

## CAPÍTULO 7

### QUANDO A FERROVIA ENCONTRA A CAMPANHA: MEMÓRIAS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS NO SUL DO BRASIL

Guillermo Stefano Rosa Gómez

*A maior parte desse capítulo foi escrita em Pelotas, “com todas as influências dessa ambiguidade de suburbe necessária ao entendimento dos desencontros que empurram o campo na direção da cidade e vice-versa” (Hardman, 2005, p. 23).*

#### Introdução

Neste capítulo, reflito sobre os arranjos contraditórios entre a zona rural e a cidade no contexto das memórias do trabalho ferroviário, que foram tema de minha pesquisa de graduação (Gómez, 2015) e de mestrado (idem, 2018). A investigação realizou-se na cidade de Pelotas (RS) entre os anos de 2015 e 2019, tendo como interlocutores/as trabalhadores/as aposentados/as e suas famílias, com faixa etária média de 60 a 80 anos. Meu objetivo foi compreender os impactos da crise das ferrovias no Brasil a partir das memórias narradas, enfocando a interpretação nos esforços de duração.

A comunidade operária com a qual dialoguei estava vivenciando um processo complexo, que combinava as discontinuidades do envelhecimento, da aposentadoria e da “agonia” (Nunes, 2005) das ferrovias brasileiras. Essas pessoas acompanharam, durante suas trajetórias profissionais, a dissolução da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) - empresa criada em 1957 e que passou por um processo desestatização no final da década de 1990 -, acarretando demissões, fechamento de estações férreas e redução drástica das atividades (Paradela, 1998). Suas memórias recontam o processo de ruptura com o emprego, mobilizando uma postura “indignada” (Gómez, 2019) e resiliente perante a precarização do modal ferroviário no país, articulando múltiplos projetos que manifestam os “desejos de memória” coletiva (Rapkiewicz, 2018). É no contex-

to do estudo das memórias do trabalho que apresento, neste capítulo, as narrativas das paisagens citadinas e rurais que tramam os dilemas das ferrovias sul-brasileiras e de seu imaginário.

### **Imagens do moderno em contradição**

*“Esse expresso vai a trote  
Mais parece um pangaré  
Essa carroça é um  
Jaboti com chaminé  
Eu tenho pena  
De quem segue pra Bagé  
Seu cobrador, cadê meu troco?  
Por favor!  
E dá-lhe apito e manivela  
Passa sebo nas canelas  
Seu maquinista  
Eu vou tirar meu pai da força  
Por que não joga esse museu  
No ferro velho  
E compra logo  
Um trem moderno japonês”*

(Música: Maria Fumaça – Kleiton e Kledir)

A ferrovia, por excelência, é símbolo da modernidade e urbanidade projetadas pelos esquemas de desenvolvimento dos séculos XIX e XX. O trem é uma das primeiras imagens exibidas no cinema (Carvalho, 2000) e estabeleceu uma nova mentalidade “da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar em dois lugares antes separados por dias de cavalgada” (Martins, 2008, p. 16). A locomoção a vapor efetivou-se “mais rápida que todos os meios anteriores de comunicação” (Gleick, 2013, p. 122), impulsionando a urbanização e sendo um dos principais motes da revolução industrial.

Ao mesmo tempo, a narrativa da modernização enquanto “mito da modernidade” (Nascimento, 1998, p. 123) é constituída por antíteses inerentes, como satiriza a letra da canção de Kleiton e Kledir. “Tornar-se moderno” detém em si “perturbações próprias das contradições do sistema capitalista e da ideologia da modernidade” (Eckert, 1995, p.

182), as quais ficam evidentes ao se abordar etnograficamente a “diversidade de respostas locais” (Sahlins, 1990, p. 10) aos pressupostos do sistema mundo.

Um dos símbolos mais emblemáticos do paradoxo moderno das estradas de ferro brasileiras é o da implementação da ferrovia Madeira-Mamoré, erguida em plena selva amazônica, às custas da vida de milhares de trabalhadores. As fotos de Dana Merrill<sup>105</sup> (MIS, 2017) e as palavras dos cronistas e estudiosos dão noção do que significou aquele ímpeto modernizador, que se sustentava no imaginário do embate entre natureza e progresso<sup>106</sup>:

Este livro é dedicado à MEMÓRIA de todos aqueles que, desde o século passado, tombaram na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, desde engenheiros a trabalhadores braçais brasileiros e de todas as nacionalidades, *todos empenhados em vencer uma das mais soberbas manifestações da natureza na face da terra* A AMAZÔNIA (Ferreira, 1960, grifo meu).

Esse acontecimento, que evidencia o drama da articulação entre natureza, cultura e trabalho, tem diversos correlatos na história brasileira em que frutificam a perenidade de uma “política do absurdo” (Aráoz, 2020, p. 23). São as incongruências de macro eventos como esse que inspiram a entender a implementação das ferrovias – como um marco da modernidade brasileira — por meio da etnografia, em razão da sua singularidade enquanto observação do particular e pela capacidade de contestar às máximas narrativas. Em especial, adotei uma postura etnográfica aberta ao imaginário que se contrapusesse ao iconoclasmo do cartesianismo (Cf. Durand, 1989), dispendo-se a tomar como relevante as capacidades imaginativas de “sujeitos de carne e osso” (Fonseca, 2006). Com essa chave interpretativa, debruçei-me para entender como os narradores e narradoras, com os/as quais dialoguei durante a pesquisa de campo, arranjavam nas memórias dos tempos vividos as diferentes paisagens constituidoras do trabalho ferroviário no sul do Brasil.

---

105 O acervo de Dana Merrill pode ser acessado no portal da Brasileira Fotográfica. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/6665>>. Acesso em: 29/09/20

106 Escrevi sobre a luta entre homem e máquina, entre natureza e ferrovia, no artigo sobre a construção da masculinidade do maquinista, publicado na Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo (Gómez, 2018b). Sobre heroísmo no embate de trabalhadores versus natureza, ver Cioccarri (2012) e Eckert (1988).

Esses temas surgiram quando percebi um descompasso entre a literatura que abordava a ferrovia como maior símbolo do *urbano* e as recorrentes narrativas da comunidade ferroviária, em suas lembranças das práticas e paisagens do mundo *rural*. Suas recordações associavam o trabalho na ferrovia à vivência não exclusivamente citadina, mas também à do “mato”, à da “campanha”, à da criação de animais e à da severidade do clima no trabalho ao relento. Essa memória narrada permitiu um suporte para pensar a ferrovia como um espaço de fricção no qual o urbano, o rural e o trem se encontravam, criando imagens, como as da “estaçãozinha no meio do nada” (Gómez, 2018, p. 20) e de seus traços característicos.

Com o suporte da Etnografia da Duração (Rocha & Eckert, 2013), apresento estes espaços de encontro entre a ferrovia e a “campanha” do Rio Grande do Sul<sup>107</sup>, direcionando o olhar antropológico para os aspectos contraditórios da narrativa modernizadora de implementação ferroviária no Brasil que se iam desvelando a partir da escuta atenta das memórias da comunidade operária. Destaco três características desse imaginário do capitalismo ferroviário brasileiro que puderam ser lidas “do avesso” (Said, 2011) a partir da escuta interpretativa dos/as interlocutores/as da pesquisa: a ferrovia como *industrial, burocrática e urbana*. Esses três elementos serão trazidos ao longo do capítulo por meio de suas ambivalências, incongruências e ironias.

O desafio interpretativo dessa proposta foi pensar a “*memória ambiental da cidade*” (Devos, 2009), adotando uma postura inspirada em clássicas referências (Menezes, 2002) de não oposição entre o rural e o urbano ou entre “modernidade e tradição”, dicotomia que “há muito está entre nós” (Hannerz, 2015, p. 73).<sup>108</sup> Assim, questiono: que cidade é essa, recontada pelas memórias dos/as ferroviários/as aposentados/as, na qual se temporalizam as paisagens do trabalho moderno e suas contradições?

---

<sup>107</sup> A Campanha é uma das microrregiões geográficas do Rio Grande do Sul, onde estão localizadas as cidades que foram objeto desta pesquisa, com exceção de Caçapava do Sul, que pertence à região do Alto Camaquã. Já o termo “campanha” é utilizado pela população no sentido de campo ou zona rural” (Hartmann, 2000, p. 4-5).

<sup>108</sup> Em especial, a noção de camponeses-trabalhadores, apresentada por Marilda Menezes (2002, p. 50) é chave para “ultrapassar limitações de proposições teóricas baseadas em dualismos que examinam a realidade social através de oposições exclusivas”. Vai buscar no *hibridismo* das combinações entre formas de trabalho assalariado e camponês a compreensão para as complexas configurações das migrações de trabalhadores entre o rural e o urbano. Para mais sobre essa perspectiva, ver Santos Jr. (2020) e Andrade (2020).

## Antropologia da memória em uma cidade média

Realizei a maior parte da pesquisa em Pelotas, uma cidade média, localizada a 350 quilômetros da capital do estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Seu processo de fundação é conhecido e associado pela economia do charque (carne seca), no qual a cidade se constituiu enquanto capital pastoril do Sul, tornando-se referência urbana para a região.

No Rio Grande do Sul, as ferrovias iniciaram as atividades – o primeiro trecho inaugurado em 1874 – sob a responsabilidade da *Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fer au Bresil*, empresa de capitais belgas. A atuação das empresas estrangeiras perdurou até 1920, quando o governo do estado encampou a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), rescindindo o contrato com os belgas e, assim, passando a empresa para administração estatal (Flôres, 2007). Esse processo se deu, principalmente, em razão “das críticas do governo e da sociedade gaúcha” (Flôres, 2007, p. 123) ao serviço prestado pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fer au Bresil*.

O fundamento econômico básico desde a apropriação da terra gaúcha, no século XVII, foi “a preia do gado xucro” (Pesavento, 1980, p. 9), inclusive sendo esse um mote de diversas disputas territoriais, principalmente com o Uruguai e a Argentina, que deflagravam o conflito das coroas portuguesa e espanhola. A carne seca, que representou a “mercantilização da pecuária” (*idem*, p. 17), foi um componente fundamental na dieta dos escravizados (Vargas, 2013, p. 1) e, posteriormente, consumido pelas camadas populares urbanas (Pesavento, 1980, p. 49).

Pelotas era o “principal núcleo charqueador da Província”, “responsável pela produção de 75% a 90% do charque negociado” (Vargas, 2013, p. 2) no século XIX. A partir da década de 1880, a cidade começou a se tornar uma região produtiva, recebendo também influência das capitais internacionais. A chegada da ferrovia, do telefone e da indústria aconteceu em paralelo com o processo de abandono da mão de obra escrava para o modo de produção capitalista (Soares, 2000; Kowarick, 2019). Desde 1860, o município constituiu-se como uma importante produtora de charque com “a cabeça na Europa” (*idem*, p. 187), mediante a opulência e ideais aristocráticos da elite local (Britto & Martins, 2009, p. 398).

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

Esse impulso, baseado na economia de produtos pecuários, desenvolveu a cidade e a região, tendo continuidade nos processos posteriores de industrialização. Com os “vazios econômicos” deixados pela redução significativa da atividade industrial, já na década de 1970, instaurou-se um declínio econômico.

A cidade teve seu desenvolvimento urbano induzido pela industrialização, principalmente entre os séculos XIX até a década de 70 do século XX, quando esta passa a entrar em declínio, seguindo uma conjuntura que se delinea no cenário nacional e internacional (Cf. Britto & Martins, 2009).

A desindustrialização relegou a economia local ao setor do comércio, atividade mais expressiva contemporaneamente. Digno de nota Pelotas ser considerada uma “cidade universitária”, por sediar uma grande universidade federal, a Universidade Federal de Pelotas (UFPel), além de instituições de ensino privadas, o que impacta diretamente no fluxo de habitantes e na movimentação econômica.

Foi enfatizando que realizava a pesquisa em uma “cidade média” que dei o primeiro passo para considerar essa *escala de cidade* uma variável que influenciava diretamente na articulação das paisagens do rural e do urbano, criadas pelas memórias do trabalho ferroviário. Essa urbanidade específica exigiu um “ajuste de foco” (Magnani, 2002), tendo em conta o “metropolismo” hegemônico dos estudos urbanos.

“O Brasil é menos urbano do que se calcula”, afirma José Eli da Veiga (2002). O autor apresenta como consideramos “urbana” toda a sede dos municípios, desde 1938, a partir de uma lei criada por Getúlio Vargas, o que provoca situações, no mínimo, inusitadas:

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

O problema vai além de um mero quantitativismo, afinal, pesquisar em cidades médias constitui um desafio epistemológico para o antropólogo urbano (Gravano & Silva, 2017). Ter isso em mente inseriu a pesquisa em uma comunidade interpretativa que enfatiza a particularidade do estudo do urbano em “cidades médias”, “cidades do interior” (Nunes, 2013; Noleto et al, 2019, Gravano & Silva, 2017)<sup>109</sup> ou, ainda, da produção de uma reflexão sobre a memória da cidade a partir de suas margens (Devos, 2009).

Minha estratégia foi evidenciar a trama narrativa que forma a particularidade gaúcha deste capitalismo industrial ferroviário. A ferrovia, nas recordações da comunidade trabalhadora, não é nem urbana nem rural, mas um ponto de conexão no qual esses dois universos se encontram. Tratei de pensar como esses mundos surgiam articulados em relatos, tendo o trabalho na ferrovia como conector e, ao mesmo tempo, produtor de fricções e rupturas. O suporte para pensar essas narrativas foram as ferramentas próprias da antropologia da memória. A etnografia da duração (Rocha & Eckert, 2013) ofertava o entendimento da cidade pela palavra narrada de seus habitantes, o que significava mergulhar em suas imagens e combinações criativas das temporalidades vividas. Nesse trajeto, o conceito de paisagem enquanto “experiência

<sup>109</sup> Aqui faço referência a dois dossiês temáticos: sobre cidades médias, na Revista Iluminuras (Gravano e Silva, 2017), e sobre cidades do interior, na Ponto Urbe (Noleto et al., 2019).

humana possível pela evocação das imagens que habitam nossa memória coletiva” (Eckert, 2009, p. 90) foi fundamental para conceitualizá-la “como ambiente trabalhado” (Howard, 2017, p. 49).

Como destaca Luciana Hartmann (2000), há algo de particular nas manifestações orais *da e na* campanha do Rio Grande do Sul. Esses modos de contar envolvem uma maior intensidade e cercania das pessoas com a natureza, com os animais e com o clima. Emergem das narrativas “as descrições da paisagem, do clima, dos sons, das relações com os animais e vão constituindo o ambiente na forma como ele é sentido pelos seus habitantes” (Hartmann, 2000, p. 47). Ouvir narrações desse caráter possibilitou-me entender a configuração particular formada pelo encontro<sup>110</sup> da ferrovia - signo historicamente constitutivo da ordenação racional do tempo, do trabalho assalariado, da produção em massa e da modernidade - com as condições econômicas e geográficas de um país como o Brasil, que se configurava em “arquipélagos econômicos” (Silveira, 2003, p. 75), separados por longas extensões de território.

Como fica evidente nos estudos da antropologia do trabalho, as narrativas do mundo urbano contemporâneo e do valor trabalho no Ocidente trazem a reboque significações do conceito de natureza. Em especial, ao recompor uma natureza rememorada por comunidades operárias, entendo que ela própria apresenta “vozes diretas e indiretas” (Cioccarì, 2012, p. 133). O mundo natural ganha estatuto de personagem nas vozes trabalhadoras, podendo ser temido, respeitado, admirado ou, até mesmo, assumindo como inimigo do qual se deve ganhar a batalha diária (Cf. Absi, 2005; Gómez, 2018b; Palermo, 2017). Isso também informa sobre as maneiras como as paisagens de trabalho são rememoradas e recriadas nas narrativas, aspectos que foram/são acessados por meio dos encontros etnográficos.

Se as lembranças dos/as ferroviários/as criavam lugares e espacialidades, cabia o questionamento sobre que locais eram estes. Em um primeiro olhar, tratar-se-ia de “locais de trabalho” que, ao longo da pesquisa, foram percebidos enquanto “espaços de trabalho e vida” (Gómez, 2018, p. 164) por serem produto de uma política paternalista (Lord, 2002) que tem a vila operária como exemplo clássico (Leite Lopes,

---

110 Ao longo do capítulo, quando menciono a ideia de “encontro”, busco associá-la ao pensamento de Sahlins (1992), no contexto das “cosmologias do capitalismo”.



1978). Isso indicava tanto o controle da empresa sobre seus funcionários, como as relações afetivas estabelecidas em torno de um “modo de vida” que transcendia, e muito, o emprego.

Assim, a “disciplina empresária” (Palermo, 2012) ditava espaços e tempos de “enraizamento” das comunidades de trabalho (Eckert, 2012) e, conseqüentemente, produzia “lugares da memória” (Nora, 1993), recontados nos tempos presentes. As recordações que recriavam e dramatizavam as condições laborais também eram ativadoras da memória do sensível (Rouchou, 2009), requisitando do etnógrafo que atentasse para o fenômeno do trabalho em seus aspectos sensoriais, sonoros, olfativos, gustativos e experienciais. Com essas chaves interpretativas em mente, lancei-me a um estudo antropológico da memória do trabalho ferroviário em Pelotas, dando vazão ao imaginário do rural que invadia o mundo urbano.

### **Imagens do campo que habitam a cidade**

*Lá vai o trem da história, tocando a todo vapor*

*Cumprindo com seu papel de um menestrel sonhador*

*Apita e solta fumaça pelas montanhas gerais*

*Vivendo só de pirraça do meio das capitais*

*Unindo trilhos urbanos com outros trilhos rurais.*

(Música: Trem da História – Rubinho do Vale)

Os primeiros relatos dessas “paisagens do trabalho” começam a ser apresentados aqui pelas palavras transcritas de Rubem Medeiros, ferroviário aposentado, nascido em 1937. Sua experiência como trabalhador de via permanente - serviço basilar e braçal de reparação das vias férreas - e como agente de estação - função burocrática vinculada ao licenciamento de trens -, foi adquirida ao longo de 30 anos de serviço junto à Rede Ferroviária e fundamenta suas memórias e projetos de durar. O mundo rural aparece em suas lembranças, com imediata relação às agruras do trabalho que *se sente*:

O trabalho que a gente sentia, não tinha água encanada, não tinha luz. Era com vela, vela. Ou, se não tinha aquele candeeiro que a gente colocava querosene naquelas meça/mecha(?), e ali, tinha uma mecha ali que acendia com fósforo e aí dava aquela fumaceira e ficava até com o nariz assim, cheio de picumã<sup>111</sup>, por causa da fumaça. A gente respirava aquilo tudo, né? Então, essa era a vida que a gente levava naquela época. Foi uma vida muito dolorosa. Mas, graças a deus, eu tenho saúde. Tô com 80 anos, tenho saúde. Pra ver que o trabalho não faz mal a ninguém. Era isso, obrigado. (Rubem, 16/12/2017).

A natureza intromete-se no cotidiano narrado como denúncia das condições degradantes de trabalho. Estar sujeito ao relento é evidência das hierarquias abusivas e, ao mesmo tempo, parte constituinte de um sujeito que preza o trabalho enquanto valor. A postura indignada submete o trabalho vivido no passado a suas incongruências, percebidas no tempo presente:

E, naquela época, tinha nego mal, rapaz. Via permanente. Era pior que hoje. Era um carrancismo. Se hoje, se tivesse esse monte de coisa que tem, eles processavam até a Rede! Como escravidão! Há? Tu vê!.

Não, caindo água, e o cara trabalhando feito um bicho. Todo molhado. Hoje não existe mais isso, e na Rede existia. Tuco era isso aí. E não davam, também, aquilo que o cara precisava para trabalhar. Hoje tem que ter luva. Antigamente não tinha. Tem que ter bota, não tinha. Capacete. *Também* não tinha! Visse? Depois que veio essas leis, né? Que tem que dar equipamento de proteção para o cara trabalhar. (Rubem, 23/07/16).

No clássico estudo “O Vapor do Diabo” (1978), José Sérgio Leite Lopes expõe a distinção entre os operários do açúcar da região da zona da mata, em Pernambuco. Essa era baseada na relação de oposição entre o trabalho agrícola e o trabalho fabril (idem, p. 162), em que o primeiro é exposto à intempérie (idem, p. 163), enquanto o segundo é classificado jocosamente como “trabalhadores da sombra”. O trabalhador ferroviário de via permanente, como fica claro na fala de Rubem,

---

111 De acordo com John Dawsey (2013, p. 129), picumã é uma imagem do campo que habita as cidades: “Picumã! É a fuligem que se prende no interior de casa, na roça, onde se usa fogão a lenha”.



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

Ao retornar para casa dele, tomamos um café e comemos um sanduíche. Ele me mostra que o filho trouxe um pão caseiro, comprado em padaria, “que coisa boa”. E eu: “esse Rubinho, em 80 anos já comeu muito pão, é muito criterioso!” Daí ele começou a falar do pai, que também era ferroviário e morava no campo. *O pai cortava dormentes de madeira com um machado, fazendo achas, mas o fogo iniciava a partir de pequenos gravetos. O forno era construído com dormentes de aço, revestido de tijolos. A mãe colocava o pão, mas bem de longe, pra não chegar perto do forno, aquecia e tinha que saber, tinha que ter “a ciência” de quando colocar o pão. “O forno tinha que estar branco por dentro, daí se tirava as brasas dali e colocava o pão. O tijolo esquenta, retém o calor. Era eu que fazia o fogo.” “As brasas que tirava dali era usadas onde, adivinha? No ferro de passar roupa!” Contou do fogareiro, “acendia o fogo ali, dentro de casa, e ficava todo mundo ali na volta pra se aquecer. Aquele montão de filho, às vezes não tinha roupa adequada. A gente dormia vestido. Na casa de madeira sempre tem uma fresta que entra frio. E, de manhã, a água na chaleira tava congelada. É assim, tô falando a verdade.” (Diário de Campo, 02/07/2017). [grifos *post scriptum*].*

O dormente é uma peça colocada transversalmente à linha férrea, sobre o qual se apoiam os trilhos. Pode ser feito de madeira, metal ou concreto. Ele é um “mínimo vital” (Candido, 1987) para o funcionamento da ferrovia. Na narrativa de Rubem, vemos como se constitui também parte do meio essencial da população trabalhadora que vivia

no campo. A memória alimentar<sup>112</sup> e “sensível” (Rouchou, 2009) foi o que desencadeou a narrativa, mostrando a ferrovia na minúcia da vida cotidiana no meio rural. Comer, mais do que relação biológica, concretiza “um dos modos de relação entre as pessoas e o mundo, desenhando, assim, uma de suas referências fundamentais no espaço-tempo” (Certeau & Giard, 2013, p. 250).

O próprio local de nascimento de Rubem, bem como de outros personagens que encontrei, chamado por ele de “a grotá”, indica estas “imagens do campo na cidade” (Dawsey, 2013, p. 129): “nascer na grotá”, ou “uma grotá lá para os lados de Bagé”, são alguns dos exemplos. Das memórias de infância, Rubem guarda uma antiga espiriteira de ferro, indicando: “nós fomos criados tudo com isso aqui, eu tirei a ferrugem e pinteí de preto”. Contou que sua mãe levantava de noite e, se quisesse aquecer leite para algum dos filhos, fazia na espiriteira com algum tipo de combustível, sem precisar acender o fogão à lenha.

Certa vez, encontrei Rubem no centro de Pelotas e fomos caminhando até a região portuária da cidade para assistir à apresentação de Andressa Pereira<sup>113</sup>, em um evento acadêmico da UFPel, com o trabalho “Sonoridades do Trem na cidade de Pelotas-RS: algumas questões sobre ruído.” Ao longo do trajeto, passamos por um antigo prédio que o aposentado indicou ser “a caixa dos ferroviários”, local em que seu pai e ele mesmo recebiam o salário. Comparou a ausência de burocracia para receber, “hoje tem que provar que tu é tu”. Conversando sobre o salário, perguntei para ele quais os principais usos do dinheiro, se era possível guardar algo. “Não dava para guardar dinheiro”, respondeu ele, “na campanha, os comércios eram caros, pagavam o frete e só tinha aquelas poucas opções, porque eram algumas casinhas, uma ‘vila’”.

---

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

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

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

Quando chegamos ao local do evento, o prédio da Universidade, Rubem comentou: “esse Anglo dava serviço!”. Isso porque, onde hoje estão alocadas as salas de aula, reitoria e outras dependências da Universidade Federal de Pelotas, já funcionou um frigorífico, o Anglo. Esse foi um importante espaço para a cidade de Pelotas, integrando os “modernos processos de conservação da carne” (Pesavento, 1980, p. 49), necessários à economia gaúcha.<sup>114</sup>. O espaço, “desde o final do ano de 2005”, é ocupado pela Universidade Federal de Pelotas (Michelon, 2013, p. 124). A narrativa que o ferroviário me contou durante a caminhada coloca a cidade enquanto um espaço de endividamento para quem vem do campo. A chegada na cidade possibilitava uma alteração radical nas condições de vida, mediada por possibilidades inéditas de consumo.

Marcelo Mena, ferroviário aposentado que desempenhou o trabalho de conservação de linha férrea, narrou uma situação de endividamento, desta vez do próprio sistema de cooperativa da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). A imagem ativadora da conversa foi um dos antigos talões da cooperativa:

Do meu tempo, já era outro, uns talões mais pequenos, mais compridos, mas era o mesmo, dos pedidos de fazer... Então, a gente mandava, preenchia aquilo ali com o que queria, e vinha um espaço que, se tu quisesse, por exemplo, três metros de tecido para lenços, tu botava embaixo, ali. E aí vinha, mas eles colhiam lá ou mandava o que tinha, que era pra aquilo ali. Mas só que aquilo pro intermédio da Rede, aquilo ia. Aqueles valores iam para ser descontados do salário do empregado! Mas

---

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

aquilo ali tu fazia, por exemplo, um pedido agora. Esse mês tu recebia essa mercadoria, dentro deste mês. Aí, estamos em fevereiro, ia passar março. Em abril, fim de abril, tu ia receber o pagamento, aí vir descontado aquilo. Então, aquilo ali, depois de tu entrar naquilo ali, para comprar, para ti te escapar dali, era uma dificuldade, porque aquilo ali tá sempre dois pedidos atrasado! Sempre descontado no salário. Então não tinha jeito, era uma dificuldade.

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

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

Essas relações de dependência criadas pelo comércio são parte importante do argumento de David Graeber (2016) sobre a história das relações de dívida. De acordo com o autor, “[o] escândalo secreto do capitalismo é o fato de ele nunca ter sido organizado primordialmente

em torno da mão de obra livre” (Graeber, 2016, p. 440). Nele, emerge, por exemplo, o *truck system* “pelo qual o empregado, obrigado a comprar todos os seus suprimentos na loja do empregador, é mantido em dívida irremediável, já que, por lei, é incapaz de abandonar o emprego até sanar a dívida” (Graeber, 2016, p. 439).

Quantidade	Descrição	Valor
19 kg	Arroz	23,250
10 kg	Farinha de trigo	16,000
2 kg	Açúcar	8,600
3 kg	Fava	14,400
2 kg	Arroz mate	4,000
3 kg	Sal	5,250
2 kg	Café moído	9,400
2 kg	Castanhas	7,200
1 kg	Farinha de mandioca	6,000
1 kg	Grãos	2,800
8 kg	Feijão preto	8,000
1 qt.	Vinagre	1,300
	Sacos	13,200
	<b>Total</b>	<b>138,200</b>

Devolução de sacos dias 414.

Imagem 2: O que compravam os ferroviários gaúchos em 1941.  
Fonte: Acervo pessoal de Anabela Medeiros.

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

Essa frase, de autoria do maquinista aposentado Orlando Chagas, situa a posição desse narrador ao recordar sua experiência de trabalho, que é diretamente relacionada ao deslocamento e, portanto, à relação da cidade com o campo. De acordo com ele, “as pessoas conhecem a ferrovia só dentro da cidade, mas fora da cidade, ela é uma poesia”. Nessa atmosfera da narração poética, Chagas relata que foi em suas viagens que aprendeu os “costumes do interior”, tais como tomar chimarrão, “gostar de fôgo a lenha” e “casa de alvenaria”.





*Imagem 3: Memórias paisageiras “de dentro da máquina”.*

Fonte: Acervo pessoal de Orlando Chagas.

### **Metáforas ferroviárias do rural e do urbano**

Nos diálogos com o maquinista Orlando Chagas tive acesso, pela primeira vez, a um conjunto de metáforas que explicitavam, a partir da ótica ferroviária, a relação rural-urbano. O uso de termos como *prisão* ou *fim de mundo*, demonstram formas de recordação associadas à fricção entre as lógicas do assalariamento e do consumo com a estrutura

própria do trabalho ferroviário ao dispor a mão de obra por grandes extensões de terra.

A gente tava numa *prisão sem grades*. Trabalhei em Roca Sales. Dava quatro da tarde, não tinha pra onde ir. Só saindo de trem, só quando passava um trem. Tinha estações pro lado de Bagé aí, que eu fiquei destacado<sup>115</sup>, que era só eu, vou te dizer uma coisa... Para pegar uma rádio, às vezes, era difícil. Tinha os telefones internos, então a gente ficava escutando os caras passar serviço um pro outro, ou, às vezes, o chiado! Se não, ficava aquele zumbido. Não pegava televisão, não pegava nada. Aquele silêncio infernal! Só, às vezes, o latido de um cachorro, lá não sei aonde (Orlando – 18/09/2015).

O meu pai, na verdade, tinha olaria. Ele, depois quando ele se casou, entrou na Rede como aprendiz. E como ele tinha o curso de que na época faziam, gurizada que fazia curso de datilografia sabe, ele e foi trabalhar limpando os banheiros na Rede. E aí como precisavam o cargo de datilógrafo e daí falaram com ele, ele pegou e em seguida veio a nomeação. Ele entrou servindo cafezinho, limpando banheiro e terminou a carreira dele como chefe de escritório. Trabalhando só na parte administrativa. Ele teve uma carreira bonita, com o estudo que ele tinha, né. Tinha pouco estudo. Teve uma carreira bem interessante na empresa. E ele não gostava desse serviço, que ele foi criado na campanha, né. Ele, *trabalhar encerrado*, assim, não era o forte. Mas, foi o que veio para ele, como diz o outro né? (Luís Carlos – 06/11/2017).

Aí, como eu trabalhava na estação, eu fui designado para uma estaçõzinha na campanha. Num lugarzinho entre Pinheiro Machado e Pedro Osório, digamos assim, no interior mesmo, na campanha. Daí, quando cheguei lá, os primeiros dois meses foram de treinamento, então tudo era novidade. A gente foi pra Cachoeira do Sul, foi para Rio Pardo, foi para lugares onde tinha bastante movimento. Inclusive, tinha trens de passageiros na época. Para mim era tudo novidade. Daí, quando eu caí na realidade, eu fui para o lugar onde eu deveria ficar. Deu vontade de voltar no primeiro dia. Isolado. Eu cheguei, a gente foi de carro. Meu cunhado até que me levou. Cara, para chegar lá já

---

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

foi um parto, não existia estrada, estrada de campanha mesmo. Daí, quando a gente chegou, tinha um morro assim. Descia aquele morro, tinha uma casinha lá embaixo. Que, mas... É aqui que vou ficar? Não vou ficar, vou voltar, vou voltar agora! Mas aí, cara, quando eu cheguei lá, tinha um rapaz daqui de Pelotas, que morava aqui em Pelotas e trabalhava aqui em Pelotas, e ele tava destacado lá, *justamente porque ninguém queria parar neste lugar*. Então, eles pegavam o pessoal e eles destacavam, dez dias, quinze dias. E eu caí de paraquedas lá, para ficar fixo. Casemiro, olha, um dos piores lugares da ferrovia. Aí, cara, quando cheguei lá, vou dar volta, não vou nem ficar aqui. E aí, meu cunhado não, que isso, primeiro dia. Aí esse rapaz, que era daqui: “Não, cara, não esquentar a cabeça. Isso aqui é uma maravilha. A gente vai caçar, pescar, vamos nos divertir. Isso aqui é uma tranquilidade, tu vais ver. Experimenta ficar. Bom, fui experimentar e tô até hoje.

Guillermo: Tinha família?

Bira: Sim. Eu fui sozinho. Era eu, minha esposa e meu filho, na época tinha 3 anos, não tinha como levar para lá. *Era um fim de mundo*. Aí, através desse rapaz aí, a gente levou uma amizade e realmente a gente saía para pescar, caçar, porque era um negócio tranquilo. “Tirava o teu horário ali, e o resto do dia podia fazer o que quisesse e, *como era uma campanha, a gente podia sair para caçar e pescar à vontade*.<sup>116</sup> Aí o cara foi me cativando. Quando terminou os quinze dias, na hora dele retornar, aí bateu a tristeza, porque daí eu vi que ia ficar. Mas aí, como eu já tava naquela dividida, agora não tem o que fazer, vou ter que encarar. Aí, realmente, fiquei um ano lá. Para ti ter uma ideia, não tinha luz, não tinha água. A água, ela vinha de um cano, uma mangueira de um morro. Atrás da estação é um morro de pedra, passava o dia inteiro correndo aquela água. Aí eu, de onde será que vem essa água. Aí, um dia, a minha esposa foi um dia lá me visitar, foi meu filho. Para ti ter uma ideia, o ônibus ficava a uns 15 km de lá. Tinha que descer e ir caminhar até a estação. Aí, um dia, ela foi lá e foi com meu filho. Aí eu tava lá, com ele, na frente e da estação, um gauchinho, lá de cima do morro, num cavalo: “Olha fulano, não toma essa água que morreu uma vaca.” Eu: Morreu uma vaca, deve ter morrido hoje, né? Aí, eu, quer saber duma coisa, vou lá ver de onde vem essa água. Esse caninho, ela subia aquele morro e tinha uma taipa de uns 10cm. Botaram a mangueira e encheram de

---

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

terra em cima, e era onde o gado tomava água e tomava banho. Era aquela mesma água, ela corria por gravidade lá pra baixo. E aí, fui ver... Essa tal vaca, que morreu, tava só pele e osso, já tava morta a não sei quanto tempo, cheia daqueles bichinhos, e nós tomando aquela água, mas, graças a Deus, não me deu nem dor de barriga [risos].

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

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

Fui trabalhar em Londrina (...). Agora a gente tava falando em barulho, onde era o alojamento. Digamos que era aqui e ali onde tava ele. Aí era o abastecimento das máquinas. E máquina não desliga, máquina de ferrovia chega num lugar, ela fica funcionando e fica abastecendo. Então, ficava toda a noite... Então eu me acostumei com esse barulho aí. Isso aí que vocês tão estranhando, isso, pra mim, não é nada. Isso faz parte, até na hora da entrevista, de relatar alguma coisa da ferrovia tem barulho. Trinta anos passei no ano do barulho” [A entrevista é interrompida momentaneamente por um som alto de uma serra no metal, em uma obra próxima]. “Viste? Mais um. Isso aí é a ferrovia<sup>117</sup> (Orlando Chagas - 2015).

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

---

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

Na narrativa de Luís Carlos, aposentado das oficinas ferroviárias que relata a memória de seu pai, invertem-se os papéis: são os ritmos de um trabalho “racional”, imposto pela ferrovia à uma população rural – “da campanha” – que gera desconforto naquela experiência. Trabalhar em um escritório passa a ser uma condição de “encerrado”.

Já na terceira narrativa, produzida por Ubirajara, trabalhador ativo do setor de estação, o rural associa-se com isolamento - apesar dos prazeres da caça e da companhia inicial do colega. A estação era um “fim de mundo” no qual “ninguém queria parar”. A história da vaca morta simboliza, para mim, uma clássica narração da resistência do ser no tempo do mundo rural, representado como agrura. Ao mesmo tempo, põe em relevo a precariedade da qual se foi vítima sem perceber (bebeu da água, não sabendo que estava contaminada, envenenada), algo que “não deu nem dor de barriga”. Assim, Ubirajara demonstra uma resiliência retrospectiva àquela condição, mostrando que aquele ocorrido/fato/evento foi superado.

### **A ironia da “estaçãozinha”: memórias e hierarquias**

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

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

Essa forma de deslocamento do chefe, ilustra um dos procedimentos que caracterizam a organização do trabalho ferroviário, o “viajar

para inspecionar” [*travel to inspect*] (Clark, 2001, p. 13). Diferentemente dos procedimentos de vigilância “panóptica”, nos sistemas de trabalho ferroviária as chefias tinham que se deslocar pelo território para controlar os trabalhadores.

Anabela Medeiros foi outra de minhas interlocutoras que narrou suas memórias a partir do profundo contato com a ferrovia, por meio do trabalho do pai, Sérgio, que havia sido telegrafista na década de 1930. Essa narradora contou algo parecido com o evento narrado por Ubirajara. A cena que destaco é o momento em que o “trem do inspetor” chega a uma cidadezinha interiorana:

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

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

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

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

Acontecia coisa também, rapaz, quando a gente destacava, na época, em Herval. Era uma estaçõzinha, para cá de onde eu entrei. Ali já tinha luz, tinha tipo uma vilinha já, mais próxima de Pedro Osório. E ali não tinha gente fixo, então a gente destacava, ficava quinze dias, retornava, ficava mais quinze dias. Um dia nós tava indo lá, na estação, para destacar. Eu e um outro colega aqui de Pelotas, chegamos para destacar. Tinha um movimento lá dentro da estação. Que que houve? Chegamos

lá, tinha uma mulher, lavando roupa no chuveiro da estação. No chuveiro! Lavando roupa. Chuveiro quente! Um mundo de roupa lavando! Tá, mas que que é isso? “Ah não, tô lavando roupa...” Como lavando roupa no chuveiro?! “Ah, não, mas isso é nosso.” Como nosso? Isso aí é da ferrovia. E a senhora quem é? Ah, eu sou moradora aí. Todos os dias eu venho aqui e lavo roupa. Então, a partir de hoje, tu não lava mais (risos). Ela disse: “ah, mas essa resistência [peça do chuveiro] é minha!” Não, não é mais. Tirei a resistência. Tá, pode levar tua resistência. Não lava mais roupa. Tu vê, cara, era assim que funcionava. A vizinhança toda ia lá lavar roupa na estação. Com a luz elétrica (Ubirajara, 12/09/2017).

Talvez essa seja a narrativa mais significativa deste (des)encontro dialético de imaginários, para retomar uma expressão de José de Souza Martins (2008). Para o autor, em seu estudo sobre a aparição do demônio na fábrica, o fato de a atualização tecnológica dos processos de trabalho conviver com a aparição do diabo indica a expressão do “tradicionalismo rural invadindo a grande indústria e a produção modernas e nelas se recriando e se atualizando” (Martins, 2008, p. 179). A ferrovia, como produtora de convergências como essas, dá espaço para a narrativa do humor, que revela o descompasso e a particularidade do capitalismo ferroviário.

No caso da lavadora de roupas, contado por Bira, o chuveiro elétrico da estação eleva-se comicamente para o narrador, quase como um bastião tecnológico frente ao “desconhecido” dos pequenos lugares que circundavam e eram produzidos pela chegada da ferrovia. O “descompasso tecnológico” (Martins, 2008, p. 154) manifesta-se como revelador da conexão e das complexidades da ferrovia em seus encontros com o interior do Rio Grande do Sul.

## **O riso e a burocracia**

Outras narrativas, que abordam o desencaixe entre a racionalização moderna e o “mundo tradicional”, são as piadas e causos da comunidade ferroviária. Uma das piadas é a do Agente de Trem, que ouvi mais de uma vez durante trabalho de campo. Ela é mais ou menos assim: Os



Agentes de Estação receberam ordens pelo telégrafo que recomendavam “usar quepe, sobretudo na hora do trem”, pois estaria chegando o Engenheiro. Quando o supervisor finalmente chegou, os funcionários ficaram espantados, pois, em pleno sol a pino, combinado com o calor característico de um dia de verão, os Agentes estavam de pé na plataforma da estação, vestindo o quepe e sobretudo pesados<sup>118</sup>.

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

Como deixa claro Michael Pollak (1989), estes procedimentos de elaboração de uma “memória oficial” sempre acontecem em uma arena de memórias em disputa. A seleção e a definição de um conjunto de elementos para se lembrar, inevitavelmente exclui outros, criando “memórias subterrâneas” (*idem*, p. 4). É importante mencionar que os autores dos causos publicados nos livros são, em sua maioria, ocupantes de cargos de chefia, o que indica, além da elaboração da memória da empresa por parte dos “de cima”, uma pista para entender *do que e de quem se ri*. Selecionei um dos causos para interpretação:

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

---

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

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

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

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

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

Autor: Norma Lúcia Fernandes Silva Pereira

Supervisor Auxiliar de Administração

SR-7 Cacolé - 10º Lugar

(RFFSA, 1988)

Essas duas piadas, a primeira, contada pelos interlocutores da pesquisa, e a segunda, veiculada por um “meio oficial” da empresa, evidenciam, a complexidade de regras e organização do trabalho na ferrovia que privilegiam um conhecimento letrado. São pilhas de papéis, autorizações, atas, livros de controle, contracheques, manuais de normas de trabalho, informativos e outros, que compunham a mais diversa gama de materiais que os ferroviários mobilizam em seus diálogos comigo. De outra parte, o riso nessas duas piadas situa-se no descompasso da racionalização do trabalho ferroviário, em um sentido weberiano, com a incapacidade da mão de obra disponível em compreender as normativas. O ferroviário Luís Carlos, quando me contou a piada e apresentou a figura do chefe de estação, disse: “o chefe da estação mandava nesses arigó tudo”. A figura do arigó aplica um rótulo (Becker, 2008) ao trabalhador comum, pouco qualificado e pouco escolarizado.

Esse tema mostra que, ao recuperar a “memória subterrânea” (Pollak, 19890) dos trabalhadores e suas táticas microscópicas e cotidianas de subversão das estruturas de poder (Certeau, 1994), também se revela a outra face da moeda: as narrativas e memórias do poder e das hierarquias de trabalho. Assim, foi inescapável, objetivando abordar a construção moderna da ferrovia, dando luz às suas contradições, encontrar discursos que evidenciavam opressões. A figura do trabalhador comum, enquanto *alvo de riso*, foi um dado etnográfico fundamental.

É por meio deste riso, visto sob as lentes etnográficas, que é possível imaginar a violência implícita no processo – ferroviário – “civilizador” que, como ensina Elias (2011), implica o adestramento dos costumes e das emoções. A Rede Ferroviária, enquanto uma gigante empresa burocrática federal, criava uma configuração de trabalho particular, da qual as normas interagiam nas cidades, nas “estaçõezinhas” e no campo. O “sistema mundo” encontrava o tecido local, produzindo uma “cosmologia” (Sahlins, 1992) única.

### **Conclusões: ferrovia industrial, urbana e burocrática**

Neste capítulo, exercitei a função do antropólogo como narrador (Rocha & Eckert, 2005), apoiado nas palavras, tempos e imagens narradas pelos interlocutores e interlocutoras da comunidade ferroviária. A narrativa debruça-se sobre um tema principal: as paisagens do encontro entre rural e urbano, produzidas pela implementação das ferrovias. Mas é claro que, ao mergulharmos nas memórias dos trabalhadores, emergem outros temas em que esses universos são pensados e pelos quais passam por processos de inteligibilidade, tais como o consumo, o assalariamento, a dívida, o poder, o cotidiano e a memória do sensível.

Outro desvio é feito ao anunciar que a pesquisa se centra na cidade de Pelotas, pois acabamos adentrando múltiplas cidades, grotas, vilarejos, estaçõezinhas, campanhas e fins de mundo que operam a espacialização fantástica das memórias do trabalho. Essa multiplicidade vibra nas memórias ferroviárias, dando conta tanto das dimensões afetivas e dos deslocamentos poéticos, como das hierarquias e agruras do trabalho.

Os eixos norteadores propostos no início do texto não são abandonados, ainda que pareçam estar “disfarçados”. Ao longo da escrita, paira o paradigma do moderno e de suas contradições. Retomo as três características do imaginário do capitalismo ferroviário brasileiro que me propus avaliar, tendo agora, na memória da leitora e do leitor, as vozes ferroviárias transcritas e interpretadas. Essas três características são, na verdade, desencaixes, como sugere o tom de ironia que mobilizo, embarcando nas reflexões êmicas da comunidade operária sobre seu próprio trabalho. É o riso – o qual, muitas vezes, tem como alvo

o mais fraco – que revela o contraditório. A ironia é o que desnuda a hierarquia.

Ao regressar a essas características, também estamos falando de máximas contestadas pelo ponto de vista etnográfico. A ferrovia brasileira é *industrial*, mas espalhava mão de obra ao longo de grandes extensões do território, fazendo com que as políticas de controle tivessem de se reinventar, pois o operário não estava reduzido a um espaço controlado e fechado de uma fábrica. É extremamente *burocratizada*, mas que contava com uma mão de obra pouco qualificada e iletrada. É símbolo, por excelência, do *urbano*, mas as memórias dos trabalhadores são das paisagens e do cotidiano rural.

Esses três eixos sintetizam parte da reflexão sobre as cosmologias locais e do seu encontro com o sistema-mundo. Não se trata de uma mera imposição de valores globais, mas, sim, de incorporação desses valores do capitalismo industrial sob o revestimento e a tessitura da cultura local. Atualmente, passados mais de 20 anos das ferrovias privatizadas, somos apresentados a outras contradições, tais como a ausência da multimodalidade dos transportes, o dilema dos combustíveis fósseis ou do irrefreável abuso da natureza. Esses são alguns dos aspectos que revelam, talvez ironicamente - como os casos ferroviários - a tragédia da cultura.

## Referências

ABSI, P. *Los ministros del diablo: El trabajo y sus representaciones em las minas Potosí*. Paz: IRD, Instituto de Investigacion para el Desarrollo; Embajada de Francia em Bolívia; IFEA, Instituto Francés de Estudios Andinos; Fundacion PIEB, 2005.

ANDRADE, B. *A máquina e a enxada: Economia moral e acumulação flexível no território das confecções em Pernambuco, Brasil*. *Iluminuras*, v.21, n.52, 2020. DOI: <https://doi.org/10.22456/1984-1191.98661>

ARÁOZ, H. M. *Mineração, genealogia do desastre: o extrativismo na América como origem da modernidade*. São Paulo: Elefante, 2020

CALLONI, H. *Nos trilhos da história da ferrovia: Entrevista com Paulo Nilton de Carvalho*. Rio Grande: Editora da FURG, 2010.

CARVALHO, C. V. *Trem e cinema: modernidade e memória*. Política e Trabalho, Vol. 16, Setembro, 2000.

CHANDLER, A. D. The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management. *The Business History Review*, vol. 39, no. 1, 1965.

CIOCCARI, M. Perigo, riscos e destino: um estudo das percepções de trabalhadores em minas de carvão. *REVISTA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - POLÍTICA & TRABALHO*, 2(37), 2012. Recuperado de <https://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/politicaetrabalho/article/view/14904>. Consulta 2012.

CLARK, J. E. *Railroads in the Civil War: the impact of management on victory and defeat*. Louisiana: State University Press, 2001.

DAWSEY, J. *De que riem os boias-frias? Diários de antropologia e teatro*. São Paulo: Terceiro Nome, 2015.

DEVOS, R. V. A crise ambiental sob a perspectiva da memória e dos itinerários no mundo urbano contemporâneo. *Ambiente. soc.*, Campinas, v. 12, n. 2, p. 293-306, Dec. 2009. <https://doi.org/10.1590/S1414-753X2009000200006>. Consulta dezembro 2009.

ECKERT, C. Do corpo dilapidado à memória re-encantada. In. LEAL, Ondina (Org.) *Corpo e significado: ensaios de antropologia social*. Porto Alegre: Editora UFRGS, 1995.

ECKERT, C. *Os homens da mina*. Revista Ciência Hoje, v. 7, n. 41, p. 36-42, 1988.

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

ECKERT, C. As variações “paisageiras” na cidade e os jogos da memória. In. *Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade*. Belém: EDUFPA, 2009.

FERREIRA, M. R. *A ferrovia do diabo: História de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo: Melhoramentos, 1960.

GÓMEZ, G. S. R. *Cidade, Trabalho e Narrativa: Etnografia Urbana com Ferrovianos Aposentados em Pelotas*. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Ciências Sociais sob Orientação da Dr<sup>a</sup>. Claudia Turra Magni. Pelotas/

UFPeL: IFISP, 2015.

GÓMEZ, G. S. R. Etnografia da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas: Um estudo antropológico de memória coletiva. 238 f. *Dissertação* (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

\_\_\_\_\_. G. S. R. *A locomotiva, o trem e o ferroviário: imagem e memória de uma masculinidade narrada no Sul do Brasil*. Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo. Vol. 2, No 4, 2018b. Disponível em: <http://www.ceil-conicet.gov.ar/ojs/index.php/lat/article/view/418>

\_\_\_\_\_. G. S. R. *A indignação ferroviária: Envelhecimento e Trabalho em Pelotas/RS*. Revista Iluminuras. v.20, n. 49 p. 83-121, 2019.

HARDMAN, F. F. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOWARD, P. McCall. *Environment, labour and capitalism at sea: "Working the ground" in Scotland*. Manchester: Manchester University Press, 2017.

KOWARICK, L. *Trabalho e vadiagem: A origem do trabalho livre no Brasil*. São Paulo: Editora 34, 2019

MAGNANI, J. G. C. *De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana*. Revista Brasileira de Ciências Sociais. V. 17, n. 49, junho/2002.

MIS. *Ferrovia Madeira-Mamoré: Foto MIS/ MIS* São Paulo: SESI-SP, 2017

NOEL, G., & SEGURA, R. (2016). Introducción. La etnografía de lo urbano y lo urbano en la etnografía. *Etnografías Contemporáneas*, 2(3). Recuperado a partir de <http://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/etnocontemp/article/view/163>

NUNES, I. *Douradense: A agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume, 2005.

NUNES, R. B. *A boca a esquina e o recanto: territórios urbanos e memória coletiva no centro de Santa Maria, RS*. Santa Maria: Pallotti, 2013.

PALERMO, H. *Cadenas de oro negro: en el esplendor y ocaso de YPF*. Buenos Aires: Antropofagia, 2012.

PALERMO, H. *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos, 2017.

PARADELA, C. L. Desestatização da rede ferroviária federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral. *Dissertação* de Mestrado em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, 1998.

PESAVENTO, S. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto, 1980.

NOLETO, R.; MAGNI, TURRA, C. e RIETH, Flávia. Cidades do interior, interior das cidades: apresentação, *Ponto Urbe* [Online], 24, 2019, URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/6875>. Consultado 19 julho 2020.

RAPKIEWICZ, Y. S. Cidades, patrimônios e etnocolectores: uma etnografia das reminiscências ferroviárias no sul do Brasil. 199 f. *Dissertação* de Mestrado, Departamento de Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018.

RAPKIEWICZ, Y. S. & ECKERT, C. Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In: ECKERT, C., ROCHA, A.L.C. (Org.). *Etnografias do Trabalho Narrativas do Tempo*. 1ed. Porto Alegre: Pallotti, 2015, p. 276-303.

SAID, E. *Cultura e imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SAHLINS, M. *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

SAHLINS, M. *Cosmologias do Capitalismo: O Setor Trans-Pacífico do 'Sistema Mundial*. In: *Religião e Sociedade*, v. 12, nº 1-2, 1992.

SANTOS JUNIOR, J. *Veredas, inquietações e engajamentos: sobre o desafio de "ler" Marilda Menezes*. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, vol.4 nº7, 2020.

SILVEIRA, M. R. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. XXII, 453 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003.

SOARES, P. R. R. *Modernidade urbana e dominação da natureza: o saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do século XIX*. Anos 90. Porto Alegre, nº 14, dezembro de 2000.

WISNIK, J. M. *Maquinação do mundo: Drummond e a mineração*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.