

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
Instituto de Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Área de concentração em Antropologia Social e Cultural



Dissertação

Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS:
Percepções e Significados



Andressa Porto Pereira

Pelotas, 2017

Andressa Porto Pereira

Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS:

Percepções e Significados

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Antropologia do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Antropologia.

Orientadora: Dr^a Claudia Turra Magni

Co-orientador: Dr. Mário de Souza Maia

Pelotas, 2017

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

P436s Pereira, Andressa Porto

Sonoridades do trem na cidade de Pelotas-RS :
percepções e significados / Andressa Porto Pereira ; Claudia
Turra Magni, orientadora ; Mario de Souza Maia,
coorientador. — Pelotas, 2017.

113 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação
em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas,
Universidade Federal de Pelotas, 2017.

1. Etnografia. 2. Sonoridade. 3. Ferrovia. I. Magni,
Claudia Turra, orient. II. Maia, Mario de Souza, coorient. III.
Título.

CDD : 306

Andressa Porto Pereira

Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS:
Percepções e Significados

Dissertação aprovada, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestra em Antropologia, Programa de Pós-graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas.

Data da Defesa: 17 de agosto de 2017.

Banca examinadora:

Claudia Turra Magni (Orientadora)
Doutora em Antropologia Social e Etnologia pela Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales, França

Mario de Souza Maia (Coorientador)
Doutor em Música pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

Viviane Vedana
Doutora em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Brasil.

Patrícia dos Santos Pinheiro
Doutora em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil.

Louise Prado Alfonso
Doutora em Arqueologia pelo Museu de Arqueologia e Etnologia, MAE/USP, Brasil.

AGRADECIMENTOS

Aos que participaram da pesquisa, queridas companhias que tornaram-na possível.

Aos meus pais, Jordan e Janete, meu irmão Bruno e minha avó Maria Francisca, por incentivarem meus estudos e apoiarem minhas escolhas. E a todos os familiares, inclusive aqueles que não estão mais presentes fisicamente.

Ao Felipe pelo constante amor e apoio.

Aos orientadores, professora Claudia Turra e professor Mario Maia, que desde a graduação desinquietam minha mente fazendo-me pensar e sentir diferentes contextos.

Às professoras Louise Afonso e Patrícia Pinheiro, pela importante colaboração na banca de qualificação, e à professora Viviane Vedana pelas contribuições na banca de defesa. Ao Hamilton, do laboratório do LEPPAIS, e à Thaise no colegiado do curso.

Às colegas e amigas, Claudia e Rosi, mulheres cuja presença em minha vida me fortalece, e ao apoio dos colegas da turma do mestrado e do LEPPAIS.

Ao Guillermo, pela ajuda e troca de ideias. Ao Eberson, pela companhia no trabalho de campo. E ao Vagner, que auxiliou a pesquisa com empréstimo de equipamento.

Por fim, gostaria de agradecer a todos e a todas que, perante as inevitáveis diferenças, decidem pela gentileza e compreensão ao próximo.

Resumo

PEREIRA, Andressa Porto. **Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS: Percepções e Significados**. 2017. 113f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. 2017.

Esta pesquisa desenvolve uma etnografia sobre a sonoridade do trem, visando compreender como ela se integra à cidade de Pelotas/RS. Esta cidade acompanhou o nascimento, o auge e o sucateamento da rede ferroviária do Estado, atualmente entregue à empresa privada e restrita ao transporte de carga. O contato com os interlocutores se deu através da apresentação de áudios da sonoridade do trem. Ao realizar essa abordagem com moradores de diferentes faixas etárias e localidades da cidade, é discutida a diversidade de percepções quanto a essa expressão sonora. Dessa forma, foram considerados tanto segmentos sociais que ignoram a relevância histórica deste transporte para a região, quanto aqueles que guardam na memória uma época em que ele era vital para a manutenção das famílias ferroviárias, assim como para a circulação de passageiros e mercadorias. A etnografia concentra-se principalmente no bairro Simões Lopes, antigo bairro ferroviário, onde o som do trem afeta seus moradores, mas também em outros lugares, acionando diferentes sensações e memórias.

Palavras-chave: Etnografia – Sonoridade – Ferrovia

Abstract

PEREIRA, Andressa Porto. Sonorities of the Train in the city of Pelotas-RS: Perceptions and Meanings. 2017. 113f. Dissertation (Master Degree in Antropology) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. 2017.

This research develops an ethnography about the sonority of the train, aiming to understand how it integrates in the city of Pelotas / RS. This city followed the birth, the peak and the scrapping of the State rail network, currently delivered to the private company and restricted to freight transportation. The contact with the interlocutors happened through the presentation of the audio of the sonority of the train. This approach with residents of the city in different age groups, I discussed the diversity of perceptions regarding this sound. In this way, It's contemplate both social segments, the ones that ignore the historical relevance of this transport to the region and those who keep in mind a time when it was vital for the maintenance of the railway families, as well as for the movement of passengers and goods. The ethnography is mainly concentrated in the neighborhood of Simões Lopes, an old railway neighborhood, where the sound of the train affects the residents, but also in other places, triggering different sensations and memories.

Keywords: Ethnography - Sonority - Railroad

LISTA DE FIGURAS

Figure 1 Em sentido horário: Estação Férrea de Pelotas, Rio Grande , Pedro Osório e Bagé. Fotos: http://ronaldofotografia.blogspot.com.br , última por Andressa Pereira	26
Figure 2 Rolney Goulart no viaduto da Estação Férrea de Pelotas. Foto; Andressa Pereira, 2016.	32
Figure 3 Narrativa Fotográfica de Rolney. Foto: Andressa Pereira, 2016.....	33
Figure 4 Registro de depoimentos para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Foto: Andressa Pereira, 2015.	42
Figure 5 Registro de depoimentos para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Foto: Mauro Bruschi, 2015.....	43
Figure 6 Registro de depoimentos para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Foto: Mauro Bruschi, 2015.....	43
Figure 7 Exemplos de banners do Memorial da Estação Férrea de Pelotas	44
Figure 8 Público durante a exposição do Memorial da Estação Férrea de Pelotas em Porto Alegre. Fotos: Guillermo Gómez, 2015	44
Figure 9 Público durante a inauguração do Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Fotos: Vinícius Kusma, 2015.	45
Figure 10 Compartilhado por Nando, poema de José Machado Leal.....	46
Figure 11 Paulo apresentando sua exposição e instrumento com apito do trem. Fotos: Guillermo Gómez, 2017.	47
Figure 12 Trem passando na Estação Férrea de Pelotas. Foto: Andressa Pereira, 2016. ...	49
Figure 13 Pontos Bairro e Centro.....	50
Figure 14 Percurso trilho na cidade.	50
Figure 15 Percurso trilho na cidade.	51
Figure 16 Percurso trilho na cidade (passado e presente).	51
Figure 17 Trem passando no bairro Simões Lopes, Pelotas. Fotos: Andressa Pereira, 2016.	54
Figure 18 Entorno do prédio da Estação Férrea, localizado Bairro Simões Lopes Foto: Andressa Pereira, 2017.	55
Figure 19 Placas próximas ao viaduto. Foto: Andressa Pereira, 2017.	55
Figure 20 Chegando ao prédio. Foto Kelly Schmidt, 2015.	56
Figure 21 Fundos do prédio da Estação Férrea visto a partir de uma brecha da passarela. Foto: Andressa Pereira.	56
Figure 22 Pasando pelo viaduto. Foto: Mauro Bruschi, 2015.....	57
Figure 23 Passeio nos trilhos com Rubinho. Foto: Guillermo Gómez, 2017	57
Figure 24 Desenho feito por Nando, demonstrando registro do apito do trem.	59
Figure 25 Sinais de apito da locomotiva.....	60
Figure 26 A origem do apito das locomotivas.....	61
Figure 27 Trecho Passo Fundo. Imagem: Vídeos ALL, 2007	62
Figure 28 Passarela. Foto: Andressa Pereira, 2016.....	71
Figure 29 Restos do girador em pedras. Foto: Andressa Pereira, 2016.....	73
Figure 30 Desenho feito por Nando de como era o girador.....	74
Figure 31 Placas perto dos cruzamentos. Fotos: Andressa Pereira, 2015 e 2016.	85
Figure 32 Mapa lugares citados onde ocorreram as audições.	91
Figure 33 Audição na praça com crianças. Fotos: Rosi Marrero, 2016.	93
Figure 34 Escuta no casarão 8. Fotos: Rosi Marrero, 2016.	94
Figure 35 Desenho por Andressa Pereira	102
Figure 36 Desenho do percurso descrito acima por Andressa Pereira.....	103

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO: A SONORIDADE COMO TEMA E A DUPLA ABORDAGEM DESTA ETNOGRAFIA	11
1. PARE: CONTEXTO HISTÓRICO CULTURAL DA ESTAÇÃO FÉRREA	24
1.1. A REDE, A VILA E A FAMÍLIA FERROVIÁRIA.....	25
1.2. NARRATIVA DE ROLNEY GOULART	32
1.3. DESVALORIZAÇÃO DA FERROVIA X VALORIZAÇÃO MUSEAL: PARADOXOS DO ESTADO BRASILEIRO	35
1.4. SUBSÍDIOS PARA O MEMORIAL DA ESTAÇÃO FÉRREA DE PELOTAS.....	42
2. APITE: SEGUINDO A SONORIDADE.	49
2.1. CAMINHANDO PELO BAIRRO SIMÕES LOPES: DECODIFICANDO OS APITOS DO TREM.....	54
2.2. SINAIS E RUÍDOS COMO OBJETO DE ESTUDO	64
2.3. ALGUMAS QUESTÕES SOBRE RUÍDO.....	77
3. ESCUTE: SONS COMO LINHAS E FLUXOS	83
3.1. A EXPERIÊNCIA DE VER E OUVIR	85
3.2. ELES E ELAS ESCUTAM	89
3.3. CAMINHAR PARA CONHECER	97
3.4. EU ESCUTO	102
CONSIDERAÇÕES FINAIS	106
REFERÊNCIAS.....	109

Agora só vou ficar
ouvindo. Para crescer o que ouço
dentro de mim... e deixar que os sons
me ajudem nisso.

Walt Whitman – Folhas de Relva

INTRODUÇÃO

A SONORIDADE COMO TEMA E A DUPLA ABORDAGEM DESTA ETNOGRAFIA

Como os sons a que temos acesso são reconhecidos no dia-a-dia? O que nosso cotidiano comunica a partir de sons que reconhecemos? Onde eles dormem no nosso inconsciente, fazendo que os reconheçamos em uma lembrança escondida em um momento perdido? Assim como sabores e cheiros, nossas lembranças são guardadas em sonoridades do nosso cotidiano, seja em músicas editadas e construídas ou em cantos de pássaros, buzinas ou sinos. O vento e a chuva comunicam o que existe ao nosso redor em vozes e motores que se misturam construindo nossa experiência com o mundo.

O interesse geral pela sonoridade surgiu desde meu ingresso no Programa do Mestrado em Antropologia, embora minha proposta inicial fosse desenvolver questões referentes à paisagem sonora da cidade, tendo como foco anúncios publicitários emitidos por carros e motos através de caixas de som. Porém, o envolvimento no projeto coletivo do Memorial da Estação Férrea de Pelotas¹, que será apresentado adiante, redirecionou o enfoque da pesquisa para a percepção da sonoridade do trem, buscando atender, nos termos de Schafer (2001, p.120), para o "estardalhaço dos trilhos".

Segundo Viviana Vedana as sonoridades configuram ambiências, constroem práticas cotidianas e constituem dimensões culturais e sociais que esta etnografia busca investigar. "Trata-se de intervenção metodológica e científica inspirada na abordagem de uma antropologia das formas sensíveis, de observações dos sons, do minúsculo, do banal e do ordinário das nossas vidas" (VEDANA, 2008, p.70).

O som do trem está presente no cotidiano de Pelotas, cidade situada ao sul do estado do Rio Grande do Sul, há quase um século e meio - desde o nascimento da rede ferroviária do estado, passando pelo seu tempo áureo, que resta na memória de muitos habitantes, até o seu declínio e atual sucateamento, entregue à empresa privada e restrita ao transporte de carga. Nesta pesquisa, propus-me a investigar o modo como as pessoas se relacionam com esta sonoridade, focando

¹ A pesquisa para o Memorial da Estação Férrea foi uma demanda da Secretária Municipal de Cultura de Pelotas, coordenada pela Profa Claudia Turra Magni e executada pelo Grupo de Apoio à Pesquisa Etnográfica com Imagem (GRAPETI) do qual faço parte, dentro do Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som (LEPPAIS).

mais precisamente no apito do trem, que se integra na paisagem de diferentes lugares da cidade e alerta para lugares de pertencimentos dos cidadãos. Entender qual a percepção de diferentes pessoas sobre esta sonoridade é a principal questão da pesquisa. Através da compreensão destas impressões, diversamente compartilhadas por habitantes da cidade, propus-me a desvelar essa expressão sonora em diferentes espaços da urbe, através da escolha e criação de pontos de escuta, onde foi possível estabelecer universos para o desenvolvimento do que Marcus (2015) designa como uma etnografia multisituada, conforme discutido adiante.

Como veremos através da contextualização do surgimento e declínio da ferrovia e de sua transformação em patrimônio industrial (capítulo 2), a presença do trem na cidade inicia a promessa da modernidade na região. Criada em 1873, proporcionando encontros e ampliando o mercado de trabalho, seu declínio foi vivenciado cerca de um século depois. Atualmente existem na região “trabalhadores que observaram e sofreram ações da desconstrução da lógica ferroviária em seu período de trabalho e em seu período de aposentadoria” (GÓMEZ, 2015, p. 12). Sua presença criou experiências de vida e trabalho em determinadas gerações “exercendo um fascínio na imaginação” (*idem*) de quem entra em contato com elas. Como refere Maíra Schmitz (2013, p. 13) em seu estudo histórico sobre a via ferroviária na região e na cidade de Pelotas: “o barulho constante dos vagões em atrito com os dormentes e o apito do maquinista, ouvidos de longe, são como um aviso de que o mundo passará a exibir suas maravilhas, sua velocidade e seu progresso”.

Para Ana Luíza da Rocha e Cornélia Eckert (2013, p124), os relatos obtidos na pesquisa antropológica são sustentados pela particularidade do contexto cultural existente e pré-existente. Memórias e narrativas compartilhadas são bases para a reflexão sobre a sonoridade. Entendo que é a partir delas que os contextos sociais são vividos e interpretados. Levando em consideração que a história da vida cotidiana é um jogo de lembrar e esquecer, a intenção da pesquisa é compreender a construção dessas várias familiaridades com a sonoridade, ou seja, analisar como “o sensível é vivido e partilhado” (ROCHA e ECKERT, 2013, p.124).

Sem que seja possível distanciar a experiência sonora dos outros sentidos, procuro reconhecê-la em nosso meio a partir do trabalho de campo realizado em dois universos distintos. Inicialmente, estive ancorada no antigo bairro ferroviário

(capítulo 2) e, num segundo momento, considerando o caráter rizomático da sonoridade, procuro desenvolver uma cartografia sobre a difusão do apito do trem em outros contextos e ambientes da cidade (capítulo 3). Para tanto, apoiei-me em diferentes instrumentais teórico-metodológico, ora salientando a dimensão simbólica do apito do trem e buscando explorar a ideia dos sons enquanto signos que comunicam, ligando memórias e sentidos expressos por diferentes segmentos sociais, ora investigando as sensações convocados pelo corpo pelo conjunto de percepções pertencentes a uma determinada experiência, de forma não fragmentada.

Na medida em que permitiram responder a questões distintas colocadas por uma etnografia multisituada realizada em dois momentos da pesquisa, essas abordagens teórico-metodológicas, que integram meu percurso de construção do conhecimento implicaram em percorrer caminhos etnográficos diferentes que, no entanto, não se mostraram incompatíveis, mas complementares.

A DIMENSÃO SIMBÓLICA DOS SONS

Para entender o que as pessoas sentem e pensam quando escutam os sons do trem, suas lembranças e as impressões a eles associadas, exploro a dimensão simbólica desencadeada pela sonoridade do trem no âmbito de determinada cultura. Nesse sentido, entendendo a cultura numa perspectiva de ordem de significação.

Como bem lembra Roy Wagner (2010, p.27), o conceito de "cultura", através do qual a Antropologia trata das singularidades e da diversidade humanas, contém importantes ambiguidades, na medida em que o antropólogo usa sua própria cultura para estudar outras, e para estudar a cultura em geral. Segundo o autor, a antropologia é o estudo do homem "como se" houvesse cultura. Ela ganha vida por meio da invenção da cultura. Essa invenção faz parte do fenômeno mais geral da criatividade humana, sendo ela que transforma a mera pressuposição da cultura numa arte criativa. A cultura, para o autor, emerge como uma acumulação, uma soma de invenções grandiosas e conquistas notáveis. Diz ele que “conservamos as ideias, as citações, as memórias, as criações” (Wagner, 2010, p. 61), sendo a cultura a soma dessas coisas. Mas o importante seriam as pessoas, as experiências e significados a elas associados, os quais não se poderiam perder, mais do que as ideias e coisas.

O autor afirma que se trata de estilos de criatividade, e não de “tipos de sociedades”. Estilos de criatividade são diferentes estilos de entendimentos. O termo “cultura” não tem um referente único para a Antropologia: seus vários e sucessivos significados são criados mediante uma série de metaforizações, ou seja, de ambiguidades.

A comunicação e a expressão significativa a determinadas experiências são mantidas por meio do uso de elementos simbólicos - palavras, imagens, gestos - ou de sequências destes. A invenção, para o autor, é básica para a existência humana, assim como a comunicação e o conjunto de associações e convenções compartilhadas.

Wagner (2010) tem como objeto central da análise a motivação humana; entende ela como mais do que um impulso gerado do indivíduo. A motivação para o autor se impõe a partir do exterior: imagens, objetos ou outros agentes influem nas formas de pensar, agir e sentir dos indivíduos. Mas alerta para a importância de entendê-la em seu contexto simbólico, transformado com o passar do tempo. É o caso do fenômeno que nos atém – a sonoridade do trem -, na medida em que a rede ferroviária viveu seu apogeu como importante transporte de carga e passageiros, hoje sobrevivendo apenas como sombra de outrora, restrito ao transporte de carga, com todo o equipamento sucateado, privatizado, em ruínas.

Para compreender o espectro de significados culturais atribuídos ao som do trem na cidade de Pelotas, apoio-me na noção de “paisagem sonora”, tal como é compreendida pelo compositor e educador musical Murray Schafer (2001): enquanto estudos situados entre ciência, sociedade e artes. O autor propõe a discussão de uma nova interdisciplina para documentar aspectos importantes do som.

O autor acredita que dados interculturais de todo o mundo precisam ser cuidadosamente reunidos e interpretados. A principal questão para ele é: “a paisagem sonora mundial é uma composição indeterminada, sobre a qual não temos controle, ou seremos nós, os seus compositores executantes?” (SCHAFFER, 2001, p.19). Ele acredita que o ambiente sonoro de uma sociedade pode ser lido como um indicador das condições sociais que a produzem e pode nos contar muita coisa a respeito das tendências de um contexto social.

Para compreender a paisagem sonora, segundo o autor é “preciso descobrir aspectos significativos, aqueles sons que são importantes por causa de sua individualidade, quantidade ou preponderância” (SCHAFFER, 2001, p.26). Devido a

propagação, o som é percebido em diferentes lugares da cidade fazendo parte por alguns momentos da paisagem sonora do entorno. Schaffer (*idem*) comenta que essa “marca sonora se refere a um som da comunidade que seja único ou que possua determinadas qualidades que o tornem especificamente significativo ou notado pelo povo daquele lugar”. O autor explica que esses sinais são sons destacados orientados para a comunidade, são sinais que “precisam ser ouvidos porque são recursos de avisos acústicos: sinos, apitos, buzinas e sirenes”. Estes sinais são familiares para as pessoas que se relacionam de diferentes formas com esse som, no caso aqui do som e apito do trem. Pretendo, no capítulo 3 desta dissertação, entender como essa familiaridade é construída de maneiras distintas por diferentes pessoas destacando a heterogeneidade dos sentidos atribuídos a esses sons.

A DIMENSÃO SENSORIAL DOS SONS

Apesar da noção de paisagem sonora ter sido central nesta etnografia, o aprofundamento do trabalho de campo, assim como a ampliação das leituras teóricas, também conduziram para outras frentes de pesquisa. Ao desenvolver suas críticas ao conceito de paisagem sonora, Ingold (2008, p.1) afirma que o ambiente em que vivemos não pode ser percebido a partir de padrões sensoriais separados e, assim, reivindica a necessidade de desconstrução da dicotomia entre visão e audição. O som, para ele, não é imagem nem símbolo e sim uma sensação que é experimentada junto com os outros sentidos, sem ser separada em categorias. Experimentado como a respiração, o som é como um movimento de ir e vir, não podendo ser reconhecido como mental ou material.

Sua proposta é compreender, assim como na placa de aviso do trem “Pare, olhe, escute”, as atividades de olhar e escutar como aspectos de uma mesma atividade, e não como duas distintas. Ingold atenta para a necessidade de romper com a polarização entre corpo e mente, explicando que essas dicotomias foram uma construção do ocidente, que compreende a visão como objetiva e racional, e a audição como intuitiva. Deste modo, sugere que olhos e ouvidos não devam ser entendidos como teclados separados para o registro de sensações, mas, sim, como órgãos do corpo como um todo, em cujo movimento, dentro do ambiente, consiste a atividade de percepção. “Meu corpo”, como coloca Merleau-Ponty (*apud* INGOLD,

2008, p.28), “não é uma coleção de órgãos adjacentes, mas um sistema sinérgico, cujas funções todas são exercidas e conectadas na ação geral de ser no mundo”.

O autor propõe uma mudança de foco de como pessoas percebem o mundo real para como elas habitam os mundos virtuais dos sentidos, e entende as sensações como um conjunto de percepções pertencentes a uma determinada experiência. Quais associações são feitas pelas pessoas quando escutam o barulho do trem? As condições climáticas (frio, umidade) percebidas de acordo com a intensidade do som, certo momento da noite ou do dia associado a um horário, cheiros e lembranças são algumas possibilidades para o entendimento dessas percepções ligadas ao cotidiano. A intenção do autor é compreender a percepção como engajamento ativo e explanatório da pessoa inteira, engajada no mundo. Ele pretende uma objetificação dos sentidos como coisas; assim, eles se tornam instrumentos de reprise, capturando momentos de experiência e retransmitindo-os como uma consciência reflexiva para subsequente revisão e interpretação. A sonoridade do trem é usada por ele como exemplo deste conjunto de percepções e sensações não fragmentadas.

O som preponderante do trem não passa despercebido, ele se encontra na cidade de Pelotas de forma sensível e destacada. Sua sonoridade deixa uma “marca” em alguns pontos da cidade, podendo ser percebida por diversas pessoas. É no desenvolvimento do capítulo 3 que proponho trilhar diferentes percepções de lugares e pessoas para a compreensão dessa sonoridade na cidade.

TRILHAS METODOLÓGICAS: O MEMORIAL DA ESTAÇÃO FÉRREA, A ETNOGRAFIA MULTI-SITUADA, LUGARES DE ESCUTA, AS FOTOS E AS IMPLICAÇÕES ÉTICAS DA PESQUISA

Conforme referido inicialmente, esta dissertação foi desenvolvida em diálogo com uma pesquisa coletiva realizada em 2015, visando dar sustentação ao Memorial da Estação Férrea, visto que este prédio, que permanecera abandonado por anos, acabara de ser reformado, e sua ala central deverá acolher um espaço patrimonial. Além do trabalho de campo pelo antigo bairro ferroviário, foram feitas, no prédio da antiga estação, reuniões abertas com a comunidade durante a Semana do

Patrimônio² e ainda um plantão de registro audiovisual com voluntários, totalizando 20 depoimentos. Os desdobramentos deste projeto serão retomados no final do próximo capítulo, mas para o momento, quero reter a contribuição metodológica deste trabalho coletivo, através do qual fiz minha primeira inserção neste universo de pesquisa, realizando trabalho de campo e participando das entrevistas filmadas. A análise deste material audiovisual permitiu que eu atentasse para a importância da sonoridade do trem e selecionasse as várias referências a ela, invariavelmente percebida como ‘linda’, ‘muito sentimental’, ‘um espetáculo’, ‘uma alegria’, conforme veremos em detalhes posteriormente.

Paralelamente, como recursos metodológicos desta etnografia, lancei mão de duas estratégias de campo, visando estabelecer pontos de escuta e, a partir deles, a coleta de narrativas de pessoas sobre a percepção do som. Através da gravação/observação/escuta direta no momento da passagem do trem pelos pontos escolhidos, busquei relatos de pessoas que estavam no próprio lugar. Além disso, gravei o som do trem para levar a diferentes pessoas em lugares específicos da cidade, como praças, mercado público e outros. Visto que o trabalho de campo apontou para discrepâncias de percepção entre pessoas vinculadas à ferrovia e aquelas que não têm nenhuma relação com sua história, foi importante recorrer a essa multifocalidade no desenvolvimento da etnografia. Segundo Marcus, através da etnografia multi-situada, é possível realizar uma trajetória que não segue processos, mas movimenta resultados etnográficos, tais como “pensamentos, conceitos, especulações fundamentadas por diversos micro públicos que ela modestamente constitui para seus propósitos através de colaborações” (MARCUS, 2015, p. 422).

A contextualização destes lugares de escuta no meio urbano foi fundamental, identificando, por exemplo, se são lugares de passagem ou moradia, e tendo a forma de propagação da sonoridade do trem nestes locais como particularidade. Os pontos de escuta privilegiados para a pesquisa distribuem-se ao longo do percurso dos trilhos na região urbana de Pelotas, onde há moradores que habitam perto da linha. O Bairro Simões Lopes, onde se encontra o prédio da Estação Férrea, surgiu como vila ferroviária e muitos de seus atuais moradores são ferroviários aposentados e antigos usuários deste meio de transporte.

A partir do desenvolvimento do projeto coletivo do Memorial da Estação, eu e

² Semana dedicada à valorização do patrimônio histórico da cidade.

os demais colegas ficamos conhecidos por algumas pessoas deste bairro, o que facilitou nossa circulação numa primeira etapa da minha dissertação. Adotei como procedimento geral, após iniciar a conversa, propor às/aos interlocutoras/es, a audição, com fone de ouvido, do som do trem gravado em um aparelho mp3, pedindo-lhes que me falassem das lembranças e sensações que ele trazia. Deste modo, foi possível que compartilhassem comigo suas impressões. Pelo fato de várias pessoas comentarem sobre a Maria Fumaça³ enquanto ouviam o áudio do trem atual, resolvi incorporar também este som que já não existe mais na cidade.

Como o som do apito do trem se propaga por longas distâncias, com esse mesmo áudio, entrevistei pessoas em diferentes lugares públicos da cidade, mas distantes do percurso dos trilhos, como a Praça Coronel Pedro Osório, localizada no centro da cidade. Contatei pessoas de diferentes idades e com menor probabilidade de terem tido vínculos com a rede ferroviária do que os habitantes do bairro Simões Lopes. A descrição destes encontros etnográficos foi desenvolvida através das reações a este som, que, como veremos detalhadamente, permitiram perceber noções de pertencimentos na cidade.

Existe uma forte admiração pela máquina Maria Fumaça³, não apenas dentre os interlocutores mais velhos, mas também dentre os jovens que participaram da pesquisa. Seja pelo som característico ou pelas experiências da infância, junto com os irmãos e os pais, esta lembrança é vista como romântica e logo desperta um grande sorriso no rosto dos ouvintes, remetendo a um imaginário do mundo ferroviário (SCHMITZ, 2013, p.36) partilhado pelos ouvintes do som.

Além dos registros sonoros usados durante o percurso realizado para a construção da narrativa do entorno, considero, assim como Rocha e Eckert (2013, p.99), a fotografia como recurso do método etnográfico que contribui para “a apreensão de aspectos das sociabilidades, laços de pertencimento e relações”. É através da fotografia, e do compromisso ético que ela impõem ao antropólogo, que proponho entender este lugar dos trilhos. Como Batista (2004, p.81) compreendo que a “imagem provoca pensamentos e sentimentos que nos conduzem a falar, escrever e até agir. Associando cores, traços, ideias, a imagem produz desde a reflexão até o sonho”. Esta provocação levou-me a atentar, não apenas para as impressões e imagens alheias associadas ao som do trem, mas também para

³ Apelido dado à locomotiva a vapor pela densa nuvem de fumaça.

aquelas que ele suscita em mim, particularmente em minhas mais remotas lembranças de infância e ainda nos sonhos que povoaram meu sono ao longo do trabalho de pesquisa. Neste sentido, a técnica de observação flutuante (PETONNET, 2008) coaduna-se com as propostas benjaminiana de *flanerie* no meio urbano e de mergulho no sono onírico, mas, sobretudo, do seu acordar, como técnica e metáfora da construção crítica do conhecimento. Como explica Bolle (1994, p.52) sobre esta fase de Benjamin em que seu trabalho está profundamente influenciado pelos surrealistas, para este autor “o saber é obtido através de uma operação dialética: do ainda não consciente a consciente despertado e vice-versa”.

Foi a partir do conjunto deste material empírico e, sobretudo, de conversas, sonhos que povoaram meu sono ao longo do trabalho de pesquisa, registros sonoros, gráficos e fotográficos, assim como de imagens e documentos de acervos pessoais e públicos, que desenvolvi a etnografia. Bernie Krause (2013, p. 38) acredita que o “som é revelador e tem capacidade de evocar um lugar como uma fotografia”. Sua técnica propõe sistematizar e analisar registros sonoros utilizando-se da descrição do som para absorver os padrões sonoros que se encontram no ambiente. Diferente de sua técnica de registrar e analisar os contexto sonoros, aqui somente reconheço esses padrões como narrativas, contendo diferentes camadas sonoras. O autor distingue as camadas sonoras em três: geofonia (fonte não biológica, como vento e água), biofonia (sons de animais) e antropofonia (sons de objetos produzidos pelo homem). Mudanças de temperatura, chuva e vento são circunstâncias que poderão influenciar a sonoridade do trem. Essas circunstâncias foram atentamente observadas.

O método etnográfico e a técnica da observação participante, acompanhada de registro fotográfico e gráfico em diário de campo, foram escolhidos para essa pesquisa na medida em que possibilitam a construção do conhecimento da alteridade. Reconhecer outros pontos de vista anuncia a diversidade do mundo, revelando as ideias do outro. Este método define a relação humana entre o pesquisador e pesquisado como dimensão metodológica, possibilitada através da pesquisa de campo (MALINOWSKI, 1978).

Como a observação participante foi realizada em um ambiente urbano que me era familiar, adotei o propósito de deslocar o olhar para outras compreensões sobre ele a fim de estranhá-lo. Quanto a essa questão, Velho (1997, p.74) reconhece tratar-se “de uma tentativa de identificar mecanismos conscientes e inconscientes”

que sustentam e dão continuidade a determinadas relações e situações. Entretanto, esclarece que “não só o grau de familiaridade varia”, mas também o ato de que familiar “não é igual a conhecimento”. Só porque a pesquisa é feita no âmbito do que é familiar, não significa que se compreenda a lógica de suas relações. Para isso o estudo deverá ser “relativizado e objeto de reflexão sistemática” (*idem, ibidem*), assim como indicado no trecho abaixo:

De qualquer forma o familiar, com todas essas necessárias relativizações é cada vez mais objeto relevante da investigação para uma antropologia preocupada em perceber a mudança social não apenas ao nível das grandes transformações históricas mas como resultado acumulado e progressivo de decisões e interações cotidianas (VELHO, 1997, p.132).

Essas atribuições refletindo o familiar e o olhar antropológico colocaram indagações sobre como me relacionar com as pessoas e o ambiente, no trabalho de campo. A inserção no campo de pesquisa e o relacionamento construído levam a refletir sobre questões de ética na pesquisa etnográfica. Nesse sentido Ceres Victora traz importantes contribuições ao afirmar que estas questões permeiam todas as relações entre pessoas porque estão colocadas em suas interações sociais. Daí a dificuldade em abordar todos os elementos de todas as relações, propondo, então, lidar com três conjuntos delas: “o conjunto do pesquisador com os pesquisados, o conjunto que envolve as relações do pesquisador com os demais profissionais da equipe e o conjunto que envolve a intersecção entre estes três atores” (VICTORA, 2004, p.83).

Meu espaço de escuta/observação se encontra em um ambiente público, sendo que as trocas e a construção do relacionamento são importantes em qualquer universo de pesquisa. Segundo Cardoso de Oliveira (2010, p. 27) a produção do conhecimento construído na pesquisa de campo deve estar comprometida com a verdade, e seus critérios devem ser compartilhados com o grupo estudado. O autor aponta que a pesquisa é construída “com” seres humanos e não “em” seres humanos, e lembra a importância da divulgação da pesquisa, pois acredita que “a divulgação dos resultados é uma obrigação moral do pesquisador, com o objetivo de contribuir para o esclarecimento do cidadão e da sociedade” (*idem*, p.28). Essas questões são importantes porque, com a ampliação do universo de pesquisa para fora do âmbito institucional, torna-se fundamental refletir sobre o lugar do antropólogo na pesquisa de campo (OLIVEIRA, 2010, p.26).

Feitas, nesta primeira parte, estas considerações iniciais de ordem teórico-metodológicas, as quais serão aprofundadas oportunamente, convido o/a leitor/a para a continuidade desta dissertação, estruturada da forma que segue:

O **primeiro capítulo** apresenta o contexto regional e local sobre o qual se assenta a sonoridade do trem, tema central desta pesquisa. Este capítulo situa o leitor, do surgimento ao declínio do transporte ferroviário em Pelotas e problematizando a sua recente valorização enquanto patrimônio industrial. Está baseado, sobretudo, na revisão da bibliografia histórica e etnográfica, mas também em dados da pesquisa coletiva e individual, com destaque para a visão crítica desta história na perspectiva de meu interlocutor Rolney Goulart. Finaliza com menção ao Museu de Rua “Vida nos Trilhos” e filme documentário homônimo, realizados coletivamente, em paralelo com esta dissertação.

O **segundo capítulo** trata das impressões sonoras dos moradores do Bairro Simões Lopes, onde foi implantada a vila ferroviária, seus vestígios, trabalhadores aposentados e familiares, que ainda guardam fortes vínculos afetivos com o mundo da ferrovia. Além de conversar com os moradores e percorrer o território, onde a presença do trem de carga ainda faz parte do dia-a-dia, levei até eles o áudio com o som do trem, servindo-me de um equipamento mp3, que desencadeava suas memórias e relatos de trabalho.

No **último capítulo** exploro os fluxos criados por esse som, tratando de questões relacionadas às sensações e percepções criadas a partir da escuta deste mesmo áudio, mas agora em locais da cidade mais distantes do trajeto dos trilhos, portanto fora do universo de pertença da antiga comunidade ferroviária ou “família ferroviária”, como ouvi com frequência meus interlocutores se referirem.

No começo de cada capítulo, fiz uso de placas digitalizadas do livro de “regulamento geral de operações ferroviárias”, que foi emprestado por Rubinho, um de meus interlocutores. Relacionei o uso dessas placas aproximando-as ao assunto de cada capítulo para “sinalizar” o que estava por vir:

 Parada obrigatória para todos os trens.	Capítulo 1 Pare: Contexto histórico cultural da Estação Férrea.
 Dar os sinais de apito de locomotiva e de sino, de acordo com as regras.	Capítulo 2 Apite: Seguindo a Sonoridade.
 Cruzamento com rodovia, rua ou passagem de veículo não ferroviário.	Capítulo 3 Escute: Sons como linhas e fluxos.

Cabe destacar, ainda, que um dos produtos desta pesquisa foi a elaboração de um mapa interativo, disponível no link <https://uploads.knightlab.com/storymapjs/484e778e35c127b4575e310d50ce60e3/sons-dos-trilhos/draft.html>. Contendo sons, imagens e vídeos produzidos durante a pesquisa. A ideia para a elaboração deste mapa veio do projeto <http://www.sonsdoporto.com/> realizado por Claudia Holanda da região portuária do Rio de Janeiro.

Convido agora o leitor para embarcar neste trem, mantendo atenção na sinalização, e percorrer os trilhos desta dissertação.

PARE

1. PARE: CONTEXTO HISTÓRICO CULTURAL DA ESTAÇÃO FÉRREA

Conforme anunciado inicialmente, minha aproximação com o tema aqui desenvolvido se deu a partir da participação na elaboração da pesquisa coletiva para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas/RS, cujos desdobramentos, retomarei no final deste capítulo. Durante o projeto, realizamos leituras etnográficas sobre o tema, trabalho de campo no bairro ferroviário Simões Lopes, reuniões abertas com a comunidade e plantão de registro audiovisual no prédio da Estação. Para esta última etapa, a equipe se estabeleceu, durante a Semana do Patrimônio, no prédio então recém-reformado, para registrar depoimentos que comporiam o documentário. Diferente do que fizemos inicialmente, indo até as pessoas, em suas moradias, elas é que procuravam a equipe, voluntariamente, a partir da divulgação de cartazes e avisos na mídia (rádios e jornais impressos) sobre a pesquisa para o Memorial. Ao todo, vinte interlocutores concederam seus relatos e autorizaram sua utilização para a elaboração do documentário “Vida nos trilhos”. Além disso, naquela Semana do Patrimônio, foi construída a troca de ideias e aprendizado em conjunto proporcionado pelo trabalho em grupo.

Nestas entrevistas concedidas para o projeto, a sonoridade do trem foi um tema que surgiu espontaneamente em alguns depoimentos. A partir deste elemento, esses interlocutores revisitavam boas sensações e lembranças da infância. Foi nesse contexto que surgiu a ideia de tomar a sonoridade do trem como tema de minha dissertação.

Neste capítulo, pretendo contextualizar o surgimento da ferrovia e o impacto deste meio de transporte para a dinâmica socioeconômica e cultural da cidade e da região. Apresento ainda o declínio deste meio de transporte e a forma como isto afetou a vida, não só da comunidade ferroviária, mas também de pessoas que se serviam dele para viajar. Paradoxalmente, vivenciamos hoje certo incentivo do estado brasileiro para a patrimonilização de elementos deste ícone da Modernidade, sucumbido por uma política econômica que optou por outras vias de transporte mais onerosas, poluentes e inseguras. Com base na bibliografia histórica e em etnografias sobre o mundo ferroviário realizadas em outras cidades da região, estabeleci diálogos e relações com meus dados de pesquisa, obtidos através de trabalho de campo no antigo bairro ferroviário e do registro de depoimentos, obtidos de forma coletiva.

1.1. A REDE, A VILA E A FAMÍLIA FERROVIÁRIA.

Em 1884, no dia 2 de dezembro, se revelava uma nova tecnologia para a população do Rio Grande do Sul. No bojo das inovações tecnológicas do fim do século XIX, a estrada de ferro instigava a imaginação com novas experiências e formas de viajar, aproximando lugares e pessoas. A primeira viagem da linha férrea na região, entre os municípios de Rio Grande e Bagé, totalizou 13 horas. O que pode parecer muito tempo na atualidade, representava uma revolução para o que estava disponível na época: a viagem a cavalo, que levava cinco dias para o mesmo trajeto (SCHMITZ, 2013).

A construção da linha na região sul do estado começou sob a direção do engenheiro francês Bonafois, na cidade de Rio Grande, em 1881, e foi concluída em 27 de novembro de 1884. Sua construção não foi motivada apenas pelo interesse comercial, mas também militar: “se é grande a sua utilidade sob o ponto de vista comercial, maior é ainda sua necessidade sob o ponto de vista militar” (SCHMITZ, 2015, p.42). Nesse processo, surgem novos e marcantes prédios nas cidades por onde passavam os trens. Conforme a historiadora Maíra Schmitz, a imprensa na época chamava os prédios das estações férreas de ‘catedrais do século XIX’, devido à sua arquitetura específica e presença imponente na região:

As chamadas “catedrais do século XIX” podem realmente fazer jus a esta imagem, sendo criações grandiosas de vidro e ferro; construções imponentes, seguindo um estilo coadunado com um padrão urbano ou da própria companhia responsável pela linha; ou ainda, simples “capelinhas”, edificações de pequeno porte, sem grandes princípios arquitetônicos. Da mesma forma como sua constituição arquitetônica, ainda que siga princípios básicos, pode diferir de um local para outro, uma estação férrea pode adquirir diversos sentidos, de acordo com as variadas funções que vem a assumir: de marco fundador de vilarejos, local de encontros e sociabilidades à simples ponto de passagem (SCHMITZ, 2013, p. 55).

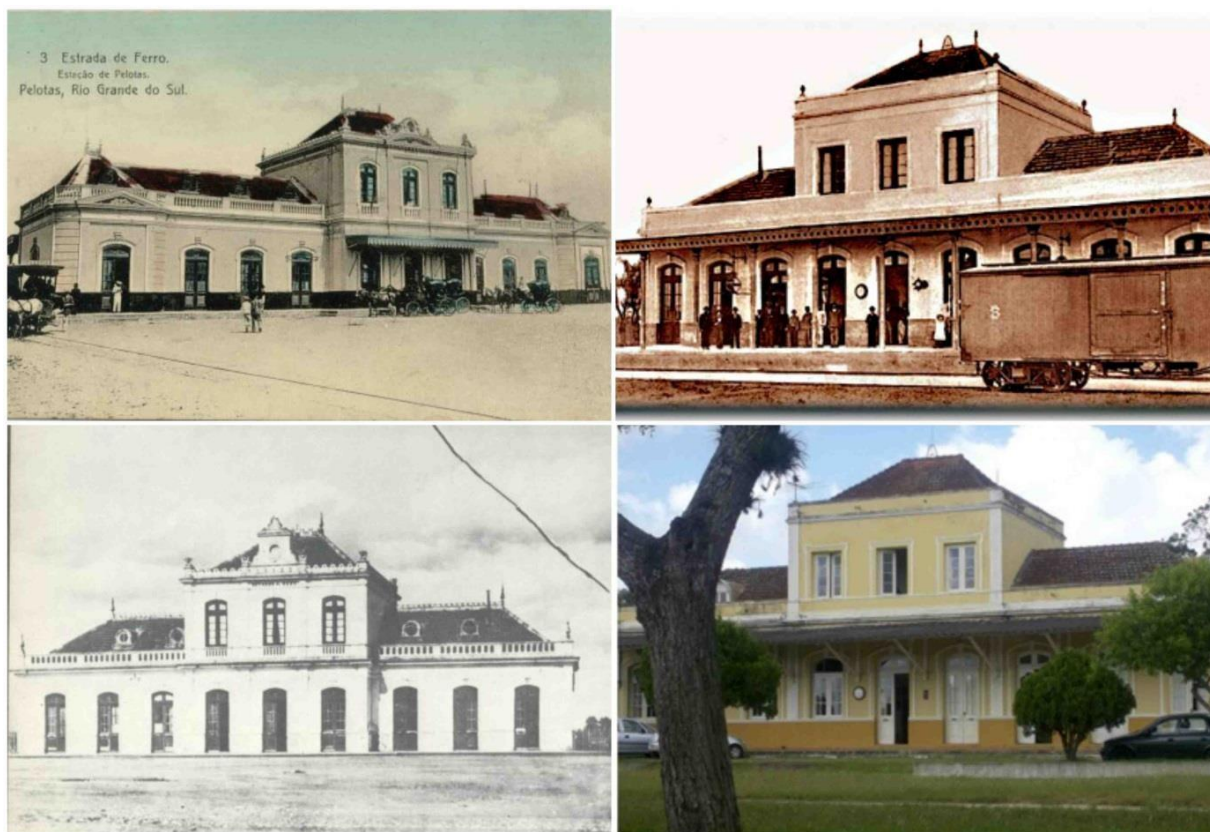


Figure 1 Em sentido horário: Estação Férrea de Pelotas, Rio Grande , Pedro Osório e Bagé.
Fotos: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br>, última por Andressa Pereira

As ferroviárias surgiram como uma invenção grande o bastante para transformar as indústrias de bens de capital. Hobsbawn (2016) salienta que as ferrovias são filhas das minas, especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra. Antes mesmo de serem provadas como tecnicamente viáveis e lucrativas, segundo o autor, seus planos de construção já estavam sendo feitos na maioria dos países do ocidente.

Essa invenção da ferrovia revelava poder e velocidade como nenhuma outra. Segundo o historiador, era o símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. O autor atribui essa rápida expansão das ferrovias ao fato de uma paixão, aparentemente irracional, dos chamados homens de negócios com investidores atirando-se à construção das ferrovias. O autor as chama de irracionais porque de fato poucas ferrovias eram lucrativas, “a maioria produzia lucros bem modestos e muitas nem chegavam a lucrar” (HOBSEBAWN, *idem*, p.62).

Esses investimentos eram possíveis, segundo Hobsbawn (*idem, ibidem*) porque gerações da revolução industrial das classes ricas acumularam renda “tão rapidamente e em tão grandes quantidades que excediam todas as possibilidades

disponíveis de gasto e investimento”. Assim, esse apetite pelas ferrovias foi possível graças ao transporte do aço, do ferro, e da existência de grandes maquinarias e mão-de-obra.

O trem, imagem icônica da modernidade, criava uma rotina diferente para a população, e sua presença leva seus “vagões a brindarem todas as conquistas da humanidade pela ciência” (SCHMITZ, 2013, p.53). As transformações, as novidades passam a ser a norma no século da revolução industrial, afetando como nunca antes o cotidiano das sociedades:

Palco para novidades produzidas pelo homem, foi o século da revolução industrial, do desenvolvimento da técnica, do fortalecimento do regime do tempo e do relógio e da aproximação dos mundos. Inúmeros ícones desta “virada moderna”, assim, podem ser citados, como os motores a vapor para a indústria, a iluminação a gás, o telégrafo, o telefone, a eletricidade, a fotografia, as estradas de ferro. Acelerando a comunicação e o transporte e criando confortos que a nova classe média requiritava, estes melhoramentos são representantes de um novo modo do ser social e cultural no ocidente (SCHMITZ, 2013, p. 27).

A ferrovia é caracterizada, assim, para além da simples existência da estação e dos trabalhadores ferroviários. Ela “constitui-se em toda uma conjuntura que acompanha – e se faz acompanhar – do desenvolvimento urbano, da transformação das relações de trabalho, da criação de novos hábitos, ritmos, paisagens e da própria constituição de identidades” (SCHMITZ, 2013, p.16).

Os efeitos e desdobramentos desta era marcada pela ferrovia, que afetaram as vidas dos interlocutores desta pesquisa, estão ainda em suas lembranças e dão a entender como as fronteiras eram facilmente desconstruídas por linhas do trem, que facilitavam idas e vindas por distintas localidades da região e para além delas. Seguidamente ouvi relatos sobre a aproximação das relações entre o campo e a cidade, visto que se tornaram comuns as viagens de visita aos lugares onde estas pessoas nasceram, cresceram e mantinham seus familiares.

As viagens de trem, principalmente com a Maria Fumaça, foram lembradas com carinho e, em muitos casos, remetem à infância. Beatriz (cerca de 50 anos) comenta como a “plataforma era muito usada e ficava tomada de pessoas”. Ela costumava comprar bilhetes com sua mãe, aos sábados. Marli (cerca de 60 anos), esposa de ferroviário, lembra como as viagens com a Maria Fumaça eram demoradas. Como as locomotivas eram movidas à carvão, era comum os viajantes chegarem com as roupas e corpo empoeirados: “era tudo lenha e vapor”.

A estrada de ferro impulsionou as relações sociais e comerciais da região, empregando milhares de pessoas e afetando diferentes gerações. Conectando cidades, ela facilitou o transporte de produtos, incentivou a indústria, gerou empregos, além de viabilizar a locomoção e comunicação mais rápida e constante. “A tecnologia, o incremento da comunicação, a possibilidade de locomoção para as massas de passageiros, o crescimento e o desenvolvimento de áreas urbanas também são fenômenos associados à expansão contínua da malha de vias de ferro” (RAPKIEWICZ; ECKERT, 2015, p. 275).

Segundo Rapkiewicz e Eckert (2015), na década de 1940, o número de trabalhadores era de 20 mil, tendo chegado a 120 mil admitidos simultaneamente na década de 1970. Em sua maioria, eram homens recrutados como mão-de-obra para a construção e manutenção das linhas férreas, sendo este um setor predominantemente masculino. Enquanto isso, as mulheres trabalhavam principalmente nos escritórios, na administração e no interior do trem.

As estações e seu entorno geravam uma sociabilidade particular, que se expandia entre as cidades. Em suas pesquisas sobre a Vila ferroviária de Porto Alegre, Rapkiewicz e Eckert (2015 p. 296) salientam como os habitantes narram que este espaço foi “efervescente, repleto de serviços e oportunidades”. Um de seus interlocutores comenta sobre o bairro ferroviário: “Ah, a vila. Ai, a vila era linda, era muito bom. Tinha uma multidão, era um povoado grande”. Apesar de populoso, os moradores do bairro conheciam-se entre si: “a amizade era muito mais do que agora. Agora, por exemplo, tu cruzas aqui na Vila e tu não conheces, tu não conheces as pessoas. E antes não, antes era aquele convívio maior” (RAPKIEWICZ; ECKERT, 2015, p.296).

Essa sensação, que contrasta com o vazio destes prédios na atualidade, também é compartilhada por meu interlocutor privilegiado, Rolney (a quem dedicarei o próximo subítem), ao referir-se ao bairro Simões Lopes, local onde se localiza a Estação Férrea de Pelotas: “a região aqui no bairro era agitada, tinha vida, as pessoas gostavam de andar de trem, todo esse movimento era por causa da estrada de ferro”. Rolney explica que desde as oito da manhã, o bairro “tinha um movimento extraordinário”, tal como no final do dia.

Com a ferrovia, a distância entre as cidades ficou menor, e, em cada uma delas, o entorno das estações, conforme os relatos, ganhavam um ‘burburinho’ devido a grande circulação das pessoas. Schmitz (2013, p. 55) explica, “uma

estação férrea pode adquirir diversos sentidos, de acordo com as variadas funções que vem a assumir: de marco fundador de vilarejos, local de encontros e sociabilidades a simples ponto de passagem”. Em depoimento para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas, uma de nossas interlocutoras, Maria Alaíde (cerca de 50 anos), explica: “aqui dentro dessa estação, tem história: eu estava olhando o trem e fiquei pensando: imagina quantas pessoas se despediram aqui, essa estação é praticamente o início de Pelotas”.

Trocas e prestações comerciais, sociais, de serviços e intensa sociabilidade ocorriam neste cenário, principalmente nos horários do começo e final do dia, quando as pessoas iam para o trabalho e retornavam para casa. Em depoimento de uma ex-passageira, ela lembra que na época de verão, o trem que ia de Pelotas para a praia do Cassino, na cidade vizinha de Rio Grande, também facilmente partia lotado. Outro interlocutor contou sobre a grande circulação de pessoas: “A gente brincava que, quando passava o trem, a família aumentava”. Essa circulação também aumentava a possibilidade de conseguir emprego na região, pois enquanto muitos saíam da cidade a trabalho, outros chegavam com o mesmo propósito.

Como afirma Marques (2014, p.39) a “ferrovia passou a fazer parte do cotidiano de vida na cidade”, de forma que o “espaço ganha significado, com isso entende-se que a estação representa um novo paradigma, através dela tudo chega e por meio dela tudo se vai, é um lugar de encontros e despedidas”. Sobre esta movimentação, Maíra Schmitz cita Francisco Hardman para afirmar que,

Inaugurações, chegadas, partidas: são momentos-clímax do espetáculo em que se converte a viagem de aventuras no século XIX. Relatos jornalísticos e outros discursos contemporâneos ajudam a imprimir o clichê desse herói coletivo e anônimo, de nítida extração romântica, que assume com destemor a conquista do desconhecido (SCHMITZ *apud* HARDMAN, 2013, p.56).

Este tipo de associação ainda está presente em memórias das pessoas que vivenciaram o período do trem de passageiros. Durante o registro em vídeo para o Memorial Férreo de Pelotas, Maria Laide, sentada na plataforma de embarque, comenta: “Olha aquela beira ali onde a gente vê o trem passando: coisa linda aquilo ali! Eu acho que é uma coisa tranquila, uma coisa calma. Agente vive numa loucura acho que o trem pode amenizar isso”. Marli tem uma impressão semelhante: “era muito bom ficar sentada ali esperando o trem, tu nem imagina como era bom a gente

passar de trem! Chegar... Sair... Aquela emoção, sabe?” Assim, a presença das estações ferroviárias introduziu uma profunda mudança na forma de vivenciar e sentir o tempo citadino, transformando também a morfologia e a dinâmica de funcionamento das cidades. As estações, enquanto espaços públicos de grande circulação, tornaram-se porta de entrada e de saída das cidades, onde novas visualidades e sociabilidades estavam sendo implantadas.

Segundo Schmitz (2013) esse espaço urbano ferroviário é um lugar onde se desenrola uma intensa ação das pessoas, pois, no entorno da estação, também surgiram hotéis, comércio, oficinas e uma rede de serviços aos viajantes, que ainda se articulavam à vila onde moravam os próprios trabalhadores da ferrovia, elemento fundamental do novo espaço citadino. Para a autora, não eram somente esses componentes materiais que criavam o espaço, mas também o aspecto sentido e vivenciado pelas pessoas a seu respeito. Assim, essas características estão intrinsecamente ligadas, o sensível dependendo do material, assim como o material nutrindo-se do sensível:

Certas imagens, como a locomotiva ganhando paisagens ainda supostamente intocadas, o barulho das rodas dos trens em atrito com os dormentes, o cheiro da fumaça, o apito, o movimento da gare são representações que permeiam todos os lugares e estão na lembrança da maioria das pessoas que entraram em contato com as estradas de ferro – como demonstrado em inúmeras pesquisas sobre a memória de trabalhadores ferroviários, ou de pessoas que viveram em locais onde a presença do trem se fazia sentir (SCHMITZ, 2013, p.36).

A construção do entorno da estação começou em 1914 com os chalés dos trabalhadores (SCHMITZ, 2013), cujos pátios davam diretamente sobre os trilhos do trem. Perpendicular aos trilhos, ao lado do prédio da estação, uma via elevada de pedestres, passou a ligar o centro da cidade ao bairro ferroviário, designado Simões Lopes. Esses chalés foram construídos pela empresa estatal Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), reproduzindo uma prática que se generalizava na era industrial, de estender aos lares destes operários o controle e a disciplina exigida no ambiente do trabalho.

Como explica Gómez (2015) a proximidade do espaço de trabalho com o da moradia promovia uma convivência diária destes operários, extensiva aos locais e períodos do lazer. Suas famílias integravam-se a ela através de uma intensa sociabilidade constitutiva da comunidade ferroviária. Segundo Rapkiewicz e Eckert

(2015), a moradia estava fundamentada na presença da família ferroviária junto aos trilhos, cuja segurança se somava à oportunidade de emprego.

Seu Roceli (cerca de 70 anos), em seu relato, também confirma que o bairro Simões Lopes começou com a Estação Férrea e, aos poucos, foi se tornando mais populoso. Criado no bairro, ele ajudava seu pai com o açougue que tinham, entregava carne para os vizinhos. Explica que a Viação Férrea, junto com a Escola Técnica (hoje IFSUL), que surgiu depois de alguns anos, e a Igreja Nossa Senhora Aparecida e o Castelo Simões Lopes são “pontos fundamentais” para as pessoas do bairro, pois foi o que proporcionou terem alguma coisa na vida:

De 1940 a 1960, tudo agradecemos a esses quatro meios de comunicação. Ninguém seria o que é se não fosse essas quatro coisas. É como se fosse Pai, Filho, Espírito Santo. Nós somos Escola técnica, Viação Férrea, a Igreja e o Simões Lopes. (Roceli, testemunho transcrito nos painéis do Museu de Rua para o Memorial da Estação Férrea)

A junção entre os trabalhadores, envolvendo vizinhança e família, criou uma rotina específica de vida, criando laços que se prolongavam para além do trabalho. Dentre os espaços mais importantes para a sociabilidade da “família ferroviária”, expressão frequentemente usada por seus membros, estavam o futebol e o clube Ferrinho, apelido com o qual é chamado o Clube Ferroviário.

A casa aqui tem um sentido local, o “ser daqui” é reconhecer os elementos que formam uma paisagem, é a criação de um espaço de memória: “a casa é cenário da vida privada e das aprendizagens mais pessoais, tópico das recordações de infância, a casa é o sítio de uma memória fundamental que nosso imaginário habita para sempre” (PERROT, 1987, p.299).

Os times de futebol eram compostos pelos trabalhadores da ferrovia e esta prática ainda está presente no campo contíguo aos trilhos, na altura da Estação⁴. Assim como o clube Ferrinho que ainda existe, mas foi arrendado, perdendo seu caráter inicial. Marli comenta de “como era bom o clube”. Lá eles realizavam coletivamente as festas de Natal, Carnaval, Dia das Crianças, comemorações do dia dos ferroviários.

⁴ Em 2009 a produtora cinematográfica Moviola Filmes, realizou o curta “Futebol Sociedade Anônima”, tratando exatamente dos jogos de futebol neste espaço referido. O mesmo está disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=QX-I5DI88IQ>

Adriana, filha do ferroviário aposentado Mozart, diz que “a rede ferroviária, na verdade, era uma grande família, eu acredito assim, eu via assim”. Maria Laci também ressalta que “estávamos tudo em família, brincávamos com os outros filhos de ferroviários. Pra nós, era tudo família era tudo parente da gente, era muito gostoso, era muito bom”.

1.2. NARRATIVA DE ROLNEY GOULART

Dentre todos meus interlocutores nesta pesquisa, foi Rolney Goulart (66 anos) quem se destacou pelo vasto conhecimento sobre a história da ferrovia. Visando aprofundar e valorizar a experiência cotidiana de alguém que vivenciou este processo de auge e decadência deste meio de transporte, na condição de viajante, neste subcapítulo pretendo ater-me à

esta visão crítica sobre seu papel para a economia geral do país, estado e município.

Na companhia de Rolney e de meu colega, Eberson, que também realizava sua pesquisa neste universo, passeamos pelo bairro, conversamos sobre sua família, seus livros e discos. Visitamos ele em sua casa algumas vezes e conseguimos passear juntos pelo bairro, apesar do frio intenso que fazia, no mês de junho, no inverno do sul do país. Rolney não trabalhou na ferrovia, mas se afirma um entusiasta do trem como passageiro. Ele falou de suas viagens e cidades em que morou. Nascido em Herval, morou grande parte de sua vida em Pelotas e voltou recentemente para cidade depois de morar algum tempo em Bagé. Diz que essa foi uma das suas cidades preferidas para morar. Com 66 anos, ele afirma ter morado em 25 cidades, a maior parte delas na região sul do



Figure 2 Rolney Goulart no viaduto da Estação Férrea de Pelotas. Foto; Andressa Pereira, 2016.

país, além do Uruguai. Conheci Rolney no dia em que ele foi disponibilizar seu relato para a semana do patrimônio, quando estávamos fazendo as gravações em vídeo no prédio da Estação Férrea. Ele chegou procurando por Eberson, mas como este não estava neste dia, ofereceu seu depoimento para outros membros da equipe. Rolney mora em um quarto nos fundos de uma casa situada a algumas quadras da Estação Férrea, próximo aos trilhos, localizados na esquina.

Chegamos até seu quarto por um portão de ferro que fica do lado do portão principal da casa. Entrando-se pelo comprido e estreito corredor e dobrando-se a primeira porta à direita, chega-se ao seu aposento, onde ele mantém seus discos, livros e revistas bem organizados. Os livros são o que mais ocupa espaço em seu quarto, revelando seu interesse pela leitura, ainda confirmado pelo hábito rotineiro de frequentar a Biblioteca Pública Municipal, onde mantém-se atualizado pelos jornais. Perto de sua cama, havia uma pequena mesa, com sua caneca e folhas de chá, pão, alho. Seu passatempo preferido é a literatura, mas fala que nunca gostou de ficar no colégio ou estudar, procurando aprender sozinho com os livros que acumulou durante os anos.



Figure 3 Narrativa Fotográfica de Rolney. Foto: Andressa Pereira, 2016

Rolney, que demonstra um vasto conhecimento sobre a ferrovia, sua história e relevância econômica social e política, afirma que Pelotas foi a primeira cidade industrial do estado, o que era visível pelos projetos arquitetônicos das casas e praças da cidade. Explica que estes remontam ao fim da monarquia, no momento em que a cidade charqueadora vivia seu auge – a então chamada “Atenas Rio-grandense”, que, posteriormente, “caiu de uma forma extraordinária! [...] Aqui só regredimos, um atraso...”. Rolney afirma que há 50 anos só se anda para trás, sendo

a inexistência da estrada de ferro, mais uma prova disso. Comenta que acharam interessante tirar o bonde da cidade, quando, na Inglaterra e em outras cidades da Europa, ele é usado até hoje: “Faz barulho? Faz, mas os carros também não fazem barulho? Se tinha erros, tínhamos que enfrentar e resolver para colocar as linhas de volta”. Pensa que, apesar de o dinheiro ter sido a pior invenção da humanidade, teve seu lado bom, como prova a criação e presença do trem. “Será que a estrada de ferro um dia irá se recuperar?”, ele se pergunta.

“Essa cidade tem história pra contar. Tem chama, tem encanto. Lá em Caxias não tem; tem o dinheiro, mas não história”. Rolney considera que Canoas e Caxias sejam cidades importantes, mas que não chamam tanto à atenção quanto Pelotas ou ainda Bagé, cuja organização lhe surpreende. A estação férrea da cidade de Bagé, segundo ele, é enorme e o prédio funciona como centro administrativo da municipalidade. “60% dos transportes nos Estados Unidos é a estrada de ferro; 65% dos transportes da França é a estrada de ferro”, afirma Rolney. Por isso, tem convicção de que o empreendimento dê lucro, sendo impossível que dê prejuízo.

Tudo progride tudo soma. Aqui não, pra quem foi a primeira cidade do estado [Pelotas], hoje não tem nem ferrovia. Tinha 600 e tantas indústrias no centenário. Agora, tu imagina... Tu vê, os caxienses não perdem indústrias! Lá tem mais de (inaudível). É impressionante o atraso dessa região! E anda pra trás já faz uns 50 anos. O ônibus é cada vez mais caro, e nem sempre cumpre os horários. Se reparar bem, vai ver que nem sempre cumpre o horário. Às vezes se atrasam um pouco. Fui há Bagé esses tempos e levou 3 horas e 40 minutos. (ROLNEY)

Segundo Rolney haviam várias firmas na cidade, mas concorda que a principal queda entre todas é a ferrovia, não só para Pelotas, mas para todos os municípios da região. Para ele, a população só aumenta: “o desemprego está aumentando e sem as indústrias é difícil manter as pessoas empregadas, pois o que mantém a mão de obra são as indústrias.” Explica que comércio e outras atividades empregam menor número de pessoas do que a indústria, que elas eram a esperança: “a atividade em volta da ferrovia era enorme. Os galpões tinham muitas pessoas trabalhando”. Afirma que, sem a ferrovia, ficamos sem emprego e sem trem de passageiros.

Outra coisa que Rolney comenta é o fato de que nas cidades da zona sul do estado, circunvizinhas de Pelotas, como Pedro Osório, Arroio Grande, Jaguarão,

Canguçu, a população, com o tempo, foi diminuindo. Com uma memória de estatísticas, ele precisa que, em 1960, Canguçu tinha 100 mil habitantes. Explica que em 2009, as estatísticas acusaram 56 mil e uns quebrados. Conta que em 1968 tinha o DEE (departamento estadual de estatística), não era o IBGE, relatou que em Piratini, tinha 24.444 habitantes. Em 2016, o número diminuiu para 20.600 e poucos. Comenta: “assim não vale”. Pedro Osório junto com Cerrito, em 1960, tinha 15 mil habitantes. Hoje diz não saber se chega a 15 mil. Tinha uma fábrica de dormentes lá em Pedro Osório, produzia para todo estado até para outros estados. Tudo deu pra trás. Bagé tem muito gado, tem quartel. Mas lá é a pecuária, bem de raiz: “se vê progresso em outros lugares. Aqui é retrocesso”!

1.3. DESVALORIZAÇÃO DA FERROVIA X VALORIZAÇÃO MUSEAL: PARADOXOS DO ESTADO BRASILEIRO

Como bem demonstra Rolney, a partir de sua vivência pessoal, a decadência da Ferrovia teve início na década de 1970. O setor deixou de receber investimentos resultando no sucateamento da Rede. No ano de 1992 foi incluída no programa nacional de desestatização e dissolvida em 1999 e arrendada à Empresa América Latina Logística (ALL) (GÓMEZ, 2015, p.11). A Ferrovia foi dividida em seis malhas regionais: malha sudeste, malha centro-oeste, malha nordeste e Ferrovia Tereza Cristina (Malha Ferroviária Sul Catarinense).

Segundo Marques (2014) os anos seguintes à privatização são marcados pelo sucateamento e abandono dos trens da ferrovia. Para o autor, este abandono foi caracterizado pela falta de investimentos do setor privado, que não obtendo lucro, deixou a malha ferroviária em total abandono, minimizando a importância que a mesma sempre teve nos países. Este fato, segundo o autor, demonstra a ação da política do Estado mínimo, ou seja, entregando o patrimônio público ao setor privado, o Estado transfere sua responsabilidade sobre o desenvolvimento do país. Dessa forma então, quando a lógica do lucro não ocorre, caracteriza o abandono e o descaso.

Marques comenta sobre um interessante ponto de reflexão quanto ao uso do transporte ferroviário em outros países do mundo, coincidindo com a constatação de, Rolney Goulart. O autor questiona o fato de que em outros países o transporte não foi suprimido, mas adequado e modernizado, representando ainda grande

importância na infra-estrutura de transportes - diferente do caso brasileiro, no qual o sistema rodoviário tornou-se escolha econômica e política de desenvolvimento nacional (GÓMEZ, 2015). Marques (2014, p.44) explica que é nesse contexto de “abandono que o tombamento aparece como tentativa de salvaguardar este patrimônio que no setor privado se deteriorou”.

Muitos moradores do bairro Simões Lopes - “criados na beira dos trilhos”, como se ouve com frequência - que vivenciaram o auge e o declínio da rede ferroviária, assim como Rolney, denunciam sua profunda degradação. Ela “ficou sucateada, está arrendada hoje para uma empresa paulista”, reafirma. Outro reclamava, quando entrei em sua casa: “é muito sujo aquela parte dos trilhos”! Eles comentam que limpam, mas que é muito difícil manter. Cheguei a ser questionada se eu não poderia falar com alguém para tentar melhorar esse problema, mas eu, infelizmente, não soube como ajudá-los.

Ao longo do tempo, a ferrovia e seus arredores passaram por diferentes etapas e formas de uso do espaço, relacionadas ao processo de industrialização, e, posteriormente à era pós-industrial. Foi possível perceber o prédio da Estação Férrea, com seu embarque e desembarque, perder o fôlego para outros meios de transporte. As mudanças do entorno aconteceram aos poucos. As rotinas de viagens intermunicipais e trabalho deram lugar a um esvaziamento do bairro. Em frente à estação, o movimento, comparativamente diminuto, é devido ao terminal de ônibus urbano. O antigo hotel deu lugar ao Supermercado Guanabara. Em seu estacionamento encontram-se, fechados, os antigos depósitos da ferrovia, antes ocupados pelos trabalhadores da rede, que ali realizavam tarefas de manutenção dos trens. Não há mais a movimentação de chegadas e partidas, da compra de bilhetes de viagens para trabalho, passeio ou visitas à terra natal.

Tal como na etnografia a que me atendo, Rapkiewicz e Eckert (2015) percebem forte mudança relacional no contexto da Vila ferroviária de Porto Alegre, em que a fala de Eva é reveladora: “a vizinhança era toda de ferroviários, todos eram conhecidos. Todo mundo ajudava uns aos outros, não é como agora, agora cada um que se vire” (RAPKIEWICZ; ECKERT, 2015, p.295). Hélio, outro de seus interlocutores, comenta que “tu cruzas aqui na Vila e tu não conheces, tu não conheces as pessoas. E antes não, antes era aquele convívio maior.” Os autores explicam que embora os aposentados não saibam reconhecer seus vizinhos mais recentes, eles podem identificar as casas ainda ocupadas por ferroviários ou seus

descendentes.

Em estado acelerado de degradação e ruína, o prédio da Estação começou a ser reformado com a aprovação e recursos do IPHAN no ano de 2012 e finalizado em 2014, revitalizando assim o espaço. O largo frontal tornou-se local de eventos culturais como shows, feiras gastronômicas e lançamentos de livros. Atualmente, além da previsão de instalação de um Memorial, em sua ala central, o prédio da Estação está destinado aos outros serviços públicos: Proteção ao consumidor (PROCOM), Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (SEREST) e Guarda Municipal.

Porém com sua recente reforma, esse prédio, juntamente com outros exemplares da era industrial são percebidos menos como desconfigurações urbanas, tornando-se lentamente reconhecidos como patrimônio coletivo, como fica claro nos depoimentos que registramos durante a Semana do Patrimônio, em 2015, no próprio prédio da estação recém-requalificado. Maria Laci (cerca de 40 anos), por exemplo, conta: “agente viveu essa época. Depois daquele tempo, parece que estava tudo esquecido, que ia morrer aos poucos. Agora não”. Maria Laci explica como foi este sentimento do processo de ruína até a revitalização do prédio.

Falar em patrimônio ferroviário consiste, de certa maneira, em falar em patrimônio industrial, pois a ferrovia foi essencial à revolução industrial. Segundo Beatriz Kühl (2010), o patrimônio industrial consiste nesses vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, técnico, social, arquitetônico ou científico. Letícia Ferreira em sua pesquisa sobre o patrimônio industrial da região de Pelotas, explica-o a partir de “saberes que foram sendo ultrapassados pelos novos aportes tecnológicos” (FERREIRA, 2009a, p.191). Tomando principalmente o caso do declínio da fábrica Rheingantz, antiga indústria têxtil localizada no município vizinho, em Rio Grande, esta autora fornece as diretrizes para entender o patrimônio industrial da região sul do estado do Rio Grande do Sul:

No cenário da cidade, [a fábrica Rheingantz] se apresentou como um elemento fundamental para sua urbanização, fazendo com que a região habitável se expandisse, impulsionando também o crescimento do porto e da malha férrea fundamentais para o escoamento de sua produção. (FERREIRA, 2009b, p.25)

A autora afirma que este fim da era industrial “determina o começo de outra história que pode ser a do esquecimento e da destruição, e, recentemente, a da

patrimonialização.” (FERREIRA, 2009a, p.191). Em uma das entrevistadas para o projeto do Memorial Férreo, Maria Laide, explica, “o prédio abandonado dava uma tristeza... fechado com tijolo. Eu fiquei feliz (com a reforma), até me emocionei. Reativar essas lembranças, essas memórias...”. Segundo Ferreira (*idem*) as ruínas de processos produtivos já ultrapassados insistem em penetrar e evocar sentidos e significados. Luis Augusto, outro de nossos entrevistados comenta sobre a restauração: “um dia eu passo aqui, para pegar o ônibus, e fiquei parado olhando. Sabe, a gente começa a trazer na memória todo aquele tempo. Coisa gozada, né? Parei ali e fiquei olhando, admirado. Aquilo até comove a gente”. Ele explica: “Certas coisas comovem a gente. A gente começa a lembrar o que teve aqui dentro. Passou por isso aqui, e de uma hora pra outra, ver aquela decadência total”. Eva Maria, também participante das gravações, compartilha: “O prédio foi fechado. Depois começou a ficar em ruína. A gente olhava assim e ficava até triste, né? Porque parecia que ia desaparecer”. Marli Medeiros concorda com sua vizinha: “É tão bom ver a estação restaurada! Era triste ver no estado que ela estava”.

Para Ferreira (*idem, ibidem*), a inserção no espaço e no tempo da obra arquitetônica deve ser respeitada. Qualquer obra, não importa a técnica utilizada em sua feitura, relaciona-se com o espaço e com a sociedade em que está inserida. O prédio, juntamente com seu entorno, com as lembranças de viagens, de trabalho e de família, são “elementos participantes das transformações ali ocorridas ao longo do tempo, por vezes provocando mudanças profundas, e é parte integrante da percepção de uma dada realidade” (FERREIRA, 2009b, p. 29). O patrimônio industrial comporta tanto lugares de trabalho, como lugares de memória, podendo também ser atribuído a roteiros de cultura e entretenimento. A conscientização do processo de valorização desses bens industriais procura manter o não desaparecimento de suas funções originais, sem perder de vista o papel que cumpriram essas atividades na paisagem cultural do local onde surgiram.

Segundo Ferreira (2009b, p.23) o patrimônio industrial se relaciona com processos produtivos, modelos empresariais ou matrizes tecnológicas que, após cumprirem seu ciclo, desaparecem. Elementos como estes que tiveram rápida substituição dos processos produtivos e tecnológicos por outros que dão conta de uma nova tecnologia, muitos desses estabelecimentos e processos industriais foram, com os passar dos anos, destruídos ou simplesmente substituídos. A autora explica que é preciso entender que elementos de origem material não se dissociam

daqueles de caráter imaterial, de modo que pessoas e máquinas, saberes e fazeres se entrecruzam, criando o patrimônio.

Sobre os processos de valorização e revitalização da arquitetura industrial, a autora afirma que se tornaram recorrentes as transformações dos mesmos em espaços culturais, tais como museus. Dessa forma, segundo ela, “de sua expressão original mergulhada na escuridão, o discurso patrimonial transformou-se em uma visão aceitável e consumível, talvez pela própria impossibilidade de representar o sofrimento” (FERREIRA, 2009b, p.26).

O Conjunto patrimonial é reconhecido, segundo a autora, pelo complexo industrial, moradias de operários e mestres, pelas ruas ao redor, prédios que eram reconhecidos como derivações do trabalho, ou seja, elementos definidores de um tecido urbano. Hoje esses espaços das antigas construções industriais não mais contêm as atividades que lhes deram origem, deixando as marcas das regiões economicamente abaladas da cidade. Essas marcas “povoam por muito tempo o cenário urbano das cidades cuja industrialização ficou registrada como período de ascensão econômica” (FERREIRA, 2009a, p.191).

Segundo Ferreira, o fim determina o começo de outra história que pode ser a do esquecimento e destruição, e recentemente a da patrimonialização, que muitas vezes é problemática e conflituosa. Recuperar o tempo de perda, materializado pelo sucateamento dos lugares de trabalho, pode ser um processo complexo e contraditório por vezes. Essas memórias impedidas passam por um processo de luto através de fases, sendo uma delas a negação. A transformação da esfera industrial em esfera cultural não é simples nem evidente. Um de meus interlocutores explica este processo:

Está bastante mudada, não é mais como era antes. Está, bem- dizer, 60% tudo atirado. A estação, foi o município e IPHAN que renovaram, e ficou, por sinal, muito bonita. Pelo estado que estava antes: tudo caído, apodrecido. O trem representa tudo na minha vida. O pai era ferroviário, tinha passe livre, agente passeava. Agente tem que aceitar, eu procuro aceitar. Tudo em nome da evolução. Antigamente era de um jeito. Mais pra frente, veio modificando e está cada vez mudando mais. Na realidade não mudou quase nada. As locomotivas continuam as mesmas andando, os vagões os mesmos. Eles fazem isso em nome da modernidade, mas na realidade não mudou nada. Renovaram a estação, mas não mudou nada, nada... Renovaram a estação, mas não nos pertence mais, só faz parte da história. Que agora é do município. Era do governo federal; não é mais. Então a gente tem que ir aceitando essas mudanças que vem vindo ao longo do tempo. O que a gente vai fazer? Aceitar... (MARCELO – depoimento retirado das filmagens “vida nos trilhos”)

Alguns interlocutores de Ferreira (2009b) exemplificam esse momento do não reconhecimento do lugar de memória, quando ex-operários da fábrica Rheingantz diziam virar a cabeça ao passar pela frente do local para não ver a degradação do prédio. Um deles, de vez em quando dava uma olhada na sua máquina, nos teares do local onde trabalhava. Mas depois de uns tempos, quando começou a “ficar tudo caído”, passou a evitar de passar na frente: “se estou no ônibus, viro a cabeça que é para não ver” (FERREIRA, 2009b, p.26). Por este motivo, a autora explica ser fundamental pensar no projeto de patrimonialização de modo vinculado às memórias locais, às vivências e trajetórias, através de um processo em que as pessoas possam se fazer representar e manifestar suas legítimas ambições de reparação e memória. Importante, segundo ela, é não neutralizar conflitos e não hierarquizar memórias. Uma das entrevistadas para o projeto do Memorial, Najara Medeiros, filha de ferroviário afirma: “Eu não consegui ainda entrar. Eu acho que tudo que muda, não é a mesma coisa. Pra mim, mexeu na história”. Ela entende a restauração no seguinte sentido: “quebrou um pedacinho, tu vai lá e arruma aquele pedacinho. Pra mim, eles refizeram toda estação. Já mexeram. Pode estar linda, maravilhosa, mas não é a estação ferroviária”. Do mesmo sentimento compartilha Erleci Santhes, filha de ferroviário e acadêmica que participou da pesquisa coletiva, a qual afirma que o prédio é a Estação, mas não mais aquela de suas lembranças: “Tive até um pouco de decepção. Parecia tudo frio, sem aquele acolhimento de antigamente. Temos que nos adaptar às mudanças... mas mesmo assim, esse foi o meu melhor presente”. Durante o período de entrevistas foi possível notar esse distanciamento. Muitas das pessoas que foram dar seu depoimento na Estação, durante nosso plantão para este fim, ainda não tinham entrado no prédio depois de reformado, somente tinham passado pela frente. Logo em suas entradas, olhando pelo entorno e (re)conhecendo novamente o lugar, comentavam onde ficava localizado o bar, a fila para bilheteria, etc..

Marques (2014) ajuda a entender a tentativa de salvaguardar aquilo que o setor privado deteriorou, explicando que o aparato tecnológico representado pelo empreendimento ferroviário remete ao patrimônio industrial, nascido assim no início das grandes mudanças sociais, políticas e econômicas que causaram transformação no modo de vida das pessoas. Segundo o autor, um importante marco para a tutela específica dos bens ferroviários foi a lei 11.483/2007, que passou ao IPHAN as

atribuições específicas de preservação da memória ferroviária. A lei dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e estabelece, em seu artigo 9º:

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN, receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, históricos e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção (BRASIL, 2007).

Segundo o autor, a construção cultural do patrimônio ferroviário garante que os bens passem a ser protegidos visando a evitar sua degradação, apoiando sua conservação, divulgando sua existência e fornecendo suporte a ações administrativas e legais da competência do poder público.

A proposta do patrimônio industrial não é somente trazer como referência seus aparatos materiais. Marques (2014, p.52) explica que abrange seus meios, afazeres e “principalmente as relações construídas a partir das relações de trabalho, sendo muito mais complexo que a simples preservação material de seus bens físicos”. Engloba ainda suas influências nas relações do cotidiano e na construção da paisagem, seja pela presença marcante de seus edifícios ou pela caracterização espacial da área, marcada pela distribuição espacial singular das residências e características arquitetônicas.

O autor salienta que o importante nesse processo é “entender como a vida cotidiana destes trabalhadores e suas histórias de vida se confundem com a própria história da ferrovia” (MARQUES, 2014, p. 89) – o que converge para o trabalho coletivo que realizamos em 2015, visando embasar o futuro Memorial da Estação Férrea, conforme explicado no início do capítulo. É sobre ele que me atarei a seguir, para encerrar este capítulo de contextualização do tema central da pesquisa, desenvolvido nos capítulos subsequentes.

1.4. SUBSÍDIOS PARA O MEMORIAL DA ESTAÇÃO FÉRREA DE PELOTAS

Como explicado no início deste capítulo, a reconstrução do prédio da Estação Férrea, em cuja ala central está prevista a construção de um Memorial, levou a equipe do LEPPAIS (Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som/UFPEL), da qual faço parte, a realizar estudos demandados pela Secretaria Municipal de Cultura. Nosso trabalho de campo foi pontuado por reuniões coletivas com a comunidade ferroviária, em que foram sendo restituídos os dados coletados e debatidos os rumos do Memorial. Dentre os produtos gerados estão um vídeo documentário e um Museu de Rua, composto por 11 painéis com reproduções fotográficas de

acervos particulares e públicos, acompanhados de trechos de depoimentos. Essa proposta museológica consiste em que “toda/os as/os cidadãs/aos, percebam-se como sujeitos, atores a parte integrante do processo histórico” (RODRIGUES; BITTENCOURT; MAGNI, 2016, p.1). Sua itinerância permite que chegue a qualquer espaço em que as pessoas estejam. Rompe assim com a tradicional separação entre aqueles que escrevem e aqueles que fazem a história (RODRIGUES; BITTENCOURT; MAGNI, 2016).

No dia 3 de dezembro de 2015, ocorreu a inauguração do Museu de Rua (a seguir, alguns dos painéis) e lançamento do documentário homônimo: “Vida nos Trilhos”, reunindo os interlocutores, equipe de pesquisa e convidados.



Figure 4 Registro de depoimentos para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Foto: Andressa Pereira, 2015.



Figure 5 Registro de depoimentos para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Foto: Mauro Bruschi, 2015



Figure 6 Registro de depoimentos para o Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Foto: Mauro Bruschi, 2015



Figure 7 Exemplos de banners do Memorial da Estação Férrea de Pelotas



Figure 8 Público durante a exposição do Memorial da Estação Férrea de Pelotas em Porto Alegre. Fotos: Guillermo Gómez, 2015



Figure 9 Público durante a inauguração do Memorial da Estação Férrea de Pelotas. Fotos: Vinícius Kusma, 2015.

A seguir, o Museu de Rua ficou um mês no Mercado Público da cidade de Pelotas-RS e depois, entre 8 de abril e 21 de outubro de 2016, por iniciativa dos representantes sindicais, seguiu para o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias na cidade de Porto Alegre/RS.

Atualmente, está no Sindicato dos Ferroviários na cidade de Pelotas-RS, sob a guarda do Sr. Orlando Chagas (Nando). Juntamente com Guillermo Gómez (meu colega de equipe, que segue desenvolvendo sua pesquisa de mestrado neste universo) eles desejam continuar promovendo a itinerância deste Museu de Rua.

Quando voltei ao bairro para dar continuidade ao meu trabalho de campo individual, ouvi comentários sobre a exposição no Mercado Público, de que as pessoas se reconheciam nas fotografias e depoimentos expostos, e que passavam no local para ver o trabalho.

Durante o encerramento do Museu de Rua em Porto Alegre, Paulo, trabalhador da Rede e morador de Rio Grande/RS, compartilhou com os organizadores, Nando e Guillermo, um instrumento que ganhou de presente que

reconstitui o som do apito da Maria Fumaça, além de um poema sobre o apito do trem que Nando guardou e me entregou:

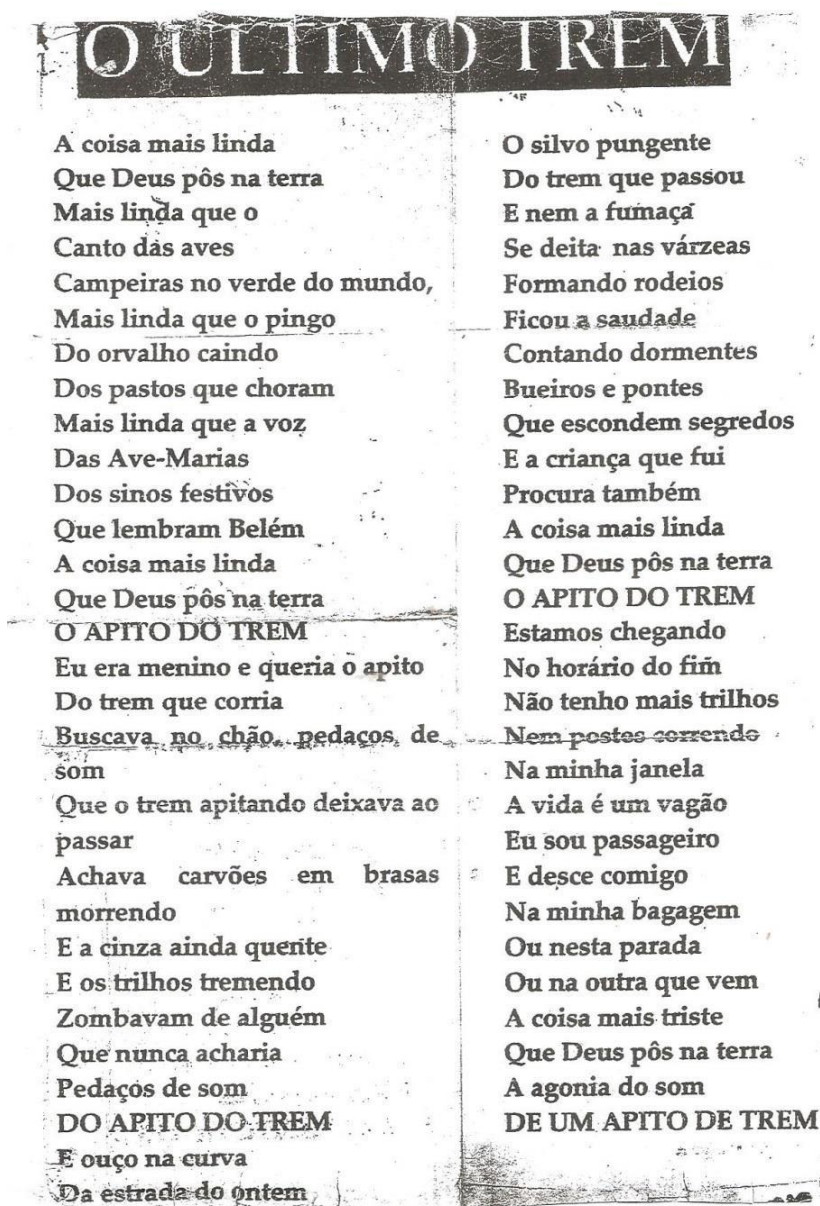


Figure 10 Compartilhado por Nando, poema de José Machado Leal.

Não tive oportunidade de conversar diretamente com Paulo, mas ele é ferroviário aposentado interessado em divulgar a vida ferroviária que ele, sua família e seus colegas levaram. Seu Paulo é curador do seu próprio memorial da linha Férrea, contendo o material em sua casa, chamado “Nos Trilhos da História”. Com a possibilidade do Memorial de Pelotas ser levado até a cidade de Rio-grande onde Seu Paulo reside, tive a oportunidade de conhecê-lo.



Figure 11 Paulo apresentando sua exposição e instrumento com apito do trem. Fotos: Guillermo Gómez, 2017.

É por isso que nesta pesquisa minha atenção se volta a este importante integrante na história da vida ferroviária, a sonoridade do trem, que se fez presente na região e ainda permanece com o uso do trem de carga. É sobre as impressões de diferentes gerações que vivenciaram ou ainda vivenciam esta sonoridade, que se volta essa pesquisa.



2. APITE: SEGUINDO A SONORIDADE.



Figure 12 Trem passando na Estação Férrea de Pelotas. Foto: Andressa Pereira, 2016.

O espaço dos trilhos de alguma maneira fez parte da minha experiência. Meus avós eram moradores do Bairro Simões Lopes. Embora não fossem ligados pelo trabalho, com a estação férrea, construí em mim uma experiência com o entorno dos trilhos. O percurso até a casa deles fez parte da minha infância. Não tenho muitas lembranças específicas, mas lembro do cheiro da madeira que ficava no caminho, na esquina das ruas Marcílio Dias com Tiradentes, bem como do caminho do viaduto, junto à estação. Essa passagem pelo viaduto era uma diversão para uma criança pequena de 6 ou 7 anos. O decorrer da pesquisa me aproximou desse espaço de outra maneira. Durante esses percursos pelas ruas e pelas casas dos moradores encontrei algumas lembranças guardadas nos espaços do bairro, como o cheiro de madeira da fábrica que não existe mais, os paralelepípedos das ruas e o tamanho das calçadas (pelo que eu lembrava eram largas, e hoje parecem ser estreitas). Tenho uma lembrança de meu avô me mostrando o trem em algum desses momentos que estávamos fazendo esse percurso. O trem estava passando, eu me encontrava com os pés esticados, o queixo e as mãos debruçadas no muro do viaduto, que ainda era cinza, tomando cuidado para não cair, meu vô se encontrava atrás de mim. Talvez seja isso o que eu proponha nessa pesquisa, esticar meus pés e debruçar meu queixo, me voltar com essa curiosidade infantil

[illegible]

Figure 13 Pontos Bairro e Centro.

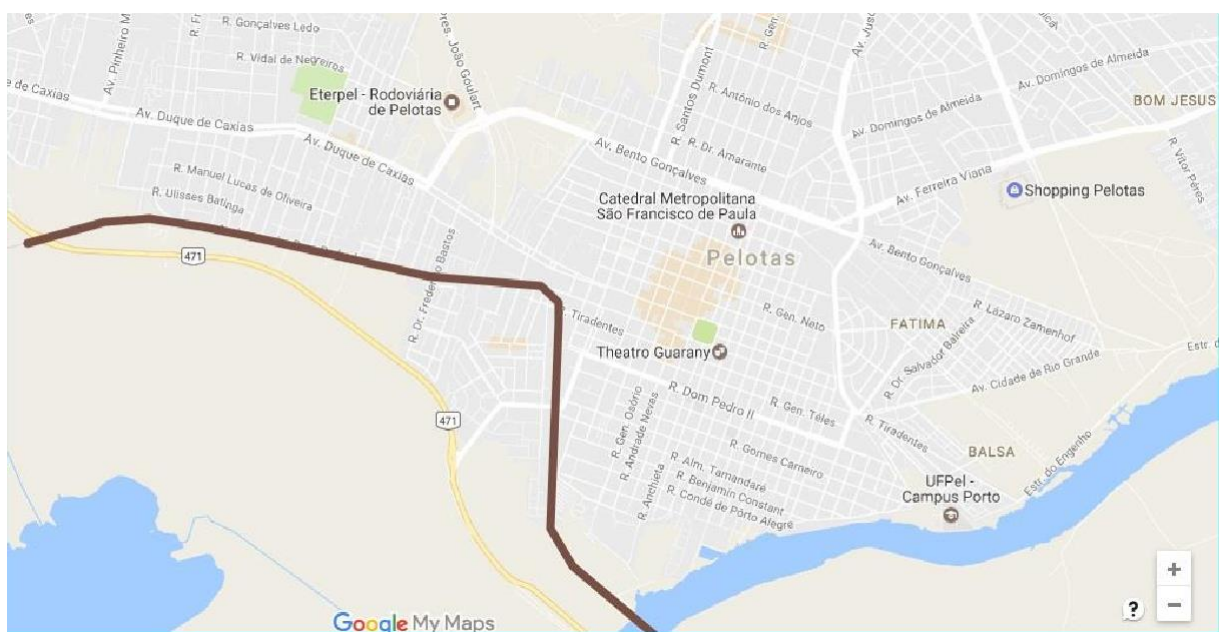


Figure 14 Percurso trilho na cidade.

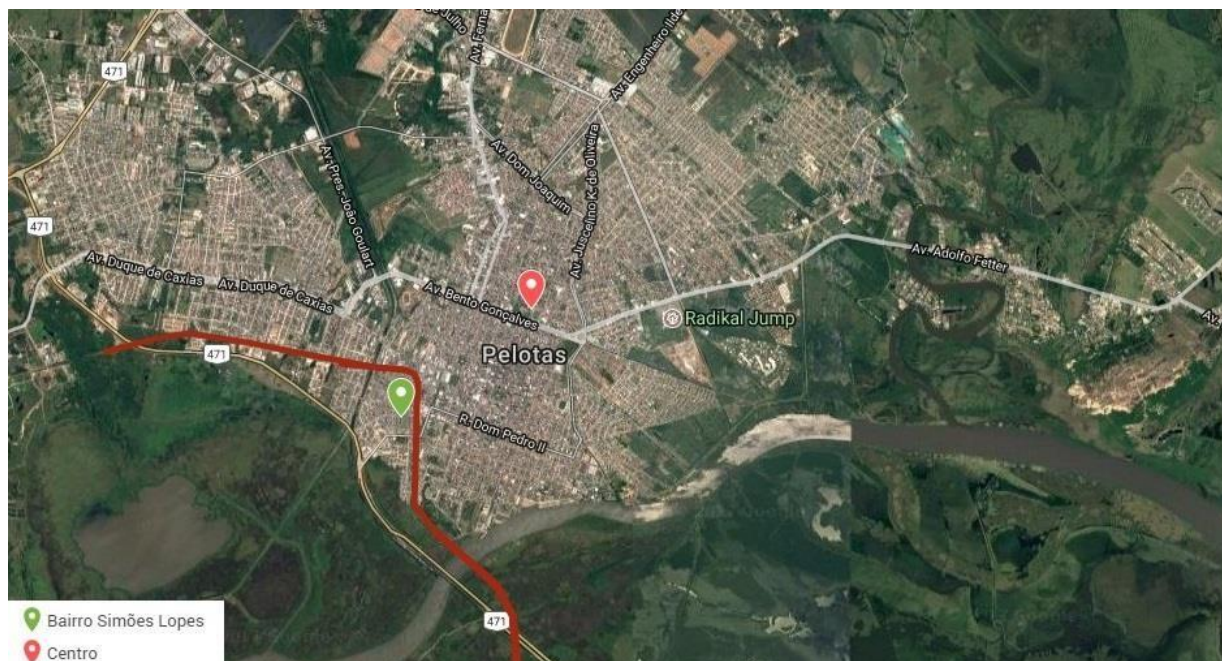


Figure 15 Percurso trilho na cidade.



Figure 16 Percurso trilho na cidade (passado e presente).

Apesar de multi-situada, a maior parte desta etnografia foi feita no bairro Simões Lopes, da cidade de Pelotas-RS, onde ainda passa o trem de carga e também moram algumas das famílias de ferroviários aposentados. Algumas destas pessoas já eram conhecidas do projeto Memorial da Estação Férrea e outros foram localizados no processo do meu trabalho de campo. Minhas primeiras tentativas etnográficas se deram por caminhadas voltadas ao espaço dos trilhos, com conversas com pessoas que estavam passando ou moradores. Procurei pessoas que tinham vivido a experiência do trabalho ou da viagem do trem para melhor compreensão. Este processo foi feito junto com o colega Eberson Garcia que garantiu espaço para construir diferentes ferramentas para abordar a etnografia, como a gravação das conversas, fotos e vídeos de alguns momentos do processo. Não posso deixar de comentar do sentimento de insegurança que sentia enquanto andava por lugares da cidade que eu não tinha o costume de frequentar. Ter alguém junto garantiu explorar ruas com mais tranquilidade para desenvolver a aproximação com os interlocutores.

Este capítulo irá tratar dessas pessoas, de suas impressões sonoras em relação ao trem. Levei para elas a gravação de áudio retirada de uma cena de vídeo elaborada para o Projeto do Memorial. Através de um equipamento de mp3 e um fone, pedi que me falassem o que sentiam quando escutavam esse som. A escuta deste registro sonoro frequentemente desencadeava relatos sobre memórias da infância, informações sobre o transporte e outras questões visitadas a seguir. Abaixo temos uma tabela com uma pequena apresentação dos protagonistas deste capítulo e as impressões que tive deles a partir de nossa interlocução. Como o tempo de imersão não foi longo, e o contato com algun(ma)s interlocutore(a)s foi breve, são algumas impressões, salientando um ou outro detalhe. Quanto às idades, também estão indicadas a partir de minha percepção, podendo haver alguma pequena incorreção.

Marli (cerca de 60 anos): é enfermeira, esposa de Mozart, ferroviário aposentado. Tem dois cachorros e um papagaio de estimação.	Geraldo (cerca de 60 anos): é ferroviário aposentado. No seu trabalho era o “Coringa”, por realizar diversas tarefas. Sempre morou perto dos trilhos. Sua cachorra se chama Malu. Quando chegamos estava capinando o pátio de sua casa.	Roni (cerca de 60 anos): ferroviário que está buscando regularizar sua aposentadoria. Adora sua casa, diz que é como morar pra fora na cidade. É separado de sua esposa, contou que ela se enjoou do trem buzinando na frente de casa.
Roceli (cerca de 70 anos): um dos fundadores do Bloco Carnavalesco Bafo da Onça. Quando chegamos ele estava esperando outras pessoas que iriam falar com ele sobre o Brasil de Pelotas, time de futebol da cidade.	Lucio (cerca de 50 anos): engenheiro cresceu no bairro pescando no girador e caçando cobras verdes perto do strilhos. Ficou agradecido e emocionado com a proposta da pesquisa.	Darlei e Paulo (cerca de 60 anos): se encontraram enquanto eu estava conversando com Darlei em sua estofaria. Paulo é filho de ferroviário, Darlei não teve contato com a linha.
Luis Carlos (cerca de 60 anos): espectador do trem enquanto passava no viaduto, é morador do bairro. Foi o interlocutor com quem tive menos contato.	Jussara e Celia (cerca de 50 anos): são irmãs, estavam conversando e tomando chimarrão em frente à casa de Jussara quando passei pela rua.	Rolney (cerca de 70 anos): Viajante de cidades, de livros e discos, e morador do bairro.
Nando (cerca de 60 anos): Ferroviário aposentado, atualmente trabalha no sindicato da rede.	Rubinho (cerca de 80 anos): Ferroviário aposentado, amigo de Nando.	Calixta (cerca de 60 anos): esposa e filha de ferroviários.
Eberson (cerca de 30 anos): estudante de antropologia, companheiro de campo.	Guillermo (cerca de 20 anos): estudante de antropologia e segundo Rubinho, futuro ferroviário.	Andressa (26 anos): estudante de antropologia, autora deste texto criada um pouco no bairro Simões Lopes, onde ouvia o apito do trem, um pouco na Praia do Laranjal, onde não escuto o barulho ou a buzina do trem.

2.1. CAMINHANDO PELO BAIRRO SIMÕES LOPES: DECODIFICANDO OS APITOS DO TREM



Figure 17 Trem passando no bairro Simões Lopes, Pelotas. Fotos: Andressa Pereira, 2016.

O bairro Simões Lopes é apartado do centro da cidade de Pelotas pelos trilhos do trem. Estes são cortados por inúmeras ruas, com cruzamentos e trânsito de pedestres e veículos urbanos como ônibus, automóveis, caminhões, bicicletas e carroças. Em todos os cruzamentos a sinalização é precária e não há cancelas que impeçam o trânsito, por exemplo, o que representa um grande perigo. A única ligação segura é através de uma passarela elevada ao lado do prédio da estação, com escadas de acesso aos dois lados. Sobre ela passam pessoas com sacolas do supermercado, situado logo ao lado da Estação, o qual adquiriu, por meio de leilão, os prédios dos galpões ferroviários, situados, atualmente, em seu estacionamento. Nos últimos meses de meu trabalho de campo nas proximidades dos trilhos, placas e grades passaram a indicar: “proibida a entrada de estranhos”, permitindo acesso somente aos seguranças dos trens e dos trilhos e obrigando os pedestres a usarem a passarela:



Figure 18 Entorno do prédio da Estação Férrea, localizado Bairro Simões Lopes Foto: Andressa Pereira, 2017.



Figure 19 Placas próximas ao viaduto. Foto: Andressa Pereira, 2017.



Figure 20 Chegando ao prédio. Foto Kelly Schmidt, 2015.



Figure 21 Fundos do prédio da Estação Férrea visto a partir de uma brecha da passarela. Foto: Andressa Pereira.

Subindo o viaduto já podem se notadas algumas mudanças indicando a transição dos bairro. Do alto da passarela, é possível notar o jogo de futebol no campo situado aos fundos da Estação, na altura da plataforma de embarque. Atualmente não são mais os trabalhadores da rede que fazem uso do campo – atividade que representava um importante fator de sociabilidade para esta

comunidade, mas as novas gerações do bairro participam de projetos sócio-educativos no local. Na outra extremidade da passarela, a escadaria dá acesso a Av. Brasil e, logo na saída da escadaria há um ponto de taxi. Do outro lado da Avenida, na esquina à direita, encontra-se a igreja Nossa Senhora Aparecida, referencial para os moradores do bairro, além de um bar movimentado na esquina da esquerda.



Figure 22 Pasando pelo viaduto. Foto: Mauro Bruschi, 2015

Muitos dos trabalhadores aposentados e pessoas que vivenciaram o trem de passageiros da Rede Férrea continuam morando no bairro Simões Lopes e, dentre eles, estavam a maioria de meus interlocutores. Certa ocasião, com meu colega Guillermo, caminhamos com Rubinho, trabalhador ferroviário aposentado, hoje com 80 anos de idade. Ele se mostra calmo e curioso com os arredores, caminhando, devagar pelas ruas do Bairro. A oportunidade desta caminhada em sua companhia foi importante para esse processo de pesquisa. Rubinho olhava e pisava em calçadas que muito tem a dizer sobre ele. Ele não foi morador do bairro, mas a constante rotina de trabalho fez o lugar tornar-se parte de sua vida. Mostrou-nos a igreja em que casou, as casas que aos poucos viu surgir, mostrou em que lugar do prédio da estação trabalhava: parte direita do prédio de quem olha pelos fundos. Rubinho era observador, dando



Figure 23 Passeio nos trilhos com Rubinho. Foto: Guillermo Gómez, 2017

atenção às marcas da passagem do tempo nos trilhos, pelo seu desgaste. Mostrou rachaduras, emendas de ferros e a situação curiosa da curva, que acaba gastando somente num lado. Explica que no verão o trilho expande, forçando ainda mais essa lateral, enquanto no inverno ele encolhe, sendo necessário colocar areia entre as rodas do trem para facilitar a locomoção. Essa atenção aos detalhes somente é possível devido ao conhecimento de anos de trabalho. Aos meus olhos todos os trilhos são iguais, diferente de Rubinho que percebe as peculiaridades deles. Gómez (2015, p. 67) explica essa característica do conhecimento ferroviário: “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””, e também sobre os variados tipos e códigos do apito do trem.

Rubinho e Nando, que acompanharam o desenvolvimento da pesquisa para o Memorial e a itinerância do Museu de Rua, dispuseram-se a atender meu pedido de ouvir o áudio com o som do trem. Ambos ressaltaram a importância do apito nos cruzamentos para a segurança de todos, seja para os pedestres ou outros transportes. Segundo Rubinho, todo mundo fica com medo do trem, não é que nem carro: “não dá para parar quando quer”. Nando, por ter sido maquinista, diferente de ouvintes leigos, logo percebeu algumas peculiaridades nesta audição e decodificou seus significados: “esse aqui está sem regra nenhuma”, disse ele, explicando que a buzina não estava emitindo códigos específicos, só estava passando em um cruzamento. Pelo som, ele segue decifrando as condições do transporte: “está sem carga nenhuma”, “o trem está leve” – afirma ele, baseado no barulho dos vagões nos trilhos. Comenta que, como maquinista, achava muito assustador usar o apito: “a gente não gostava de apitar, era muito barulho”. O barulho, o calor, mais o fardamento, dentro do vagão, “tudo agrega ali dentro”, diz ele, “mas a gente acostuma”.

As buzinas e os códigos eram normas, e se não apitassem, eram punidos. Em Rodovias Federais (BRs) e Vias deveriam exercer códigos específicos. Se algum acidente acontecia, dentre as primeiras atitudes da empresa estava ver se os trabalhadores tinham seguido as normas de apitar nos cruzamentos, o que fica registrado em um computador de bordo, salvo por códigos: “tipo um GPS que marcava através do quilômetro” me explica ele. Nando desenha pra mim, como ficava salvo nesse computador de bordo:

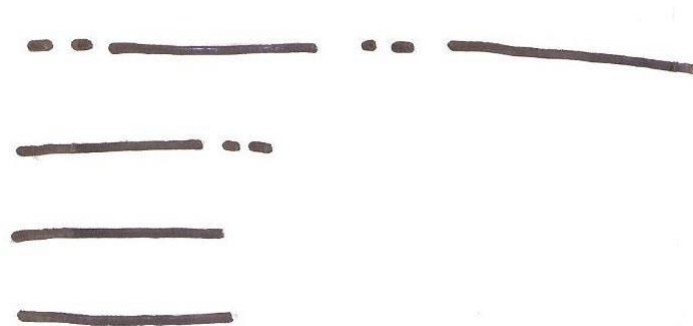


Figure 24 Desenho feito por Nando, demonstrando registro do apito do trem.

Explica que quando o trem vem, “dá uma buzina longa, trezentos metros de quando está chegando [na estação]; duas buzinas, quando está a duzentos metros e outro apito, quando está a cem metros”. A buzina as vezes era acionada por uma corda ou então um botão, dependendo da máquina. Ele me avisa para eu prestar atenção quando o trem passar e então notar as diferenças em relação ao som.

Conta que, em determinada ocasião passou por uma situação que, se não fosse o registro do som nesse computador de bordo, teria tido problemas. Estava passando em uma Rodovia perto de Rio Grande, e como faz com todas as manobras, avisou seu deslocamento através da buzina. Depois recebeu reclamações de pessoas que estavam por perto, dizendo que ele não tinha avisado sua chegada pela buzina. Ocorre que nesse dia, “o vento estava forte e a favor do trem”, de modo que, do outro lado da BR, onde estavam aquelas pessoas, não foi possível ouvir a buzina. Felizmente o registro a bordo o salvou; “o *pendrive* acusa e salva a gente”.

Nando e Rubinho compartilham comigo o livro das normas e códigos da empresa. Falaram que deveriam “saber de cor o livro, do início ao fim”. Abaixo, as regras em relação aos sinais de apito, assim como no desenho acima de Nando:

4.3.04 - SINAIS DE APITO DE LOCOMOTIVA	
Os sinais de apito das locomotivas devem ser dados conforme disposto nestas Regras. Os sinais de apito breves são indicados por "o" e "—" para apitos mais longos. Cada som do apito deve ser distinto, com intensidade e duração proporcionais à distância à qual deve ser ouvido.	
APITO	INDICAÇÃO
a) — — —	Pedido de socorro ao pessoal da Via Permanente, quando na linha, entre duas estações.
b) — —	A 600 m das estações, ponto de cruzamento com outros trens, cruzamento com outra via férrea, túneis, pontes e viadutos.
c) oo	Apertar freios. PARE.
d) o	Soltar freios — pronto a prosseguir.
e) o —	Resposta a qualquer sinal.
f) o o o	Confirmação do sinal de recuar.
g) o o o o	Aviso de que o trem está pronto para partir — aguardando ordens para circular.
h) — — o —	(1) Nas placas de "APITE". (2) A 500 m de passagens de nível com rodovias ou estradas secundárias. A serem prolongados ou repetidos de acordo com a velocidade do trem, até a passagem ser ocupada pela locomotiva ou vagões.
APITO	INDICAÇÃO
i) oo (Repetidos)	Aviso para pessoas ou animais na linha e para cientificar os trens no sentido oposto de qualquer irregularidade na linha.
j) — — o o o	Aviso ao correio de alarme para proteger a cauda do trem.
l) — — — —	Para chamar de volta o correio de alarme protegendo o trem circulando no sentido par.
m) — — — — —	Para chamar de volta o correio de alarme protegendo o trem circulando no sentido impar.
n) —	Aviso de que o trem vai movimentar-se.
o) o — o —	Chamar o revistador de veículo.

Figure 25 Sinais de apito da locomotiva

Para quem trabalha no serviço ferroviário, umas das principais questões em relação ao apito está relacionada à segurança nos cruzamentos, à necessidade de chamar a atenção de quem está na volta para não obstruir a passagem. Como Rubinho falou, “não é que nem carro”, pois, para parar, é preciso desacelerar com antecedência. Tanto que outro de meus interlocutores, Paulo, explica o nome que eles davam para os cruzamentos: “mata-burro, porque se tinha algum animal nos trilhos, o trem tinha que passar” e eram obrigados a sacrificar o animal.

Merecem serem compartilhadas as explicações sobre o apito dos trens, embora eu não possa validar estas histórias. Encontrei a explicação do surgimento do apito em um site chamado vida de maquinista (<http://vidadmaquinista.blogspot.com>). Entretanto, quando as compartilhei com Nando, ele afirmou que nunca tinha ouvido falar sobre a origem do apito e nem sobre essa situação, mas que achou legal e interessante a história que segue:

A origem do apito das locomotivas

No principio de 1833 a machina *Samson*, do caminho de ferro de Leicester a Swamington, esmagou na passagem de nivel de Thornton uma carroça puchada por um cavallo e que vinha cheia de hortataliças e ovos para o mercado de Leicester.

O machinista avisou tocando a corneta, que se usava nessa época, sem conseguir assustar o cavallo nem acordar o carroceiro.

A carroça foi colhida pelo comboio e arremessada á distancia e as 80 duzias de ovos feitas em uma colossal gemmada.

Este accidente produziu grande impressão no publico. No mesmo dia, Ashvem Bragster, director da linha, dirigiu-se a Alton Grange, onde residia o celebre Jorge Stephenson, que era o administrador e maior accionista da companhia; para falar-lhe a respeito. Bragster perguntou-lhe se não seria possivel collocar na machina um apito movido pelo vapor.

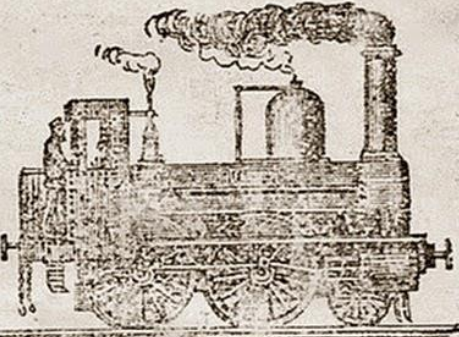
— A idéa é excellente, respondeu Stephenson; experimentaremos e veremos o resultado.

O primeiro de taes apitos foi feito por um fabricante de instrumentos de musica de Leicester e deu tão bom resultado que o conselho de administração do caminho de ferro resolveu que se puzessem apitos identicos em todos as locomotivas da companhia.

Antes disso, porém, foi preciso pagar o cavallo, a carroça, a hortaliça e as 80 duzias de ovos. Assim, o apito das locomotivas teve por origem uma gemmada de 960 ovos !

Depois, redigiu-se um regulamento prohibindo, sob severas penas, a circulação de locomotivas que não tivessem trombeta de vapor, porque era mais uma trombeta do que um apito o que então se inventára.

A trômbeta de vapor foi pouco depois substituida pelo actual apito. Já em 1836 todas as locomotivas o usavam, e em 1837, as machinas dos primeiros comboios que circularam em França, na linha de Saint-Germain, estavam munidas delles.



Henrique de Parville.

Figure 26 A origem do apito das locomotivas.

Segundo o relato acima o apito das locomotivas surgiu a partir de um acidente envolvendo uma carroça com 80 dúzias de ovos. Os maquinistas na época usavam uma corneta para chamar a atenção de sua presença, porém não foi o suficiente pra alertar a carroça a sua frente ocasionando o acidente. O relato avisa que por esse motivo em 1836 todas as locomotivas já usavam apitos idênticos feitos por um fabricante de instrumentos de música.

Anteriormente Paulo já havia me dito que o conjunto do trem, do início ao fim, com os vagões, se chama “composição”. O significado desta palavra também remete a constituição e organização de um todo, para além dos trens que mantêm sua

organização nos trilhos. Porém no que diz respeito à sua sonoridade, esta não se mantém em um lugar só, nos trilhos. O som do trem pode ser ouvido por lugares em que ele não é visto, somente ouvido, a quilômetros de distância.

Em um dia em que estávamos na casa de Nando, ouvimos de seu pátio um som do trem diferente do que o dos outros dias. Primeiro ouvi o barulho dos vagões separados do resto, andando devagar; depois ouvi o apito. Notei que era diferente, o som era mais grave e, com certeza, lembrava a buzina de um navio. Nando afirmou que era a de um navio. Perguntei como isso acontecera e ele explicou que dependia do bronze; dependendo da máquina, as buzinas podem ser diferentes. Fala que o importante é chamar a atenção e fazer barulho; brinca que “é aquela coisa: quem gostou, faz barulho!”. “E esse trem está vazio”, complementa Rubinho, notando que a carga do trem estava leve. Explica que hoje em dia os trens são longos e facilmente carregam grandes quantidades de cargas, diferente de antigamente, que o número de vagões não era grande.

Enquanto maquinista e manobrador da ferrovia, Nando trabalhava fora de Pelotas, quinze dias seguidos, em diferentes cidades, em uma rotina que começava à meia noite. A esses períodos seguiam-se outros quinze dias de folga. Segundo ele, a profissão de maquinista é mais cansativa mental do que fisicamente. O maquinista, diz ele, “sente o trem nas costas”, principalmente em subidas e descidas. Segundo Gómez (2015, p.32) esse trabalho requereria um “controle consciente constante, de dois em dois segundos um botão precisava ser pressionado e um pedal igualmente”. Já o manobrista é os olhos do maquinista, podendo ter mais liberdade do que no outro ofício.

Encantado pelas paisagens, Nando afirma para Gómez (2015, p.31) que “as pessoas conhecem a ferrovia só dentro da cidade, mas fora da cidade ela é uma poesia...”. Atento às paisagens a sua volta durante o trabalho, Nando comenta comigo o trecho mais bonito que ele já



Figure 27 Trecho Passo Fundo. Imagem: Vídeos ALL, 2007

viu: o do percurso dos trilhos de Passo Fundo. Conta que em conversas com outras pessoas, elas também concordam ser aquele um dos trechos mais bonitos que já passaram. Sobre essas viagens a trabalho, é possível perceber a importância atribuída ao campo, à zona rural, que aparece também em outras falas de Nando, quando salienta essa particularidade de sua rotina. Muitos dos ferroviários ficavam isolados no campo - “era trilho, campo e boi”, o que lhes conferia uma sensação de liberdade e desfrute dos costumes do interior, como o do café passado ou o uso do fogão a lenha (GÓMEZ, 2015, p. 52).

As lembranças de viagens se encontram também entre outros trabalhadores. Guillermo Gómez, em sua etnografia, procurou entender a rotina dos ferroviários, do relato de trabalho e de viagem do Nando. Segundo outros interlocutores de Gómez (2015, p.52) a solidão do trabalho é um sentimento originado dessa rotina, onde o trabalhador se sente “abandonado, longe da família”. Porém, Nando, quando saiu da rede ferroviária e passou a trabalhar na padaria que criou, diz ter-se sentido “em uma prisão”, por estar em um ambiente fechado, longe das viagens e paisagens. “Coisa que a natureza faz e tu não acreditas” (GÓMEZ, 2015, p.52), comenta Nando sobre as paisagens da região.

Nando atualmente trabalha na sede do sindicato da rede, que se localiza próximo ao prédio da Estação Férrea, em um chalé que fica nos fundos de um terreno fechado com um portão de garagem. As atividades que ocorreriam neste espaço estão sendo realizadas em sua própria casa, próxima ao local. No momento, ele aguarda que o Sindicato dos Ferroviários de Rio Grande envie um container para ser utilizado como escritório no terreno da sede do Sindicato e neste local, tem a guarda do Museu de Rua que foi realizado para o Memorial da Estação Férrea.

2.2. SINAIS E RUÍDOS COMO OBJETO DE ESTUDO

As pessoas se vão, o tempo passa, mas o som fica...
(Lucio, interlocutor).

Na busca de referenciais teóricos para analisar o material empírico reunido ao longo do trabalho de campo, fui encontrando leituras relevantes, embora, em certa medida, dissonantes entre si. Neste capítulo, em que priorizo a dimensão simbólica dos sons emitidos pelo trem, apoio-me na noção de paisagem sonora, desenvolvida por Schaffer (2001), os quais, segundo o autor, estão situados entre ciência, sociedade e artes. Ele propõe a discussão de uma nova interdisciplina para documentar aspectos importantes do som, cujo propósito é o de:

Observar suas diferenças, semelhanças e tendências, colecionar sons ameaçados de extinção, estudar os efeitos dos novos sons antes que eles sejam colocados indiscriminadamente no ambiente, estudar o rico simbolismo dos sons e os padrões do comportamento humano em diferentes ambientes sonoros, com o fim de aplicar conhecimento ao planejamento de futuros ambientes. (SCHAFER, 2001, p.19)

O autor acredita que dados interculturais de todo o mundo precisam ser cuidadosamente reunidos e interpretados. A principal questão para ele é: “a paisagem sonora mundial é uma composição indeterminada, sobre a qual não temos controle, ou seremos nós, os seus compositores executantes?” (SCHAFER, 2001, p.19). O autor acredita que o ambiente de uma sociedade pode ser lido como um indicador das condições sociais que a produzem e pode nos contar muita coisa a respeito das tendências de um contexto social. Schaffer (2001) explica que a paisagem sonora pode ser qualquer campo de estudo acústico. Podendo referir a uma composição musical, a um programa de rádio ou mesmo a um ambiente acústico como paisagens sonoras. O autor explica que podemos isolar uma impressão do ambiente acústico como um campo de estudo, do mesmo modo que podemos estudar as características de uma determinada paisagem visual.

Segundo o autor o sentido da audição não pode ser desligado à vontade, “não existem pálpebras auditivas” (SCHAFER, 2001, p.29). Explica que quando dormimos, nossa percepção de sons, é a última porta a se fechar, e é também a primeira a se abrir quando acordamos. Para o autor o som é um modo de tocar a distância.

Rocha, Vedana e Barroso (2007, p.2) acreditam que Schafer (2001) nota a sonoridade urbana como poluída, pois diferente dos olhos, os ouvidos permanecem abertos a mercê do horizonte acústico em que se vive.

Em sua pesquisa sobre paisagem sonora o autor transita por “uma longa excursão pelas paisagens sonoras da história” (SCHAFFER, 2001, p.29), concentrando-se no mundo ocidental, embora procure incorporar materiais de outras partes do mundo.

As exposições de Schafer (2001) sobre paisagem sonora podem contribuir quanto à sua proposta de seguir o som do trem. O autor afirma que para compreendê-la é “preciso descobrir aspectos significativos, aqueles sons que são importantes por causa de sua individualidade, quantidade ou preponderância” (SCHAFFER, 2001, p.26).

Devido à propagação, ou às diferentes direções do vento, o som é percebido em diferentes lugares da cidade, fazendo parte por momentos descontínuos, da paisagem sonora do entorno. Schaffer (2001, p. 26) comenta que essa “marca sonora se refere a um som da comunidade que seja único ou que possua determinadas qualidades que o tornem especificamente significativo ou notado pelo povo daquele lugar”. O autor explica que esses sinais são sons destacados orientados para a comunidade, são sinais que “precisam ser ouvidos porque são recursos de avisos acústicos: sinos, apitos, buzinas e sirenes” (*idem*). Estes sinais são familiares para as pessoas que se relacionam de diferentes formas com esse som, no caso aqui do som e apito do trem.

Assim como existe um conhecimento e entendimento sobre mapas e plantas arquitetônicas, Schafer (2001) comenta que poucos conseguem ler as cartas dos foneticistas, engenheiros acústicos ou músicos. Segundo ele, dar uma imagem da paisagem sonora requer habilidade e paciência: “seria necessário fazer milhares de gravações e dezenas de milhares de mediações, e um novo modo de descrição teria que ser inventado” (SCHAFFER, 2001, p.24). Para ele as gravações são importantes para isolar um som trazendo ao ouvido detalhes da paisagem sonora que antes não haviam sido percebidos.

Krause (2013, p.31) explica que a proposta de Schafer sobre paisagem sonora é notar o quanto ela é importante para representar “um lugar e um tempo por meio de sua combinação peculiar de vozes, sejam elas urbanas, rurais ou naturais”. Para ele, as paisagens sonoras extraem sua originalidade de uma combinação de

fatores: em ambientes montanhosos, os sons permanecem mais restritos, diferente de quando o terreno é plano, aberto e seco, fazendo o som se dispersar mais rápido e parecendo se perder. A paisagem sonora de um mesmo local pode variar no decorrer de cada estação. O autor explica que depende também da densidade, do tipo de vegetação predominante e das características geológicas fundamentais da área.

Levando em consideração a “fluidez” do som, é preciso entender que ele não está em um lugar. Ele surge e permanece sem forma e sem espaço (KORN, 2008, p.7). Assim como o vento, ou com o vento, o som surge em diferentes lugares na cidade fazendo parte do meio urbano por alguns momentos, com diferentes intensidades.

Esta relação entre as condições climáticas e ambientais da propagação do apito do trem esteve presente no testemunho de diversos interlocutores do Bairro Simões Lopes. Um deles, Roceli, foi criado no bairro onde vive desde criança e é um dos fundadores do bloco carnavalesco Bafo da Onça. A casa do seu filho fica na Avenida Brasil, paralela aos trilhos que passam pela antiga estação. Na casa, encontram-se enfeites do Bloco carnavalesco, como uma onça e fitas coloridas. Foi assim que conseguimos contato com ele, através do seu filho, que mora nesta casa. Combinamos uma tarde para falar com seu pai. Nesta conversa, Roceli afirmou que quando o vento “está solto”, o som do trem chega até a casa dele “tranquilo”. Quando o vento é do sul, “se escuta quando o trem está lá em cima” direção vinda do sul. Diferente quando é o “nordestão: quando tem jogo do Brasil de Pelotas” – time de futebol que começou seu clube no bairro – “a Baixada⁵ parece que está aqui dentro de casa”. O vento do sul, que é a direção do vento no inverno, parece facilitar a audição do som do trem.

Esta explicação reincidiu na narrativa de diferentes pessoas durante o trabalho de campo. Lucio, outro interlocutor, cresceu no bairro, e no pátio nos fundos de sua casa, a poucos metros, estão os trilhos. Hoje mora perto do Museu Baronesa direção nordeste aos trilhos. Neste dia em que eu realizava o trabalho de campo, juntamente com meu colega, ele estava visitando suas irmãs, que moram nesta mesma casa. Encontramos com ele enquanto conversava com seu amigo Edgar na calçada de sua rua, e logo após saímos para caminhar pelo bairro. Lucio também

⁵ Baixada é como é chamado popularmente o Estádio Bento Freitas, do Grêmio Esportivo Brasil. Fica localizada a creca de 3 km. Na direção nordeste, em relação a Estação Férrea

fala: “quando tá esse vento do sul aqui, eu escuto lá de casa”.

Segundo Schafer (2001) o vento é um elemento que se apodera dos ouvidos vigorosamente, sua sensação é tátil, além de auditiva. Neste caso o vento carrega esses diversos acontecimentos da cidade, o trem e o jogo de futebol são levados para outros ambientes fazendo parte de outras “paisagens” da cidade.

Outros elementos também influenciam para este fenômeno. Rolney, que foi morador de diversas cidades da região, comenta que a pressão atmosférica muda no inverno, o que permite que se escute o trem com mais facilidade. Já Marli, esposa de ferroviário aposentado, cujos fundos da casa dão diretamente sobre os trilhos, discorda: “nada a ver”, diz ela, se está frio ou calor o som se encontra sempre presente em sua casa, como na vibração que causa em seu chalé. Aponta as pequenas rachaduras na sua parede perto da lareira. Rolney também avisa: “treme tudo”, as janelas batem e se sente a vibração. Luiz Carlos, que estava observando o trem passar no viaduto, me conta que o som do trem depende também de outros fatores, como o peso da carga. Disse que depende se a carga é mais leve ou não; quando a carga é mais pesada, o trem é mais intenso.

Para Krause (2013), os sons dependem de nossa perspectiva em relação a sua fonte e das características do ambiente físico onde ocorrem. O autor acredita que o “som é revelador e tem capacidade de evocar um lugar como uma fotografia”. Sua técnica propõe sistematizar e analisar registros sonoros utilizando-se da descrição do som para absorver os padrões sonoros que se encontram no ambiente. Ele reconhece esses padrões como narrativas, contendo diferentes camadas sonoras. O autor distingue três tipos de camadas sonoras: geofonia (fonte não biológica, como vento e água), biofonia (sons de animais) e antropofonia (sons de objetos produzidos pelo homem). Para o autor, são essas três camadas que formam as paisagens sonoras de todo o mundo. Mudanças de temperatura, chuva, vento são circunstâncias que podem influenciar a sonoridade do trem.

No caso do áudio que levei para os colaboradores ouvirem, foram os sons biofônicos que eles destacaram no ambiente. Marli fala que mesmo morando tão perto da linha, e há tantos anos, ainda gosta de ver o trem passar e nota que seguidamente as pombas ficam por perto, esperando cair alguma coisa que o trem pode estar carregando, como soja. “As pombas já nem voam, ficam ali pra aproveitar os restos”.

Quando Roceli escutou o áudio que passei para ele, logo me disse: “aqui eu

vejo uma coisa importante”, e pediu para eu escutar: “o que tu ouve, diz pra mim, o que tu escuta?” Atenta, procurei prestar atenção no áudio que eu já tinha escutado algumas vezes e tentar perceber o que tinha chamado a atenção de Roceli. Comentei dos pássaros, ele me parabenizou pela observação e explicou que se “não incomoda os pardais, como uma pessoa pode se incomodar?” Os pardais estão cantando junto com o som do trem, por isso diz que “não existe anormalidade nenhuma no barulho”.

A partir de uma aproximação inicial com diferentes pessoas na busca de obter depoimentos para o Memorial da Estação Férrea, algumas percepções podem ser compreendidas quando relacionadas à paisagem sonora possibilitada pelo trem. Nos relatos selecionados, a sonoridade do trem é percebida como “linda, muito sentimental, um espetáculo, uma alegria”. Com a contribuição de Schafer (2001) procuro entender o porquê dessa associação positiva. O autor comenta que todos os sons da revolução industrial, a exemplo dos sons dos trens, com o passar do tempo, parecem ter assumido as mais aprazíveis associações sentimentais:

Diferente dos transportes modernos, os sons dos trens eram ricos e característicos: o apito, o sino, o lento resfolegar das máquinas na partida, acelerando repentinamente enquanto rodas deslizavam e, então diminuindo novamente, as súbitas explosões do vapor ao escapar, o guincho das rodas, o entrechocar-se dos vagões, o estardalhaço dos trilhos, a pancada contra a janela quando outro trem passava na direção oposta, eram todos ruídos memoráveis. (SCHAFFER, 2001, p.120).

As possíveis associações com a infância, o período de trabalho satisfatório para os ex-funcionários da Companhia Férrea, ou mesmo certa nostalgia por uma época que já passou, são possíveis considerações a serem observadas nos relatos. No trabalho de campo efetivamente, na busca de relatos e percepções em pontos de escuta, outros tipos de falas foram encontradas. Pessoas que não tiveram relações com a Companhia Férrea e com a experiência de viajar em um trem percebem como “horrível” o som, dizem que o barulho “incomoda”. Questões quanto às diferentes percepções do indivíduo ligadas a experiências da sonoridade podem ser refletidas para entender como se encontra a sonoridade no ambiente urbano.

É preciso entender que esses elementos, os sinais e ruídos, com suas sensações e percepções despertadas, só têm significado mediante “as associações que eles adquirem ao serem associados ou opostos uns aos outros em toda sorte de

contextos” (WAGNER, 2010, p. 75).

Wagner, explorando a noção de cultura no contexto das constituições e das motivações humanas procura entender que um contexto é parte da experiência. Para ele, a experiência, “é um ambiente no interior, do qual, elementos simbólicos se relacionam entre si, e é formado pelo ato de relacioná-los” (WAGNER, 2010, p.76). Dessa forma, a comunicação e a expressão só são possíveis na medida em que as partes envolvidas compartilham e compreendem esses contextos e suas articulações. Assim, todo uso de um elemento simbólico, como no caso aqui - sinais e ruídos do trem no ambiente, é uma extensão inovadora das associações que esses elementos adquirem por meio de sua integração convencional em outros contextos. O significado despertado por esses sinais e ruídos é, portanto produto das relações, e das propriedades significativas.

Essas associações compartilhadas, produto dessas relações, servem para relacionar as qualidades significativas da expressão às vidas e às orientações daqueles que se comunicam. Sem esse caráter relacional, para Wagner (2010) essas qualidades significativas, não importam o quão provocativas fossem, não seriam compreendidas ou apreciadas.

O autor explica que essas noções compartilhadas definem e criam um significado para a existência e a sociabilidade humana ao fornecer uma base relacional coletiva, aquilo que é por vezes chamado de cosmologia e, por outras vezes, chamado de sistema.

Wagner (2010) explica que se o que ouvimos são apenas sons e o que vemos são apenas padrões de luz, nem umas nem outras têm associações inatas ou auto evidentes. Para o autor essas associações são obtidas mediante participação em vários contextos. Uma vez que seus elementos articuladores guiam e canalizam nossa experiência com sua realidade, os contextos não podem receber sua forma e seu caráter diretamente dessa experiência, assim:

Todo pensamento, ação, interação, percepção e motivação humana pode ser entendida como uma função da construção de contextos lançando mão das associações contextuais de elementos simbólicos. Como toda ação desse tipo – eficaz ou ineficaz, boa ou má, correta ou incorreta – se desenvolve mediante construções sucessivas, sua geração pode ser descrita como “invenção” ou “inovação”. (WAGNER, 2010, p. 120 - 121).

Porém, para dar ao mundo um centro, o autor explica que existe um padrão a uma organização, a convenção, que separa suas próprias capacidades de

ordenação das coisas ordenadas ou designadas, e assim cria e distingue contextos. A delineação desses contextos e a oposição entre modos de simbolização “coletivizante” e “diferenciante” que ele implica, podem ser igualmente tratados, para Wagner, como ficções ou ilusões da convenção, sendo esses também importantes. Para ele, elas decompõem o mundo em suas categorizações mais significativas e efetivas (WAGNER, 2010).

Para o autor, é entre esses dois tipos de objetificação que o mundo inteiro é inventado. Assim, o processo cumpre um papel importante: “saber qual dos tipos de objetificação é considerado o meio normal e apropriado para a ação humana (o reino do artifício humano) e qual é compreendido como funcionamento do inato e do dado” (WAGNER, 2010, p.136). É isso que define a forma aceita e convencional da ação humana, o modo como é interpretado e experiência o controle e suas ilusões, e também define que coisas e que experiências devem ser vistas como anteriores às suas ações, e não como resultado delas.

Maria Laci, uma das entrevistadas para o desenvolvimento do vídeo para o projeto Memorial, conta que o som do trem a faz lembrar-se do pai que trabalhava na linha. Quando pequena, ela corria até o portão para abanar, achando o pai um herói quando descia do trem. Assim, conforme Wagner (2010), essas memórias e outras pessoas, motivam tanto quanto motivamos a nós mesmos, penetrando em nossas personalidades e no teatro de nossas ações e percepções.

Diferente de Maria Laci, Darlei percebe a presença do trem e sua sonoridade como horrível e desnecessária. Isso pode ser explicado por Wagner (2010) como resultado das maneiras pelas quais criamos e experienciamos contextos. O significado é produto das relações e de propriedades significativas. Assim como Darlei, Jussara me avisa que o trem só atrapalha o trânsito, ela explica que fecha as três entradas da cidade quando passa, prejudicando o fluxo dos carros. O trem não é mais de passageiros, ele não tem mais horário certo e perdeu a importância para carros e outros transportes.

Geraldo explica, “quem mora pra lá do viaduto não entende”. A maior parte são novos moradores do bairro e não tiveram a convivência com o trem como os antigos moradores tiveram. Com “*pra lá do viaduto*” refere-se ao trecho da Avenida Brasil entre o viaduto e o prédio do IFSul. Já o trecho onde Geraldo localiza-se é aquele entre o viaduto e o Castelo, em que a maior parte dos moradores são ferroviários aposentados que moram há bastante tempo perto da linha, tendo sido

criados por seus pais e avós perto dos trilhos.

A passarela dos pedestres, também conhecida entre os moradores como viaduto, serve como um lugar de passagem, sobre os trilhos, entre o bairro e o centro (mapa 2). Não se trata de um lugar de passeio. O que se observa ali, geralmente, são pessoas apressadas e empenhadas a chegar ao lugar desejado, seja para o centro ou para bairro. Entretanto, nas vezes em que o trem estava passando, percebi um comportamento diferente dos transeuntes. Alguns pequenos grupos se juntam para observar o trem passar, pessoas de diferentes idades. O viaduto neste momento serve como um lugar privilegiado para a observação, como um camarote, não simplesmente um lugar de passagem.

Comentei isso com Rolney, ele concorda e me explica que “é um transporte que chama a atenção, é muito bonito, tem seu charme”. Em um desses dias que estava de passagem no viaduto, conversei com Luis Carlos. Havia também duas meninas jovens observando, e ainda pude perceber Marli com uma criança, nos fundos da sua casa, olhando o trem passar.

Luis Carlos diz que “o trem passa toda a hora, mas não tem hora certa”. Mesmo assim, afirma que passa às 3h, 6h e 8h da manhã. Tentei falar com os guardas, seguranças contratados que fazem vistoria da linha, sobre o horário do trem. Eles disseram que não poderiam informar e que muda todo o dia. Também perguntei para diferentes moradores do bairro, e eles também me afirmaram que não existe um horário certo. Roceli me diz que depois que acabou o trem de passageiros, o horário muda todo o tempo. Mesmo assim, em conversas, escutei coisas como “o trem da hora do almoço ainda não passou”, ou Jussara, que falou que quando está assistindo filme de madrugada, sabe que é 2h da manhã, pois escuta o trem passar.

Nos primeiros dias de trabalho de campo, minha primeira pergunta para as pessoas que estavam perto da linha era quanto ao horário que o trem passava.



Figure 28 Passarela. Foto: Andressa Pereira, 2016.

Ninguém soube me falar um horário certo, mas começaram conversas interessantes. Em uma dessas vezes conversei com Celia e Jussara. Quando perguntei que horas passava o trem, elas me olharam confusas e Celia logo perguntou: “por que tu quer saber? Não é trem de passageiro, tu não está tentando te matar né?” Expliquei sobre a pesquisa e brincando me perguntaram se estava tudo bem comigo. Depois de um tempo Celia me falou que ficou realmente preocupada porque um amigo de suas filhas tirou sua vida ali quando tinha 15 anos. Explicou que naquele mesmo dia ele foi a sua casa ver um filme e comer pipocas com suas filhas. Disse que ele andava sempre de preto e com várias correntes no pescoço. Aquele dia, ela o achou estranho, estava falando que deus não gostava dele, me contou. Depois desse dia perguntei para outras pessoas sobre acidentes nos trilhos, e falaram não saber de acidentes, mas sim de pessoas que, de propósito, usaram o trem como o meio de tirar suas vidas.

Luis Carlos, o senhor que deparei no viaduto, se diz acostumado com o barulho e que nem escuta mais. Falou que quando criança, seguidamente pulava em cima do trem para dar uma volta. Em uma dessas disse que não deu tempo para pular de volta e foi até Rio Grande em um vagão e voltou sem ser visto. “Ainda bem!”, comentou. O trem, para Luis Carlos, como para outras pessoas, remete à infância. Alguns momentos específicos, sensações da infância e convivências familiares são evocados com a imagem e o som do trem.

Ecléia Bosi (1994, p. 444) procurando entender sobre os “mapas afetivos e sonoros” afirma que os sons que formam o ambiente acústico são os sons que desaparecem e que voltam: “as pedras da cidade, enquanto permanecem, sustentam a memória”, além desses apoios temos a paisagem sonora típica de uma época e de um lugar:

Os sons se complementam como uma conversa ou uma orquestra, sons ruídos antagônicos, envolvendo vida e trabalho em ciclos compreensíveis. Sons familiares da água da torneira, dos talheres nos pratos, dos passos no chão, do relógio, do martelo, da vassoura, compõem o ambiente acústico familiar que se integra no da rua (BOSI, 1994, p. 444).

Para a autora, o espaço sonoro compartilhado é um bem comum, mesmo os sutis sinais que compõem suas mensagens são vitais, porque as lembranças estão povoadas de sons. Como muitos dos interlocutores presentes neste capítulo dos quais a sonoridade os leva a contar momentos do passado, muitas vezes de suas

infâncias com seus pais e irmãos.

Roni conta que cresceu e se criou perto da linha. Tem cinco irmãos e cada um cresceu em um lugar por causa do trabalho do seu pai. Crescido dentro dos vagões, Roni afirma que a família toda é de ferroviários, incluindo ele. Sobre os trilhos, afirma que “parte da história está enterrada ali”. Conta que na infância sua mãe ouvia o trem e falava pra eles correrem para respirar a fumaça da Maria Fumaça, porque fazia bem. Na infância “não tinha remédio para nada”, então ele e seus irmãos, para se curarem da coqueluche, tinham que respirar a fumaça, pois os carvões que usavam nela tinham minerais que faziam bem, “era todo mundo no meio da fumaça”. Roni conta que sua mãe colocava esses carvões na água fervendo para eles tomarem. E afirma, “o pior é que todo mundo se curava”.

Marli conta que sempre quando chegava o verão sua mãe levava ela e seus irmãos “para fora”. “Tu nem imagina como era bom agente passear de trem, chegar, sair, aquela emoção. Era bom ficar esperando o trem”, ela me conta e lamenta ter acabado. Diz que pegou uma época boa, tinha almoço e café porque demorava para chegar nos lugares. Tinha trem daqui para o Cassino, sempre lotado. As viagens da infância eram com a Maria Fumaça, “era demorada aquela viagem. Era lenta, e o barulho era diferente, mais fraco”.

Lucio explica que cresceu pescando no girador de perto do prédio da estação, que deve ter quase 100 anos, “faz parte de uma história”. Seu pai trabalhava como telegrafista, ficava nessas janelas, diz apontando para a estação. Demorei um tempo para identificar o girador, que agora fica na casa de um de seus vizinhos. Servia para virar o trem, mudar sua direção, além de trocar eixos e outras coisas, “tinha umas roldanas com uma circunferência que chegava até uns 15m a frente”. Lucio trabalhou na linha junto com seu avô e seu pai e diz que quando escuta esse som dá uma saudade...”. Explica que quando está em casa e escuta esse “hmmm”

e vê de longe aquela luz, sente falta desse tempo. Quando dei o áudio para ele ouvir, ficou emocionado e perguntou onde eu tinha encontrado essa gravação.



Figure 29 Restos do girador em pedras.
Foto: Andressa Pereira, 2016

Expliquei que foi feita ali mesmo no prédio da estação. Me conta então que é como seu avô dizia: “as pessoas se vão, o tempo passa, mas o som fica”.

Joële Rouchou (2009, p.118) procurando entender a questão da memória do olfato em

imigrantes egípcios afirma que os sentidos lembram involuntariamente, pois fazem parte da

memória mais subjetiva e, ao mesmo tempo, a mais sensível, “já que passa pelas sensações corpóreas, materializa-se nos corpos e esvai-se em sons, cheiros e cores”.

A autora acredita que a memória dos cheiros, como a dos sons faz parte de uma memória involuntária, uma memória fluida da qual os sentidos atuam como arquivistas, marcadores e testemunhos. Os sentidos aguçados tem o poder de despertar no cérebro seus arquivos de memória: “relacionando os perfumes com a memória, num casamento rápido entre nariz, cérebro e coração” (ROUCHOU, 2009, p.124). Deste modo, um cheiro, assim como uma sonoridade, pode trazer de volta um sentimento, uma situação e uma emoção.

No momento em que as pessoas ouviam o áudio que lhes propunha, isso logo lhes despertava memórias e sensações do passado. Alguns momentos da infância aparecem na fala de diferentes pessoas. Assim como Rocha e Eckert foi possível perceber nesse processo as histórias do cotidiano como um jogo de lembrar e esquecer; uma “construção de uma imagem situacional que protagoniza a própria biografia” (ROCHA E ECKERT, 2013, p.119). Nessas narrativas são construídas memórias sociais e coletivas, “tempos pensados e tempos vividos” (*idem*). Segundo as autoras esses relatos são sustentados pelo contexto cultural existente e pré-existente, dessa forma o sensível é vivido e partilhado.

Roceli diz que, às quatro da manhã, pelos arredores do bairro já tinha rumor de quem tinha que esperar o trem para ir a outras cidades. O trem passava umas seis horas, pegando quem tinha que ir para o trabalho. Rodney também comenta com nostalgia o clima que aquela região da estação tinha. Ele fala do fim de tarde, “essa era a hora de pegar o trem”. Se fosse antigamente o clima estaria agitado com várias pessoas chegando ou indo para casa. “A região aqui no bairro era agitada,

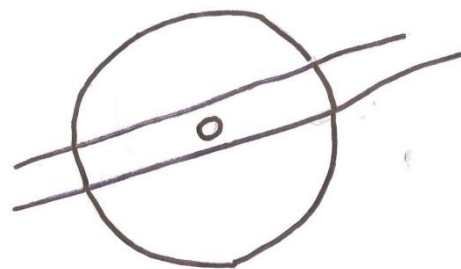


Figure 30 Desenho feito por Nando de como era o girador

tinha vida, as pessoas gostavam de andar de trem, todo esse movimento era por causa da estrada de ferro”.

Por várias pessoas comentarem sobre a Maria Fumaça enquanto ouviam o áudio do trem atual, resolvi introduzir na gravação esse barulho também, embora Rolney tenha sido dos poucos a ouvir esse áudio. Ele, então, logo reconheceu a buzina, e também lembrou da “máquina preta que tinha um andar característico”. Ele simula o som para mim, me explicando que a sonoridade que estava ouvindo era “das máquinas mais modernas. Essas máquinas vermelhas vieram depois, são à diesel e tem lugares do mundo que essa máquina já está ultrapassada”. Em outro dia, quando escutou o barulho da Maria Fumaça, ele me disse que “recordar é viver, uma recordação e tanto, isso era quando ela estava arrancando”, afirma reproduzindo com seu corpo o barulho para eu escutar. “Saía uma fumaceira, mas a fumaça não era tóxica, até o cheiro era bom, era cheiro de lenha, eucalipto ou acácia”. Nesse ponto, as percepções de Roni e Rolney sobre a fumaça são semelhantes. Ele conta ainda que em dia de sol se olhava pela janela o campo verde esfumaçado, “era romântico até”. A máquina era lenta, andava uns 25, 30 km/h, perfeita para o século XIX, me conta, “pararam com elas nos anos 60 do século XX”.

Rolney me fala que aquele movimento “toque, toque”, a pessoa tem tendência a cochilar porque o ambiente todo favorece. “A gente olha para um lado e para o outro e só vê paisagem rural - a tendência é dar um certo sono, no ônibus nunca consegui dormir”. Diz que no trem se sentia mais seguro, “mesmo que dê uma zebra é difícil de sair do trilho, o maquinista está no controle, diferente do ônibus ou do carro”.

O “romantismo” associado a Maria Fumaça se encontrou em diversos relatos. Nando explica que esse apito “acompanhou muito a infância da gente”, fala que “o apito era alto, mas era suave” e mesmo assim abrangia várias áreas. O da locomotiva a diesel quando está muito perto “chega a machucar”, explica. Nando associa a Maria Fumaça a “uma nostalgia muito grande”. O mesmo aconteceu com Rubinho, que fala do sentimento de nostalgia da “máquina preta”, do som que acompanhou sua infância.

Outra interlocutora, Calixta, esposa e filha de ferroviários, quando lhe coloquei o áudio da locomotiva à diesel, ela comentou que era o som do trem que passava aos fundos de sua casa; disse que não a incomodava e que não tinha horário certo

“mas passa toda hora”. Quando troquei o áudio para o da Maria Fumaça logo pude notar a diferença nas expressões dela. Um sorriso se abriu e explicou que adorava esse som, lembrava muito de sua infância e que queria ainda fazer um passeio em uma máquina dessas novamente.

Além do barulho do próprio trem rodando sobre os trilhos, Roceli fala de outros sons a ele associados. Tinha um sino em cada prédio da estação férrea: “tinha um sino, quando saia lá do Capão do Leão” (mapa 1) “batiam o sino, e não sei como, mas dava eco”. Ele me explica que era como o horário de ida e volta: “um toque só: desce; dois toques: sobe”. Roney também me fala de outros sinais do bairro que marcavam o horário para os moradores além do trem. Às 20h começava a sessão do cinema, “eles davam um sinal inicial às 19:30h e outro depois, quando começava o filme”. Falou também do sino da estação, “era um som romântico, de bronze”. Tinha vários sons para a organização da linha, disse-me ele, como um triângulo que comunicava manobras com o trem. Ocorriam diversas formas de comunicação dentro da categoria além da buzina, vou procurar desenvolvê-las com mais rigor em outro momento da pesquisa com maquinistas aposentados.

Geraldo é ferroviário aposentado, fala que era o coringa: para o que precisasse fazer, ele estava lá. Cresceu com o trem passando “dentro de casa”. Sua casa possivelmente ficava muito perto da linha como algumas casas do bairro se encontram. O que estranhou foi o som dos carros passando a toda hora quando se mudou para a atual residência, situada na Av. Brasil, perpendicular à passarela que passa sobre os trilhos e liga o Bairro Simões Lopes ao centro da cidade. Com o asfalto desta avenida cheio de buracos, o que lhe incomoda mais é o barulho dos eixos dos caminhões, principalmente na madrugada, e não o barulho do trem, que não interfere no seu sono. Marli também não se incomoda com o trem no seu horário de sono, mas diz que se acorda com “os guris andando naquela coisa”, o skate: este som, afirma ela, lhe faz despertar do sono.

“Me acostumei”. Essa declaração associada ao barulho do trem aparece com frequência, tanto na fala das pessoas que gostam, quanto na daquelas que afirmam não gostar da presença do trem.

Darlei, diferente dos outros interlocutores, não teve contato com a linha férrea em relação ao trabalho e também não se lembra de ter andado de trem quando criança. Ele é morador do bairro há 20 anos, é aposentado e mora na quadra da frente de onde trabalha. Ele trabalha como estofador em uma garagem da Avenida

Brasil para “se ocupar”. É aposentado, e diz que prefere gastar seu tempo trabalhando ali. Ele me explica que não gosta do barulho do trem, principalmente de madrugada, embora tenha se acostumado. Demonstra seu descontentamento pelo fato do trem atrapalhar o trânsito: “os cruzamentos ficam interditados e até a ambulância tem que esperar o trem passar”. Quando cheguei para conversar com ele na estofaria em que trabalha, ele estava com o rádio ligado e no tempo que ficamos juntos, algumas pessoas pararam para conversar e para cumprimentá-lo. Entre elas, seu amigo Paulo, que tinha acabado de comprar um carro novo. Os dois foram olhar o carro, minuciosamente – por fora, por dentro e no porta-malas. Depois disso, voltamos ao assunto da pesquisa, com a participação de Paulo. Diferente de Darlei, ele tinha envolvimento com a ferrovia. Seu pai trabalhava na linha como maquinista e quando criança costumava puxar a corda da Maria Fumaça, andando sempre junto do seu pai, já falecido. Quando perguntei para Paulo sobre a presença do trem na cidade, diferente de seu amigo, ele disse achar “uma maravilha”. Antes era melhor, conta ele, agora estava tudo “jogado e sujo”, a empresa particular que hoje administra a linha conta com menor número de empregados não priorizando as mesmas necessidades de antes. Mas Paulo afirma que gosta de ver o trem ainda pela cidade.

Neste mesmo dia, encontrei Jussara, moradora da rua paralela à avenida. Quando a encontrei estava na casa de sua irmã Célia, cujo pátio dos fundos dá para os trilhos. Ambas moram na região há pouco tempo, e dizem que o barulho do trem é algo com que se “acostuma”. Jussara tem uma percepção semelhante à de Darlei, de que o trem só atrapalha o trânsito, pois quando passa fecha as três entradas da cidade, sem ter hora certa.

2.3. ALGUMAS QUESTÕES SOBRE RUÍDO

Krause (2013, p. 149) explica que o som se divide em dois tipos básicos no mundo, desejáveis e indesejáveis. Para ele, o ruído cai no tipo indesejável, o qual, algumas vezes, atrai a atenção sem fornecer informações úteis. Krause (2013, p.149) explica que o ruído exerce efeitos nocivos sobre nós e que, “o cérebro trabalha duro, filtrando os sons indesejáveis para que possamos processar as informações relevantes”. Nas sociedades industriais, diz ele, o sinal e o ruído estão sempre competindo por nossa atenção visual ou auditiva, “de modo que

consumimos bastante energia separando os detritos das informações úteis” (*idem*).

O autor comenta da possibilidade do ruído se transformar em arte, tornando-o assim, sob certas circunstâncias, bem-vindo. Ele explica que quando bem utilizado pelo sonoplasta de um vídeo ou um filme, com a função de pontuar a narrativa, o ruído pode servir como elemento criativo. Krause observa que há vídeos e filmes em que o som do metrô se aproximando da estação tem um efeito reconfortante.

Schafer (2001, p.113) acredita que estamos nos defrontando com um enigma nos últimos séculos, com o “grande aumento de ruído que as novas máquinas criaram, é raro encontrarmos alguém contra elas”. O autor acredita que o aumento de intensidade da potência do som é a característica mais marcante da paisagem sonora industrializada:

A indústria precisa crescer: portanto, seus sons precisam crescer com ela. Esse é o tema estabelecido nos últimos duzentos anos. De fato, o ruído é tão importante como meio de chamar a atenção que, se tivesse sido possível desenvolver a maquinaria silenciosa, o sucesso da industrialização poderia não ter sido tão completo (SCHAFFER, 2001, p.115).

Krause (2013, p.156) afirma que as paisagens sonoras são apreciadas por muitos de nós, especialmente quando sentimos necessidade de marcar nossa presença. Entre pesquisas e conversas, o autor entendeu que ruído e poder caminham lado a lado. Quanto mais barulhento o país, mais poderosa a imagem dele. O autor propõe: “pense na atenção despertada por carros com aparelhagem de som estrondoso, motociclistas sem silencioso, ou automóveis superpotentes, cujo som transmite extravagância e arrogância”. Carregamos nossos ruídos por toda a parte, ele afirma, criando paisagens sonoras formadas por sons aleatórios, criando sons que vazam para diferentes espaços.

O autor lembra que estamos na era global da máquina, com todo ruído gerado por ela, e faz um comentário observado por Sasha Frere-Jones, uma crítica musical: “para muita gente hoje, o ruído não é necessariamente um elemento violento ou alienante; o ruído soa mais natural que a natureza” (Frere-Jones, *apud* Krause, 2013, p.163). Ilustra assim, o ruído da sonoridade do trem como algo comum na vida cotidiana.

Com Wisnisk (1989) é possível entender que o grau de ruído que se ouve num som varia conforme o contexto em que ele está inserido. O autor entende por ruído aquele som que desorganiza o outro, “sinal que bloqueia o canal, ou

desmancha a mensagem, ou desloca o código” (WISNIK, 1989, p.33). Para ele, é um som penetrante, hiperagudo, agressivo e “estourado” na intensidade, dessa forma está interferindo no canal e bloqueando a mensagem.

O autor entende o som como um traço entre o silêncio e o ruído, afirma que é nesse limiar que acontecem as músicas. Explica que o som do mundo é ruído, é dessa maneira que mundo se “apresenta para nós a todo momento através de frequências irregulares e caóticas com as quais a música trabalha para extrair-lhes uma ordenação” (WISNIK, 1989, p.33).

Os sons interferem sobre os outros; explica que, se você tem um barulho qualquer e ele “começa a se repetir e a mostrar uma certa periodicidade, abre-se um horizonte de expectativa e a virtualidade de uma ordem subjacente ao pulso sonoro em suas regularidades e irregularidades” (WISNIK, 1989, p.33).

Para o autor as sociedades existem na medida em que possam fazer música. Por isso, a música foi vivida como uma experiência do sagrado, e nela se trava “a luta cósmica e caótica entre som e ruído. (...) o som tem a ambivalência de produzir ordem e desordem, vida e morte (o ruído é destruidor, invasivo, terrível, ameaçador e dele se extraem harmonias balsâmicas, exaltantes, extáticas)” (WISNIK, 1989, p.34).

Assim, o ruído torna-se um índice do habitat moderno, com o qual nos habitamos: “a vida urbano-industrial, da qual as metrópoles são centros irradiadores, é marcada pela estridência e pelo choque. As máquinas fazem barulho, quando não são diretamente máquinas-de-fazer-barulho (repetidoras e amplificadoras de som)” (WISNIK, 1989, p.47). O autor explica que dessa forma o mundo mecânico e artificial cria paisagens sonoras das quais o ruído se torna elemento integrante incontornável, que se reproduz em toda parte.

Wisnik (1989, p.18) explica que o som é presença e ausência e está, por menos que isso pareça, permeado de silêncio. O autor acredita que há tantos ou mais silêncios quantos sons no som. Isso quer dizer que, no caso do som, um sinal nunca está só: ele é a marca de uma propagação, irradiação de frequência.

Os sons são emissões pulsantes que são por sua vez interpretadas segundo os pulsos corporais, somáticos e psíquicos de quem recebe. As músicas, segundo o autor, se fazem nesse ligamento em que diferentes frequências se combinam e se interpretam porque se interpenetram.

Um som constante, com altura definida, se opõe ao de barulhos percutidos

povoados pelo choque de objetos. Um som afinado pulsa através de um período reconhecível, uma constância frequencial. Wisnik acredita que um ruído é uma mancha que não distinguimos frequência constante, é uma oscilação que nos soa desordenada. Porém acredita que o ritmo está na base de todas as percepções do mundo pontuadas sempre por um ataque, “um modo de entrada e saída, um fluxo de tensão/distensão, de carga e descarga” (WISNIK, 1989, p.29).

A música em si, para Wisnik (1989, p.29), é uma longa conversa entre som e ruído: “som e ruído não se opõem absolutamente na natureza: trata-se de um *continuum*, uma passagem gradativa que as culturas irão administrar, definindo no interior de cada uma qual a margem de separação entre as duas categorias”.

O que para uns é ruído, para outros pode ser um som cheio de significado, na medida em que quem produz o ruído está profundamente envolvido com sua origem, mas quem o recebe pode não estar. Krause (2013, p.155) explica que gosta de pensar nos “sons que emitimos como poderosos aliados dos sinais que projetamos – uma extensão das roupas que vestimos, de nossos cortes de cabelo, de nossa linguagem corporal, mostras da impressão que queremos passar e de como percebemos uns aos outros”.

Geraldo fala que as pessoas costumam reclamar bastante de qualquer barulho: “se for acabar com o ruído de todo o Brasil, o país morre”. Considera que as pessoas facilmente reclamam de qualquer ruído que não sejam delas, seja da música do clube perto de sua casa ou do centro espírita que ele ajuda a manter, ou ainda o barulho do trem.

Vedana (2008, p.137) explica os ruídos como um “falar de si” da vida cotidiana. Este “falar de si” é constantemente elaborado a cada gesto; o ruído seria, então, um “falar de si” indireto:

Uma composição acidental da vida, vozes, sonoridades de gestos e utensílios, das sonoridades das obras da cultura como objetos elétricos ou eletrônicos, nos motores de veículos urbanos, nos sinais que indicam a passagem a ambulâncias e bombeiros, nas músicas controladas junto ao rádio e nas cantorias dos botequins ou das igrejas, e em tudo mais que seja possível enumerar em termos de produção de sons do cotidiano (VEDANA, 2008, p.137).

A proposta da autora é entender como são combinadas e produzidas essas ambiências do cotidiano, configurando assim, a partir de ruídos, paisagens sonoras

que narram uma estética urbana e possibilitam um entendimento dos sentidos que evocam e constroem a vida urbana. Sua ideia é compreender a dimensão sensível do cotidiano a partir das imagens sonoras que o compõe. Essas imagens sonoras são fragmentos de um tempo vivido do cotidiano narrado a partir de sons, os quais evocam imagens mentais, memórias de práticas e gestos que remetem a outro espaço-tempo.

Os testemunhos obtidos em trabalho de campo demonstram que as pessoas que fazem associações positivas aos barulhos do trem foram aquelas que tiveram envolvimento com a linha férrea em épocas anteriores à degradação deste sistema de transporte, seja por terem trabalhado ou serem membros da família de ferroviários, seja por terem se beneficiado dele como passageiros. Lembranças de quando eram crianças e também do envolvimento com o trabalho trazem percepções positivas quanto ao trem.

Este capítulo procurou entender a dimensão simbólica da sonoridade do trem no contexto do bairro Simões Lopes, onde ainda vivem muitas famílias de ferroviários aposentados e de pessoas que vivenciaram o período áureo da viação férrea enquanto passageiros. Através de uma etnografia situada neste universo, busquei compreender o que o apito do trem evoca, considerando seus códigos, sinais e ruídos.

No próximo capítulo, expando meu *locus* de atuação de campo, desenvolvendo uma abordagem multisituada em locais mais distantes da linha férrea. Na perspectiva de meus interlocutores, procuro entender a dimensão perceptiva desta sonoridade, considerando que ela se difunde de modo rizomático pela cidade, convidando à experimentação de uma cartografia sonora.



3. ESCUTE: SONS COMO LINHAS E FLUXOS

Este capítulo trata da escuta do som do trem em outros lugares da cidade, mais distantes do trajeto dos trilhos. Reflito sobre os fluxos criados por esse som, servindo-me de um aporte teórico que explora as sensações e percepções por ele geradas. Apoiada nas noções de cartografia e mapeamento é possível (re)conhecer essa sonoridade em diferentes contextos e ambientes da cidade, compreendo o som em termos de sua difusão rizomática.

A sonoridade do trem surgiu dentro de um processo histórico da região, envolvendo políticas e tecnologias específicas que transformaram as relações no passado. A agitada Estação Férrea deu lugar a outras formas de vivenciar o espaço, porém o constante ressoar do trem sempre esteve ali para lembrá-los.

O peculiar da situação é que a sonoridade está presente em diferentes lugares da cidade, para além do contexto do bairro, onde talvez não se visualize o trem, mas talvez se escute dentro de outros contextos sonoros para além dos trilhos. O som alcança diferentes ambientes além do prédio da Ferrovia. O som está em praças, entre carros, casas e prédios em outros cantos e bairros da região.

Dessa forma, é preciso reconhecer os diferentes fluxos criados pelo som. O som aqui deixa rastros e é “capturado por outros fios noutros nós” (INGOLD, 2012, p.29). O som cria uma “malha de linhas entrelaçadas de crescimento e movimento”, situadas na separação entre terra e céu, a qual Tim Ingold (*idem*) explica que dá lugar a uma mútua permeabilidade e conectividade. Em sua pesquisa, esse autor pretende entender as “coisas como um acontecer”, onde vários acontecimentos se entrelaçam. Não como rede de conexões, mas como uma “malha de linhas entrelaçadas” (*idem ibidem*).

Acredito, assim como Ingold, que o som do trem é vivo. Ele se move, cresce e vaza para lugares além dos trilhos. Dessa forma, é preciso reconhecer o ambiente como um imenso emaranhado de linhas misturadas e fundidas umas às outras na geração das coisas. O autor entende que o som é como o vento. Ele não vai ficar no lugar, nem colocar as coisas e pessoas em seu lugar. O som flui, é irregular, sem padrões, é movimento circular, não fixado em um lugar. Seguir o som, para o autor, é escutar atentamente e não passivamente. Som, para ele, é como respiração, é experienciado como um movimento de ir e vir.

Diversamente do quadro teórico que me guiou no capítulo precedente, aqui,

entendo que os sentidos são mais dinâmicos do que se considera ao usarmos a noção de paisagem (INGOLD; FIORI; ANDRADE; TESTA; TAMBUCCI, 2012, p.13), projetada em aparência - ideia da qual Ingold tem tentado se afastar para ir em direção à ideia de ajuntamento, aglomeração ou tecelagem.

Sua crítica não é necessariamente quanto à palavra paisagem – neste caso, paisagem sonora -, mas à dissociação dos sentidos quando se faz uso dela. Para ele, ainda há espaço para o conceito de paisagem, mas considera que “é uma péssima ideia generalizá-lo para dar conta de outros - *scapes*”. Acredita que palavras como *soundscape* não façam nenhum sentido (INGOLD; FIORI; ANDRADE; TESTA; TAMBUCCI, 2012, p.14), pois são as sensações que constroem as relações e as percepções com o ambiente. Assim, alerta para a importância de se entender os contextos sonoros, reconhecendo-os como fluxos que ligam o mundo, no mundo, e não como imagem ou como símbolo (INGOLD, 2011).

Apesar de cair no erro citado por Ingold (2008) e isolar os sentidos com a escuta do áudio, o que noto nesse processo é a devolução de todos os outros sentidos nos relatos dos interlocutores. Logo quando escutam o som do trem o vasto leque do universo dos sentidos de Ingold (2008) são reapresentados para mim: o cheiro da fumaça, o vento frio do sul, e lembranças de viagem (como visto no capítulo anterior) e ainda outras impressões que serão exploradas neste capítulo são trazidas de volta. Dessa forma um sentido é chave para desencadear todos os outros.

Ingold (2008) explica que o ambiente em que vivemos não pode ser separado por padrões sensoriais. O mundo partilhado é o mesmo, independe do sentido manifestado. Visão, audição, olfato, tato ou paladar, para o autor, são sentidos que não estão separados; juntos, eles participam do modo como construímos a experiência com o ambiente.

É exatamente o exemplo do trem que Ingold (2008) utiliza para reconhecer este conjunto de sensações. Ele pergunta: “se podemos ouvir sons em vez de coisas (como trens), então como eu sei que esse som que eu escuto pertence aquele trem que eu vejo?” (INGOLD, 2008, p.1).

Ingold (2008) explica que visões e sons estão tão emaranhados em sua experiência que não é fácil de descrevê-los separadamente. Pergunta: “como poderia ser o trem sem o som que ele produz, ou como seria o barulho dele sem a aparência que ele apresenta?” (INGOLD, 2008, p.2). Entende a experiência do trem

como um conjunto de percepções não fragmentadas

O som do trem se aproximando, à medida que cresce, parece tomar de assalto e, por último, dominar, cada fibra do seu ser. Você não resiste e se deixa levar por ele até que, por fim, à medida que o trem se distancia, você é deixado pelo caminho, sem ar e tonto, exatamente no mesmo lugar em que, na verdade, você esteve o tempo todo! (INGOLD, 2008, p.2).

Para explicar a desconstrução dessas barreiras sensoriais, o autor toma como exemplo a placa de aviso “PARE, OLHE, ESCUTE”, ao lado dos trilhos do trem, perto de cruzamentos. Observa que ela não diz ao pedestre “fique de pé, veja e ouça”. Não diz para interromper uma atividade corporal como andar e iniciar outra, a de olhar e escutar. O aviso é entendido como aspectos de uma mesma atividade. A questão é: em que consiste essa atividade?



Figure 31 Placas perto dos cruzamentos. Fotos: Andressa Pereira, 2015 e 2016.

3.1. A EXPERIÊNCIA DE VER E OUVIR

Segundo Ingold, com o passar do tempo foi constituído um contraste entre ver e ouvir, e a visão e a audição passaram a ser entendidas como radicalmente opostas. Explica que, “a noção de que o som pode entrar e sacudir você de um modo que a luz não consegue tem um longo e distinto *pedigree* na história das coisas” (INGOLD, 2008, p.2). Surge, assim, a noção de que a audição arrasta o mundo para dentro do preceptor, produzindo um tipo de conhecimento que é intuitivo, diferente da visão que produz um conhecimento que é indireto, baseado na conjectura dos dados limitados disponíveis na luz. Uma vez que o som nos fala

diretamente, a audição não mente; o som personifica, enquanto a visão objetifica. Entretanto, segundo o autor, esta concepção, “profundamente incrustada na tradição ocidental” (INGOLD, 2008, p.7), parte de uma concepção dicotômica entre visão e audição. Ele está convencido de que aprendemos palavras, não sons; como se os sons da fala fossem vistos, não ouvidos. Assim, “a substituição de palavras escritas por faladas havia começado a pender o equilíbrio entre visão e audição em favor da primeira” (INGOLD, 2008, p.7). Enquanto a audição ligaria as pessoas em comunidade e o som penetraria, a visão, por sua vez, isolaria as pessoas. Mas esta afirmação de que o mundo auditivo seria dinâmico, e o mundo visual estático, é criticada por Ingold (2008) na medida em que parte de uma construção ocidental, de que ouvir seria participar, enquanto ver seria observar à distância. Diversamente, o autor prefere aclamar pela “restauração da audição a seu devido lugar na proporção dos sentidos, na verdade reproduz essa oposição entre a audição e a visão e, com ela, um conceito de visão muito limitado e empobrecido” (INGOLD, 2008, p.12).

Para ele olhar, ouvir e tocar não são atividades separadas: “elas são apenas facetas diferentes da mesma atividade: a do organismo todo em seu ambiente” (INGOLD, 2008, p.20). Ao invés dessa ideia, foi construída a noção de que “no lugar da barreira que o olho ergue em volta do objeto percebido, o ouvido constrói uma ponte que permite um tráfego sensorio de mão dupla” (*idem*). O autor comenta que quando se vê coisas que estão longe, elas parecem estar a certa distância, mas quando você ouve sons distantes, eles parecem vir de uma distância, chegando até o perceptor. Ele explica que a qualidade lá fora, que experimentamos na visão, é substituída, quanto à audição, pela qualidade “lá-de-fora-em-minha-direção-e-para-dentro-de-mim”. Atribui, assim, a ideia da transição do meio estático para o fluido (INGOLD, 2008, p.26). Para o autor, assim como a luz, o som não existe nem do lado interno nem do lado externo de uma interface entre a mente e o mundo. Pelo contrário, ele é produzido como uma qualidade experimental de um engajamento contínuo entre o perceptor e seu ambiente. Dessa forma, “o som é o lado avesso da audição assim como a luz é o lado avesso da visão; nós ouvimos um como vemos em outro” (INGOLD, 2008, p.27).

Desse modo, é fundamental atentar para o fato de que olhos e ouvidos “não devem ser entendidos como teclados separados para o registro das sensações”, mas sim como órgãos do corpo como um todo, dentro do ambiente, do qual consiste a atividade de percepção. Assim, é necessário nos entendermos no ambiente, como

um sistema sinérgico, cujas funções todas são exercidas e conectadas na ação geral de ser no mundo. Ele exemplifica: quando vemos a luz, “nós somos a luz” em vez de somente a vemos. Dessa maneira, se a audição é um modo de engajamento participativo com o ambiente, não é porque se opõe à visão, mas porque “ouvimos” tanto com os ouvidos quanto com os olhos. É exatamente essa incorporação da visão ao processo de percepção auditiva que transforma ouvir passivamente em escutar ativamente. Mas o oposto também se aplica: é a incorporação da audição ao processo de percepção visual que converte o assistir passivamente em olhar ou observar ativamente.

Mas o autor explica que, no fim das contas, o modo como o corpo percebe a experiência sensorial depende de como essa experiência é “ordenada e ganha significado dentro dos conceitos e das categorias de sua cultura” (INGOLD, 2008, p.43). No caso da cultura ocidental, a experiência da visão foi preponderante, tornando-se o valor do conhecimento objetivo. Em outra cultura, com um modelo sensorial diferente, os valores centrais poderiam ser expressos por meio de metáforas da audição ou do tato:

A lição a ser aprendida aqui é que convenções verbais de uma sociedade não aparecem prontas, nem são simplesmente sobrepostas à experiência de seus membros para que eles façam sentido delas. Pelo contrário, elas estão sendo continuamente inventadas e reinventadas no curso dos esforços das pessoas para se fazerem entender (INGOLD, 2008, p.45).

Dessa forma então é possível “fazer sentido de si mesmo” e para os outros. Esse “fazer sentido”, segundo o autor, não consiste simplesmente na sujeição da natureza humana às condições sociais, mas no envolvimento de pessoas inteiras com o ambiente que as cercam.

Para tentar desconstruir essa ideia da dicotomia entre visão e audição, Ingold apoia-se em Maurice Merleau-Ponty (MERLEAU-PONTY *apud* INGOLD, 2008), para quem os sentidos não existem como registros distintos, mas como “aspectos do funcionamento do corpo todo em movimento, integrados na própria ação de seu envolvimento com o ambiente” (Merleau-Ponty, 1964, *apud* INGOLD, 2008, p.21). Assim, os autores acreditam que somos um habitante do mundo e não um espaço dentro de nossas cabeças. Deste modo, é preciso entender a percepção como um todo, não separada em sentidos:

No que diz respeito ao toque e, especialmente, ao som, um ponto de vista muito diferente prevaleceu e levou a uma grande divisão entre percepção visual, de um lado, e as percepções auditivas e a tátil, de outro – e, com isso, a uma divisão entre as sociedades ocidentais, nas quais se supõe que as primeiras dominam, e sociedades não ocidentais, das quais se diz que se entregam às últimas. (INGOLD, 2008, p.25).

Para Merleau-Ponty a percepção não é uma ciência do mundo, não é um ato ou uma posição deliberada; ela é o fundo sobre o qual todos os atos se destacam e são pressupostos por eles. O autor explica que o “mundo não é um objeto do qual possuo comigo lei de constituição; ele é o meio natural e o campo de todos os meus pensamentos e de todas as minhas percepções explícitas” (MERLEAU-PONTY, 1999, p.10).

Sobre a sensação (Merleau-Ponty, 1999, p.23) explica que é como a experiência de um “choque indiferenciado, instantâneo e pontual”. Na medida em que coincide com o sentido, as sensações deixam de estar situadas no mundo objetivo. Segundo o autor, somente a estrutura da percepção efetiva pode nos ensinar o que é perceber. Renuncia definir a sensação pela impressão pura; as sensações precisam ser tomadas na própria experiência que a revela. É assim que se tornam tão ricas quanto o objeto ou quanto o espetáculo perceptivo inteiro.

O autor explica que acreditamos saber muito bem o que é “ver”, “ouvir”, “sentir”, porque há muito tempo a percepção nos deu objetos coloridos ou sonoros, construindo assim, a percepção com o percebido. Para ele, estamos presos ao mundo e não chegamos a nos destacar dele. Nossos sentidos e percepções ressoam do contexto de onde surgiram. É dessa forma que o corpo experiencia mais de um sentido ao mesmo tempo:

Conforme eu fixe um objeto ou deixe meus olhos divergirem, ou enfim me abandone por inteiro ao acontecimento, a mesma cor me aparece como cor superficial (*Oberflächenfarbe*) — ela está em um lugar definido do espaço, estende-se sobre o objeto — ou então ela se torna cor atmosférica

(*Raumfarbe*) e difusa em torno do objeto; ou então eu a sinto em meu olho como uma vibração de meu olhar; ou enfim ela comunica a todo o meu corpo uma mesma maneira de ser, ela me preenche e não merece mais o nome de cor. Da mesma maneira, há um som objetivo que ressoa fora de mim no instrumento, um som atmosférico que está *entre* o objeto e meu corpo, um som que vibra em mim “como se eu me tivesse tornado a flauta ou o pêndulo”; e enfim um último estágio em que o elemento sonoro desaparece e torna-se a experiência, aliás, muito precisa, de uma modificação de todo o meu corpo. A experiência sensorial só dispõe de uma margem estreita: ou o som e a cor, por seu arranjo próprio, desenham um objeto, o cinzeiro, o violão, e esse objeto fala de uma só vez a todos os sentidos; ou então, na outra extremidade da experiência, o som e a cor são recebidos em meu corpo, e torna-se difícil limitar minha

experiência a um único registro sensorial: espontaneamente, ela transborda para todos os outros (MERLEAU-PONTY, 1999, p.304).

O autor explica que quando se fala em ver um som, quer dizer que a vibração do som faz um eco através de todo o seu ser sensorial. Dessa forma, a cada momento o campo perceptivo é preenchido “de reflexos, de estalidos, de impressões táteis fugazes que não posso ligar de maneira precisa ao contexto percebido e que, todavia, eu situo imediatamente no mundo, sem confundi-los nunca com minhas divagações” (MERLEAU-PONTY, 1999, p.9). A “associação de ideias” ligadas a experiências sensoriais passadas só pode restituir conexões a elas porque essa mesma experiência originária não comportava outras. Assim subtraímos à percepção a sua função essencial, que é a de fundar ou de inaugurar o conhecimento:

O conhecimento aparece como um sistema de substituições em que uma impressão anuncia outras sem nunca dar razão delas, em que palavras levam a esperar sensações, assim como a tarde leva a esperar a noite. A significação do percebido é apenas uma constelação de imagens que começam a reaparecer sem razão. As imagens ou as sensações mais simples são, em última análise, tudo o que existe para se compreender nas palavras, os conceitos são uma maneira complicada de designá-las, e, como elas mesmas são impressões indizíveis, compreender é uma impostura ou uma ilusão, o conhecimento nunca tem domínio sobre seus objetos, que se ocasionam um ao outro, e o espírito funciona como uma máquina de calcular que não sabe por que seus resultados são verdadeiros (MERLEAU-PONTY, 1999, p.41).

3.2. ELES E ELAS ESCUTAM

Levando em consideração essas questões quanto à noção das experiências no corpo garantindo-as como sensações e percepções no ambiente que as cercam e compreendendo a fluidez do som, levei a gravação da sonoridade do trem para compartilhar com diversas pessoas, moradores e moradoras de diversos lugares da cidade. A proposta da pesquisa, nesse sentido, visava uma complementação aos princípios teórico-metodológicos que guiaram os procedimentos adotados no capítulo precedente, visando conhecer a percepção de pessoas de uma geração diferente daquela que participou do auge da ferrovia na região, e que não trabalharam nem vivenciaram o tempo em que havia transporte de passageiros.

O mesmo áudio foi compartilhado com diferentes pessoas da cidade para entender como este era sentido entre elas. Todas as audições foram individuais exceto a compartilhada com o grupo da associação AUSSMPE (Associação dos

Usuários dos Serviços de Saúde Mental de Pelotas). Abaixo a tabela com uma pequena apresentação dos protagonistas deste capítulo e as impressões que tive deles a partir de nossa interlocução

Larissa (cerca de 30 anos): Escuta de onde mora mesmo morando longe do prédio da Estação.	Alessandro (cerca de 30 anos): Morador de perto da linha acostumado com o som.	Paula (cerca de 30 anos): Moradora de Porto Alegre estava na cidade para fazer uma visita.
Késia (cerca de 9 anos): Uma das crianças, diz não gostar do barulho e espera não ouvir de onde mora.	Nicolas (cerca de 9 anos): Uma das crianças, achou o som “gritado”.	Luis Henrique (cerca de 9 anos): Uma das crianças, pensou que o som fosse uma cachoeira.
Sandra (cerca de 60 anos): uma das integrantes da Associação ouviu o áudio individualmente.	Gabriele (cerca de 30 anos): Professora de dança, da Associação AUSSMPE.	AUSSMPE (Associação dos Usuários dos Serviços de Saúde Mental de Pelotas) Grupo que me recebeu de forma muito gentil para a escuta em grupo.
Rosi (cerca de 30 anos): Colega do Curso de mestrado em Antropologia ajudou a contatar a Associação AUSSMPE, também virou interlocutora.	Leandro (cerca de 20 anos): aluno da Universidade Federal de Pelotas. Importante ouvinte da pesquisa por ter deficiência visual.	Andressa : estudante de antropologia, autora do texto.

Mapas lugares citados:

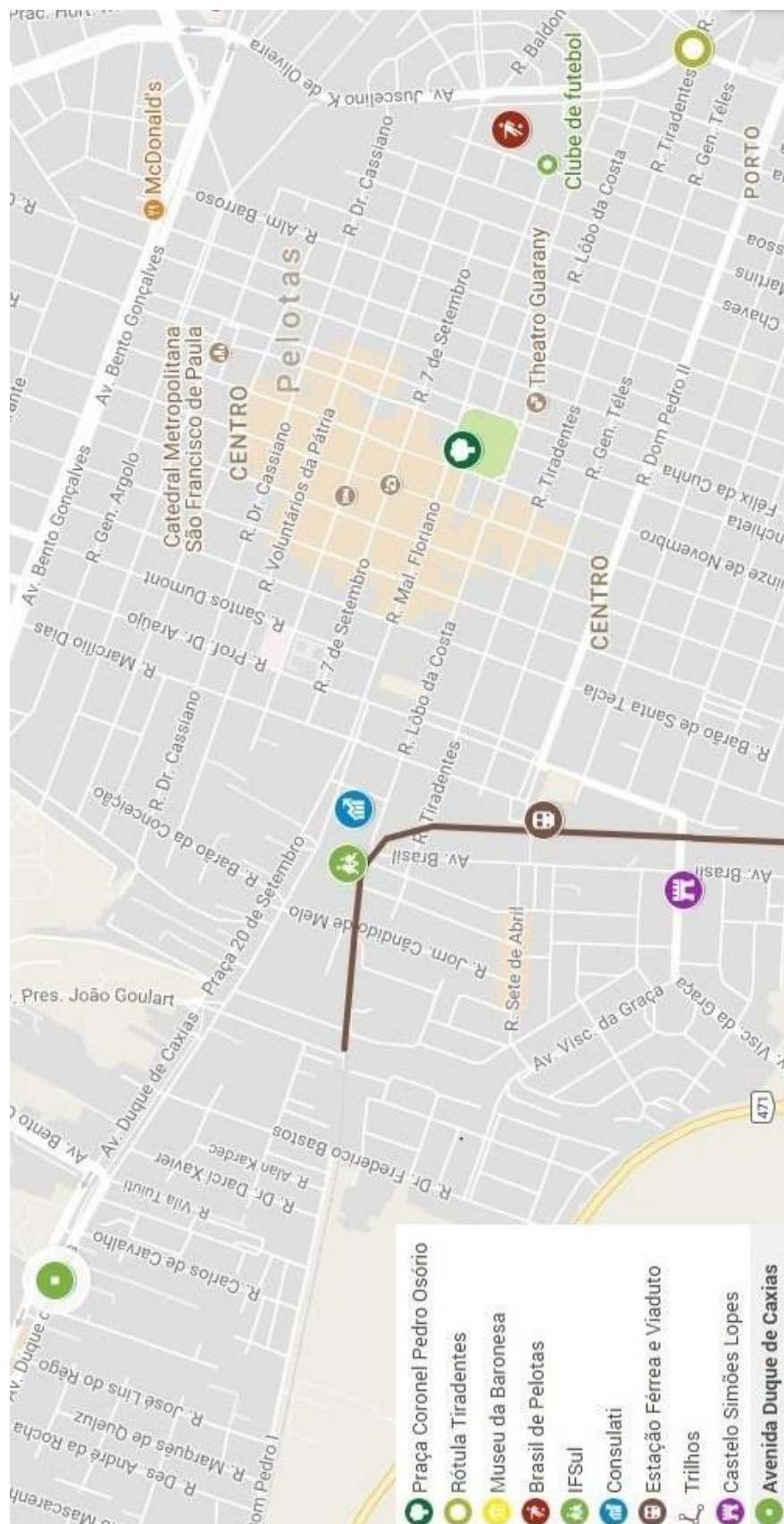


Figure 32 Mapa lugares citados onde ocorreram as audições.

Um dos lugares onde compartilhei esta gravação de áudio foi a Praça Coronel Pedro Osório, situada no centro da cidade, diante da Prefeitura e outros prédios importantes. Conversei com cinco pessoas aleatoriamente, que estavam lá sentadas, sem avisar de que som se tratava, e pedi para que eles identificassem o que era e que sensações lhes despertavam.

Alessandro (cerca de 30 anos) estava sentado em um dos bancos da praça, e, depois de ouvir o áudio, disse-me que aquele era um som familiar e frequente na sua vida. Ele mora em uma das entradas do Bairro Simões Lopes, perto da empresa Cosulati, por onde passam os trilhos. Comenta que, no inverno, lhe parece que o barulho fica mais forte e conta de um acontecimento em que recebeu visitas de outra cidade no seu apartamento. Uma das visitas se assustou, pois não identificava nem sabia de onde estava vindo aquele som do trem, tendo demorado para dormir. Alessandro e sua esposa, ao contrário, não têm a mesma dificuldade, pois já se acostumaram com aquele som.

Outra pessoa com quem conversei neste dia foi Larissa (cerca de 30 anos). Ela estava em um dos bancos da praça, mexendo no seu celular quando perguntei se poderia compartilhar o áudio com ela. Ela foi quem mais tempo ficou escutando, com atenção, e um pouco depois, respondeu que era o som do trem. Disse que seguidamente o escuta de onde mora, perto da rótula da Rua Tiradentes. Amigável em relação à proposta de pesquisa, revelou que o som não lhe remetia a nada, embora não lhe incomodasse, pois, para ela é só um som distante, sem que, no inverno ou verão, note alguma diferença.

Ana Paula (cerca de 30 anos) por sua vez, disse-me que ela não é moradora da cidade, mas de Porto Alegre, e que estava na cidade visitando amigos. Ao escutar o áudio, logo percebeu que se tratava do som do trem, que lhe era indiferente. Comentou que lhe fazia lembrar do porto da cidade de Pelotas, por onde passa o trem de carga, e do transporte de mercadorias.

Em outro momento, nessa mesma praça, pude contar com a ajuda da colega Rosi Marrero, que fez fotografias e gravações deste procedimento da pesquisa. Aproveitamos a Feira do Livro, realizada no local, para ir ao encontro de algumas crianças, além de partilhar a gravação ainda com os membros da AUSSMPE (Associação dos Usuários dos Serviços de Saúde Mental de Pelotas), com quem minha colega realiza sua pesquisa de mestrado em Antropologia.

Nicolas uma das crianças, logo que escutou a gravação, avisou que era um

som gritado, “está só um barulho e gritado”, disse ele. Percebeu que era um motor acelerando e depois o trem, que estava apitando “infinitamente”. Diz que não ia gostar de morar perto de onde o trem passa e que, de sua casa, o escuta bem baixinho, e isso não o incomoda.

Késia, colega de Nicolas, referiu-se a um som alongado e disse que, de onde mora, não escuta o trem, acrescentando: “ainda bem!”. Já Luis Henrique achou que parecia o som de uma cachoeira. Nicolas pergunta à minha colega Rosi se ela já tinha escutado a gravação, o que levou esta a participar igualmente da experiência de escuta.



Figure 33 Audição na praça com crianças. Fotos: Rosi Marrero, 2016.

Rosi comentou que, no começo, realmente lhe parecia ser uma cachoeira, mas que depois era possível notar que se tratava do trem: “agora senti o barulho do encaixe dos vagões”. Ela me disse que o escuta de onde mora (na Avenida Duque de Caxias, no bairro Fragata, a algumas quadras dos trilhos), principalmente de

noite, quando a cidade está silenciosa.

Outras duas pessoas da Associação escutaram o áudio nesse dia. Elas estavam reunidas para uma oficina de dança que ocorreria num dos casarões patrimonializados, situados no entorno da Praça Coronel Pedro Osório, a qual foi cancelada devido à chuva. Sandra e Gabriele (a professora de dança) ouviram o áudio. Esta diz que o som lhe lembrava a casa da avó, que morava em uma esquina, por onde passava o trem, no começo da Avenida Brasil: “dos fundos, o trem parecia que ia destruir a casa!”. Disse-me que sua avó faleceu há muitos anos, e, quando pequena, achava o máximo dormir na casa dela. Lembra-se de que, quando o trem passava, saíam todos para a rua, e que sua avó ficava preocupada que se Gabriele escutasse o som de madrugada, poderia querer sair para vê-lo passar. Afirmo que esse som lhe traz boas sensações.

Sandra (cerca de 60 anos), por sua vez, diz que, de onde mora, só escuta o trem quando as ruas estão muito calmas. Ela fala que gosta desse som, e que o áudio também lhe desperta lembranças: seu marido saía para viajar, e ela o acompanhava - “vocês nem tinham nascido ainda”. Lembra-se de uma viagem de Alegrete à São Gabriel: “tinha um bar dentro do trem e, quando parava em uma cidade muito pequena, o pessoal da cidade entrava para usar o restaurante”. Quando pequena, existia a Maria Fumaça, e essas viagens eram mais lentas e demoradas para se chegar ao destino.



Figure 34 Escuta no casarão 8. Fotos: Rosi Marrero, 2016.

Quanto à referida Associação, pude participar algumas vezes de suas atividades, ajudando minha colega com suas filmagens e fotografias. Em uma dessas ocasiões, promovemos uma escuta coletiva da gravação.

Seu Luís garante, em tom de brincadeira, que não é porque seja velho, mas ele se recorda da Maria Fumaça. Criado “na beira dos trilhos”, em Bagé, cidade das proximidades, lembra-se de passar perto de sua casa: “fazia uma fumaceira!”. Disse ter viajado bastante de trem e que seu barulho era como se tivesse movimentando os dormentes: “parara, parara, parara”. Já Ivo, comenta: “desde de pequeno, esse som pra mim, bem pertinho, passando por mim, apita a todo volume”. Considera uma sensação assustadora: “é um apito, é um sinal: sai da frente, se não eu passo por cima!” - essa é a mensagem que o som lhe transmite. Dona Ângela complementa: o cantor Roberto Carlos perdeu a perna dele num trem.

Patrícia compartilha que quando escuta o apito de trem, lembra-se da casa de sua avó: “ela morava lá perto do porto”, explica. Lembra do final da tarde, depois de brincar e correr, ficar deitada no sofá de sua avó, ouvindo o trem passar: “quando ouço o barulho, parece que vou para lá”. Dona Ângela diz que “adora esse barulho do trem apitando”. Não chegou a andar de trem, mas fazia esse percurso de carroça com seu avô. Lembra de uma vez em que foram comprar tecidos: “era todo mundo com roupa de estampa igual!”, comenta, rindo. Diz que gosta do barulho do trem e de ficar contando os vagões, na estrada para a cidade de Rio Grande. Ivo, avisa que não gosta do barulho do trem; já Seu Luís afirma que gosta, que acha nostálgico.

Seu Zé lembra que, quando sua irmã morava em Bagé, ele e seus irmãos a visitavam de trem com sua mãe. Diz gostava de botar a cabeça pra fora. Todos riram e concordaram - “isso: a gente botava a cabeça pra fora!”. Dona Ângela, comparativamente, diz que é do barulho de sirenes de que não gosta, pois trabalhou no presídio da cidade de Charqueadas-RS e no Hospital (psiquiátrico) Olivé Leite. Conta que eram quase 12 horas de trabalho, sempre ouvindo uma sirene: “hoje mesmo passou uma SAMU - me deixa em pânico, me deixa muito nervosa!”. Antigamente existia a SANDU, que era uma Kombi branca que tinha “uma coisa vermelha em cima”. Quando estava trabalhando na clínica, e a SANDU se aproximava do hospital psiquiátrico, “quem estava dentro do isolamento, entrava em pânico, aquilo era um pânico pra gente”. O incômodo era tanto que lembra de ir falar com seu chefe para saber se não seria possível desligar a sirene quando a Kombi se

aproximasse do hospital. Nem todos os integrantes do grupo participaram da escuta em outro momento alguns comentaram com Rosi que este som lembrava amigos que cometeram ou tentaram suicídio nos trilhos

Segundo Ingold (2008) este leque de sentidos, neste caso, a fumaça do trem, a escuta do sofá da avó, a contagem dos vagões, o vento no rosto de dentro do vagão, ou o desconforto com lembranças ruins, não é compreendido de forma diferente pelos cegos e surdos. Segundo o autor, essas experiências para essas pessoas no mundo não são menos completas. As pessoas cegas e surdas sentem o mundo com seu corpo todo, e “como todas as outras, tem que lidar com os recursos a elas disponíveis” (INGOLD, 2008, p.30). Como exemplo explica: um bolo, não sem uma fatia substancial, mas como um bolo menor.

Ao contrário dos objetos do tato, que sempre podem ser tocados novamente, o espaço acústico possui uma natureza efêmera, “transitando dentro e fora da existência juntamente com os sons que produzem” (Ingold, 2008, p.30). Este não é um mundo do ser, mas um mundo de tornar-se, no qual existe apenas ação, e todo o som do nosso contexto sensorial marca um *locus* de ação.

Porém os sons vêm e vão de uma forma que a visão não faz. O autor explica que o mundo do som foge rápido, e por vezes, pode nunca mais ser recuperado. Ele nota essa sensação estreita na tradição ocidental (como visto no item anterior do capítulo), da qual, a visão objetifica e o som personifica. Leandro (cerca de 28 anos), um dos interlocutores da pesquisa, ajudou a entender algumas dessas questões. Ele é graduando do curso de Museologia da UFPEL e aluno da escola Louis Braille, tendo se tornado deficiente visual há cerca de cinco anos. Ele pôde contribuir para a compreensão destas questões sensoriais colocadas por Ingold.

Não diferente dos outros interlocutores, Leandro me falou de suas lembranças relacionadas à sonoridade do trem, que o remetem para a época em que ele estudava no IFsul (Instituto Federal Sul-Riograndense), situado à frente dos trilhos: “todas as noites, durante a aula, ouvia o apito do trem, perto da hora de terminar a aula”. Diz que cresceu ouvindo o barulho do trem, morava em um apartamento no centro da cidade, perto da Catedral São Francisco de Paula. No entanto quando trocou de apartamento, no mesmo prédio, passou a não escutar mais.

Explica que esse som remete também à casa de sua avó, em Santana do Livramento, onde ela morava “bem próxima aos trilhos”. Seu avô era ferroviário, embora não tenha chegado a conhecê-lo. Mesmo assim, ouvia muitas histórias

contadas por sua mãe e tias sobre a estação férrea e sobre o quanto elas gostavam da profissão do pai, como também gostavam de andar de trem.

Perguntei para Leandro que outro som na cidade chama sua atenção. Ele responde que são os sinos da catedral. Sendo cego, quando eles tocam, ajudam a situa-lo espacial e temporalmente, pois consegue perceber que está próximo de casa e também que está perto das 18h. Assim, como explica Ingold (2008), a experiência da escuta para cegos é uma atividade ativa de investigação e de auto-orientação no mundo, tanto quanto é o olhar. Estar no escuro significa entender como isso soa e ressoa no ambiente.

3.3. CAMINHAR PARA CONHECER

Notar o som nos diferentes contextos e ambientes da cidade significa reconhecer sua inconstante presença entre eles. Surgindo e desaparecendo em diversos lugares, é importante perceber o som do trem como parte de diversos ambientes. Assim como um rizoma, há ruptura no som, formando linhas de fuga que não param de remeter umas às outras (DELEUZE; GUATTARI, 2000, p.17).

Viveiros de Castro (2015,p.129) explica que Deleuze e Guattari observam que os mapas estão constantemente sendo totalizados, unificados e estabilizados pelos decalques, os quais por sua vez estão sujeitos a toda sorte de deformações anárquicas induzidas pelo processo rizomático. Por isso é preciso sempre projetar o decalque sobre o mapa.

Para o autor não se trata de imaginar uma experiência, mas de experimentar uma imaginação, ou “de experimentar o pensamento ele próprio” (VIVEIROS DE CASTRO, 2015, p.217). Assim, posso entender que o caminho do som não percorre somente ruas e bairros, mas também corpos situados em diferentes contextos sensoriais. Isso ocorre porque, segundo Ingold (2005, p.1), os habitantes não têm posições e sim histórias unidas por seus itinerários, “os lugares existem não no espaço, mas, como nós, em uma matriz de movimento”. Chama essa matriz de região. É sobre este seu conhecimento da região que uma pessoa é capaz de situar-se na sua posição atual dentro do contexto histórico de jornadas efetuadas anteriormente.

É dentro desses itinerários que o som do trem se encontra, como um rizoma ele conecta pontos que não remetem necessariamente a traços de mesma natureza.

Dessa forma, o som como um rizoma “não é feito de unidades, mas de dimensões ou de direções movediças” (DELEUZE; GUATTARI, 2000, p.31).

Deleuze e Guattari (2000, p.31) explicam que o rizoma é feito de linhas de “segmentaridade, de estratificação, como dimensões, mas também linha de fuga e desterritorialização como dimensão máxima”, da qual a multiplicidade se metamorfoseia, mudando de natureza, produzindo assim, múltiplas entradas e saídas.

Os autores afirmam a necessidade de voltarmos para a sabedoria das plantas para compreender a sua proposta teórica: “inclusive quando são de raízes, há sempre um fora onde elas fazem rizoma com algo – com o vento, com um animal, com o homem – a embriaguez como indução triunfal da planta em nós” (DELEUZE; GUATTARI, 2000, p.19).

Portanto, os autores acreditam que ser rizomorfo é produzir hastes e filamentos que parecem raízes, que se conectam, penetrando no novo, podendo fazê-los servir, ou no caso dessa pesquisa, ouvir, a novos e estranhos usos em diferentes ambientes e contextos. O rizoma se forma onde o desejo se move e produz (DELEUZE; GUATTARI, 2000, p.23).

O Rizoma não se comporta como uma unidade; segundo Viveiros de Castro (2015, p.117), ele é um sistema reticular centrado formado por relações intensivas (devires). Assim, uma multiplicidade rizomática não é realmente um ser, mas um agenciamento de devires, um entre. O autor acredita que é preciso entender nessa problemática que não há ponto de vista sobre as coisas, as coisas e os seres é que são os pontos de vista.

Os rizomas ignoram a distinção entre a parte e o todo, eles se multiplicam, atribuindo-lhes mudanças e variações de como esses se relacionam com o ambiente (VIVEIROS DE CASTRO, 2015, p.128).

Sobre esta relação do som com o ambiente Ingold (2005) contribui para o entendimento quando explica que quando estamos em um determinado ponto, tudo surge de um determinado ângulo enquanto grande parte do entorno provavelmente estará escondido atrás de objetos mais altos que estão de onde enxergamos em primeiro plano.

Isso acontece porque, segundo Ingold (2005, p.8), existe a noção sobre a trilha de observação: essa trilha deve ser compreendida não como uma série infinita de pontos discretos, mas sim como um itinerário contínuo de movimento. A

percepção do ambiente seria então o resultado de toda uma vida de observação ao longo de todas essas trilhas de observação que percorremos.

O autor explica que o conhecimento é regional, “estar em um lugar é estar em toda parte ao mesmo tempo” (INGOLD, 2005, p.11). O que se conhece é parte de um processo de elaboração que começa com o esquema do mundo e termina com aquele esquema sendo copiado da mente. Por isso o autor acredita que conhecermos enquanto caminhamos e não antes de caminhar.

Ingold (2005, p.18) explica que é “como alguém que viveu no país, e está acostumada aos seus caminhos e modos”, saber onde está não reside em uma correspondência ponto-a-ponto entre o mundo e sua representação, mas “nas lembranças de jornadas já efetuadas, as quais lhe trouxeram ao lugar, ao longo dos caminhos de sempre ou novos”.

Todo lugar guarda dentro de si lembranças de chegadas e partidas anteriores, assim como expectativas de como uma pessoa pode chegar até ele, ou de como chegar a outros lugares a partir dele. Assim lugares envolvem a passagem do tempo: não são do passado, nem do presente, e nem do futuro, mas de todos os três unidos em um só. Eternamente gerados pelas idas e vindas de seus habitantes figuram não como posições no espaço, mas como vórtices específicos numa corrente de movimento, de inúmeras jornadas realmente efetuadas. (INGOLD, 2005, p.19).

É preciso entender esse “seguir caminho” como um movimento no tempo e não no espaço. A noção de descobrir que envolve esse caminho tem que ser percebido como um movimento explanatório, o qual é improvisado e assegurado, ao mesmo tempo. Ele é guiado por uma experiência passada e pelo monitoramento contínuo de flutuações, “não só no padrão de luz refletida, mas também nos sons e sensação do ambiente” (INGOLD, 2005, p.21).

Segundo o autor o mundo é aprendido por uma pessoa imersa nele, descobrindo seu caminho através dele. E é principalmente devido as respostas dessas superfícies disponíveis a esses caminhos, sejam luz, sons ou toques que é construída essa percepção com o ambiente. Para Ingold (2005) não é uma relação entre matéria e mente, mas entre substâncias líquidas, sólidas ou gasosas. É a partir do que se têm disponível que os seres vivem e respiram, e constroem suas percepções sensoriais de movimento (INGOLD, 2005, p.22).

Assim, para o autor, o mundo de nossas experiências é um mundo suspenso

em movimento que está continuamente se criando enquanto nós, pelo nosso próprio movimento contribuímos para sua formação. Para o autor a vida é deixada ao longo de trilhas de movimento, de ação e percepção.

Portanto, todo ser vivo cresce e se estende no ambiente através da soma de seus caminhos. Descobrir o caminho é avançar de acordo com uma linha de crescimento, num mundo cuja configuração não é exatamente a mesma de um momento para o outro, e cuja configuração futura não pode ser completamente prevista. Caminhos de vida não são, então, predeterminados como rotas a serem seguidas, mas tem que ser continuamente elaborados sob nova forma. E esses caminhos, longe de serem inscritos sobre a superfície de um mundo inanimado são os próprios fios a partir dos quais o mundo vivo é tecido (INGOLD, 2005, p.23).

Empilhar a experiência sensória do mundo de quem a recebe no mapa é também, para Ingold (2005), mandar suas narrativas de movimento e de viagem para o domínio da fábula, fantasia e alucinação. Para o autor, somos todos navegadores da nossa vida cotidiana, vida esta que é “tomada ao longo das muitas trilhas que compõem um território, ao longo das quais as pessoas vão e vem na vida prática” (INGOLD, 2005, p.9). Surgem assim, na passagem de um lugar para outro, histórias de movimento e de horizontes variáveis ao longo do caminho.

Enquanto os olhos do corpo permanecem próximos ao solo, os olhos da mente estão com os pássaros. Este modo de pertencimento e de integração ao mundo não pressupõe divisão entre mente e corpo. Pois, para Ingold (2005, p.9), o trabalho de integração é realizado pelo organismo com um todo enquanto ele se move de um lugar para outro. Tais movimentos não ligam simplesmente lugares, mas transformam lugares em nós criando uma ampla rede de idas e vindas.

Willi Bolle (1994, p.60) comentando a obra do autor Walter Benjamin explica sobre seu “texto –labirinto”. Mergulhando nos sonhos do século XIX para despertar na modernidade do século XX. O autor explica que a metrópole moderna fundamenta uma nova mitologia, onde as construções assumem o papel do subconsciente. Assim os primeiros monumentos da Revolução Industrial como as estações ferroviárias e suas construções em ferro repercutem fortemente no imaginário coletivo. O autor explica que Benjamin procura elaborar uma forma de despertar, como método para traduzir a linguagem inconsciente para o conhecimento consciente. Dessa forma, “o saber é obtido através de uma operação dialética: do ainda não consciente a consciente despertado e vice-versa” (BOLLE,

1994, p.52).

Benjamin propõe então em sua obra atravessar o passado com a intensidade de um sonho, a fim de experimentar o presente como o mundo da vigília ao qual o sonho se refere (BOLLE, 1994, p.63). Porém o autor problematiza, não se trata de um equacionamento entre imagem dialética e imagem onírica (sonho ou realidade), mas de uma aproximação de uma exploração do limiar entre sonho e vigília:

Apesar da objetividade, a imagem dialética não se opõe em termos absolutos a imagem onírica, mas guarda dela um resíduo mítico. O saber obtido a partir do despertar tem raios no inconsciente, o conhecimento é a relação das imagens arcaicas (BOLLE, 1994, p.68).

O “agora da conhecibilidade” desenvolvido por Benjamin atribui o presente como ponto de fuga mostrando que as imagens dialéticas não são dadas empiricamente (de uma realidade), mas resultam de uma construção, por meio da qual elas se tornam objetos históricos. Assim, segundo Gonçalves (2008), Benjamin relaciona o experiência humana subjetiva ao surrealismo

Marco Antônio Gonçalves (2008) compreendendo a obra de Jean Rouch percebe o surrealismo como uma exploração sistemática do sonho, do inconsciente, da escrita automática, contendo todas as formas do maravilhoso e do excesso. Em uma percepção do que significa o real ou o realismo, o surrealismo não representa a realidade, mas atribui uma validação do irracional. A proposta surrealista é comprometida com a “intuição pessoal, com a subjetividade e não com parâmetros considerados estritamente científicos” (GONÇALVES, 2008, p.54).

Propondo algo novo, o surrealismo, segundo Gonçalves (2008), provém da ordem da imaginação, da liberdade da criação, da criatividade e do vivido. Assim, deixar fluir esse automatismo, como “a escrita automática, bandeira primordial do movimento surrealista, era a forma de deixar o subconsciente emergir sem controle da razão na espontaneidade e na imediatividade” (GONÇALVES, 2008, p.57).

No próximo item pretendo entender esse lugar sonoro em mim. É sobre este “agora da conhecibilidade” em diferentes “trilhas de observação” que é possível entender essa qualidade rizomática da sonoridade do trem. Procurando perceber o universo da pesquisa como um fluxo irregular e como um “movimento circular não fixado”. A proposta consiste na noção da observação flutuante de Colette Pétonnet (2008) que propõe ao pesquisador permanecer vago e disponível, não mobilizar a atenção sobre um objeto específico. Percebo o espaço, como lugar de misturas,

circulação incontrolável de pessoas e coisas. Entre notas do diário de campo e de diário dos sonhos (imagens dialéticas e imagens oníricas), procuro desenvolver uma escrita que misture sonho e realidade.

3.4. EU ESCUTO

Fui visitar a Aline, fazia um tempo que não nos víamos. Ela estava atrapalhada com as crianças. Enquanto isso, eu procurava a chave que tinha perdido. Fui até a calçada para ver se não estava lá. A fachada da casa dava diretamente para a calçada em frente à movimentada rua asfaltada, muitos carros passavam. Não demorou muito, quando olhei a minha frente, perpendicular aos carros, estava o trem avançando em minha direção. Ele passou por mim em alta velocidade, entrando dentro da casa pela porta. **Escuto o apito do trem.** Seguia caminhando a longa avenida do Bairro Fragata, paralela aos trilhos. A rua é larga e a vista é plana, o verde e o azul do céu se chocam em meio à rodovia e aos trilhos. Era pouco o movimento de pessoas e carros. Em uma casa, vi uma mesa encostada na parede; uma mulher parecia estar gritando com um homem sentado em uma cadeira perto dessa mesa. Segui andando devagar por perto da calçada, queria chegar ao cruzamento dos trilhos. Estava sentindo muito calor quando ouvi um barulho na sarjeta da calçada. Era outro rato, nesses caminhos perto dos trilhos tem muitos deles. Observando as poucas pessoas que passavam, notei que a maioria eram jovens. No caminho, senti um cheiro forte de borracha queimada de alguma fábrica ou oficina que ficava do outro lado da rua. Olhei para o celular, eram 10h37min. **Escuto o apito do trem.**

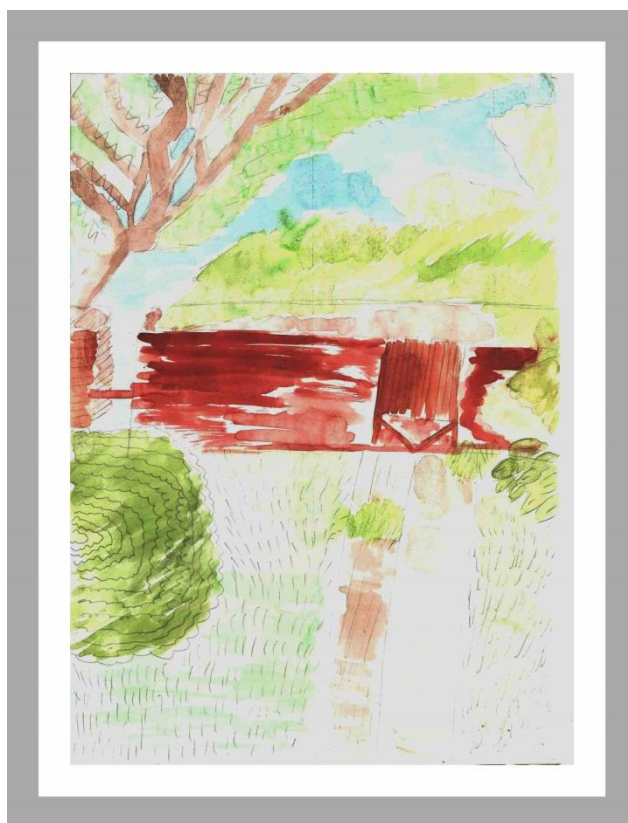


Figure 35 Desenho por Andressa Pereira

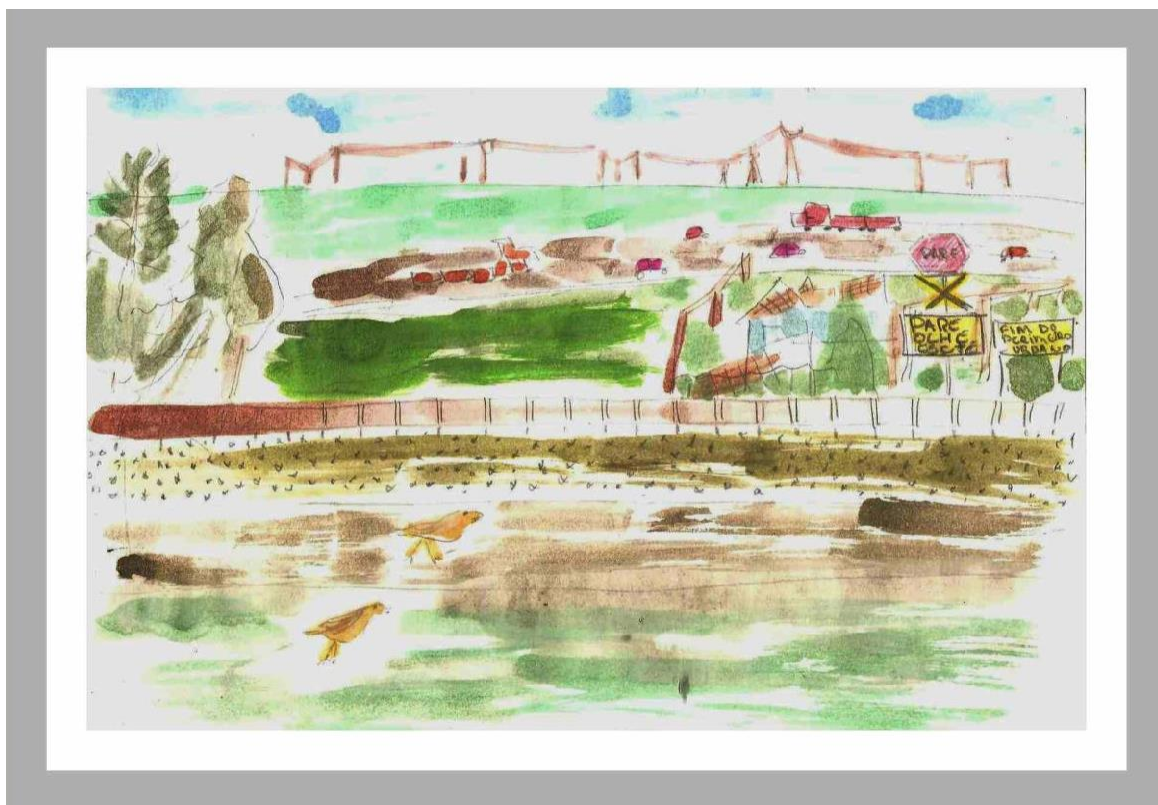


Figure 36 Desenho do percurso descrito acima por Andressa Pereira.

Estava no Laranjal, a praia do município de Pelotas, passando a rótula que dá acesso ao balneário lacustre. Eu e Felipe entramos em um galpão onde havia algumas pessoas. Eu tirava fotos, mas não conseguia ver como ficavam, pois estava muito escuro. Quando sai do galpão e olhei para a lagoa, o trem saía de um muro de pedras na praia ao lado do Laranjal, chamada Barro Duro, e passava para outro lugar ali da costa, atravessando o caminho pela água. Várias pessoas pararam na areia para olhar o trem passar pela água. Eu as fotografava. **Escuto o apito do trem.** Acordei com o barulho de carros e ônibus. Quando levantei, vi que no meu quarto faltava uma parede, como se tivessem arrancado, dando diretamente para a rua dos trilhos. Fiquei olhando sem saber o que fazer. Algumas pessoas e carroças passavam sem me notar ali. Fiquei com medo, pensei que poderia passar frio e queria fechar a parede. Tentei empurrar o guarda roupas, mas não conseguia. Tentei outros móveis, mas não cobriam toda a parede. **Escuto o apito do trem.** Eram cinco e pouco da tarde. Entre as vozes e o som da TV, no quarto coletivo do hospital em que estava a minha mãe, ela acordou e pediu que eu a ajude a ir ao banheiro. Parei e olhei para ela, queria ver se ela reparava no som do trem que passava a algumas quadras do hospital. Olhei em volta do quarto, algumas visitas

de outros pacientes chegavam, enquanto outras iam embora. A senhora do leito em frente estava dormindo, ninguém parecia notar o barulho do trem passando, o que para mim parecia estar muito alto. Levantei da cadeira onde estava para ajudar a mãe, enquanto nos afastávamos da janela. **Escuto o apito do trem.** Parecia ser um lugar deserto, tinha muita areia em volta, a areia cobria os trilhos. Tinha algumas casas de madeira. Eram como palafitas, estavam bem acima do chão. As casas estavam alinhadas aos trilhos, e sua cor era parecida com o tom de bege da areia. Uma mulher apresentava o local para um grupo de pessoas, falando algumas coisas da Estação Férrea do local. Eu estava junto com o grupo, e tudo parecia estar abandonado e parado demais para um local em funcionamento. Subi com esse grupo de pessoas uma escada estreita de madeira que levava a uma pequena sala. Essa mulher contava que não demoraria muito para o trem passar e que, da janela, a vista iria ser bonita. O chalé parecia estar quebrado, com várias frestas entre as madeiras, sendo possível ver o lado de fora. Não parecia ser muito seguro. Pensei que quando o trem passasse iria tremer tudo. Vi a professora Claudia, minha orientadora de pesquisa, e Guillermo, e avisei a eles que era melhor descer, mas não pareciam me ouvir. Desci as escadas correndo. **Escuto o apito do trem.** Chegamos à casa de Rolney no meio da tarde. Neste dia Eberson levou um toca-discos de presente para Rolney. Quando entramos em sua casa, ficamos envolvidos em ligar o som, escolher o lugar para colocá-lo e o que escutar primeiro. A princípio, o toca-discos ficou no meio do caminho para o banheiro, perto de um banco sob o qual havia várias revistas. Rolney colocou uma música italiana para escutarmos. Sentamos os três em silêncio. **Escuto o apito do trem.** Estava sozinha caminhando pelos trilhos no Bairro Simões Lopes, a cerração estava baixa e o tempo nublado, parecia ser tudo cinza com alguns pontos azuis. Não conseguia enxergar muito além do que estava na minha frente. Continuei andando até chegar ao prédio da Estação Férrea. Quando entrei, não havia ninguém, mas sim muitas coisas caídas e quebradas, pedaços de paredes destruídas, tijolos e móveis quebrados. Escutei o choro de uma criança, mas saí rápido. Não queria ficar mais ali dentro. **Escuto o apito do trem.** Fiquei de ir até a Estação Férrea organizar os painéis, estava no ônibus dobrando na rua Floriano, no centro da cidade. Duvidei, achei que não poderia ser, achei que eu não deveria estar ouvindo em meio a tantos outros barulhos, e ainda mais dentro do ônibus. Fui em direção ao prédio da Estação. Cheguei lá, subi no viaduto. **Escuto o apito do trem.** Estava na Praia do Laranjal,

para lá da rótula ou em outro lugar. Professora Claudia estava com uma mochila, agachada com os ouvidos nos trilhos. Perguntei o que ela estava fazendo ali, e ela disse que queria sentir a vibração do trem. Não demorou para ver a luz do trem se aproximando, eu em pé ao seu lado conseguia sentir a vibração. Pedi para a Claudia se levantar, pois ela estava de costas para o trem. Ela parecia despreocupada, olhando umas pedras, pedia para eu ver com ela. Quando fui ver as pedras eram de um dourado escuro e brilhavam muito. **Escuto o apito do trem.**

Sobre a proposta acima, é preciso entender as limitações dos sonhos em minha cultura. Nela, esses sonhos ficam limitados com o que me cerca durante o dia, “no meio dos motores e das máquinas”. Diferente do uso dos sonhos para outras culturas, como por exemplo para os xamãs yanomami, que segundo Davi Kopenawa (2010) sonham muito longe, sonhos distantes e inesgotáveis:

O dia dos espíritos é nossa noite, é por isso que eles se apossam de nós durante o sono, sem sabermos. É esse, como eu disse, nosso modo de estudar. Nós, xamãs, possuímos dentro de nós o valor de sonho dos espíritos. São eles que nos permite em sonhar tão longe. Por isso suas imagens não param de dançar perto de nós quando dormimos. Bebendo *yãkoana*, não cochilamos a toa. Sempre estamos prontos para sonhar. Tornados fantasmas, percorremos sem trégua terras distantes, fazendo amizade com os *xapiri* de seus habitantes. É assim que os xamãs sonham! (KOPENAWA; ALBERT, 2010, p. 462).

É com respeito por essa forma de saber que procurei nessa pesquisa entender o mundo que me cerca através dos sonhos, mesmo no limitado uso deste por minha cultura, com a tentativa de que essas imagens permaneçam vivas em minha mente. Porque, segundo Davi Kopenawa (Idem, p.465) “quando queremos conhecer as coisas, esforçamo-nos para vê-las no sonho”, este é o modo que sua cultura ganha conhecimento.

É na quietude e no silêncio dos sonhos que finalizo até este momento essa pesquisa. Aqui compreendo que não só eu percorri caminhos, mas sinto esses caminhos percorridos em mim. Pessoas, trechos e trens conectados pelo som.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Finalizando este estudo, retomo os principais pontos discutidos ao longo da dissertação. Na introdução procurei compreender as duas linhas teórico-metodológicas que o tema desperta, a dimensão simbólica e a dimensão sensorial do som. Na primeira, procurei entender a sonoridade do trem enquanto desencadeadora de signos, compreendendo assim a cultura em uma perspectiva da ordem da significação. Quanto à segunda proposta, apontei para a possibilidade de desconstruir a dicotomia entre visão e audição, atribuindo ao som uma sensação experimentada juntamente com os outros sentidos.

Para aprofundar essas questões, o primeiro capítulo, **Pare: contexto histórico cultural da estação férrea**, procurei entender em que contexto surge essa sonoridade específica do trem, buscando perceber o auge e o declínio da via férrea na região, dentro de um processo histórico marcado pelas promessas sobre a modernidade. A estrada de ferro impulsionou as relações sociais e comerciais da região. Conectando cidades, facilitou o transporte de produtos, incentivou a indústria e gerou empregos, além de viabilizar a locomoção e comunicação mais rápida e constante. Modificando assim a trajetória de vida de uma geração que fez parte deste processo fazendo com que essas pessoas que fizeram parte dessa história lembrem com saudosismo da época do trem de passageiros ou como isso marcou suas infâncias e juventudes com lembranças positivas envolvendo o transporte.

As indagações dos dois capítulos seguintes foram feitas principalmente a partir de comentários e narrativas sobre a escuta de um áudio do trem passando na Estação Férrea de Pelotas, com um equipamento reproduzidor de mp3. Visto que nestas conversas, principalmente com os interlocutores mais velhos, a questão da sonoridade da Maria Fumaça foi tema recorrente, incluí também no material da audição o som desta máquina em um áudio encontrado na WEB.

No segundo capítulo, **Aperte: seguindo a sonoridade**, explorei a dimensão simbólica da sonoridade do trem. Propondo esta problemática no universo do antigo bairro ferroviário, procurei saber de seus moradores, suas impressões, sobretudo da parte de trabalhadores aposentados e pessoas que vivenciaram a experiência do trem de passageiros da rede férrea. Neste capítulo foi possível notar que trabalhadores da linha, diferentes dos ouvidos leigos de outros

interlocutores, percebem peculiaridades, decodificando os significados do som. Assim, explicam códigos específicos, ressaltando a importância desses, principalmente em cruzamentos. Assim, para os moradores do bairro, a presença do som do trem como sinal e ruído alerta também para códigos e avisos. Mesmo não mantendo um horário, mas “passando toda a hora”, como observado pelos moradores, o trem marca os ritmos do dia-a-dia, seja pelo trem da hora do almoço ou o da madrugada. Aqui também foi possível notar as diferentes impressões dos moradores do bairro, os que tiveram relação pessoal com a via férrea e os que não tiveram.

Os novos moradores do bairro não tiveram a convivência com o trem como os antigos moradores tiveram, sendo possível localizar trechos em que a maioria dos moradores são ferroviários aposentados e outros onde se localizam os moradores mais recentes. Esses dois grupos trazem impressões distintas quanto ao áudio. As pessoas que fazem associações positivas com som do trem foram aquelas que tiveram envolvimento com a linha férrea em épocas anteriores à degradação deste sistema de transporte. Lembranças de quando eram crianças e também do envolvimento com o trabalho trazem percepções positivas quanto ao som do trem. Enquanto isso, os interlocutores que residem no bairro a menos tempo, apresentam uma percepção distinta, associando esse som ao incômodo e inconveniência quanto ao trânsito de pessoas e veículos. Foi nesse capítulo que desenvolvi a noção de paisagem sonora, isolando a sonoridade do trem como expressão do ambiente e campo de estudo e considerando que esta sonoridade pode ser lida como um indicador das condições culturais de um contexto social.

No terceiro e último capítulo, **Escute: sons como linhas e fluxos**, procurei levar esse mesmo áudio para pessoas de outros lugares da cidade, apoiando-me nas noções de cartografia e mapeamento. Aqui, em vez da noção de paisagem sonora, procuro entender a sonoridade integrada a outros padrões sensoriais, em que o mundo partilhado dos sentidos é o mesmo. Procurando desconstruir essas barreiras sensoriais, exploro uma escrita que tenta perceber os sentidos integrados com o ambiente e não como registros distintos entre si.

O que foi possível notar nesse processo de isolar um sentido com a escuta do áudio é a devolução de todos os outros sentidos nos relatos dos interlocutores. Logo quando escutam o som do trem o vasto universo dos sentidos são reapresentados de volta: o cheiro da fumaça, a sensação do vento frio do sul, as

lembranças de viagens, familiares e da rotina de trabalho são trazidas de volta. Dessa forma um sentido é chave para desencadear todos os outros.

A sonoridade do trem foi o elemento que permaneceu no decorrer dos anos de sua história. Este som não está somente em lembranças e memórias de quem vivenciou seu auge, mas na cidade onde ainda percorre trechos na região criando laços e percepções com diferentes moradores. A potencialidade do som criou uma abertura para uma etnografia do sensível, uma maneira de e perceber vivências e conectar as percepções acionadas pelo som.

REFERÊNCIAS

- BATISTA, Marilda. Ética e imagem em antropologia: algumas considerações. In: VICTORA, Ceres (Org.). **Antropologia e ética**. O debate atua no Brasil. Niterói: EdUFF, 2004.
- BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna**: representação da História em Walter Benjamin. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.
- BOSI, Ecléa **Memória e Sociedade**: Lembranças de Velhos. 3a ed. São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- BRASIL, Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências 2007, disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>
- CARVALHO DA ROCHA, Ana Luiza; ECKERT, Cornelia. Questões em torno do uso de relatos e narrativas biográficas na experiência etnográfica. In: **Etnografia da duração**: antropologia das memórias coletivas nas coleções etnográficas. Porto Alegre: Marca Visual, 2013.
- DELEUZE; GUATTARI. **Mil platôs**. Vol. 1. São Paulo: Editora 34, 2000.
- ECKERT, Cornelia; CARVALHO DA ROCHA, Ana Luiza. Narrativas imagéticas. Estudos etnofotográficos de Fernanda Rechenberg, Jéssica Hiroko de Oliveira e Olavo Ramalho Marques. In: **Antropologia da e na cidade**: interpretações sobre as formas de vida urbana. Porto Alegre: Marca Visual, 2013. [p.81-99]
- FERREIRA, Maria Letícia. Reflexões sobre o reconhecimento e usos do patrimônio industrial. In: GRANATO, Marcus; RANGEL, Marcio. (Org.). **Cultura material e patrimônio da Ciência e Tecnologia**. Rio de Janeiro: MAST, 2009a, v. 1, p. 189-212.
- FERREIRA, Maria. Letícia. Patrimônio industrial: lugares de trabalho, lugares de memória. **Museologia e Patrimônio**, v. 2, p. 22-35, 2009b.
- FLEISCHER, Soraya, SCHUCH, Patrice (Org.). **Ética e regulamentação na pesquisa antropológica**. Brasília: LetrasLivres, 2010.
- GÓMEZ, G.; TURRA-MAGNI, Claudia. Entre “Tucos” e “Bochas”: a relevância dos apelidos no ethos ferroviário.. In: 30 RBA: GT 47: Ofícios e profissões: memória social, identidades e construção de espaços de sociabilidade, Joao Pessoa. Anais da 30 RBA, 2016.
- GÓMEZ, Guillermo. **Cidade, Trabalho e Narrativa**: Etnografia Urbana com Ferroviários Aposentados em Pelotas (RS). 2015: 78f. TCC (graduação) UFPEL. Pelotas – RS.
- Gonçalves, Marco Antonio. O real imaginado: etnografia, cinema e surrealismo em Jean Rouch. Rio de Janeiro: Topbooks: 2008.

HOBSBAWN, Eric. **A era das revoluções: 1789 – 1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.

INGOLD, Tim. **“Pare, olhe, escute!” Visão, audição e movimento humano**. Tradução de Ligia Maria Venturini Romão - (FFLCH/USP), Marcos Balieiro (PPGF/USP), Luisa Valentini (PPGAS/USP), Eliseu Frank (ICB/USP), Ana Leticia de Fiore (C.Sociais, FFLCH/USP) Rui Harayama (C.Sociais, FFLCH/USP). Texto digitado: 2008

INGOLD, Tim. **Being Alive**. Four objections to the concept of soundscape. Routledge: 2011.

INGOLD, Tim. **Jornada ao longo de um caminho de vida** – Mapas, descobridor-caminho e navegação. *Religião e Sociedade*, v.25, n.1, 2005, p. 76-110.

INGOLD, Tim. Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. **Revista Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre, ano 18, nº 37, p 25-44, jan/jun. 2012

INGOLD, Tim; FIORI, Ana Letícia; ANDRADE, José; TESTA, Adriana; TAMBUCCI, Yuri. **Diálogos Vagueiros: Vida, Movimento e Antropologia**. Entrevista com Professor T. Ingold. Ponto Urbe [Online], 11 | 2012.

KOFES, Suely e MANICA, Daniela (orgs.). **Vida e grafias: narrativas antropológicas, entre biografia e etnografia**. Rio de Janeiro, Lamparina e FAPERJ, 2015; p. 412.

KOPENAWA, Davi; ALBERT, Bruce. **A queda do céu: palavras de um xamã Yanomami**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

KRAUSE, Bernie. **A grande orquestra da natureza**: Descobrimos as origens da música no mundo selvagem. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. *usjt - arq.urb* - número 3/ primeiro semestre de 2010.

KUSHNIR, Karina. Ensinando antropólogos a desenhar: uma experiência didática e de pesquisa. **Cadernos de Arte e Antropologia** [Online], Vol. 3, No 2 | 2014.

MALINOWSKI, Bronislaw. Introdução. In:_____. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Abril Cultural (Os Pensadores), 1978.

MARCUS, George. Entrevista com George Marcus. **Mana**. Rio de Janeiro, v.21, n.2, ago. 2015.

MARQUES, Helder Gustavo. **Memória e transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande** - MS. 2014. Dissertação de Mestrado - Universidade de São Paulo (USP). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas São Paulo.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever. Revista de Antropologia (USP), vol. 39, nº 1, São Paulo. 2010.

PERROT, Michelle (org). **História da vida Privada 4: da revolução francesa à primeira guerra**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993

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

RAPKIEWICZ, Yuri; ECKERT, Cornelia. Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In: ECKERT Cornelia e ROCHA Ana Luiza Carvalho da. (Org.). **Etnografias do trabalho, narrativas do tempo**. 1ed.Porto Alegre: Marca Visual, 2015, v. 1, p. 276-303.

RICOUER, Paul. **Tempo e narrativa**. Campinas: Papirus, 1994.

ROCHA, A. L. Carvalho da, V. VEDANA y P. F. BARROSO, 2007. O sentido do trágico na paisagem sonora do mundo urbano contemporânea. **Revista Iuminuras** 9(19). <http://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9274>.

ECKERT, Cornelia; CARVALHO DA ROCHA, Ana Luiza. Narrativas imagéticas. Estudos etnofotográficos de Fernanda Rechenberg, Jéssica Hiroko de Oliveira e Olavo Ramalho Marques. In: Antropologia da e na cidade: interpretações sobre as formas de vida urbana. Porto Alegre: Marca Visual, 2013

RODRIGUES, G.; TURRA-MAGNI, Claudia; BITTENCOURT, H.; BORGES, D.; KUSMA, V.; SCHMIDT, K. ; MORAES, I. . **Afecção e reciprocidade**: Equipe de Pesquisa (Coleção de Ensaios Fotográficos, Vida nos Trilhos). 2016 (ENSAIO FOTOGRÁFICO).

RODRIGUES, Guilherme; BITTENCOURT, Hamilton; TURRA-MAGNI, Claudia. Vida nos trilhos: interdisciplinaridade entre antropologia e museologia na concepção de um museu de rua. in: **congresso de ensino de graduação**, 2016, Pelotas. anais ceg/ufpel – 2016.

ROUCHOU, Joëlle. Memória do Olfato. VELLOSO Monica Pimenta, ROUCHOU Joëlle, OLIVEIRA Cláudia (Orgs.). **Corpo: identidades, memórias e subjetividades**. Rio de Janeiro: Mauad X, Faperj; 2009.

SCHAFER, Murray. **A afinação do mundo**: uma exploração pioneira pela história passada e pelo atual estado do mais negligenciado aspecto do nosso meio ambiente: a paisagem sonora. São Paulo: UNESP, 2001.

SCHMITZ, Maira. **Nas asas do vapor...** Construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX). 2013. 245f. Dissertação (mestrado)
– UFPEL. Pelotas – RS.

VEDANA, Viviane. **Gestos e Práticas**: Experiência sensoriais – saberes, odores e sons. No mercado tem tudo que a boca come. Estudo Antropológico da duração das práticas cotidianas de mercado de rua no mundo urbano contemporâneo. 2008: 277f. Tese (doutorado) – UFRGS. Porto Alegre – RS.

VELHO, Gilberto. Observando o familiar. In: NUNES, Edson de Oliveira (Org.). **A aventura sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1997.

VICTORA, Ceres (Org.). Antropologia e ética. O debate atual no Brasil. Niterói: EdUFF, 2004.

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

WAGNER, Roy. **A invenção da Cultura**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

WISNIK, José Miguel. **O som e o sentido**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.