalhadora urbana: a dos ferroviários. Um dos aspectos mais importantes da pesquisa, foi o aprendizado sobre o fazer etnográfico, do contato direto com os sujeitos pesquisados e do “deixar-se afetar” (FAVRET-SAADA, 2005)⁷⁴, vivido na prática. As visitas ao bairro se estenderam pelos meses, o que favoreceu o entendimento da lógica do “outro” e a aceitação e recepção da minha pessoa pelos interlocutores. Tive acesso às narrativas de trabalho, memórias. Observei e participei no cotidiano do bairro e do sindicato. Visitei as casas, fui bem recebido, mas também recebi negativas. Todas essas experiências foram fundamentais para meu aprendizado, como graduando, pesquisador e sujeito. Destaco, a seguir, alguns elementos-chave que emergiram nesta pesquisa.

O trabalho ferroviário é permeado por sua divisão hierárquica, rígida e trabalho árduo. Sua disposição estrutural e expressão no espaço urbano (vila operária) produz um tipo de interação de reciprocidade e sociabilidade, um *ethos* coletivo. Apesar de algumas perspectivas teóricas apontarem para um deslocamento da identidade centrada no trabalho, o ferroviário estabeleceu relações de familiaridade e reciprocidade, que duram na vida do aposentado, portanto, um *ethos* fortemente construído a partir do trabalho. A turma aparece como um ritual de provação, superação e também de constante negociação do trabalhador, o chefe e o “denunciador”. Os deslocamentos, as viagens, as paisagens mentais, as narrativas que remetem a uma multilocalidade⁷⁵ não apenas temporal, como espacial, estão sempre presentes.

Um dos aspectos que merece destaque é o elemento narrativo, dos apelidos, dos causos, das piadas. Através desse tipo de narrativa lúdica é como se o trabalho “trocasse de mídia”. O trabalho da picareta, do controle do trem e do tempo é substituído pelo trabalho fabulado da vida de ferroviário aposentado. Mas, destaco que esta não é uma narrativa lúdica despercebida, pelo contrário, ela é uma narrativa lúdica consciente da brutalidade do trabalho, consciente das relações hierárquicas de poder, da estrutura de níveis e posições. Uma narrativa lúdica ciente da malandragem, dos esquemas, das trocas, das histórias. Ela reorganiza esses elementos vividos, em formato de trama.

⁷⁴ “Fazer da participação um instrumento de conhecimento (FAVRET-SAADA, 2005, p. 157). Apropriar-se da “comunicação não verbal, não intencional e involuntária, ao surgimento e ao livre jogo de afetos desprovidos de representação” (idem, p. 161)

⁷⁵ Realizar uma etnografia multilocal é lidar com fraturas inesperadas e dissonantes do lugar social. Em um mesmo trabalho de campo, encontrar diferentes tempos, referências a diferentes lugares e estar sempre renegociando, em meio a uma arena de sobreposições, uma identidade de antropólogo, inserido em diferentes contextos e dialogando com múltiplos atores. (MARCUS, 2001)

Como bem esclarece Chagas: “pro ferroviário não é piada, é fato, que se torna se torna engraçado”, portanto não é uma situação de “rir para não chorar”, pelo contrário. Buscar compreender os significados dos apelidos e das piadas, dentro desse universo simbólico, diz muito a respeito dos sujeitos e do grupo profissional estudado.

O corpo ajuda a narrativa a “durar” por meio das dores, das cicatrizes, das fotos amigos e parentes mortos pelos acidentes ou hábitos de trabalho como o álcool e o cigarro. A dor nas costas é um signo indicial do peso do dormente. E não é uma vida de horrores. Não se esquecem, também, das brincadeiras do jogo de futebol, da guerra de limão, dos churrascos, das amizades, da vida no campo, das viagens e suas paisagens.

Dicotomias, fragmentos, limites não muito claros, se combinam e sobrepõem no *ethos* ferroviário. O conforto do vagão e as incertezas da barraca. O trabalho abaixo de chuva e de sol. O “chefe bom” e o “feitor que não resguardava”. O novo se confunde com o velho, no som do apito da locomotiva, na força do trem pela vibração das paredes do Sindicato e das próprias casas, tão próximas da linha. A mesma reciprocidade do ato de “empanar”, juntando uma panela com a outra, nos tempos de trabalho, é o da construção de casas em conjunto e da doação de materiais, na vida aposentada no bairro.

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. Talvez tenha sido essa situação particular da pesquisa, que me forneceu o insight de estudar os apelidos. A busca foi pelo contraponto, pelo lúdico e pelo não-dito. Acreditei que tentar compreender esses elementos, possibilitaria um entendimento das formas de relação social, da hierarquia, do cotidiano e das narrativas ferroviárias.

Outro aspecto que, combinado com a inserção em campo, contribuiu para a abertura desses elementos, é o de os interlocutores da pesquisa serem todos homens e

partilharem de uma sociabilidade masculina. Dessa forma, o fato de eu ser pesquisador e homem, permitiu o acesso a esse aspecto do mundo social, das “intimidades”, das piadas e que, hipotetizo, se problematizariam no caso de uma pesquisadora mulher.

A pesquisa produziu um extenso material de campo, para além do apresentado desse Trabalho de Conclusão de Curso, mas que merece ser expandido em trabalhos futuros. Destaco o elemento do álcool, como integrante da vida ferroviária, “se não bebia, não era ferroviário”, comenta Cardoso. Frases como essas surgem junto a referência aos outros: “tomava um trago!” “Bebia como praga...” “Morreu de trago”. “No trago virava bicho” “Bebia porque gostava”. As narrativas, dos causos, piadas e referências a “figuras” estão permeadas por essa dimensão.

Um outro elemento, do qual tive o insight no final da pesquisa, é o do trabalho presente. As obras de Chagas e Luisão, a enxada de Cardoso, a construção da casa de brinquedo para a neta de Pisca. Sem mencionar o trabalho de Chagas como taxista e na delegacia do Sindicato. Esses exemplos, demonstram um trabalho atual, inserido na rede de sociabilidade e no pedaço ferroviário. Entender essas ligações e ressignificações do labor na vida desses sujeitos, a partir do trabalho *durante* a aposentadoria, renderia um importante complemento a esta pesquisa.

Também gostaria de encerrar com um diálogo extraído de um grupo focal no Sindicato, que dá título a essas conclusões:

Bueno: “Resumindo aí! Não sei por que fizeram isso com as ferrovias. Eu por telefone de Uruguaiana entrava em contato com o Chile e carregava vagão com cobre. No Chile! E trazia a Uruguaiana. No Chile. Imagina só. Por telefone! Era viável ou não era?”

Nando: “Era viável.”

Bueno: “E o telefone daquela época, imagina se fosse hoje.”

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARENDT, H. (2014). *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária
- ARON, R. *As etapas do pensamento sociológico*. São Paulo: Martins Fontes, 2008
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – *Glossário Ferroviário*. Disponível em: <http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/glossario-ferroviario> Acessado em 01/11/15 as 16:35h
- AUGÉ, M. *Não Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 2012
- BAKHTIN, M. *Teoria do Romance I: A estilística*. São Paulo: Editora 34, 2015
- BALZAC, Honoré. *O coronel Chabert*. São Paulo: Penguin Editora, 2013
- _____*Ferragus*. Porto Alegre: L&PM, 2006
- _____*A menina dos olhos de ouro*. São Paulo: Grua Livros, 2015
- BENJAMIN, W. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. Sobre alguns temas em Baudelaire. Seções V – VIII. Obras escolhidas. Vol. III. SP: Brasiliense, 1997
- BOLLE, Willi. Introdução: Walter Benjamin – Fisiognomista da metrópole Moderna; IN: *Fisiognomia da Metrópole Moderna: representações da história em Walter Benjamin*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000 (1994).
- BATESON, G. *NAVEN: A Survey of the Problems suggested by a Composite Picture of the Culture of a New Guinea Tribe drawn from Three Points of View*. Cambridge: University Press, 1936
- BRANDÃO, C. *Diário de campo: a antropologia como alegoria*. São Paulo, Brasiliense, 1984
- CALVINO, Ítalo. *Por que ler os clássicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007
- CANDIDO, Antonio. *Os Parceiros do Rio Bonito*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1987
- CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. O que é isso que chamamos de antropologia brasileira? In: *Sobre o Pensamento Antropológico*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro/Brasília: CNPq, 1988, p. 109-128.
- _____*O trabalho do antropólogo*. São Paulo: Editora Unesp, 2006
- CARVALHO, José Jorge de. O olhar etnográfico e a voz subalterna. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 7, n. 15, p. 107-147, julho de 2001.

CLIFFORD, James. *Sobre a autoridade etnográfica*. In: *A Experiência Etnográfica: antropologia e literatura no século XX*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2008.

DAMATTA, R. *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

_____. *Relativizando: Uma introdução a antropologia social*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010

DUBAR, C. *A crise das identidades: interpretação de uma mutação*. São Paulo: Edusp, 2009

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

FAVRET-SAADA, Jeanne. “*Ser Afetado*”, de Jeanne Favret-Saada. Traduzido por Paula Siqueira In. *Revista Cadernos de Campo*, v.13, n.13, 2005

FREITAG, Barbara. *Teorias da cidade*. São Paulo: Papirus, 2012

FONSECA, Claudia. *Quando um caso não é um caso*. Revista Brasileira de Educação, s/v, n. 10. Rio de Janeiro, 1999.

GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 2014

GLEICK, J. *A informação: Uma história, uma teoria, uma enxurrada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013

GOMES, Victoria, KNAUTH, D. e HASSEN, M. *Pesquisa qualitativa em saúde: uma introdução ao tema*. Porto Alegre: Tomo editorial, 2000

GOOD, W. & HATT, P. *Métodos em pesquisa social*. São Paulo. Editora Nacional, 1977. “A entrevista”. p. 238-268

GORZ, André. *Metamorfoses do trabalho Busca do Sentido: Crítica da razão econômica*. São Paulo, Anna Blume, 2005.

HASSOUN, J-P. *Le surnom et ses usages sur les marchés à la criée du Matif*. Revue Genèses 2000/4 (n° 41)

HIKMET, N. *Paisagens humanas do meu país*. São Paulo: Editora 34, 2015

HOUAISS, A. *Minidicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004

INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. - Disponível em <http://www.rffsa.gov.br/>. Acessado em 17/10/15.

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

KUSHNIR, Karina. *Ensinando antropólogos a desenhar: uma experiência didática e de pesquisa*, *Cadernos de Arte e Antropologia* [Online], Vol. 3, No 2 | 2014, posto online no dia 01 Outubro 2014, consultado o 13 Novembro 2015. URL : <http://cadernosaa.revues.org/506> ; DOI : 10.4000/cadernosaa.506

LEACH, E. R. Dois ensaios a respeito da representação simbólica do tempo. In: *Edmund Leach: Repensando a Antropologia*. São Paulo: Perspectiva, 2006.

LÉVI-STRAUSS, C. *Introdução à obra de Marcel Mauss*. In: MAUSS, M. *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2003

LONDON, Jack. *A estrada*. São Paulo: Boitempo, 2008

LORD, L. *Nascidos na beira do trilho: um estudo antropológico na Vila dos Ferroviários* - Porto Alegre. Revista Iluminuras v. 3, n. 5 (2002).

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

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 E. *Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal*. Alteridades, 2001,11 (22): Págs. 111-127.

MARTINS, J.S. *A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. São Paulo: Editora 34, 2008

MAUSS, M. *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2003

MIGNOLO, Walter D. *Desobediência epistêmica: a opção descolonial e o significado de identidade em política*. Cadernos de Letras da UFF- Dossiê: Literatura, língua e identidade, n. 34, p. 287-324, 2008.

OFFE, C. *Trabalho e Sociedade: Problemas estruturais e perspectivas para o futuro da "Sociedade do Trabalho"* Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989

OLIVEN, R. *A antropologia de grupos urbanos*. 6. ed. Petropolis: Vozes, 1995

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

PEIRANO, Mariza. A Alteridade em Contexto. In: *A Teoria Viva e outros ensaios de antropologia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 2006, p. 53-67.

___ A Favor Da Etnografia. In: *A Favor Da Etnografia*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995a

___ *O poder da etnografia*. Anuário Antropológico 94. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1995b.

PETONNET, Colette. *A observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense*. Antropolítica, nº. 25, p.99-111. Niterói, 2008.

RICOEUR, Paul. Arquitetura e Narratividade. IN: *Urbanisme*, n.303, Nov/dez. 1998, pp 44-51

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da & ECKERT, Cornelia. *Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana*. Porto Alegre: UFRGS, 2013^a

___ *Antropologia da e na cidade, interpretações sobre as formas da vida urbana*. Porto Alegre: Marcavisual, 2013b

___ *Etnografia da duração nas cidades em suas consolidações temporais*. Política & Trabalho - Revista De Ciências Sociais, N. 34, abril De 2011 - P.107-126

ROUANET, Sergio Paulo. *A Razão Nômade*. Walter Benjamin e Outros viajantes. Parte 1 – Viajando com Walter Benjamin. Cap. 1: “Viagem no Espaço: a Cidade”. Rio de Janeiro: UFRJ: 1993

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.

SCHMITZ, Maira E. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)* / Pelotas, 2013. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas

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>>.

STRATHERN, Marilyn. *O Efeito etnográfico e outros ensaios*. São Paulo: Cosac Naify, 2014

THEODORO, M. (2004). As características do mercado de trabalho e as origens da informalidade no Brasil. In: ARROCHELLAS, M. H. & RAMALHO, J. P. (orgs.) (2004). *Desenvolvimento, subsistência e trabalho informal no Brasil*. Petrópolis: Centro Alceu Amoroso Lima para a Liberdade.

VELHO, G. *Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013^a

____ *A Utopia Urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013b

VIVEIROS DE CASTRO, E. *Metafísicas Canibais: elementos para uma antropologia pós-estrutural*. São Paulo: Cosac Naify, 2015

WAGNER, R. *A invenção da Cultura*. São Paulo: Cosac Naify, 2012

WHYTE, W.F. *Sociedade de Esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005

WIRTH, L. *O urbanismo como modo de vida*. In: VELHO, O. (org) *O fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1973

ANEXOS

Imagem 1 – Homenagem recebida por Rubinho, representante da região sul na comemoração de 100 anos da abolição da escravatura

Imagem 2 - O natal chega de trem - Acervo Particular de Mozart

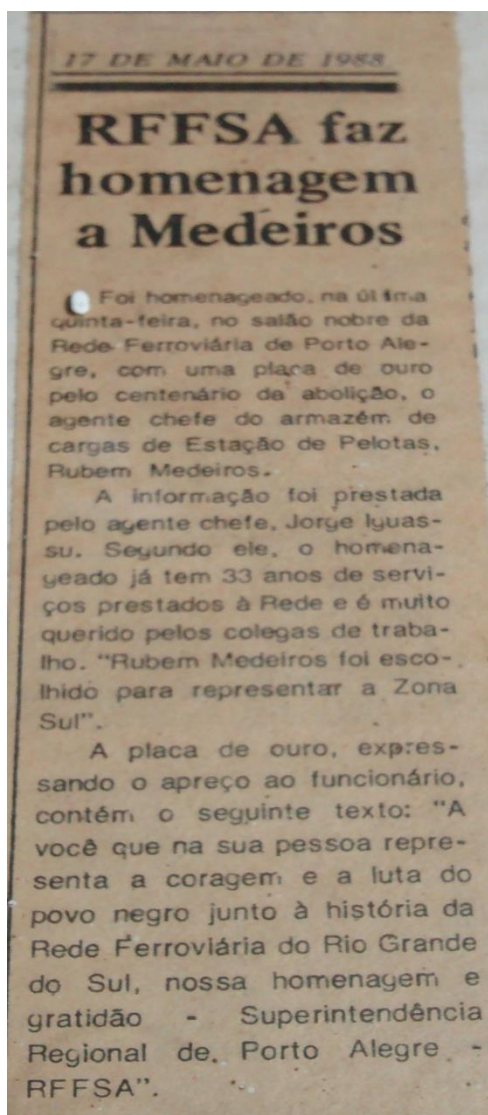


Imagem 1



Imagem 2

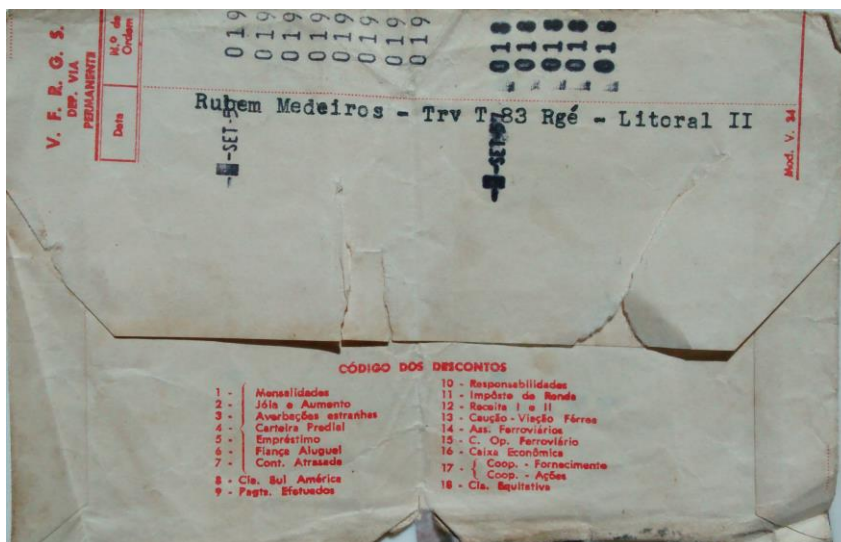


Imagem 3 Envelope no qual veio o salário (de trem) de Rubinho no ano de 1957.

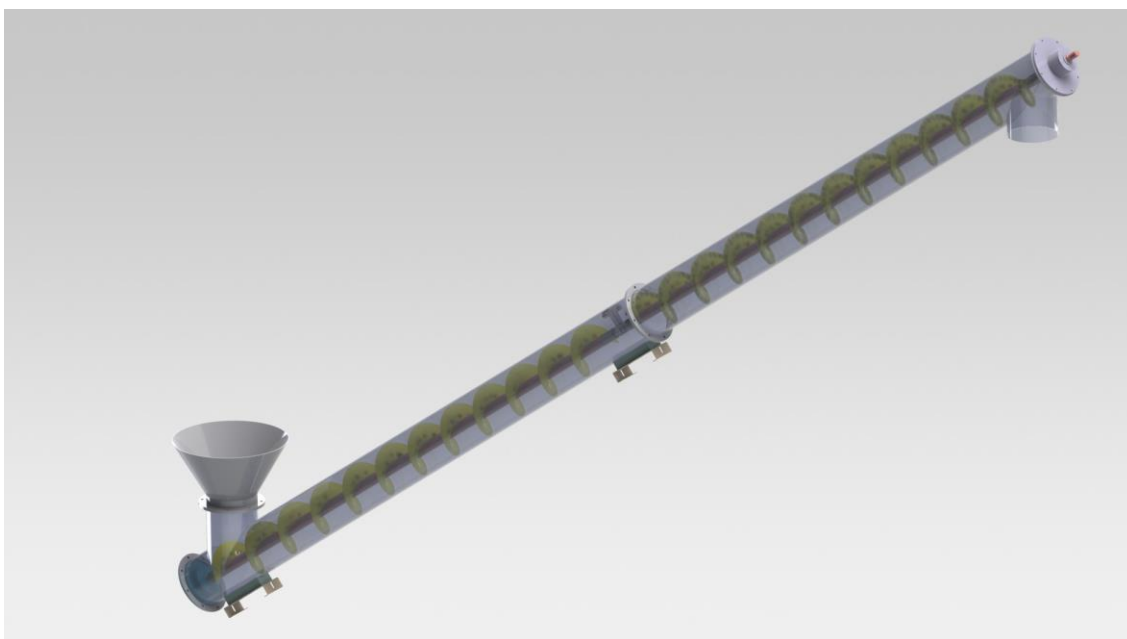


Imagem 4: Rosca transportadora, ou “chupim”. Ver personagem Bueno.



Imagem 5: Documentos emprestados por Luís Carlos “Pisca”. Fotos de Vinicius Kusma.