



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

YURI SCHÖNARDIE RAPKIEWICZ

**CIDADES, PATRIMÔNIOS E ETNOCOLECIONADORES:
UMA ETNOGRAFIA DAS REMINISCÊNCIAS FERROVIÁRIAS NO SUL DO
BRASIL**

**Porto Alegre
2018**

YURI SCHÖNARDIE RAPKIEWICZ

**CIDADES, PATRIMÔNIOS E ETNOCOLECIONADORES:
UMA ETNOGRAFIA DAS REMINISCÊNCIAS FERROVIÁRIAS NO SUL DO
BRASIL**

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

Orientador: Profa. Dra. Cornelia Eckert

**Porto Alegre
2018**

CIP - Catalogação na Publicação

Rapkiewicz, Yuri Schönardie
Cidades, patrimônios e etnocolecionadores: Uma
etnografia das reminiscências ferroviárias no sul do
Brasil / Yuri Schönardie Rapkiewicz. -- 2018.
197 f.
Orientador: Cornelia Eckert.

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

1. Etnografia da Duração. 2. Patrimônio
Ferroviário. 3. Ferrovia. 4. Etnocolecionismo. 5.
Memória Coletiva. I. Eckert, Cornelia, orient. II.
Título.

YURI SCHÖNARDIE RAPKIEWICZ

**CIDADES, PATRIMÔNIOS E ETNOCOLECIONADORES:
UMA ETNOGRAFIA DAS REMINISCÊNCIAS FERROVIÁRIAS NO SUL DO
BRASIL**

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

Aprovada em:_____.

BANCA EXAMINADORA:

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

Prof. Dra. Ana Luiza Carvalho da Rocha
UFRGS

Prof.^a Dr.^a Marluza Marques Harres
UNISINOS

Prof. Dr. Manuel Ferreira Lima Filho
UFG

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, aos ferroviários aposentados que confiaram suas narrativas para fins dessa pesquisa etnográfica, de forma especial o militante patrimonial Hélio Bueno da Silveira, por ter aberto as portas do Grêmio Esportivo Ferrinho ainda em 2010.

Agradeço à equipe técnica e ao corpo docente do Programa de Pós Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGAS/UFRGS), sobretudo a professora orientadora Cornelia Eckert e aos núcleos de pesquisa NAVISUAL e BIEV.

Agradeço aos professores da banca, Ana Luiza Carvalho da Rocha, Marluza Marques Harres e Manuel Ferreira Lima Filho, por terem aceitado o convite para o ritual de finalização deste intenso e emotivo período formativo.

Agradeço os colegas pesquisadores e amigos, Ícaro Estivalet e Guillermo Gómez pelas trocas sobre o universo ferroviário.

Agradeço a Lucélia Toldo de Souza pela amizade, confiança e pelo convite para conduzir o projeto cultural “A tecnologia resgatando a memória ferroviária do Rio Grande do Sul”.

Agradeço a minha companheira Layza Ariane Alves Bandeira e a minha mãe, Adriana Tomiello Schönardie, pela leitura atenta, sugestões de revisão e curadoria de imagens para a dissertação.

Agradeço aos demais colegas de aula e de trabalho, amigos e a família.

Agradeço a CAPES pela concessão de bolsa pelo período formativo.

Agradeço, finalmente, aos professores do ensino público que vêm me formando desde o ensino fundamental.

RESUMO

A ferrovia, fenômeno econômico e social de grande relevância no contexto da industrialização e urbanização da região sul do Brasil, é interpretada aqui pela narrativa etnográfica. A pesquisa, que tem por horizonte temático a duração e a memória coletiva da ferrovia sul-brasileira, apresenta narradores aposentados, colecionadores e militantes do patrimônio cultural. Assim, este estudo insere-se em uma perspectiva da Antropologia Visual e Antropologia Urbana e da Memória. A dissertação também agrega reflexões sobre o papel do antropólogo e a da restituição no âmbito de pesquisas relacionadas ao campo do patrimônio cultural. Desta forma traz contribuições para as discussões temáticas sobre a patrimonialização da memória ferroviária no Brasil. Neste estudo reconhecemos os ferroviários aposentados como narradores e etnocolcionadores, habitantes e protagonistas que significam e estetizam o patrimônio cultural ferroviário através das suas identidades mobilizadas na forma discursiva.

Palavras-Chaves: Etnografia da Duração. Ferrovia. Patrimônio Ferroviário. Etnocolcionismo.

ABSTRACT

The railroad, an economic and social phenomenon of great relevance in the context of the southern region of Brazil, is interpreted here by the ethnographic narrative. The research, whose thematic horizon is the duration and the collective memory of the South Brazilian railroad, presents retired narrators, collectors and militants of cultural heritage. Thus, this study is inserted in a perspective of Visual Anthropology and Urban Anthropology and Memory. The dissertation also includes reflections on the role of anthropologist and restitution in the field of research related to the field of cultural heritage. In this way it contributes to the thematic discussions on the patrimonialization of the railway memory in Brazil. In this study we recognize the retired railwaymen as narrators and ethnocontainers, inhabitants and protagonists who signify and aesthetize the railway cultural heritage through their identities mobilized in the discursive form.

Keywords: Ethnography of Duration. Railroad. Railway Heritage. Ethnocontainers

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Pátio de Diretor Pestana – Porto Alegre - Década de 1980.....	36
Figura 2: Estação Castelinho – Porto Alegre - Década de 1930.....	37
Figura 3: Reportagem da REFESA. (1).....	38
Figura 4: Construção do Edifício Sede da RFFSA – Porto Alegre - Década de 1960).....	38
Figura 5: Reportagem da REFESA. (2).....	39
Figura 6: Aspecto externo da estação desativada de Porto Alegre, 2012.....	39
Figura 7: Vila dos Ferroviários –Hélio Bueno da Silveira, 78 anos.....	40
Figura 8: Vila dos Ferroviários, 2011.....	41
Figura 9: Detalhe de Casa da Vila dos Ferroviários.....	41
Figura 10: Vista aérea da Vila dos Ferroviários.....	41
Figura 11: Vila dos Ferroviários – Anelise Guterres, Gilda Diniz, Hélio Bueno.....	42
Figura 12: Capa do Livro “Pelos Trilhos”.....	42
Figura 13: Contra-capa do Livro “Pelos Trilhos”.....	42
Figura 14: Grêmio Esportivo Ferrinho. (1).....	43
Figura 15: Hélio no Grêmio Esportivo Ferrinho (1).....	43
Figura 16: Hélio no Grêmio Esportivo Ferrinho (2).....	43
Figura 17: Capa do Inventário do Museu do Trem.....	43
Figura 18: Agradecimentos do Inventário do Museu do Trem.....	43
Figura 19: Capa da Revista REFESA.....	44
Figura 20: Editorial da REFESA.....	44
Figura 21: Contracapa da Revista REFESA.....	44
Figura 22: Poesia publicada na Revista da REFESA.....	45
Figura 23: Aspecto interno do Museu do Trem – Semana de Museus, 2012..	46
Figura 24: Hélio Bueno da Silveira e Paulo Nilton de Carvalho – Semana de Museus, 2012.....	46
Figura 25: Reportagem do Jornal VS – 2013.....	47
Figura 26: Folder da Semana de Museus (1).....	47
Figura 27: Folder da Semana de Museus (2).....	47
Figura 28: Folder do Museu do Trem.....	47
Figura 29: Hélio Bueno da Silveira e Paulo Nilton de Carvalho – Semana de Museus, 2012.....	48
Figura 30: Livro de Paulo Nilton de Carvalho – Semana de Museus, 2012...	48
Figura 31: Estação Caxias do Sul (1) -2018.....	49
Figura 32: Estação Caxias do Sul (2) -2018.....	49
Figura 33: Estação Forqueta (1) – Caxias do Sul -2018.....	50
Figura 34: Estação Forqueta (2) – Caxias do Sul -2018.....	51
Figura 35: Reportagem sobre Romeu Grapilha.....	51
Figura 36: Estação Forqueta – Caxias do Sul.....	51
Figura 37: Folder Turístico de Passo Fundo – Maio de 2018.....	52
Figura 38: Aspecto Exterior da antiga estação férrea. - Passo Fundo – Maio de 2018.....	53
Figura 39: Roteiro de Passeio Guiado (Verso)- Maio de 2018.....	54
Figura 40: Roteiro de Passeio Guiado (Frente)- Maio de 2018.....	54
Figura 41: Aspecto Interior da Estação Operacional de Passo Fundo – Maio de 2018.....	55
Figura 42: Aspecto Exterior da Estação Operacional de Passo Fundo – Maio de 2018.....	55

Figura 43: Rodovia BR 470 – Bento Gonçalves – 2018.....	56
Figura 44: Casa do Batalhão Ferroviário , residência de Roberto Carlos (filho de ferroviário) Bento Gonçalves – 2018.....	57
Figura 45: Casa do Batalhão Ferroviário (1), Bento Gonçalves – 2018.....	58
Figura 46: Casa do Batalhão Ferroviário (2), Bento Gonçalves – 2018.....	58
Figura 47: Símbolo do Batalhão Ferroviário , - Bento Gonçalves – 2018.....	58
Figura 48 : Roberto Carlos, 55 anos, filho de ferroviário. - Bento Gonçalves – 2018.....	59
Figura 49: Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado). (1) - Bento Gonçalves.....	60
Figura 50: Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado). - Bento Gonçalves.....	60
Figura 51: Garibaldino Alves da Silva , 81 anos (ferroviário aposentado).....	61
Figura 52: Casal de Ferroviários aposentados: Inês, (82) e Garibaldino, (81)..	62
Figura: 53 Aspecto da horta externa. Bento Gonçalves – 2018.....	62
Figura 54: Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado).(3) - Bento Gonçalves.....	62
Figura 55: Aspecto interno da Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado).....	63
Figura 56: Inês Augusta Justina da Silva , 82 anos - Bento Gonçalves – 2018	63
Figura 57: Aspecto de Moradia da Vila do Batalhão Ferroviário. (1).....	64
Figura 58: Almeida Trevisan, 74 anos (Guarda –Fio aposentado).....	65
Figura 59: Aspecto da conversa informal (Yuri Rapkiewicz e Almeida Trevisan)	65
Figura 60: Aspecto de Moradia da Vila do Batalhão Ferroviário (2).....	66
Figura 61: Aspecto de Moradia da Vila do Batalhão Ferroviário (3).....	66
Figura 62: Folder do Passeio Turístico de Maria Fumaça - Bento Gonçalves – 2018.....	67
Figura 63: Ingresso do passeio de Maria-Fumaça.....	67
Figura 64: Locomotiva a vapor transformada em Monumento - Bento Gonçalves – 2018.....	67
Figura 65: Locomotiva a vapor - Bento Gonçalves – 2018.....	68
Figura 66: Detalhe de publicidade em construção - Bento Gonçalves – 2018.	69
Figura 67: Estação Garibaldi - 2018.....	69
Figura 68: Mapa do Rio Grande do Sul.....	72
Figura 69: Postagem no fórum de debates do grupo do Facebook Ferroviários da SR-6 Fotos– 17 de Janeiro de 2018.....	133
Figura 70: - Fotografia de funcionários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Joaquim Ferreira Cardoso, segundo da esquerda para direita. –	134
Figura 71: Comentários da postagem da foto da Figura 70.....	135
Figura 72 – Estação de Cândida Vargas. (1).....	136
Figura 73 – Estação de Cândida Vargas. (2).....	137
Figura 74 – Comentários Estação de Cândida Vargas. (1).....	137
Figura 75 – Comentários Estação de Cândida Vargas. (2).....	138
Figura: 76 Hélio Bueno da Silveira no Grêmio Esportivo Ferrinho.....	149
Figura 77: Museu do Trem de São Leopoldo.....	150
Figura 78: Interior do Museu do Trem de São Leopoldo.....	150
Figura 79: Reserva Técnica do Museu do Trem (1).....	151
Figura 80: Reserva Técnica do Museu do Trem (2).....	151

Figura 81: Reserva Técnica do Museu do Trem (3).....	152
Figura 82: Reserva Técnica do Museu do Trem (4).....	152
Figura 83: Reserva Técnica do Museu do Trem (5).....	153
Figura 84: Reserva Técnica do Museu do Trem (6).....	153
Figura 85: Reserva Técnica do Museu do Trem (7).....	154
Figura 86: Reserva Técnica do Museu do Trem (8).....	155
Figura 87: Reserva Técnica do Museu do Trem (9).....	155
Figura 88: Reserva Técnica do Museu do Trem (10).....	156
Figura 89: Reserva Técnica do Museu do Trem (11).....	156
Figura 90: Reserva Técnica do Museu do Trem (12).....	157
Figura 91: Reserva Técnica do Museu do Trem (13).....	157
Figura 92: Reserva Técnica do Museu do Trem (14).....	158
Figura 93: Inventário das Estações do Rio Grande do Sul.....	159
Figura 94: Trem na Estação Montenegro – 1930.....	160
Figura 95: Diretor Pestana – Porto Alegre – 1996.....	160
Figura 96: Estação Camobi (1).....	161
Figura 97: Estação Camobi (2).....	161
Figura 98: Vila Ferroviária de Porto Alegre.....	161
Figura 99: Entrevistas no Grêmio Esportivo Ferrinho – Porto Alegre.....	162
Figura 100: Unisinos - Entrevistas– São Leopoldo.....	162
Figura 101: “Camiseta que ainda possuo, com o logo da antiga e extinta Associação dos Maquinistas.”.....	163
Figura 102: “Carteira da Associação dos Empregados da VFRGS.”.....	163
Figura 103: “Casarão da RFFSA que morei de 1972 à 1980 em Santa Maria RS.”.....	163
Figura 104: “Reforma da casa da RFFSA que eu morei de 1995 à 2004 em Uruguaiana.”.....	164
Figura 105: “Contemplando a destruição e o abandono na Estação de Ramirez Galvão - Rio Pardo RS.”.....	165
Figura 106: “Encontro de ferroviários em Cacequi RS. 2013.....	165
Figura 107: “Trem PS, levava o pessoal de serviço da Oficina Edy Santos, Km 3 Santa Maria RS. Fui maquinista dele.”.....	166
Figura 108: “O chimarrão sempre companheiro do maquinista.”.....	166
Figura 109: “Nos cruzamentos aguardando outro trem de madrugada, se aproveita qualquer minuto para o cochilo.”.....	166
Figura 110: “Aqui eu no Museu do Trem visitando a locomotiva que eu trabalhei no trem misto de Uruguaiana.”.....	167
Figura: 111: “Meu filho Marcelo Porto no Museu do Trem.”.....	168
Figura 112: “Dentro da Maria-Fumaça no Museu do Trem”.....	168
Figura 113: “A mãe em visita ao Museu do Trem.”.....	168
Figura 114: “Meus filhos crianças, brincando em locomotiva G12. 1995. NUG - Uruguaiana RS.”.....	169
Figura 115: “Meus filhos crianças, Rafael Porto e Marcelo Porto em NUG - Uruguaiana RS. Anos 90.”.....	169
Figura 116: “Mas sempre há uma luz no fim do túnel”.....	170
Figura 117: “Reunião de Planejamento do Totem – UNISINOS.....	171
Figura 118: Organização do s Arquivos do Totem (1).....	172
Figura 119: Organização do s Arquivos do Totem (2).....	172
Figura 120: Organização do s Arquivos do Totem (3).....	173
Figura 121: Aplicativo para Celular – Primavera do s Museus.....	173

Figura 122: Mapas do Rio Grande do Sul.....	174
Figura 124: 1º Croqui do Software.....	174
Figura 125: Convite da Inauguração do Totem – Primavera do Museus.....	175
Figura 126: Inauguração do Totem (1) – Primavera dos Museus.....	176
Figura 127: Inauguração do Totem (2)– Primavera dos Museus.....	177
Figura 128: Inauguração do Totem (3)– Primavera dos Museus.....	178
Figura 129: Inauguração do Totem (4)– Primavera dos Museus.....	179
Figura 130: Inauguração do Totem (5)– Primavera dos Museus.....	179
Figura 131: Inauguração do Totem (6)– Primavera dos Museus.....	180
Figura 132: Inauguração do Totem (7)– Primavera dos Museus.....	181
Figura 133: Inauguração do Totem (8)– Primavera dos Museus.....	181
Figura 134: Inauguração do Totem (9)– Primavera dos Museus.....	182
Figura 135: Inauguração do Totem (10)– Primavera dos Museus.....	182

LISTA DE ABREVIações

ALL	América Latina Logística
ANPOCS	Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais
AUNe	Aglomeración Urbana do Nordeste
BIEV	Banco de Imagens e Efeitos Visuais
CDHPF	Comissão dos Direitos Humanos de Passo Fundo
CMPC	Conselho Municipal de Políticas Culturais
CPH	Centro de Pesquisa Histórica
CPHFRGS	Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul
DAF	Departamento de Assistência ao Ferroviário
EPAHC	Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural
FAC	Fundo de Apoio à Cultura do Estado do Rio Grande do Sul
FEDERASUL	Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul
FHC	Fernando Henrique Cardoso
FTEC	Faculdade de Tecnologia TECBRASIL
Funcultura	Fundo Municipal
FURG	Universidade Federal de Rio Grande
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
IHPF	Instituto Histórico de Passo Fundo
IPA	Centro Universitário Metodista de Porto Alegre
IPHAE/RS	Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico do Rio Grande do Sul
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
JK	Juscelino Kubitschek
NAVISUAL	Núcleo de Antropologia Visual
PIEC	Projeto Integrado Entrada da Cidade

PMPA	Prefeitura Municipal de Porto Alegre
PPGAS/UFRGS	Programa de Pós Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
PRESERVE/FE	Programa de Preservação do Ministério dos Transportes
RAM	Reunião de Antropologia do MERCOSUL
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SEDAC	Secretaria Estadual de Cultura do Rio Grande do Sul
SINDIFERGS	Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Rio Grande do Sul
SSP/RS	Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul
SMC	Secretaria Municipal de Cultura
SR.6	Superintendência Regional Porto Alegre
TRENSURB	Trens Urbanos de Porto Alegre Sociedade Anônima
UFG	Universidade Federal de Goiás
UFPeI	Universidade Federal de Pelotas
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
Unesul	Empresa de Transportes Unesul
UNISINOS	Universidade do Vale do Rio dos Sinos
UPF	Universidade de Passo Fundo
VFRGS	Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
1 NARRATIVAS DA DURAÇÃO.....	18
1.1 Assentando os Trilhos: uma Etnografia da Duração.....	18
1.2 Reminiscências Ferroviárias no sul do Brasil.....	23
1.3 Antropologia Urbana e da Memória.....	29
1.4 Etnocolecionismo: lugares de fala (e de Escrita).....	33
2 CIDADES E IMAGENS: NARRATIVAS ETNOFOTOGRAFICAS.....	36
3 CIDADES E MEMÓRIAS: AS ESTAÇÕES DO TEMPO.....	70
3.1 Etnografando Reminiscências Ferroviárias no Sul do Brasil.....	70
3.2.1 Estação Porto Alegre: a capital portuária.....	74
3.2.2 O 4º Distrito: a região industrial de Porto Alegre.....	75
3.2.3 A Vila Ferroviária: Moradias e Narrativas.....	81
3.2.4 Grêmio Esportivo Ferrinho: “uma família, não um Clube”.....	85
3.3 Estação São Leopoldo Museu do Trem: origens e resiliências.....	88
3.4 Estação Caxias do Sul: o capital das memórias afetivas.....	95
3.5 Estação Passo Fundo: a capital da Literatura.....	99
3.6 Estações de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa: Vale dos Vinhedos (Serra Gaúcha).....	103
4 OS CAMINHOS DE FERRO E OS TRILHOS DE PAPEL.....	110
4.1 Os Caminhos de Ferro: nuances patrimoniais.....	110
4.2 Nos trilhos de papel: documentos e acervos ferroviários.....	111
4.3 Preservação e resiliência: patrimonialização da memória ferroviária.....	117
4.4 Publicações Ferroviárias: narrativas da cidadania patrimonial.....	127
5 COMPOSIÇÕES TEMPORAIS: OS ETNOCOLECIONADORES FERROVIÁRIOS.....	131

5.1 O percurso de um projeto cultural sobre a memória do trabalho ferroviário no Rio Grande do Sul.....141

6	ETNOCOLECIONADORES E IMAGENS: NARRATIVAS DA RESTITUIÇÃO.....	149
	CONCLUSÃO.....	183
	REFERÊNCIAS.....	188

INTRODUÇÃO

“A experiência que se passa de pessoa a pessoa é a fonte a que recorrem todos os narradores.”

O narrador - Walter Benjamin

A ferrovia, fenômeno econômico e social de grande relevância para industrialização e urbanização do Rio Grande do Sul, é aqui interpretada pela narrativa etnográfica. A escritura apresentada se engaja em um estilo narrativo etnográfico de se transmitir uma coleção de “descrições de si-mesmos” (DÍAZ, 1999), induzida pela investigação sobre a construção, manutenção (HALBWACHS, 2006), ressonância e duração (ECKERT e ROCHA, 2003) da memória coletiva da ferrovia no sul do Brasil. Neste contexto, a dissertação de mestrado apresenta a biografia de narradores aposentados, colecionadores e militantes do patrimônio cultural. Assim, o relato dos encontros e interações, translúcido pela escrita, evidencia o cenário do agenciamento das identidades narrativas dos sujeitos entrevistados ao longo de dez anos de imersão de campo.

As relações entre o tempo e o espaço, transformadas pelas tecnologias férreas (telégrafo e a máquina à vapor), assim como as paisagens, as cidades e os modelos burocráticos de mediação das realidades cotidianas, são aspectos que configuram as narrativas reflexivas e sensíveis que imprimem subjetividade as interpretações sobre a passagem do tempo no âmbito das sociedades complexas. Logo, neste percurso, mobilizei conceitos da museologia e das políticas públicas de memória, bem como noções de patrimônio, de cidadania, de direitos e ação política, no interior da “identidade narrativa” (DÍAZ, 1999) de ferroviários aposentados.

Ao introduzir os trilhos da etnografia da duração (ECKERT e ROCHA, 2013), apresento os antecedentes que marcam o vínculo de pesquisa do antropólogo narrador com os interlocutores aposentados. A década de 1990 deu a vida a quem escreve e a morte à empresa estatal, que a memória inscreve: A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) atuou entre 1957 e 1997 no Brasil e foi o espaço de trabalho dos interlocutores habitantes das cidades de Porto Alegre, São Leopoldo, Caxias do Sul e Bento Gonçalves.

Os ferroviários aposentados, que narram o sucateamento da empresa de trabalho e o processo de privatização da mesma, na década de 1990, também

mantêm suas atividades através da participação política no Sindicato e nas ações culturais desenvolvidas no âmbito do Museu do Trem de São Leopoldo. Os interlocutores também interpretam a passagem do tempo e o processo de envelhecimento nas cidades através do compartilhamento de suas trajetórias de trabalho na ferrovia.

No interior da minha família, também assinalo que a ferrovia é fragmento de uma memória afetiva relacionada ao trabalho do meu avô paterno, que havia servido no Batalhão Ferroviário em Bento Gonçalves. A primeira entrevista da pesquisa etnográfica foi justamente com ele, o soldado 1029; o velho que havia servido em 1950 na Serra Gaúcha, narrava em 2010, ao lado do fogão a lenha, as suas histórias do quartel. Contava sobre a sua função de abrir picadas no mato e nivelar o terreno para instalação posterior dos trilhos, e sua rápida participação, já que foram apenas três meses até que um acidente o afasta-se, definitivamente, do trabalho.

As idas frequentes a cidade, para visitar os avós, também remetem a observação do patrimônio edificado em Caxias do Sul, durante minha infância. Desde criança mirava, curiosamente, a matéria das ruínas urbanas, que eram percorridas pelo olhar diligente. Nesse mesmo período iniciava minhas primeiras coleções de moedas antigas e selos, tendo afinidade e interesse pelas práticas museológicas de preservação. A primeira vez que andei de trem também foi com o colégio, para ir até a Expointer (feira agropecuária realizada anualmente em Sapucaia do Sul), acompanhado por duas professoras e trintas colegas do ensino fundamental. Rememorar essas lembranças biográficas contribui na reflexão de que os passeios culturais escolares ampliam a aproximação da escola e dos museus, valorizando estes lugares enquanto instrumentos didáticos e lúdicos para a educação patrimonial e da história. Neste mesmo contexto, lembro-me da presença de uma locomotiva, transformada em monumento ao lado do edifício sede da RFFSA, no ano de 1997, em um passeio escolar no Jardim B. O itinerário pelos pontos de interesse da capital sugeriu um boato da possível viagem no Aeromóvel à beira rio (o que na prática não se confirmou).

A história de Porto Alegre, abordada no colégio, não mencionava a presença dos trens na cidade, em contraponto, exaltava o histórico dos bondes como transportes públicos que se deslocavam pelos trilhos instalados nas ruas da capital. No entanto, mais tarde, findado o ensino médio e ao iniciar dos estudos na instituição pública de ensino superior, comecei a participar dos núcleos de pesquisas

de Antropologia da Imagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), refiro-me ao Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV) e ao Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL), ambos os grupos de pesquisa coordenados pelas professoras Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha. A oportunidade concedida pelas antropólogas, durante a graduação, foi o meio de acessar um campo de possibilidades e aprofundar o conhecimento sobre a memória urbana de Porto Alegre. No âmbito do BIEV trabalhamos com a produção de “coleções etnográficas em formato multimídia e etnografias hipertextuais sobre o patrimônio etnológico do mundo urbano contemporâneo¹”. A proposta do BIEV é se articular como um museu online sobre a memória coletiva de Porto Alegre, acessível ao público interessado por via das plataformas digitais de consulta; tais como a internet.

Durante minha participação como bolsista de iniciação científica, vinculado ao projeto “Trabalho e Cidade: Antropologia da Memória do Trabalho na Cidade Moderna Contemporânea”, participava das reuniões nucleares do BIEV, nos Grupos Temáticos de Vídeo, Foto e Texto, que compunham momentos de amadurecimento sobre a técnica e o conteúdo de materiais de pesquisa sobre a memória dos bairros de Porto Alegre. Nesse contexto a vila dos ferroviários e o Grêmio Esportivo Ferrinho surgiram como lugares de interesse no Bairro Humaitá / Navegantes, sendo objetos de estudo localizados no 4º Distrito (região que passou pelo processo desindustrialização na capital do Rio Grande do Sul).

A pesquisa sobre a ferrovia começou propriamente após sugestão do tema pelas professoras do núcleo, que me pediram para “dar uma olhada” em dois livros do historiador José Amaral Rodolpho Flôres. Os títulos eram instigantes: “Os trabalhadores da VFRGS: profissão, mutualismo, cooperativismo” e “fragmentos da história ferroviária brasileira: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS)- Santa Maria, a “cidade ferroviária”. Estava formalizado o campo de pesquisa que deveria ser aprofundado, nesse sentido, permaneci com os dois livros durante quatros anos, só devolvendo-os na defesa do trabalho de conclusão de curso de graduação em Ciências Sociais, em Julho de 2014.

As lembranças mais distantes se coadunam com as mais próximas, referentes ao período que trabalhei como mediador do Museu do Trem. Em

¹ Extraído de <<https://www.ufrgs.br/biev/>> Acesso em 24 de Maio de 2018.

Setembro de 2012, fui agraciado com um estágio na Secretaria Municipal de Cultura de São Leopoldo, atuando como mediador cultural do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul até Fevereiro de 2014.

O trilhar na instituição me oportunizou aprofundar a análise do fenômeno da memória do grupo. Uma vez integrante da equipe do museu tive acesso privilegiado a fotografias de acervo e documentos originais, que conforme eram acessados contribuíam no sentido de preencherem lacunas nos discursos e legitimar os depoimentos dos interlocutores. Sendo mediador, ao receber os visitantes, procurava transmitir a história do operariado compartilhando as informações que me eram contadas pelos trabalhadores. As questões levantadas suscitavam novas perguntas, e ouvir os visitantes sempre foi muito fecundo, pois traziam informações de outra ótica, eram usuários dos trens ao invés de trabalhadores. Assim, pude perceber que os ferroviários atribuíam grande importância a preservação e propagação da sua memória, as formas sacralizadas de representação dos Museus, podiam ser contornadas pela agência dos próprios ferroviários, que questionavam o posicionamento das peças expostas e sugeriam novas formas de exposição. Toda estrutura era voltada para manter o patrimônio vibrante em suas perspectivas materiais e imateriais. Poder trazer para dentro de casa, os verdadeiros trabalhadores, que tem a oportunidade de agenciar suas representações. A memória, fluída e coletiva, é movimento de encontros, rupturas e expectativas. Os aposentados têm seus discursos e narrativas fundamentados em histórias de trabalho do passado, mas seguem, compartilhando suas vivências com olhares críticos e atentos para a situação atual, nas conjecturas políticas e todos demais elementos associados ao trem.

Sobre o museu reconheci sua representatividade como um ambiente de preservação da história, com grande número de documentos, revistas e fotos da RFFSA. As construções do sítio histórico se encontram em situação crítica e o acervo é acomodado de forma inadequada, acelerando o processo de degradação dos artefatos históricos; o lugar clama por maior atenção do poder público. Ao fim da experiência posso dizer que estagiar no setor público foi a mais determinante aula de política prática que eu já tive - ver de perto como as coisas podem funcionar perfeitamente ou simplesmente não acontecerem por morosidades políticas. O Museu passa por muitas dificuldades, mas causa afetação coletiva, sendo um espaço de afetividades para muitas pessoas.

Após trabalhar esse período no Museu do Trem, e observar o relacionamento entre o acervo histórico da ferrovia e o público visitante, além da proximidade dos ferroviários aposentados com o espaço e a suas participações nas atividades museológicas, resolvi aprofundar o estudo etnográfico (após ingressar no mestrado) sobre a temática da patrimonialização da memória ferroviária no sul do Brasil.

Cumprida a tarefa delimitar a familiaridade com o universo ferroviário e a aproximação dos recortes pretendidos, descrevo a estrutura organizativa que orienta esta dissertação, em capítulos sequenciais. Embora cada um deles tenha suas peculiaridades, e possa ser lido de forma avulsa, recomendo a leitura de acordo com a ordem sugerida, para um melhor aproveitamento do texto.

O capítulo 1, intitulado “Narrativas da Duração”, cumpre a função de introduzir o leitor ao universo ferroviário, através da apresentação dos lugares, explicitação metodológica e delimitação empírica do objeto. Assim, este capítulo discorre sobre perspectivas da Antropologia Urbana da memória, e um prefácio sobre o “etnocoletionismo”: situando os lugares de fala (e de escrita) da dissertação. Nesta seção também narro o itinerário de minhas inserções, produções e parcerias acadêmicas.

O Capítulo 2, intitulado “Cidades e Imagens: Narrativas Fotográficas”, apresenta pranchas etnofotográficas, divididas pelos municípios de Porto Alegre, São Leopoldo, Passo Fundo, Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa. No que toca ao uso das imagens, situo que para compor a narrativa etnofotográfica deste capítulo, me inspirei nos estudos clássicos de Gregory Bateson e Magareth Mead (1942).

O capítulo 3, denominado de “Cidades e Memórias: As Estações do Tempo” trouxe uma descrição densa (GEERTZ, 2002) sobre esses mesmos municípios, através da etnografia das reminiscências ferroviárias. Em suma, este capítulo é uma narrativa etnográfica (escrita e visual) sobre os usos, discursos e processos criativos de valorização do Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul.

O Capítulo 4, denominado de “Os Caminhos de Ferro e os Trilhos de Papel”, apresenta reflexões sobre o processo de patrimonialização da memória ferroviária no Brasil, trazendo perspectivas sulinas sobre o fenômeno. Assim, este capítulo apresenta noções antropológicas e etnográficas sobre o patrimônio, direitos, cidadania, política, burocracia e o Estado. No fim do capítulo, a seção de

publicações ferroviárias reúne narrativas de cidadania patrimonial (LIMA FILHO, 2015).

O Capítulo 5, intitulado “Composições Temporais: os Etnocolecionadores Ferroviários”, narra o papel das coleções e da narrativa de sobreposições temporais na etnografia. O capítulo também identifica o percurso de um projeto cultural sobre a memória do trabalho ferroviário no Rio Grande do Sul. Em suma, o capítulo agrega reflexões sobre o papel do antropólogo e a da restituição no âmbito de pesquisas relacionadas ao campo do patrimônio cultural.

O capítulo 6, intitulado “Etnocolecionadores e Imagens: Narrativas da Restituição” apresenta uma narrativa fotográfica sobre o projeto cultural e a participação dos interlocutores ferroviários na iniciativa vinculada ao Museu do Trem de São Leopoldo.

Assim, a estruturação do texto refletiu a proposta de sistematizar os dados de uma pesquisa etnográfica iniciada em 2010, apontando caminhos para as discussões temáticas sobre a patrimonialização da memória ferroviária no Brasil.

1. NARRATIVAS DA DURAÇÃO

1.1 Assentando os trilhos: uma etnografia da duração

Em todas as culturas a noção de duração é uma experiência igualmente individual e coletiva, apontando para a diversidade de representações, sociais e coletivas, das formas de descontinuidade das suas experiências vividas sobre as quais apreendemos a ritmicidade dos seus tempos pensados, nesta modalidade de se focar o fenômeno da memória, o passado não é necessariamente antagônico ao presente, ao contrário, eles superpõem-se ritmicamente e, num processo ondulatório, ao ponto de sua consolidação, deixam a descoberto a matéria de suas lembranças. (ECKERT & ROCHA, 2003, p. 6)

Esta é uma pesquisa etnográfica sobre o fenômeno de construção e manutenção (HALBWACHS, 2006) e ressonâncias (Eckert e Rocha, 2003) da memória coletiva de um grupo de trabalho proeminente ao referenciar os processos de urbanização e industrialização do Brasil: Tratamos de falar aqui sobre a presença ferroviária no Rio Grande do Sul, colocando em relevo os “jogos da memória” manifestos em continuidades, rupturas, transformações e finitudes contextuais. Através da apresentação de biografias, de ferroviários aposentados e etnocolecionadores, a biografia de uma empresa de trabalho (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA) e também de uma instituição museológica (Museu do Trem de São Leopoldo), narramos sobreposições temporais que inscrevem a contemporaneidade da memória coletiva da ferrovia no sul do Brasil.

O objetivo foi compreender de que forma a “memória ferroviária” vem sendo processualmente tecida sob a denominação de patrimônio de interesse cultural, através do “diálogo” dos trabalhadores aposentados e órgãos do poder público. Assim, nossa mirada também está direcionada aos processos de patrimonialização desta memória e aos impactos decorrentes destes processos no cotidiano resiliente de habitantes urbanos envolvidos em ativismos políticos e sensíveis. Neste panorama situo que este estudo insere-se tematicamente à Antropologia Urbana e da Memória do Trabalho, bem como a Antropologia do Imaginário e das formas sensíveis, a História, a Museologia e as Políticas Públicas, além de tangenciar, o Urbanismo.

A composição desta pesquisa, objetivo transversal que acompanha toda esta dissertação, iniciou-se em 2010, com uma bolsa de iniciação científica CNPq, vinculada ao projeto “Trabalho e Cidade: Antropologia da Memória do Trabalho na Cidade Moderno-Contemporânea”, desenvolvido no âmbito do Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL) e do Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV), ambos os núcleos de pesquisa vinculados ao Programa de Pós Graduação em

Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGAS/UFRGS). Naquele ano, 2010, a RFFSA havia sido privatizada há treze anos (1997), e eu adentrava no meu segundo ano de estudos na universidade (2008). A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre Sociedade Anônima (TRENSURB), administradora do metrô intermunicipal com o qual me deslocava entre São Leopoldo e Porto Alegre, completava seu 24º aniversário, já que havia sido inaugurada em 1985. Estes cálculos referentes à passagem dos anos são expressões de um calendário propriamente concebido na inscrição de acontecimentos alusivos à minha trajetória acadêmica, em consonância a fragmentos da investigação etnográfica que se iniciava em meio à temática da memória coletiva da ferrovia no Rio Grande do Sul.

O término da graduação em Ciências Sociais na UFRGS foi marcado pela apresentação do trabalho de conclusão de curso intitulado: “Trilhar e Continuar: Estudo etnofotográfico dos ferroviários de Porto Alegre e algumas reflexões antropológicas sobre a cidade, o trabalho e a memória”, apresentado em Julho de 2014. Naquela ocasião, fui convidado a publicar um relato sobre os resultados da pesquisa etnográfica em uma coletânea temática sobre a memória do trabalho¹, livro que estava sendo organizado por Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha (professoras que também coordenavam os núcleos de pesquisa supracitados e o projeto “Cidade e Trabalho”).

Na sequência, em 2016, ingressei no curso de mestrado do PPGAS/UFRGS, com financiamento de pesquisa por meio da concessão de bolsa CAPES. Durante o mestrado conheci o colega Guillermo Gómez, pesquisador que também se debruçava sobre o fenômeno da memória coletiva da ferrovia no âmbito da cidade de Pelotas (orientado na graduação por Claudia Turra, professora do Departamento de Antropologia da Universidade Federal de Pelotas - UFPel). Guillermo, além de compartilhar a orientação de Cornelia Eckert durante o mestrado, e de se tornar um amigo, foi companheiro intelectual na elaboração de ensaios fotográficos, publicação de artigos e participações em eventos científicos. Entre os trabalhos conjuntos

¹ RAPKIEWICZ, Yuri Schönardie; ECKERT, Cornelia. Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In: ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da (Org.). Etnografias do Trabalho, Narrativas do Tempo. Porto Alegre: Marcavizual, 2015.

destaco o ensaio etnofotográfico² publicado pela revista Nova Amazônica (RAPKIEWICZ & GÓMEZ, 2016). Também, em texto³ apresentado no 41º Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais (ANPOCS), debatemos como os rumores (tidos como uma peculiar forma narrativa) podem ser uma maneira privilegiada de entender a crise ferroviária, bem como as resiliências cotidianas dos trabalhadores aposentados. O último trabalho⁴ compartilhado, apresentado na Reunião de Antropologia do Mercosul

(RAM) em 2017, tangenciou diferentes biografias de pessoas envolvidas com o universo do trabalho ferroviário, abordando o envelhecimento, enquanto um fenômeno social que se desdobra em múltiplas formas particularizadas de imaginar e experienciar a passagem do tempo no contexto das sociedades complexas.

O pesquisador Luís José Abalos Junior, também foi um colega destacado neste percurso, nosso relacionamento de pesquisa culminou na publicação do artigo intitulado “Práticas de colecionamento e restituição: notas para um colecionismo ético”, onde relatamos a convergência de nossos estudos enquanto etnografias da duração que pressupunham a interação com narradores urbanos. O artigo⁵ trouxe consigo uma perspectiva situacional de etnógrafos-narradores, praticantes de uma forma de colecionamento ético estabelecido no ato da restituição⁶, que incentivou a participação dos interlocutores no compartilhamento de percepções e imagens de Porto Alegre em relação a patrimônios culturais de referência da cidade.

Dando seguimento a constituição do campo, registro o Museu do Trem como um lugar de referência. O Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio

² “Vestígios, Ruínas e Sentinelas da Memória Ferroviária do Rio Grande do Sul: Ensaio Etnofotográfico nas Cidades de Pelotas e Porto Alegre”

³ “Rumores Ferroviários e seus jogos temporais: Estudo antropológico sobre crise e duração no Rio Grande do Sul.”

⁴ Biografias de Trabalho, Narrativas do Envelhecer: Memórias, Resiliências e Durações Ferroviárias no Sul do Brasil.” comunicação submetida ao Grupo de Trabalho Envejecimiento y Vejezes en el Mercosur, Miradas y Reflexiones Interdisciplinarias.

⁵ O texto original do artigo foi submetido em comunicação ao 41º Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais (ANPOCS) no GT4 - Coleções, colecionadores e práticas de representação - que teve a coordenação dos professores Manuel Ferreira Lima Filho (UFG) e Edmundo Marcelo Mendes Pereira (UFRJ).

⁶ Cf. (ABALOS & RAPKIEWICZ, 2018, p.24): Acreditamos que restituir deve se traço característico de toda boa etnografia, e não apenas uma alegoria materializada na entrega dos resultados finais de nossos estudos. Assim, a busca de convergência de imagens no ato de um colecionismo ético pode representar uma técnica de pesquisa ética quando praticada de forma compartilhada e dialogada. Evidenciamos também o agenciamento político das coleções, por parte dos grupos pesquisados que se valem das etnografias enquanto documentos e que se articulam em finalidades plurais: atestar, legitimar, descrever, registrar experiências, biografias e formalizar o reconhecimento de patrimônios em disputa.

Grande do Sul (CPHFRGS), ou Museu do Trem, é um museu municipalizado de São Leopoldo, fundado em 1976 vinculado na ocasião à RFFSA e ao Ministério dos Transportes (PRESERVE/FE). Esta instituição museológica reúne estagiários dos cursos de Pedagogia, Artes Visuais, Museologia, Ciências Sociais e História. Trabalhei no local entre 2012 e 2014, e mais recentemente, como prestador de serviços no âmbito do projeto cultural denominado “A tecnologia resgatando a memória ferroviária no Rio Grande do Sul”, executado entre 2015 e 2017. Durante a atuação no espaço museológico conheci algumas pessoas interessantes: Entre as quais a pedagoga Lucélia Toldo de Souza, que foi diretora do Museu do Trem entre 2013 e 2016 e assinou a iniciativa do projeto supramencionado enquanto coordenadora e produtora cultural responsável. O projeto, que teve a assessoria da professora da Unisinos, Dra. Marluza Harres, tinha o propósito de elaborar o conteúdo histórico para um totem⁷ multimídias que ficaria a disposição dos visitantes do Museu do Trem.

O historiador Ícaro Estivalet, também foi um articulador da proposta cultural. De forma conjunta, retornamos para o museu em que trabalhamos como estagiários durante nossos cursos de graduação, na condição de prestadores de serviço do projeto, responsáveis pela pesquisa etnográfica e histórica, e também pela produção e edição de materiais audiovisuais. Entre nossas atividades, ressaltamos o planejamento e a aplicação de entrevistas roteirizadas e gravadas em vídeo com três ferroviários aposentados: Hélio Bueno (artífice da via permanente, setor responsável pela manutenção dos trilhos), Moises Porto (maquinista) e Ricardo Reischak (Agente de Estação).⁸

Relatar o histórico de minhas inserções, produções e parcerias acadêmicas, teve por intuito “preparar o terreno” para o adensamento das discussões teóricas e metodológicas que embasam este estudo. Desta maneira, identifico que desde o princípio, não me interessou acomodar as experiências adquiridas (as minhas e as dos interlocutores) no fluxo cartesiano e cronológico do tempo da “historiografia geral”, nem, tampouco, ignorar fontes documentais e orais quaisquer que fossem. O esforço foi reunir e descrever aquilo que me foi contado pelos sujeitos com os quais

⁷ Cf. (VELOSO, 2002, p. 38) Os quiosques de informação, ou Totens Digitais, são instalações, geralmente públicas, desenvolvidas com o intuito de propagar diversos tipos de informação a um público generalizado, de forma personalizada, uma vez que segue o ritmo ditado pelo usuário, que é empoderado do controle da velocidade em que executa as atividades úteis ao seu interesse.

⁸ A biografia destes ferroviários aposentados é apresentada nos capítulos 3 e 5.

interagi (com destaque para ferroviários aposentados, homens e mulheres) tangenciando oralidades e imagens que eles colecionavam, bem como, seguir o apontamento desses interlocutores em busca de lugares (e também de outras pessoas) que pudessem vir a colaborar na organização das composições desta pesquisa.

Esta delimitação é decorrente do trabalho associado à observação participante do universo empírico no qual estive engajado. Engajado, propriamente, de que forma? Descrevendo, narrando e compondo. Descrevendo os lugares, os sujeitos e as práticas observadas em campo. Narrando as histórias, os saberes partilhados e as experiências biográficas de trabalho, colecionamento e ação política. E, por último, compondo coleções etnográficas, a partir da sobreposição de fragmentos temporais, provenientes das trajetórias de vida de interlocutores e das narrativas inscritas em documentos, fotos e outras imagens. Estas frações são aqui colecionadas pelo antropólogo interessado nos temas da memória e no patrimônio das cidades, o “etnógrafo da duração”:

Num tal contexto - o da etnografia da duração -, os efeitos da realidade que presidem a narrativa etnográfica se ancoram, ao mesmo tempo na “biografia cognitiva do antropólogo” (ordem da lógica ou percurso objetivante de seu pensamento diante do fenômeno por ele investigado) e na ordem dramática (processo subjetivo por ele utilizado para dar sentido a uma série de acontecimentos e situações que experimenta com sujeitos de sua pesquisa durante a realização do trabalho de campo). Ao final, o ato reflexivo da escrita (e edição audiovisual) etnográfica é precedido pela experiência consentida e da escuta atenta do interlocutor que aceita o jogo de trocas que se consolidam nos “encontros etnográficos”. (ECKERT & ROCHA, 2013, p. 144-145)

Nesta etnografia da duração (ECKERT & ROCHA, 2013), a “biografia cognitiva do antropólogo” se nutriu da leitura de referências bibliográficas sobre o tema, as orientações nos núcleos de pesquisa da universidade, as aulas, idas a congressos, as saídas de campo às instituições, museus, as viagens turísticas, as pesquisas de acervos, e, sobretudo, as conversas e entrevistas com interlocutores. Nestes termos, os trechos mais significativos e sensíveis do percurso de pesquisa são provenientes da “ordem dramática” que caracterizou os “encontros etnográficos”. Nestes encontros, biografias alheias foram mobilizadas, identidades narrativas reconstituídas, histórias transmitidas, e, objetos, sentidos e imagens comunicados. Os ferroviários aposentados, mais sujeitos e menos atores, assumem suas trajetórias sob o ponto de vista de “coleccionadores-narradores” que vivenciaram um período no qual o trem era um modelo de transporte popular e abrangente.

1.2 As reminiscências ferroviárias no sul do Brasil

Cadê aquele trem... da nossa gente campeira?
 Que passava nesse pago e nos levava pra fronteira
 Cruzava matas e rios, serra, planalto e missões
 Carregando o meu Rio Grande naqueles grandes vagões.
 (...)

 Dê-lhe fogo seu foguista, faça esse trem bufar.
 De manhã em Uruguaiana a gente tem que chegar.

Como era bom viajar no saudoso trem de linha
 Era um transporte sem luxo, mas de tudo ali se tinha Jornal,
 Revista, baralho, prosa alegre e mate quente.
 E o vagão do restaurante servindo bois pra gente.
 No coração do rio grande central de Santa Maria
 Quando o trem chegava ali, quanta festa se fazia.
 Logo após a baldeação já se ouvia do som do sino
 Era o trem pronto de novo pra seguir o seu destino.

Eu não sei se foi ganância ou tropeço da ciência
 que colocou em desuso o nosso trem da Querência.

João Chagas Leite - o Trem da Querência

O Trem da Querência, música gauchesca de João Chagas Leite, cantor nativista, nascido em Uruguaiana, mobiliza fragmentos que caracterizam o cenário do sistema de transportes ferroviários no extremo sul do Brasil. A canção anuncia-se em dúvida: Cadê aquele trem? Esta pergunta introduz outras indagações que permeiam esta seção: Com qual finalidade e de que forma surgiu a rede de trilhos que interligava as regiões do estado, cruzando territórios acidentados, percorridos pelas locomotivas e vagões que transportavam pessoas e cargas? Quem foram os personagens e as instituições que configuraram a “situação ferroviária” do Rio Grande do Sul?

As respostas provisórias são enunciadas na identificação da presença ferroviária no Rio Grande do Sul, através de uma contextualização que interpela os acontecimentos locais como desdobramentos particularizados frente às condições econômicas e sociais de um quadro mais amplo, em certa medida, nacional e global. Neste sentido, destaco os impactos da Revolução Industrial e do Capitalismo Financeiro, como determinantes para a proliferação de trens pelo mundo, e em consequência, o desenvolvimento industrial e a ascensão de núcleos urbanos, conforme Hobsbawm (1996, p. 72)

De um ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo.

No Brasil, a implementação das ferrovias foi possível através da concessão de vantagens econômicas e comerciais para investidores estrangeiros que custeassem a construção e a manutenção de estradas de ferro⁹. Durante o Brasil Império, período em que o governo central procurava unificar os territórios do país, foi autorizado o início da construção das primeiras estradas de ferro do país (consideradas estratégicas para essa finalidade). O primeiro trecho foi inaugurado em 1854, na província do Rio de Janeiro através da iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, que veio a se tornar Barão de Mauá. No Rio Grande do Sul, a primeira ferrovia foi instalada em 1874, entre Porto Alegre e São Leopoldo, através da empresa New-Hamburg. As estradas de ferro surgiram no contexto sulista, para escoar a produção agrícola da região colonial do Vale do Rio dos Sinos até o porto da capital Porto Alegre.

A chegada do trem, sinônimo de modernidade, literalmente revolucionou paisagens e práticas¹⁰. As localidades do interior do Rio Grande do Sul se desenvolveram e foram integradas ao sistema de transportes ferroviários, tornando mais complexas as realidades rurais. (FLÔRES, 2008) As estações ferroviárias eram locais de efervescia e de movimento – sociabilidades de viajantes e trabalhadores:

A Porto Alegre & New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited trouxe benefícios à região; as Colônias que a circundavam conheceram a prosperidade graças a esta linha; o desenvolvimento de um intenso comércio; a expansão urbana e industrial da região não pode ser dissociada dos benefícios que a estrada trouxe a São Leopoldo e seu *hinterland*. O trem foi um elemento modernizador no seu tempo, pois não permitiu apenas a expansão dos núcleos coloniais existentes, mas também por onde passou novos núcleos surgiram, aproximando a zona colonial de Porto Alegre. (HEINEN, 1981, p. 55)

Durante as primeiras décadas foram diversas as companhias estrangeiras que obtiveram o controle da malha ferroviária do estado, sendo a maior delas a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, formada por capitais belgas, que desde 1898 operaram no Rio Grande do Sul. Em 1905, a companhia belga adquiriu

⁹ Além dos ingleses, os norte-americanos e os belgas também foram arrendatários e construtores das primeiras linhas férreas do Rio Grande do Sul.

¹⁰ A infraestrutura inovadora permitiu novas possibilidades de deslocamento para a região, anteriormente o setor de transportes era segmentado entre os tropeiros, com suas mulas e carroças, que realizavam o traslado por via terrestre, e por via fluvial, através de barcos, (lanchões ou navios a vapor).

o privilégio de arrendar, por um período de 53 anos, os diversos ramais ferroviários rio-grandenses, unificando toda a malha ferroviária do estado. Como esclarece a historiadora:

[...] a nova companhia arrendatária enfrentou toda a sorte de problemas que levaram, em 1920, à encampação da viação férrea pelo governo do Rio Grande do Sul. Um dos problemas mais importantes, apresentados pela companhia, foram os maus serviços e os altos fretes cobrados pela viação férrea (belga), que se agravariam ao iniciar a Primeira Guerra Mundial. Neste período, devido a conjuntura internacional favorável houve um aumento das exportações agrícolas, e um grande impulso de industrialização no Rio Grande, exigindo melhorias na rede ferroviária rio-grandense, porém a companhia belga encontrava-se impossibilitada de importar material fixo e rodante necessário, agravando ainda mais o problema do escoamento da produção. (HEINEN, 1981, p. 30)

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) criada em 1920, oferecia habitações para os empregados da ferrovia, nesse contexto as vilas ferroviárias seguiram existindo no âmbito do modelo de assistencialismo de empresa da antiga Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). A Rede Ferroviária, inaugurada em 1957, provinha, além das residências, uma gama significativa de serviços para seus empregados: Cooperativa de consumo, assistência médica, clubes sociais, entre outros. É importante, lembrar aqui, que esse arranjo estratégico não foi estabelecido, em primeira mão, pela RFFSA, ele foi “herdado” como prática, da VFRGS, como afirma João Rodolpho Amaral Flôres (2008), exemplificando a criação de um fundo, que financiaria as iniciativas de assistência em relação à habitação dos trabalhadores, e alguns outros serviços:

Em 1926 deu-se a criação de um Fundo de reserva da VFRGS destinado a angariar recursos destinados à construção de habitações ferroviária, que seriam “destinadas a dar conforto aos ferroviários”, e a criação de um serviço de desinfecção sistemática de todas as habitações, estações, armazéns e escritórios, a fim de evitar a transmissão de moléstias contagiosas e que tanto dizimava o pessoal ferroviário. (FLÔRES, 2008, p. 73)

Neste trecho evidencia-se que a prática é antiga e que o esforço da empresa no emprego desses métodos estava fundamentado, além do bem estar dos seus trabalhadores, em uma perspectiva de manutenção e conservação do seu patrimônio físico e humano. No entanto, as políticas assistencialistas que começaram a ser esboçadas pela VFRGS, procuravam absorver as estruturas anteriores, como as sociedades beneficentes ferroviárias. Os primeiros anos da ferrovia foram incertos para os trabalhadores, que se encontravam vulneráveis às condições das empresas concessionárias, que pouco garantia aos funcionários. O governo além de não prever nenhum direito trabalhista também não legislava sobre o tema, logo não havia fiscalização das condições de trabalho. Como alternativa a

classe se articulou entre os seus, os próprios ferroviários criaram Ligas, Sociedades e Cooperativas, a fim de representarem-se e garantirem condições melhores de vida e trabalho. O historiador aponta então para a existência de uma cultura mutualista ferroviária:

[...] o mutualismo no meio ferroviário é parte das experiências profissionais e sociais compartilhadas pelos moradores ferroviários gaúchos já a partir do século XIX. Das práticas iniciais de beneficência advieram preocupações com momentos de incerteza laboral, especialmente quando trabalhadores eram demitidos, se acidentavam ou faleciam. Por não possuírem nenhuma garantia trabalhista ou quaisquer formas de assistência social das instâncias governamentais, tiveram anteriormente às práticas cooperativistas as preocupações de ordem mutual. (Ibid., p. 137)

Depois da federalização das estradas de ferro nacionais, a RFFSA criou um setor específico, o Departamento de Assistência ao Ferroviário (DAF), que tinha a atribuição de prestar suporte aos empregados em diferentes âmbitos, como habitação, previdência, saúde, educação e lazer. Era responsável pelo planejamento e a execução de políticas assistencialistas nesses campos. Nesse sentido a empresa burocratizou sua estrutura, num modelo que perpassava toda vida social dos trabalhadores, disciplinando-os.

[...] burocratizar e hierarquizar em seu corpo administrativo, as organizações operariadas, a empresa fez obrigatória a inscrição e pagamento de taxas por parte dos operários a essas organizações. Dentro desse novo sistema entram organizações como a Sociedade Beneficente, criada para substituir a Liga Operária formada pelos operários, e a Associação Protetora, também originalmente formada pelos operários. Ainda fez parte do sistema de dominação paternalista, a construção de casas operárias pela empresa. [...] Em última instância, a moradia operária seria a forma mais direta de controle da empresa sobre a família operária. (LORD, 2002, p. 55)

Assim, foram arranjos estratégicos fundamentados no aporte institucional que dava segurança ao indivíduo trabalhador e sua família, garantindo meios dignos de subsistência, causando sedução e confiabilidade entre o operariado. Práticas, essas, ligadas ao modelo de gestão de Bem Estar Social, que começou a amargar sua decadência por volta dos anos 1970.

No ano de 1959 a VFRGS foi incorporada à nova empresa RFFSA, criada em 1957 centralizando a administração das ferrovias do país. A Superintendência Regional Porto Alegre (SR.6), unidade administrativa do Rio Grande do Sul, passou a ser responsável pela gerência das estradas de ferro sulinas, que somavam 3.765km de linhas de ferro, no período de incorporação ao Governo Federal. Durante a administração da RFFSA:

[...] foram implantadas medidas de racionalização da operação ferroviária do Estado, incluindo-se a dieselização, ou seja, a substituição das locomotivas a vapor pelo Diesel, buscando-se, ainda, a concentração da manutenção, fechamento das estações sem receita e desnecessárias à movimentação

dos trens, bem como a suspensão do tráfego e posterior erradicação dos ramais antieconômicos. (PRESERVE, 1992, p. 102)

Durante os anos de operação, a RFFSA realizou muitas obras de infraestrutura de transportes (principalmente no Governo Militar) e empregou milhares de pessoas, somando 120 mil funcionários na década de 1970. A empresa, contava com políticas especializadas no âmbito de habitação, trabalho, saúde, educação, cultura e lazer, sendo elas mediadas e executadas pelo Departamento de Assistência ao Ferroviário (DAF).

Embora o modelo de gestão adotado pela empresa tenha racionalizado as despesas e alterado as dinâmicas produtivas, a competitividade com o modelo “rodoviarista” era desvantajosa. Na década de 1950, durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek (JK), a abertura da economia ao capital estrangeiro, incentivou investimentos mais robustos para o desenvolvimento das estradas. Estava aberta a era do rodoviarismo no Brasil.¹¹

Logo, os investimentos feitos na área da ferrovia eram poucos, e não cobriam nem mesmo os gastos com manutenção do material fixo e rodante. O resultado foi o sucateamento gradual do patrimônio da empresa, ao passo que o padrão assistencialista também foi se degenerando. Assim, a empresa foi incluída entre os bens nacionais que seriam desestatizados durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), que transferiu à iniciativa privada, sobre a forma de concessão, o direito de usufruto da malha ferroviária federal pelo período de 30 anos.

Para tornar mais claro este quadro, situo que o enxugamento das operações ferroviárias no Brasil, levadas a termo pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), vinha de um “continuum” desde os anos 1970, e se intensificou após a concessão dos caminhos de ferro para iniciativa privada, em 1997. O processo de sucateamento da malha ferroviária (“ou projeto”, como nos colocam alguns interlocutores) é narrado pelos trabalhadores do meio. O abandono de construções da antiga empresa estatal, por exemplo, é um aspecto proeminente no discurso de muitos ferroviários aposentados.

No contexto presente, empresas concessionárias estrangeiras controlam as operações logísticas de trens no Brasil. Sob a gerência privada, as medidas de

¹¹ A infraestrutura de transportes que estava sendo estabelecida privilegiava o asfalto em detrimento do ferro. As ferrovias foram deixadas em segundo plano, embora correspondesse ainda a grande parte da fatia do deslocamento de cargas e pessoas no país. A competitividade entre os dois modais se intensificou.

“modernização” e “racionalização” das atividades empresariais, orientadas pelas questões de mercado (alinhadas ao ideal neoliberalista) resultaram, na precarização das condições de trabalho, bem como na demissão massiva de empregados, aposentadorias compulsórias, extinção dos ramais antieconômicos e o abandono de bens da antiga estatal. As estruturas que não interessavam mais economicamente foram tipificadas pelas empresas concessionárias como “patrimônio não operacional”. Este foi um marco que caracterizou o destino de trabalhadores, famílias e materialidades diversas (vias de ferro, vilas ferroviárias, estações, escritórios, locomotivas, vagões, ferramentas de trabalho e documentos). Este evento é evocado como ápice da desagregação da categoria profissional e falência do assistencialismo da empresa.

Nessa abordagem a questão da materialidade entra no escopo de análise, circunscrita, por um lado, nas edificações, ruínas e espaços específicos da cidade. Espaços como o sindicato¹², criado em 1963, hoje estabelecido na Rua Voluntário da Pátria, 1358. A vila ferroviária, que data da década de 1940, mas também as estações desativadas, que foram sendo gradualmente empurradas para os confins da cidade.

A construção do TRENURB, em 1985, ameaçou passar em cima da vila (a linha foi recuada, mas de toda forma dividiu regiões da cidade, e, no Centro Histórico, vedou o contato com o Rio Guaíba). Esse breve histórico das transformações na infraestrutura urbana de Porto Alegre já dá pistas da ascensão do modelo rodoviário e o gradual sucateamento das ferrovias. Outro exemplo é o edifício da RFFSA, situado perto da Rodoviária, ambos construídos em 1970, década dos últimos respiros da RFFSA, este local foi sede da empresa em Porto Alegre até a privatização, em 1997. Sua construção reuniu praticamente todos os departamentos e divisões da empresa, fato mencionado pelos interlocutores como fundamental para articulação política da categoria, uma vez que a comunicação era facilitada e o nível de coesão entre o pessoal da ferrovia passou a ser maior. No semblante do prédio, ainda hoje é possível ver a pintura desbotada com o emblema

¹² O sindicato foi um espaço privilegiado da pesquisa, fundado em 1963, o local é frequentado por idosos e aposentados. A sede está localizada na Avenida Voluntários da Pátria, número 595, no 5º andar. O SINDIFERGS age de forma combativa em defesa dos trabalhadores, tanto em relação aos vencimentos, no que tange, inclusive, aos aposentados, como na fiscalização do patrimônio público concedido a exploração do capital privado. Muito mais que isso, procura assegurar a qualidade e a segurança no ambiente do trabalho. Esta instituição, convenientemente, vem auxiliando também, a Cooperativa na luta pela regularização da área da Vila ferroviária junto a Prefeitura de Porto Alegre.

da RFFSA, denunciando o uso original da edificação, que abriga agora a Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul (SSP/RS).

1.3 Antropologia Urbana e da Memória

[...] o espaço não menos que o tempo, é engenhosamente reorganizado nas cidades: nas linhas divisórias e nos contornos, na fixação dos planos horizontais e de culminâncias verticais, na utilização ou negação do sítio natural, a cidade registra a atitude de uma cultura e de uma época, diante dos fatos fundamentais da existência. (MUMFORD, 1961, p.15)

A Escola de Chicago¹³ é reconhecida pela sua vertente de estudos sociológicos sobre a cidade, sobretudo entre as décadas de 1920 e 1930. É grande o número de intelectuais que dedicaram suas pesquisas à temática urbana, abordando assuntos como a vida da classe trabalhadora, o movimento migratório campo-cidade, a proliferação da violência. Neste sentido, destaco a influência de George Simmel para os intelectuais da Escola de Chicago, fazendo menção especial às suas reflexões sobre a cultura objetiva e cultura subjetiva, interpretações sobre as interações e os simbolismos da vida cidadina. Para o autor, a cidade tornou-se o espaço do culto da individualidade, das relações econômicas, de trânsitos e trajetórias, onde os habitantes imprimem suas marcas nos bairros, ruas e vielas.

As autoras Eckert e Rocha (2013c) apontam o impacto proveniente da obra de George Simmel nas reflexões sobre a cidade. Ressaltam concepções do autor sobre a crise, o processo de “individuação” e “sociação” nas metrópoles. Também reconhecem o seu pioneirismo e contemporaneidade inspiradora para investigações em Antropologia Urbana, mobilizando alguns conceitos como:

[...] a intensa mobilidade, heterogeneidade, deslocamentos sistemáticos, ascensão social, acumulação, consumo, novas sociabilidades, impactos psicológicos, aspectos que conformam uma mentalidade urbana e os novos personagens urbanos tão sistematizados na noção de reserva blasé proposta por Georg Simmel ao pensar o cidadão frente às diferenciações sociais, enfrentando complexos e diversificados valores que comporão as regiões morais. (ECKERT & ROCHA, 2013a, p. 168-169)

Nas pesquisas etnográficas do espaço cidadão, dentro do tema da Antropologia Urbana, antropólogos brasileiros como Gilberto Velho (1980), Ruben Oliven (1985) e as antropólogas Cornelia Eckert & Ana Luiza Carvalho da Rocha, abordam as relações complexas da/na cidade como perspectivas de interesse nas interações entre os sujeitos.

¹³ Entre alguns dos autores vinculados à escola podemos citar nomes como Louis Wirth e Robert Redfield.

A cidade acaba por ser o resultado dessas interações e articulações. A matéria construída, enquanto imagem assentada num tempo-espaco corresponde a símbolos que são atribuídos pelos habitantes. Um mesmo local pode ter diferentes conotações para grupos heterogêneos. A urbe, enquanto cenário das relações complexas, é a soma de percepções de cada um dos personagens que por ela circulam. A cidade, um ícone multifacetado, congrega algumas horizontalidades, apontando a existência de uma cultura propriamente urbana. Assim, a vida urbana se modela em desafios, aos interlocutores e pesquisadores, no que tange à observação da própria cultura; são perspectivas permeadas por experiências cidadinas.

Na revisão de literatura de teor antropológico no que alude ao estudo da memória coletiva dos habitantes no contexto urbano, as antropólogas Cornelia Eckert e Ana L. C. Da Rocha (2003) observam:

A antropologia contemporânea brasileira tem apontado para o fato de que, nas modernas sociedades industriais, encontram-se sobrepostas diferentes estruturas espaço-temporais que reúnem, a um só tempo, tanto dimensões e instâncias desindividualizadoras quanto processos de individualização, estes vinculados a contextos socioculturais específicos, aos quais foram acomodados no fluxo do tempo, na memória e no patrimônio de seu corpo coletivo. (ECKERT; ROCHA, 2003, p.106)

Este trecho evidencia o eixo central de interpretação deste estudo. Conceber a memória coletiva enquanto uma experiência dinâmica e vivida, em constante manutenção e ressignificação no tempo. Rememorar, assim, não seria o resultado estático e consolidado das lembranças de um grupo, mas constantemente reinventar no presente, no cotidiano, nas trajetórias individuais dos ferroviários narradores, que em comum compartilham o campo do trabalho como essência de suas vidas e discursos. Desta forma, as paisagens são frutos da ação humana sobre a natureza – não entendemos natureza e cultura como oposições, mas formas associativas que configuram uma estética, fator preponderante da cultura, um “reencontro entre quem sente e o sensível” (ECKERT & ROCHA, 2013c, p. 186).

Assim, interesse-me pela memória e o sensível, pelo conteúdo e forma dos discursos, das palavras, imagens narradas, histórias de vida contadas para o pesquisador. Tomamos a cidade como um lugar simbólico, um objeto temporal, que reúne signos diversos e públicos (GEERTZ, 2002). A objetividade costura as intencionalidades do etnógrafo, na escuta sensível e observação atenta aos atos de interlocução, aos personagens do meio urbano que protagonizam, transmitem e agenciam imagens próprias, significantes. A busca do etnógrafo parte de uma

investigação sensível sobre as formas de estar no mundo, como as pessoas se organizam e operam seus códigos culturais, que pairam sob as interações cotidianas e instituições vigentes.

Seguindo os trilhos de intelectuais que se debruçam sobre o estudo do imaginário (Gaston Bachelard e Gilbert Durand), a fenomenologia busca equalizar as instâncias relacionais entre os sujeitos e os objetos, o mundo subjetivo e o mundo objetivo; integrar uma análise sobre a consciência temporal que instiga os agentes pensantes, nas suas ações simbólicas sobre o mundo. Gilbert Durand (1980), por exemplo, frisa o papel da imaginação simbólica, delimitando a força poética dos símbolos e a transcendência da liberdade criadora. O ponto de Durand (1989) é assegurar ao imaginário uma inteligibilidade integrada à racionalidade, e não uma natureza antagônica e submissa às estruturas da cognição humana. A sua teoria geral do imaginário aponta que a imaginação é um fator de equilíbrio psicossocial. Nesses termos entendemos que a memória está inscrita nas ondulações entre as continuidades e as rupturas de práticas sociais e seus simbolismos. Logo, entendemos que a percepção temporal passa pela mediação dos sentidos e que a cidade provoca estímulos nos sujeitos por meio de suas cores, sonoridades, cheiros e também sabores – um repertório cultural que reitera as orientações de práticas individuais e coletivas, portanto, sociais.

Desta maneira, ao ouvirmos os ferroviários, estamos atentos às “imagens, sons, cheiros, sabores e marcas impregnados em suas memórias, seus ouvidos, nariz, paladar e corpo” (ROUCHOU, 2009, p. 117). Assim, se faz necessário dar especial atenção aos fragmentos que coloquem em evidência a subjetividade dos sujeitos com os quais interlocutamos. Localizamos a memória como fruto da imaginação criadora, um “vento de liberdade” da consciência, uma expressão cognitiva, a mobilização e transfiguração de imagens percebidas e transmitidas (narradas) por sujeitos. ECKERT; ROCHA (2001). Conforme as autoras, o ato de lembrar, é resultado “de movimentos do pensamento, uma construção produtiva e criadora de conhecimento, ela é a expressão das estruturas dinâmicas da inteligência.” (ECKERT; ROCHA, 2001, p. 7). As memórias são olhares presentes sobre recortes pretéritos, gestos corpóreos e discursivos mobilizados na transmissão de noções de mundo e nas expectativas de um devir coletivo. São apreensões voláteis dos sujeitos que tornam coerentes, por meio da linguagem, suas experiências de vida. A coerência esta associada à intencionalidade, no jogo de

lembranças e esquecimentos que tramam as biografias individuais; são narrativas, que passam a compor imagens poéticas que constelam num imaginário coletivo, que se renova e oxigena num tempo descontínuo, justamente na convergência de sentidos (ordenados e ordenadores) provenientes da imaginação criadora de sujeitos cognoscentes.

Aliado a esta percepção da memória, o contexto das imagens urbanas, filiado à noção de duração em Gaston Bachelard (1988), revisitado por Eckert e Rocha, que situam a importância das práticas cotidianas de uso do espaço por parte dos habitantes que criam e recriam modos de durar no tempo; afirmam que a imaginação é composta por camadas de imagens articuladas, sobrepostas, “imagens que evocam outras imagens”. Assim, mobilizo os apontamentos de Bachelard sobre a dimensão transsubjetiva das imagens:

Pareceu-nos então que essa transsubjetividade da imagem não podia ser compreendida em sua essência só pelos hábitos das referências objetivas. Só a fenomenologia – isto é, o levar em conta a partida da imagem numa consciência individual – pode ajudar-nos a restituir a subjetividade das imagens e a medir a amplitude, a força, o sentido da transsubjetividade da imagem. Não podem ser determinadas definitivamente. A imagem poética é variacional. Ela não é, como o conceito, constitutiva. [...] Ao nível da imagem poética, a dualidade do sujeito e do objeto é matizada, iluminada, incessantemente ativa em suas inversões. (BACHELARD, 1988, p. 187)

Nessa mesma direção, insiro as sugestões de Gilberto Velho, antropólogo brasileiro, que também é um marco teórico que elabora, no contexto da sociedade urbana brasileira, uma série de noções que instrumentalizam nossas observações sobre as cidades. O estudioso do tema das “sociedades complexas moderno-contemporâneas” (VELHO, 2003, p. 8) possui um leque de conceitos que se inserem numa dinâmica interpretativa sobre a constituição de identidades, que busca “captar o jogo da permanência e da mudança”. (VELHO, 2003, p. 9) Assim, ao identificarmos narradores e narrativas, os conceitos de *projeto*^[4] e *campo de possibilidades* “podem ajudar na análise de trajetórias e biografias enquanto expressão de um quadro sócio-histórico, sem esvaziá-las arbitrariamente de suas peculiaridades e singularidades” (VELHO, 2003, p. 41).

Este arranjo de autores nos influencia ao exercício provocativo de elencar perguntas norteadoras de forma contínua e provisória, acerca de como percebemos as tramas da vida social e as imagens e representações do tempo nas cidades

contemporâneas. Em termos referenciais, seguindo uma proposta de Eckert e Rocha (2013):

Em etnografia da duração somos desafiados a compartilhar das imagens narradas pelo antropólogo em seu encontro etnográfico com o outro e, ao mesmo tempo, somos convidados a compartilhar nossas próprias imagens e experiências de viver a cidade, resultando, ao final, um entrelaçamento de memórias plurais das quais nasce a cidade como parte integrante de uma comunidade semântica em suas múltiplas interpretações. (ECKERT & ROCHA, 2013, p.142)

As cidades, a partir dessa conjunção de memórias, acabam por serem não apenas os lugares onde transcorrem os tempos de vidas e construções, mas também territórios de significados (negociados a cada interação que coloca em evidência aproximações e distanciamentos de ideias, afetividades e concepções de mundo). Assim, falar das memórias nas cidades, por este ângulo, é, portanto, encarar o fenômeno temporal diante de suas múltiplas feições e imagens. São vertentes que caracterizam o horizonte deste estudo e contextualizam, temática e metodologicamente, os embasamentos destes escritos.

1.3 Etnocolecionismo: lugares de fala (e de escrita)

A etnografia da duração realizada pelo antropólogo é, portanto devedora de histórias vividas que lhe são compartilhadas, e das quais, nós, antropólogos nos apropriamos para produzir teorias e conceitos em base à nossa matriz disciplinar. Narramos histórias vividas quando produzimos descrições etnográficas e com isso, evocamos reminiscências por meio da escrita, de fotografias e de vídeos ou filmes. (ECKERT & ROCHA, 2013, p. 145)

A apropriação das “histórias vividas” foi delineada com a intenção prioritária de “documentar” oralidades e saberes, mais do que produzir conceitos ou novas teorias para disciplina antropológica. A profundidade em que as biografias são trazidas e apresentadas, em suas particularidades, varia de acordo com envolvimento prévio e duração das relações de pesquisa já firmadas. Enquanto alguns personagens são interlocutores próximos há quase dez anos, como Hélio Bueno da Silveira (78 anos), habitante da vila ferroviária de Porto Alegre, outros são ocasionais, como os ferroviários aposentados que atuaram no Batalhão Ferroviário e os moradores de Bento Gonçalves com quem me encontrei uma única vez em 2018: Inês Augusta Justina da Silva (82 anos) e Garibaldi Alves da Silva (81 anos).

Assim, a descrição das saídas de campo são as matérias-primas das análises destas composições temporais. Nos encontros etnográficos produzimos registros em diferentes suportes. As fotografias que produzimos em campo e as imagens e documentos que são revelados dos arquivos pessoais ou privados: exteriorizadas

pela iniciativa de compartilhamento dos interlocutores ou mediada pelos funcionários de museus (por exemplo), são agenciadas pelo antropólogo em uma forma de colecionismo particular.

Em uma metáfora, poderíamos definir nosso percurso como uma trajetória de pesquisa etnográfica colecionista de biografias e imagens de outras coleções. As descrições, aqui reunidas em coleções etnográficas (ECKERT & ROCHA, 2013, 2015), são resultados da inscrição das observações e interações do etnógrafo interpretativo (GEERTZ, 1989). No caso desta pesquisa, o colecionamento de “reminiscências evocadas” (ECKERT & ROCHA, 2013, p. 145) resultou em uma composição de imagens e materiais etnográficos organizados em diferentes suportes: (1) Os visuais: Fotografias de Família, Objetos, Acervos Museológicos; (2) Orais e Musicais: A gravação das conversas com os interlocutores (aposentados, sindicalistas e agentes institucionais) e músicas sobre a ferrovia. (3) os Escritos: Reportagens de jornal e revistas, documentos institucionais e históricos, folders, anotações de campo, transcrições de entrevistas e diferentes tipologias de livros (Históricos e Biografias produzidas por ferroviários, Pesquisas Acadêmicas, Inventários de Estações...).

A proposta de organização destas coleções tem por inspiração os estudos do imaginário na qual o projeto Banco de Imagens e Efeitos Visuais, coordenado por Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornelia Eckert, inspirara-se para elaborar o “método da convergência” de Gilbert Durand. Neste sentido a proposta colecionista das antropólogas institui os preceitos de organização dos dados da pesquisa, tendo por parâmetro ético, a intencionalidade negociada entre os interlocutores e os pesquisadores.

O empreendimento de qualquer pesquisa etnográfica requer do antropólogo a aceitação no grupo social pesquisado, além da aproximação frequentemente mediada por algum indivíduo “nativo”; nestes termos, a etnografia só pode ser efetivada uma vez que seja consentida por interlocutores plenamente informados acerca dos objetivos (provisórios e flexíveis) de estudo. Assim, não basta que os sujeitos de pesquisa “autorizem” a presença dos pesquisadores em seus espaços de vivência, a preocupação vai mais além: um dos desafios dos antropólogos é incentivar e disponibilizar mecanismos de participação dos interlocutores na elaboração das etnografias, mas também na gestão de coleções etnográficas e apropriação dos resultados das pesquisas antropológicas.



Cidades e Imagens: Narrativas Etnofotográficas

Figura: 1 Pátio de Diretor Pestana – Porto Alegre – Década de 1980
Fonte: : Acervo do Museu do Trem



Estação Porto Alegre: A capital portuária

Figura: 2: Estação Castelinho – Porto Alegre – Década de 1930
Fonte: : Acervo do Museu do Trem



Figura 3: Reportagem da REFESA. (1)
Fonte: : Acervo do Museu do Trem



Figura 4: Construção do Edifício Sede da RFFSA – Porto Alegre – Década de 1960
Fonte: : Acervo do Museu do Trem

regional sul



**A NOVA ESTAÇÃO
DE PORTO ALEGRE**

Esta é uma plataforma da nova e moderna estação de Porto Alegre. Partem daí trens para Uruguaiana, Santa Rosa e General Câmara. Até o fim do ano os gaúchos poderão viajar em novos carros, com a chegada das primeiras unidades adquiridas pela RFFSA na Hungria. Mas o forte da 13ª Divisão-R.G. do Sul é o transporte de mercadorias, principalmente o trigo e a soja, cujas safras crescentes aumentam o movimento de carga da ferrovia.

Figura 5: Reportagem da REFESA. (2)
Fonte: Acervo do Museu do Trem



Figura 6: Aspecto externo da estação desativada de Porto Alegre, 2012
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Vila dos Ferrovieiros: Moradias e Narrativas

Figura 7: Vila dos Ferrovieiros – Hélio Bueno da Silveira, 78 anos
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz – 2011



Figura 8: Vila dos Ferrovieiros , 2011
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 9 Detalhe de Casa da Vila dos Ferrovieiros
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz 2011



Figura 10: Vista aérea da Vila dos Ferrovieiros
Fonte: PMPA/SMC, 2009



Figura 11: Vila dos Ferroviários – Anelise Guterres, Gilða Diniz, Hélio Bueno
 Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz – 2011

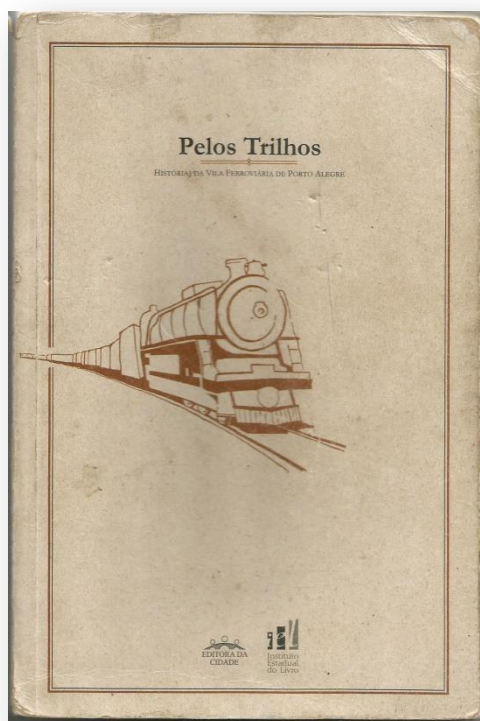


Figura 12: Capa do Livro "Pelos Trilhos"
 Fonte: PMPA/SMC, 2009

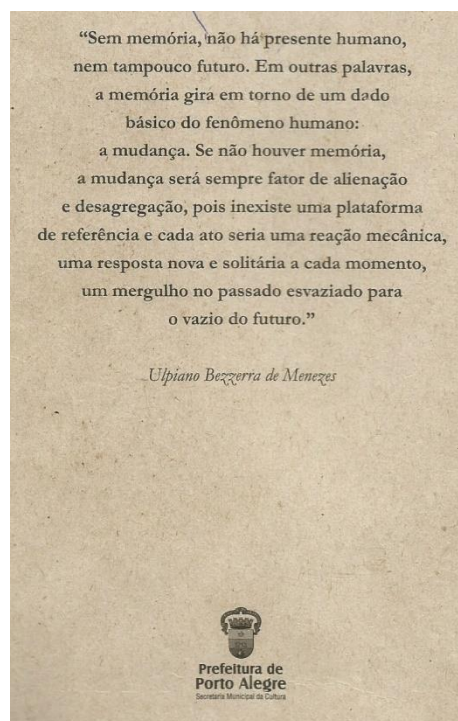


Figura 13: Contra-capa do Livro "Pelos Trilhos"
 Fonte: PMPA/SMC, 2009

Grêmio Esportivo Ferrinho:

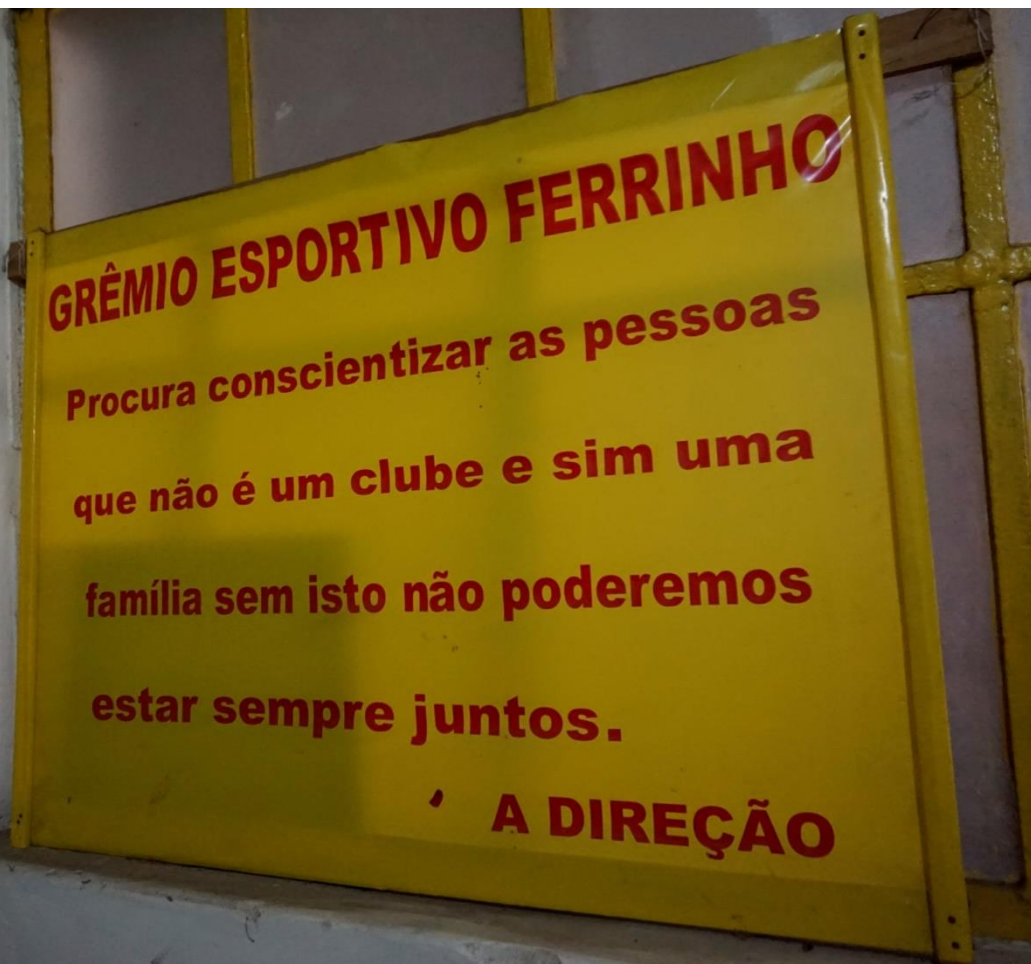


Figura 14: Grêmio Esportivo Ferrinho. (1)
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz - 2017



Figura 15: Hélio no Grêmio Esportivo Ferrinho, (1)
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz - 2017



Figura 16: Hédio no Grêmio Esportivo Ferrinho (2)
 Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz - 2017



Figura 17: Capa do Inventário do Museu do Trem
 Fonte: PRESERVE/FE, 1986



Figura: 18 Agradecimentos
 do Inventário do Museu do
 Trem
 Fonte: PRESERVE/FE, 1986

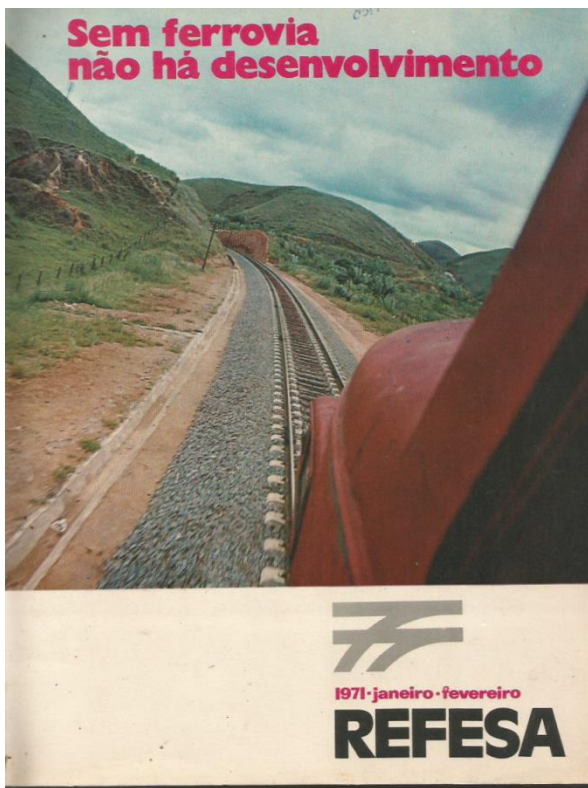


Figura 19: Capa da Revista REFESA.
Fonte: : Acervo do Museu do Trem

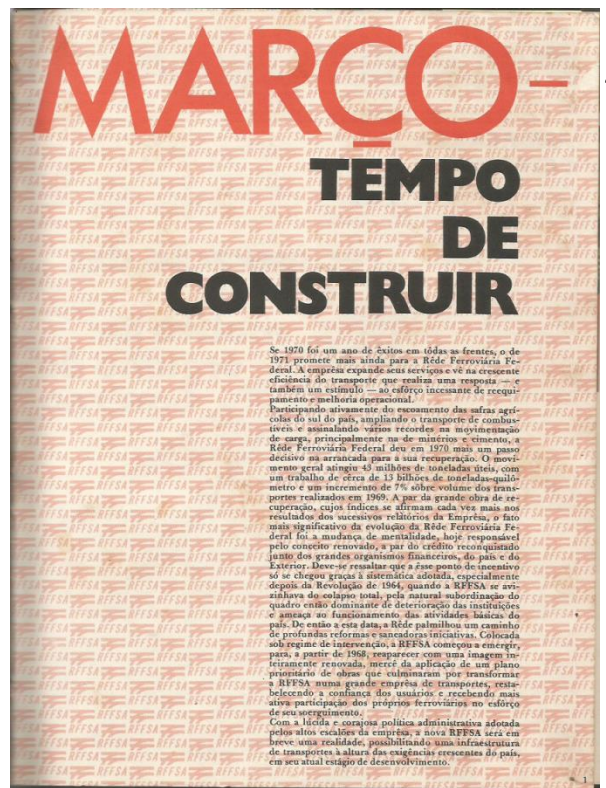


Figura 20: Editorial da REFESA.
Fonte: : Acervo do Museu do Trem

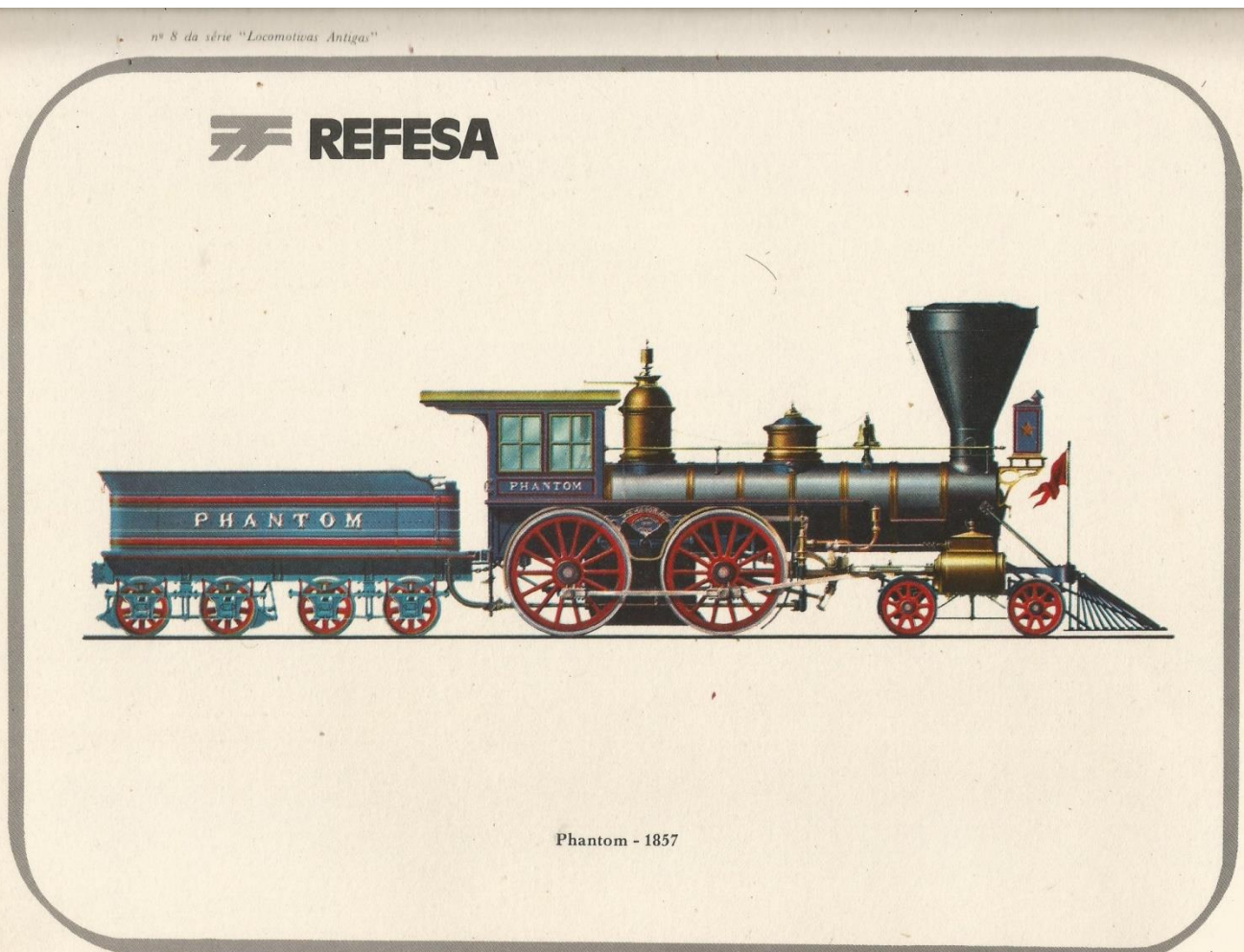


Figura 21: Contracapa da Revista REFESA.
Fonte: : Acervo do Museu do Trem

SUCATA

J. GUEDES

Eu sou um trem,
 embora diferente,
 mas sou um trem,
 na côr,
 no tamanho,
 na composição.
 Já percorri,
 na linha do destino,
 milhares de quilômetros
 de distância.
 Passei e parei
 em várias estações.
 Transportei,
 muitas e muitas vezes,
 cargas pesadas
 de alto valor
 ou baixo preço.
 Passageiros brancos e pretos,
 sem condições de viajar.
 Subí altas serras,
 entre cortes e pedreiras;
 Desci rampas perigosas,
 atravessei grandes rios,
 sôbre pontes de ferro e pedras.
 Transpus longos túneis,
 sem o brilho do sol.
 Meu condutor foi o Bom-Senso,
 meu maquinista, o coração;
 o guarda-freios, foi meu pai
 e minha mão foi o farol
 que iluminou o meu caminho.
 Jamais atropelei um semelhante
 que cruzasse a minha estrada.
 Fiz o meu itinerário,
 correndo sempre no horário,
 cumprindo o regulamento.
 Se faltas cometi,
 nas escalas do dever,
 tôdas elas escreví
 no meu vasto prontuário.

Vejo agora,
 nesta hora,
 que vontade superior,
 vai levar-me ao desvio,
 do museu dos ferros velhos.
 A medida não me ofende,
 nem tão pouco me entristece.
 A carcaça envelheceu,
 mas o fogo em paralelo
 há de produzir calor,
 ao amor que vem da alma.
 O espírito não se cansa
 e como outrora há de andar
 pelos trilhos percorridos,
 na fumaça da saudade.
 Hei de correr os quatro pontos
 da mansão do Pai Eterno,
 levando a fé no coração
 e a gratidão dentro do peito;
 levando a paz, na contrição
 levando a paz, na contrição
 de saber agradecer
 o que recebi do irmão
 e lutei por devolver.
 O meu lema agora é êste:
 apitar, mas em surdina;
 dar adeus aos passageiros,
 agitar a bandeira verde
 da esperança que não morre
 no mais longos dos percursos;
 bater pausadamente
 o sino da alegria
 por ter vencido tantos trechos
 com a devida precaução,
 como prevê a licença
 dada em mãos pela estação.
 Dar assim a quem me deu
 esta glória de viver,
 do princípio até o fim
 sem a sorte mal dizer.

Figura 22: Poesia publicada na Revista da REFESA.
 Fonte: : Acervo do Museu do Trem



Estação São Leopoldo: Museu do Trem

Figura 23: Aspecto interno do Museu do Trem – Semana de Museus, 2012
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 24: Hélio Bueno da Silveira e Paulo Nilton de Carvalho– Semana de Museus, 2012
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz

Semana com atrações nos museus da cidade

Oficinas, palestras e visitas integram programação

ALINE MARQUES

São Leopoldo - Uma tarde para falar sobre museus e seus acervos. Entre a programação dedicada à 5.ª Semana de Museus de São Leopoldo, ocorreu ontem, a mesa redonda Criatividade e Transformação Social-Experiências Educativas em Museus, no Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, e expôs a realidade de algumas instituições museológicas do Município e região. O coordenador da mesa redonda, o mediador do Museu do Trem, Yuri Schönardie Rapkiewicz, destacou o encontro como uma oportunidade para trocar experiências entre museus. "A mesa redonda foi pensada para discutir ações educativas que cada instituição faz e assim, trocar ideias e experiências sobre acolhimento do público e realidades", afirmou.

Participaram representantes dos museus Histórico, do Trem, Casa do Imigrante, Santander Cultural e Museu do Inter. Um das inovações apresentadas foi do projeto de extensão Museu como Espaço de Ação, desenvolvido pela Feevale em parceria com o Clube de Mães da Feitoria, no Museu Casa do Imigrante.



ENCONTRO: troca de ideias e experiências entre museus foi a proposta de ontem

HOJE NA SEMANA DE MUSEUS

8h30 - Oficina de educação patrimonial
10 horas - Cine Vagão, com o filme Os Xeretas
10 horas - Circuito de Museus
14 horas - Cine Vagão, sessão comentada do documentário Trens de Passageiros
15 horas - Oficina de educação patrimonial
16 horas - Dança - Escola Edgar Coelho
17 horas - Cine Vagão, com o filme Primeiro Assalto ao Trem Pagador
17 horas - Oficina de dança com Mariaiva Machado
18h30 - Cine aberto, sessão comentada do filme Cecília e a Guerra dos Farrapos
Local: Museu do Trem
19h30 - Palestra Documento antigo, ideias novas, com o arquivista do Memorial Jesuíta da Unisinos, Carlos Dinarfe
Local: Auditório Bruno Hammes, Centro 4 - Unisinos

Atrações até domingo

A programação da 5.ª Semana dos Museus de São Leopoldo integra a 11.ª Semana Nacional de Museus e segue até domingo. A oficina de ferromodelismo que seria promovida na terça-feira foi transferida para amanhã à tarde, no Museu do Trem. Hoje e amanhã, com início às 10 horas e saída do Museu do Trem um circuito visitará os museus do Trem, Histórico, Casa do Imigrante e memoriais São José e Militar 16.º GAC.

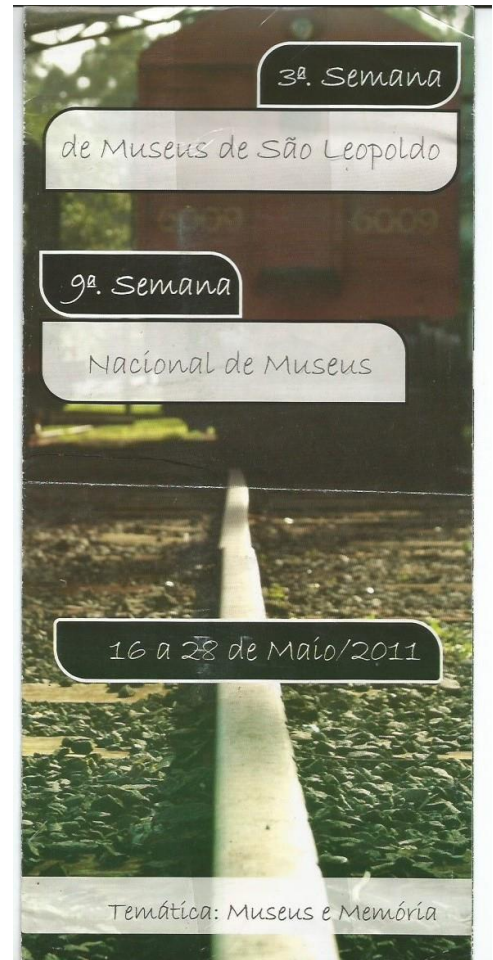


Figura 25: Reportagem do Jornal VS - 2013
Fonte: Acervo Museu do Trem

Figura 26: Folder da Semana de Museus (1)
Fonte: Acervo Museu do Trem

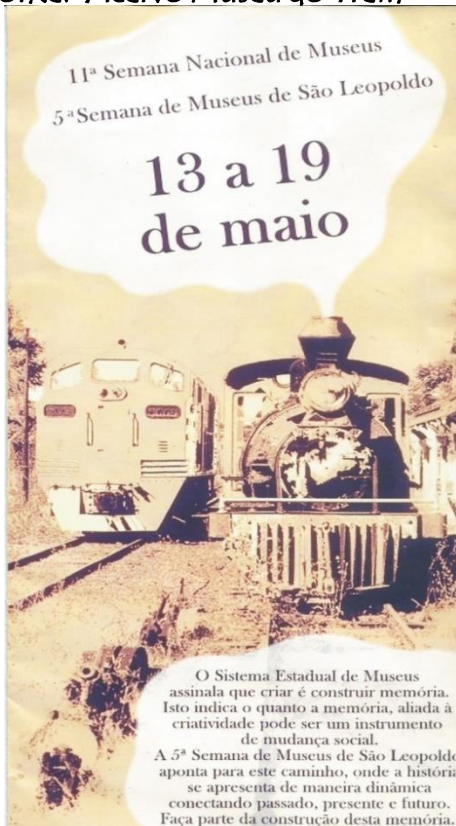


Figura 27: Folder da Semana de Museus (2)
Fonte: Acervo Museu do Trem - 2013

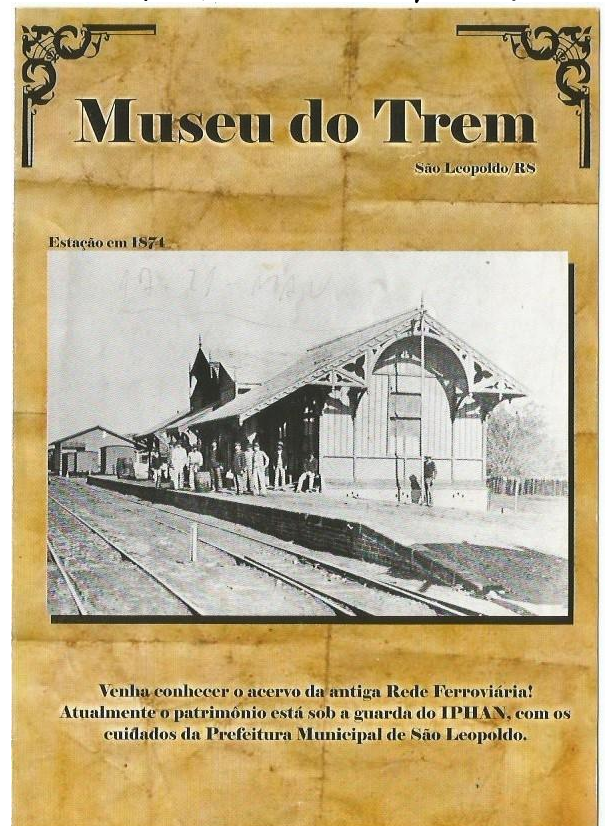


Figura 28: Folder do Museu do Trem
Fonte: Acervo Museu do Trem



Figura 29: Hélio Bueno da Silveira e Paulo Nilton de Carvalho– Semana de Museus, 2012
 Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz

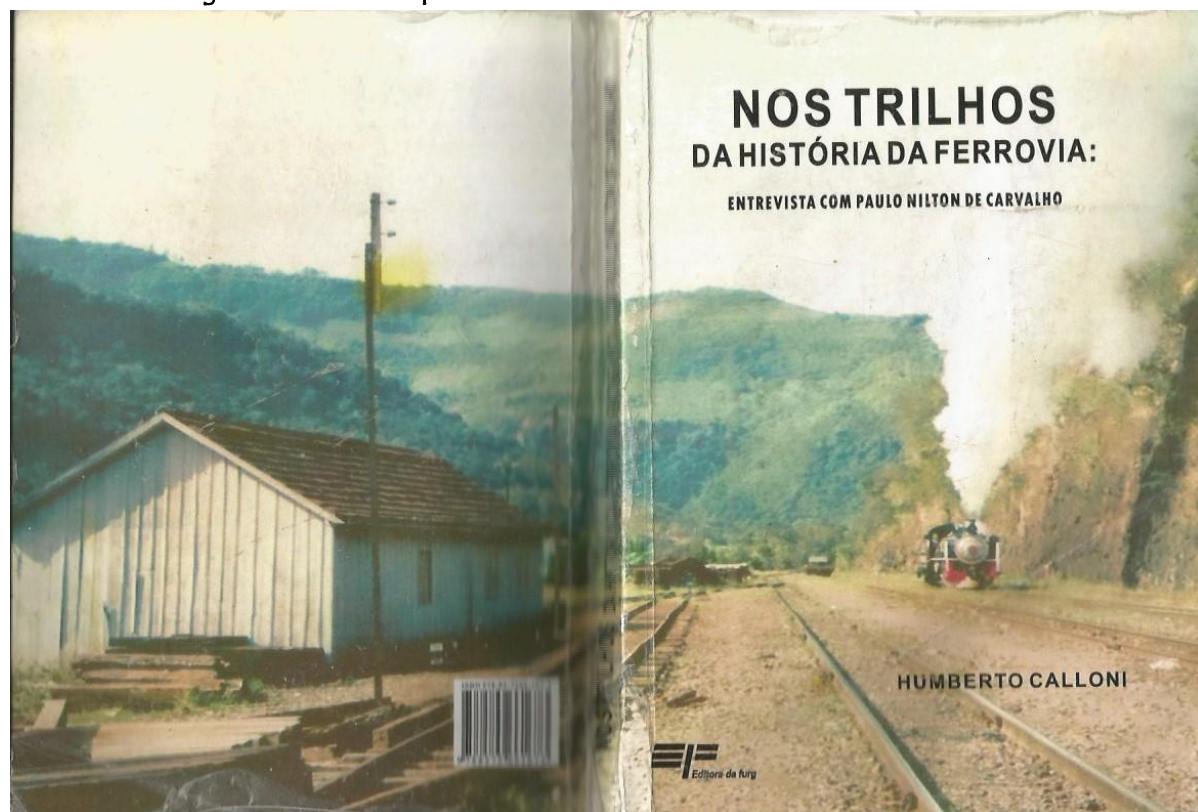


Figura 30: Livro de Paulo Nilton de Carvalho– Semana de Museus, 2012
 Fonte: : Acervo de Paulo Nilton de Carvalho



Figura: 31: Estação Caxias do Sul (1) -2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz

Estação Caxias do Sul: O capital das memórias afetivas



Figura: 32 Estação Caxias do Sul (2)-2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz

Estação Forqueta (Caxias do Sul)



Figura: 33 Estação Forqueta (1)– Caxias do Sul –2018
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira



Figura 34: Estação Forqueta (3) – Caxias do Sul – 2018

Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 36: Estação Forqueta – Caxias do Sul
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira

História 24/07/2015 | 19h24

Estação Forqueta virou casa para ex-ferroviário de Caxias do Sul

A vida sobre os trilhos marcou Romeu Grapilha, que até descobriu um irmão por causa do trabalho na RFFSA

Figura 35: Reportagem sobre Romeu Grapilha
Fonte: Jornal o Pioneiro (2015)

TEATRO MUNICIPAL
DE PASSO FUNDO

viva
PASSO
FUNDO

MONUMENTO DO TEIXEIRINHA

Estação Passo Fundo: A capital da literatura

Figura 37: Folder Turístico de Passo Fundo – Maio de 2018
Fonte: Prefeitura Municipal



Figura 38: Aspecto Exterior da antiga estação férrea. - Passo Fundo - Maio de 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz

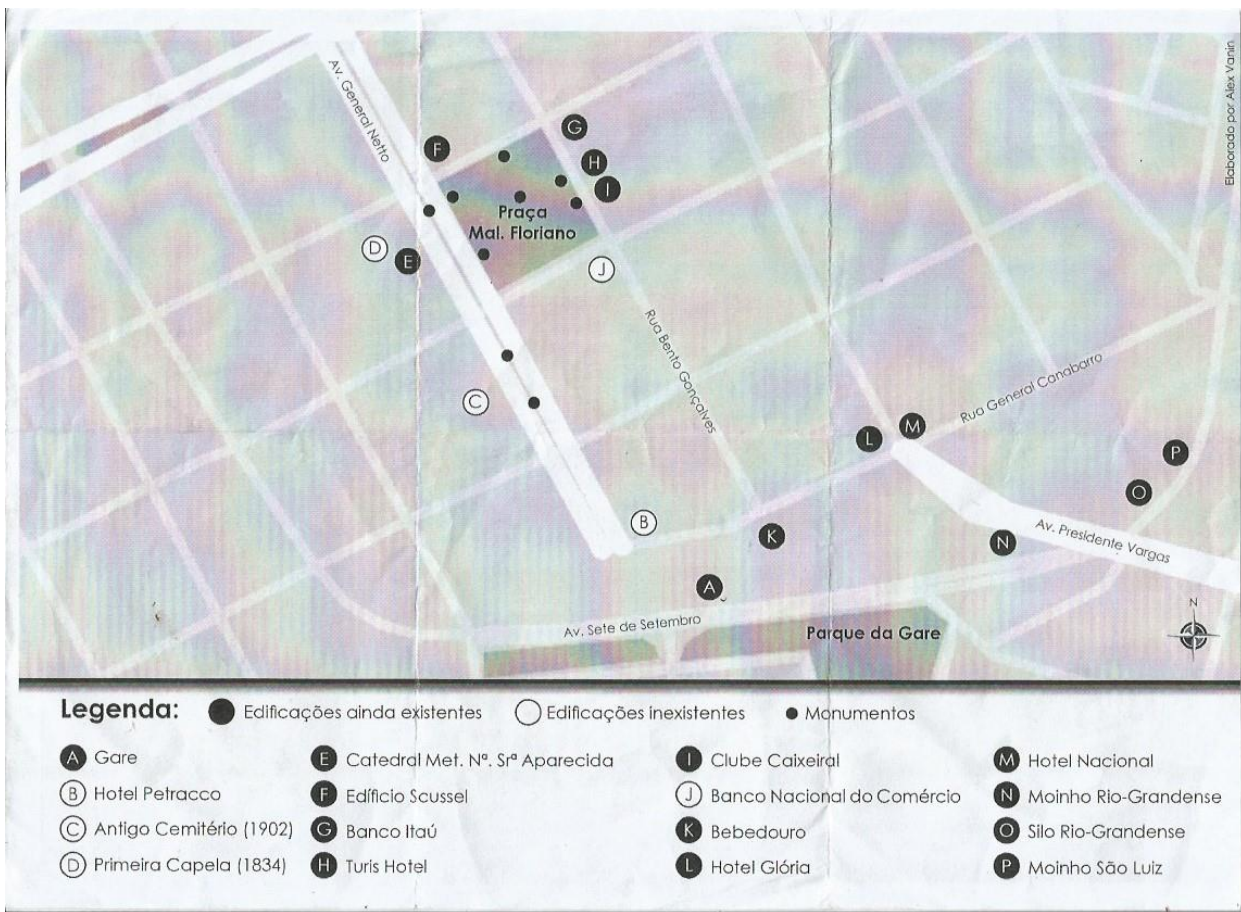


Figura 39: Roteiro de Passeio Guiado (Verso)- Maio de 2018

Fonte: Instituto Histórico de Passo Fundo – RS.

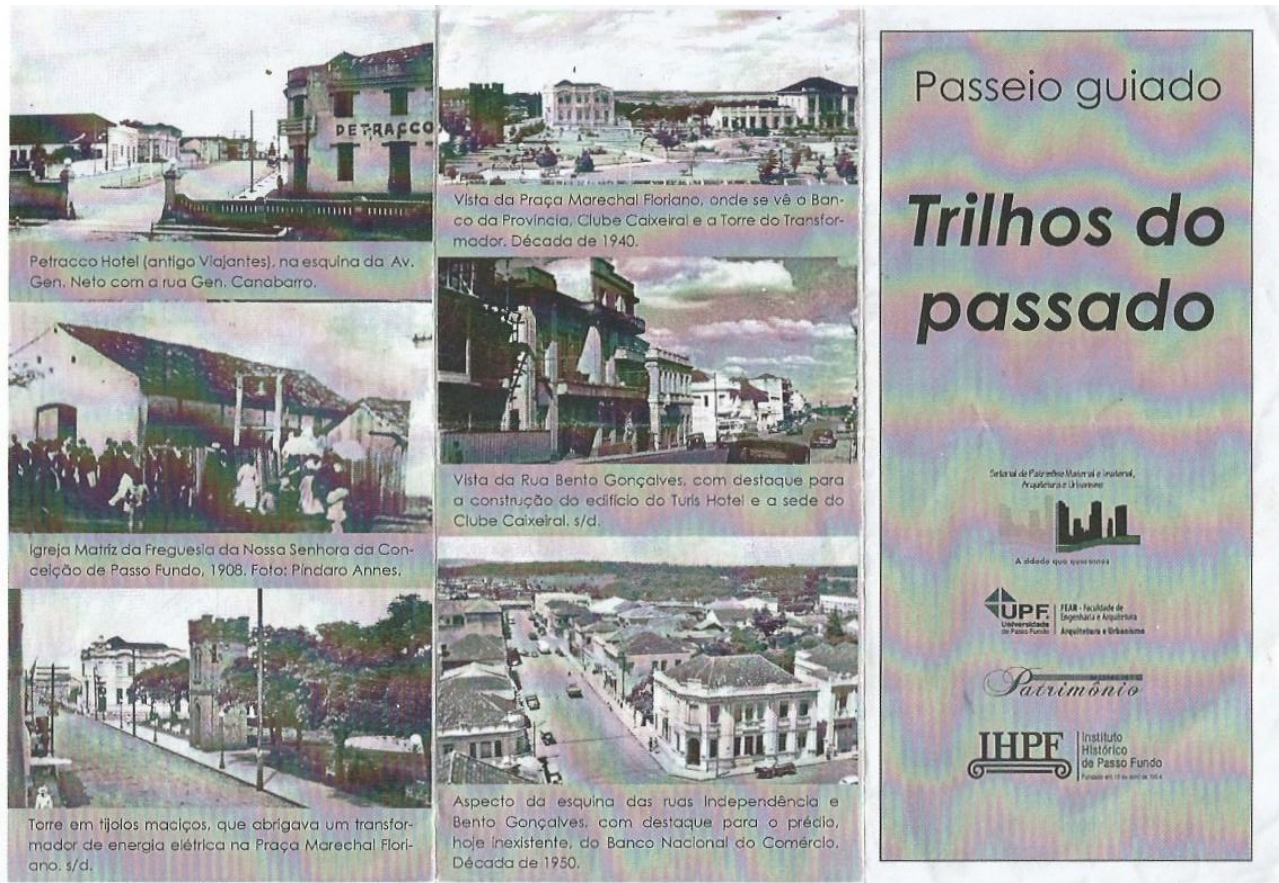


Figura 40: Roteiro de Passeio Guiado (Frente)- Maio de 2018

Fonte: Instituto Histórico de Passo Fundo – RS.



Figura 41: Aspecto Interior da Estação Operacional de Passo Fundo – Maio de 2018
 Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 42: Aspecto Exterior da Estação Operacional de Passo Fundo – Maio de 2018
 Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz

Vale dos Vinhedos (Serra Gaúcha)



Figura 43: Rodovia BR 470 – Bento Gonçalves – 2018
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira



Figura 44: Casa do Batalhão Ferroviário , residência de Roberto Carlos (filho de ferroviário)
Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 45: Casa do Batalhão Ferroviário (1),
Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 46: Casa do Batalhão Ferroviário
(2), Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 47: Símbolo do Batalhão Ferroviário , - Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 48 : Roberto Carlos, 55 anos, filho de ferroviário. – Bento Gonçalves – 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 49: Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado). (1) - Bento Gonçalves
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 50: Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado). - Bento Gonçalves
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 51: Garibaldi Alves da Silva , 81 anos (ferroviário aposentado)
Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 52: Casal de Ferroviários aposentados

Inês, 82 e Garibaldi, 81
Bento Gonçalves – 2018

Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura: 53 Aspecto da horta externa.
Bento Gonçalves – 2018

Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 54: Estação São Valentim – Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado).(3) – Bento Gonçalves
– Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 55: Aspecto interno da Estação São Valentim - Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado). - Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 56: Inês Augusta Justina da Silva, 82 anos - Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira



Figura 57: Aspecto de Moradia da Vila do Batalhão Ferrovário
Ferrovia do Vinho (Ramal Desativado). - Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 58: Almeida Trevisan, 74 anos (Guarda –Fio aposentado)
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 59: Aspecto da conversa informal (Yuri Rapkiewicz e Almeida Trevisan)
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira



Figura 60: Aspecto de Moradia da Vila do Batalhão Ferroviário (2) Ferrovía do Vinho (Ramal Desativado). – Bento Gonçalves – 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 61: Aspecto de Moradia da Vila do Batalhão Ferroviário (3)
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira



GRUPO
Giordani
TURISMO

GIORDANI
RECEPTIVO & EVENTOS

**MARIA
FUMAÇA**
TREM DO VINHO

**EPOPEIA
ITALIANA**
PARQUE TEMÁTICO

Figura 62: Folheto do Passeio Turístico de Maria Fumaça – Bento Gonçalves – 2018
Fonte: Giordani Turismo



Figura 63: Ingresso do passeio de Maria-Fumaça
 Fonte: Acervo de Yuri Rapkiewicz



Figura 64: Locomotiva a vapor transformada em Monumento - Bento Gonçalves - 2018
 Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 65: Locomotiva a vapor – Bento Gonçalves – 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 66: Detalhe de publicidade em construção - Bento Gonçalves - 2018
Fonte: Fotografia de Yuri Rapkiewicz



Figura 67 Estação Garibaldi - 2018
Fonte: Fotografia de Layza Bandeira

3. CIDADES E MEMÓRIAS: AS ESTAÇÕES DO TEMPO

3.1 Etnografando Reminiscências Ferroviárias:

Apesar de tais desfechos mais recentes [**desestatização da RFFSA**], não apagou-se da memória coletiva um tempo em que viajava-se de trem e, mais do que isso, viajar de trem representava a possibilidade de muitas emoções, desde a beleza das paisagens cortadas pelos trilhos até a contrariedade com as condições nem sempre ideais de transporte. Aqui e acolá, essa memória é hoje evocada por múltiplos elementos materiais que testemunham, silenciosamente, o tempo em que o apito dos trens causava alvoroço por onde cruzava. (IPHAE, 2002, p. 13) [grifo meu]

O texto da epígrafe¹ situa que as ferrovias, no período contemporâneo, ainda despertam emoções entre aqueles que vivenciaram a época em que o trem fazia parte da rotina de transportes das cidades. Neste estudo identifiquei as diferentes vozes que atribuem sentido ao contexto atual de transformação, reutilizações de estações e sítios ferroviários; deflagrando narrativas de saudades, indignação, esperança e rumores (GÓMEZ & RAPKIEWICZ, 2017).

Estas narrativas situam-se temporalmente após a desestatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). A partir do contexto da privatização, conflitos se espalharam nacionalmente, em relação às disputas sobre o direito à ocupação e a propriedade dos imóveis da RFFSA. Enquanto alguns sítios ferroviários foram destruídos, saqueados e abandonados, outros imóveis tiveram melhores destinações e foram reutilizados com a finalidade de sediar órgãos públicos, como prefeituras, museus e centros culturais. Desta feita, os sítios ferroviários localizados nos centros urbanos maiores, foram reapropriados através do incentivo de políticas culturais e patrimoniais. Por sua vez, algumas estações mais interioranas, localizadas em áreas rurais, tornaram-se a residência de ferroviários aposentados.

Mediante este enquadramento situacional, nos perguntamos: Quais são os desfechos, imagens e personagens inscritos na duração do sistema de trens no sul do Brasil? Escolhemos variáveis documentais, biográficas, históricas, econômicas e geográficas, como forma de responder estas questões, acolhidas, neste capítulo, em uma narrativa etnográfica sobre os usos, discursos e processos criativos de valorização do Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Dentro da perspectiva etnográfica trazida neste capítulo, procuro assinalar as contribuições empíricas que

¹ O primeiro material apresentado nesta sessão foi extraído da introdução do inventário de estações ferroviárias do estado, publicado em 2002 pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico do Rio Grande do Sul (IPHAE/RS).

caracterizam uma realidade sulina vinculada à ferrovia na região. O objetivo também é ampliar o escopo de ocorrências que inscrevem nuances em um quadro mais amplo de investigação, circunscrito à situação ferroviária no país; temos como exemplo o desaparecimento dos trens de passageiros no Brasil. Desta maneira, as alternativas para aqueles que desejam viajar de trem, na conjuntura atual, são praticamente nulas.

Neste contexto, as viagens realizadas em estradas de ferro, assumem sentidos distintos daqueles que são atribuídos pelo relato da experiência de antigos viajantes e ferroviários aposentados. Se, outrora, os deslocamentos de trem representavam um meio corrente e barato para a população efetuar viagens entre as cidades, hoje o transporte de trem de passageiros é exclusivamente uma atração turística, de custo elevado, disponível na Serra Gaúcha.

Esse trecho de 23 km de trilhos remanescentes da Ferrovia do Vinho, no Vale dos Vinhedos, é o cenário de um passeio que percorre as estações ferroviárias das cidades de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa. A composição de trens do passeio é conduzida por uma locomotiva a vapor, popularmente conhecida por Maria Fumaça. Este atrativo é uma exceção, já que as viagens intermunicipais de passageiros, de longa distância, não são mais acessíveis aos usuários, que tem de recorrer aos ônibus como opção de transporte. Assim, apenas o TREN SURB, metrô da região metropolitana de Porto Alegre, pode ser considerado como uma opção de transporte ferroviário em operação na atualidade².

No Rio Grande do Sul, descrever os usos atuais dos lugares que sediavam as estações e os sítios ferroviários nos permite apontar algumas transformações dos cenários urbanos percorridos durante a pesquisa, sendo eles, respectivamente, Porto Alegre, São Leopoldo, Caxias do Sul, Passo Fundo e o Vale dos Vinhedos (Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa).

² O sistema de trens elétricos, operados em 43 km de via férrea, transporta milhares de pessoas diariamente e atende aos municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo.

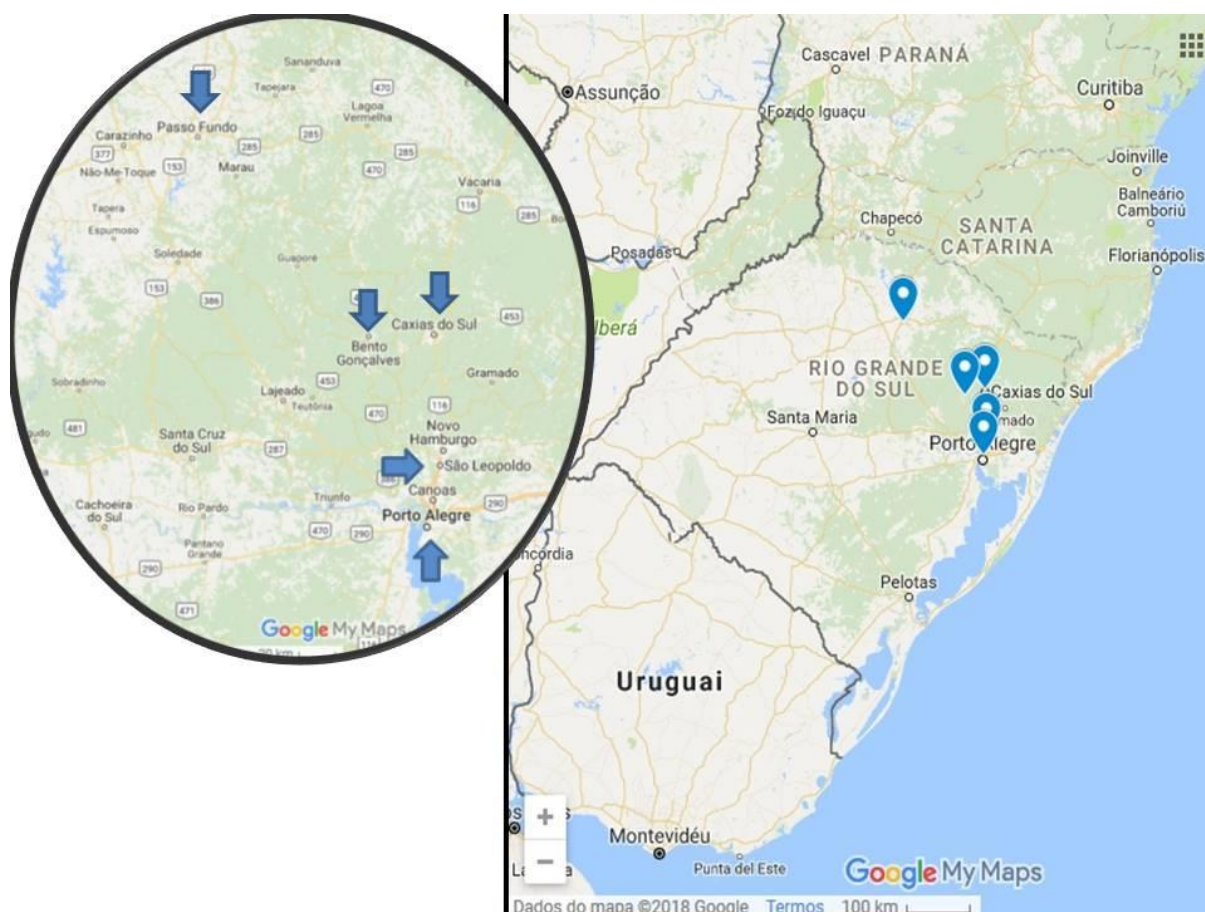


Figura 68: Mapa do Rio Grande do Sul

Fonte: Google my maps.

Cada um destes municípios foi acessado em circunstâncias particulares. Porto Alegre, a primeira cidade, referencia os trilhos iniciais da pesquisa, por se tratar do município em que resido e que está localizada a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). As primeiras saídas de campo em Porto Alegre, em 2010, foram realizadas nos Bairros Humaitá e Navegantes, ambos inseridos na antiga zona industrial da cidade, denominada de 4º Distrito.

O segundo município visitado foi São Leopoldo, “berço da imigração alemã”³ no Rio Grande do Sul. Esta cidade acomoda o edifício da primeira estação ferroviária do estado (instalada em 1874), que hoje abriga o Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul (CPHFRGS). O Museu do Trem, como é comumente conhecido, é uma instituição municipal de memória estabelecida em

³ Denominação utilizada pela gestão municipal do município entre 2013 e 2016, já que o município recebeu primeiras famílias alemãs no Rio Grande do Sul em 1824.

1976. Nesta instituição, estagiei durante quase dois anos, entre Setembro de 2012 e Março de 2014.

Por sua vez, o município de Caxias do Sul, é mencionado pela questão da familiaridade que possuo com a cidade serrana, núcleo de imigração italiana. Nesta localidade, desde criança observo as transformações relacionadas às edificações e estruturas da ferrovia na cidade, já que meus avós moram no mesmo bairro da estação ferroviária caxiense (Bairro São Pelegrino).

Em Maio de 2017, frequentei um evento científico temático sobre ferrovias, realizado em Passo Fundo (maior cidade do Norte do Estado). Naquela ocasião, conheci as duas estações ferroviárias localizadas no município. A antiga estação central foi revitalizada em 2016, juntamente ao sítio ferroviário do entorno, que virou uma praça. A estação operacional também foi visitada, e durante a saída de campo interagi com ferroviários que estavam trabalhando no local e presenciei a passagem de uma composição de trem de combustíveis, tracionada por uma locomotiva a diesel.

Bento Gonçalves, a última cidade visitada, localiza-se na Serra Gaúcha (distante 42 km de Caxias do Sul). Este município possui quatro estações ferroviárias. Durante visita à cidade, pude conhecer três delas. A Estação central é gerenciada pela empresa Giordani Turismo, que administra o passeio de Maria Fumaça. As duas estações secundárias, Km 2 e São Valentim, ficam localizadas nos arredores da cidade e são habitadas por ferroviários aposentados, que haviam trabalhado no Batalhão Ferroviário.

Adentrando ao cenário de cada uma destas cidades, por via da observação e da escrita dos contextos particulares, apresentamos variáveis documentais. Neste sentido, as narrativas inscritas pelo etnógrafo confluem em discursos e em práticas sociais registradas da observação de interlocutores envelhecidos. Estes sujeitos que se identificam na condição formal de aposentados, atribuem sentido aos lugares desde uma experiência etária, que entra em contraste com a temporalidade do pesquisador.

Logo, desde esta perspectiva, reconhecemos que as imagens tem a potencialidade de nos remeter lembranças, através das fotografias, por exemplo, identificamos fragmentos pontuais do vivido. As imagens nos oportunizam um olhar sensível pelo qual emergem as memórias compartilhadas. No que toca ao uso das fotografias, situo que para compor a narrativa etnográfica do capítulo anterior, me

inspirei nos estudos clássicos de Gregory Bateson e Magareth Mead (1942). Nesta etnografia, aglutinei diversas fotografias que foram produzidas em campo ou selecionadas de acervos públicos e privados; estas imagens dispostas conjuntamente formam “pranchas visuais”. Nestas estruturas também estão presentes outros elementos imagéticos de importância analítica, como, por exemplo, mapas e reportagens da imprensa. Assim esta composição de pesquisa tem intersecções metodológicas com a obra do antropólogo Achutti (1997), que explora a visualidade através de crônicas fotográficas e dos registros de apropriação de imagens da pesquisa de campo. A disposição de imagens nesta configuração resulta num canal de transmissão que reforça o potencial de negociação das fotografias com a comunidade em estudo, alinhando-se aos moldes da fotoetnografia. (ACHUTTI,1997). Em suma, este capítulo é uma narrativa etnográfica (escrita e visual) sobre os usos, discursos e processos criativos de valorização do Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul.

3.2.1 Estação Porto Alegre: a capital portuária

Porto Alegre, a capital do Estado, tem uma estreita relação com a ferrovia. Os trens que marcam a história do município em finalidades plurais⁴ incrementaram o processo de urbanização da cidade. A chegada das indústrias, a efervescência econômica e social que agitou a cidade é alvo de narrativas de interlocutores aposentados que vivenciaram o cotidiano de trabalho e de viagens da RFFSA no Rio Grande do Sul.

A cidade que passou a ser servida pela ferrovia, presenciando a “chegada da modernidade pelos trilhos”, é narrada pelos sujeitos com quais interagi, como um espaço desenhado pela arquitetura do ferro que forjou lugares e sociabilidades. O mobiliário urbano e as relações sociais envoltas na presença ferroviária em Porto Alegre, apontam para existência de sobreposições temporais que configuram a

⁴ Os trens serviram inclusive às políticas sanitárias da capital no final do século XIX e início do século XX. Os dejetos da cidade eram conduzidos pelo “trem da Merda”, que percorria a Ferrovia do Riacho até o bairro Tristeza (Pedra Redonda) e despejados no Rio Guaíba aos barris: “Inicialmente, a linha do trem foi utilizada para transportar os cubos malcheirosos provenientes das casas dos arrabaldes que não tinham esgoto. Portanto, tinha uma função essencialmente sanitária. O trajeto percorrido por esse material ia até a chamada Ponta do Asseio ou Ponta do Melo, onde hoje se encontra o Estaleiro Só, no bairro Cristal. Em tempos mais remotos, esse material viajava até outra ponta, a do Dionísio, no bairro Assunção. Dentro dos vagões, iam grandes cilindros, com todo o conteúdo fedorento.” Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/2010/04/05/zona-sul-de-porto-alegre-ja-teve-trem-quase-na-origem/>> Acesso em:15 de maio. 2018.

paisagem citadina local. Essa particularidade do espaço evidencia a antiguidade da presença ferroviária na capital; assim, os trilhos que anteriormente assentavam os caminhos do trem, também eram utilizados como postes de luz e *guard rails* de vias públicas.

Neste sentido, algumas zonas da cidade se destacam nesse itinerário da urbanização, tais como o 4º distrito e a Vila Ferroviária localizada entre os Bairros Humaitá e Navegantes. O 4º distrito era o território em que estava instalada a maioria das estações ferroviárias do município. Atualmente esta região da cidade figura como área desindustrializada que “ressurge” como localidade de interesse na agenda governamental do município, que ensaia políticas de revitalização e reocupação para aquele território, baseada na concepção de economia criativa.

Nesta conjuntura, desde a posição de escuta e observação, afirmo que a pesquisa antropológica realizada nos espaços ferroviários da capital foi a experiência de iniciação perante um universo empírico de complexidades memoriais e patrimoniais. Logo, foram os deslocamentos pelas cidades gaúchas e as interações oportunizadas nos encontros etnográficos que animaram a tessitura desta dissertação.

3.2.2 O 4º distrito: a região industrial de Porto Alegre

Em Porto Alegre, podemos observar como as estações de trem foram sendo empurradas, gradualmente, para os confins da cidade. Entre 1874 e 1910, funcionou a primeira Estação Ferroviária, trazida da Inglaterra, pré-moldada em peças de madeira de Ipê amarelo.⁵ Esta estrutura, que já foi demolida, estava assentada onde hoje é o viaduto da Conceição, bem em frente ao edifício Ely (Tumelero e FTEC). Entre 1910 e 1970, a estação Castelinho, operou no mesmo local, e era conhecida por causa de sua torre central.

Estabelecida quase na esquina com a Rua Garibaldi, foi entre todas as estações a que permaneceu operacional por menos tempo, já que em 1983, foi inaugurada a Estação Diretor Pestana. Esta última construção compartilha o prédio com a Estação Aeroporto⁶ da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

⁵ A estrutura da estação era padronizada à primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul, localizada em São Leopoldo, que hoje abriga o Museu do Trem.

⁶ A estação Aeroporto do TRENSURB, entre todas as estações da linha metroviária, é a mais conservada e possui integração com o Aeroporto Salgado Filho por meio do Aeromóvel desde 2013.

(TRENSURB). Esta estação foi a última funcional em Porto Alegre, atualmente o prédio mantém bom aspecto, já que o mesmo também sedia alguns departamentos da empresa do metrô. O letreiro “Estação Diretor Pestana” permanece na plataforma, que mantém um pequeno memorial da RFFSA⁷.

O Edifício Ely, ambiente administrativo de trabalho da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), na década de 1950, sediava alguns escritórios da VFRGS, enquanto outros departamentos operavam no Palácio da Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul (FEDERASUL).⁸ A VFRGS, em 1959, foi dissolvida enquanto empresa do estado do Rio Grande do Sul, e teve suas estradas de ferro federalizadas pela nova empresa nacional que se constituiu em 1957 - a RFFSA. A reorganização funcional desta empresa promoveu intervenções na infraestrutura urbana de transportes em Porto Alegre, buscando a “modernização” dos espaços industriais. Ao passar de duas décadas, em 1970 foi inaugurada a Rodoviária da cidade, a nova estação ferroviária e o Edifício-Sede da RFFSA (instalado na Av. Voluntários da Pátria).

Neste contexto, o Edifício-Sede da RFFSA, reuniu praticamente todos os departamentos e divisões da empresa estatal que operou até 1997 (quando, então, foi privatizada). O prédio, muitas vezes referenciado pelos interlocutores, foi um instrumento fundamental para articulação política da categoria profissional. Neste local a comunicação entre os ferroviários era facilitada, inferindo na consolidação de uma “cultura mutualista ferroviária” (FLÔRES, 2007). Esta edificação segue em pé grifada pela pintura desbotada com o emblema da RFFSA, e, hoje abriga a Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul (SSP/RS).

A instalação, em 1874, da Estrada de Ferro Porto Alegre – Novo Hamburgo foi determinante para o desenvolvimento dos bairros⁹ que compõem esta parcela da cidade, denominada de 4º distrito. As intervenções no tecido urbano, posteriores à década de 1960, revelam a gradual ascensão do modal rodoviário sobre o ferroviário. A nova infraestrutura de mobilidade passou a ser reestruturada por rodovias e viadutos. (ZIEGLER; RUSSO, 1989).

⁷ O memorial, que conta com sinos e mobiliário antigo bem conservado, se encontra próximo as roletas de embarque do metrô.

⁸ Situado entre as Avenidas Mauá e Júlio de Castilhos, bem próximo ao Mercado Público e Cais do Porto.

⁹ Neste território, em 1886, aproximadamente, foi inaugurada também a Estação Navegantes. (FRANCO, 1992).

Para compreender melhor a dinâmica da região é preciso situá-la pela sua antiga ocupação. O 4º distrito¹⁰ está localizado geograficamente entre o centro da capital, o município de Canoas e a Região do Vale do Rio dos Sinos. O bairro Navegantes, por exemplo, já constava nas plantas da cidade do final do século XIX. A redondeza foi palco da industrialização de Porto Alegre, onde empreendedores estrangeiros, sendo a maioria de imigrantes de origem germânica, assentaram suas fábricas. (FRANCO, 1992) O crescimento industrial levou um grande número de famílias operárias a se fixarem nas imediações, os conjuntos habitacionais variavam entre casas geminadas de alvenaria com dois pisos, pequenas casas de madeira e prédios. Eram residências espaçosas com três ou quatro quartos, para acomodar as famílias que costumavam ser numerosas. É digna de nota a presença de descendentes de migrantes eslavos (judeus, ucranianos, russos e, sobretudo, poloneses), reunidos sobre a designação de “polacos”. Estes moradores estavam estabelecidos nas adjacências da Rua Polônia¹¹. (FORTES, 2004).

Já havia caminhado pelas ruas do 4º distrito inúmeras vezes, desde minha mudança, em Setembro de 2013, para esta região desindustrializada de Porto Alegre. Estabelecendo no bairro Floresta minha nova morada, a novidade, me fez vivenciar o ambiente sob o prisma do habitante. Diferente do aspecto bucólico da zona sul em que residia anteriormente, a região do 4º distrito denunciava sua antiga “vocação” industrial e sua proximidade do centro comercial da metrópole. Havia muito concreto e poucas árvores.¹² Neste cenário, privilegiei o trajeto da Avenida Voluntários da Pátria, de uma extremidade a outra, por corresponder exatamente ao antigo itinerário dos trens em Porto Alegre. Nas imediações da avenida, antigamente chamada de “Caminho do Meio”, os trilhos de ferro da primeira ferrovia do estado foram cobertos pelo asfalto. Entre a Avenida Castelo Branco (ou da Legalidade) e a

¹⁰ Situando a região, no contexto atual, em relação ao território de Porto Alegre, o quarto distrito é compreendido pelos bairros Anchieta, Farrapos, Floresta, Humaitá, Navegantes e São Geraldo. A Região tem 43.689 habitantes, representando 3,10% da população do município porto-alegrense, com área de 15,11 km², representa 12,45% da área do município, sendo sua densidade demográfica de 2.891,40 habitantes por Km². A taxa de analfabetismo é de 2,56% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 2,99 salários mínimos. (PMPA, 2014; IBGE, 2010).

¹¹ Nos arredores da Rua Polônia, nas proximidades da Rua São Pedro, existe uma igreja e a Sociedade Polônia, fundada em 1896, com sede social e ginásio de Esportes. Os sobrenomes dos pequenos negócios do bairro destacam a etnicidade eslava na região.

¹² A arborização é desproporcional na região, enquanto em algumas ruas possuem reduzidos espécimes vegetais, outras ruas são verdadeiros “túneis verdes”, a exemplo da Rua Pelotas e a Rua Paraíba.

Voluntários da Pátria¹³, após a desativação da linha férrea, os espaços à beira trilhos foram ocupados por famílias sem moradia, que estabeleceram no local um núcleo de residências precárias.

A desativação das linhas tornou ociosas partes da cidade, o abandono do espaço que estava sendo tomado pelo mato, e o silêncio que caracterizava o local desde o sumiço das locomotivas, foram rompidos pelo surgimento de uma vila: A Vila dos Papeleiros. Esta região consolidou-se como local de moradia de famílias de coletores de lixo (carrinheiros e carroceiros), que eram conhecidos como “papeleiros”. A Vila não contava com serviços básicos de saneamento e fornecimento de luz regularizados. O local sofreu um incêndio em 2004, no qual 90% dos barracos foram consumidos pelo fogo. Em 2005, mais um incêndio, resultando em mais trezentos barracos queimados.¹⁴ O Estado, ausente até então, interviu na região, por meio do aparelho de governo do município, construindo moradias populares inseridas no Projeto Integrado Entrada da Cidade (PIEC).¹⁵

Em meados de 2012, na duplicação da Avenida Voluntários da Pátria, as escavadeiras abriram covas que me permitiram observar as camadas do tempo materializadas; eram trilhos de bondes e paralelepípedos da antiga pavimentação, sobrepostos embaixo do asfalto que estavam sendo substituídos. Naquela oportunidade, observei na esquina da Rua Garibaldi com a Voluntários da Pátria, operários retirando os trilhos e os paralelepípedos mencionados, como se os mesmos fossem entulhos de obras. Assim, naquela ocasião, indaguei um mestre de obras sobre qual queria a destinação destes “escombros”. Este trabalhador me

¹³“Justiça anula lei que mudou nome da Avenida Castelo Branco para Legalidade”, Mudança no nome de uma das principais avenidas de Porto Alegre começou a ser discutida em 2011. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/04/justica-anula-lei-que-mudou-nome-da-avenida-castelo-branco-para-legalidade-cjggvdqw203de01gonijhaa1e.html>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

¹⁴ “Incêndio destrói parte de vila em Porto Alegre”; “Um incêndio no fim da noite de terça-feira destruiu por volta de 30% da Vila dos Papeleiros, em Porto Alegre. É a segunda vez em quase um ano que o terreno, habitado principalmente por catadores de lixo e um dos locais mais pobres da cidade, sofre com o fogo. Não houve feridos.” Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI472830-EI306,00-Incendio+destroi+parte+de+vila+em+Porto+Alegre.html>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

¹⁵ Os projetos integrados da prefeitura buscam a consolidação do direito à cidade por meio da ação conjunta das secretarias e departamentos municipais. Financiamentos externos e investimentos próprios municipais são alocados para resolver os problemas mais graves de habitação, saneamento, sistema viário e para qualificação dos equipamentos culturais. O Projeto Integrado Entrada da Cidade (PIEC) visa ao desenvolvimento urbano, socioeconômico e ambiental da Região Humaitá-Navegantes, com um investimento de R\$ 140 milhões. As ações voltadas à habitação atendem 3.775 famílias com um investimento de R\$ 71,4 milhões; 3.061 são novas casas e 714 lotes urbanizados.

comunicou que os trilhos recolhidos seriam entregues a Companhia Carris Porto-Alegrense¹⁶, que iria averiguar o valor histórico dos materiais.¹⁷

A paisagem atual do 4º distrito é composta por prédios de variados estilos arquitetônicos, muitos deles identificados com o ano de construção inscrito nas fachadas.¹⁸ Os prédios que já foram pujantes indústrias da cidade, amargam uma realidade de abandono: Edificações lacradas por tapumes, casas pichadas e muros em condições precárias. Os ferroviários aposentados narram este espaço de construções abandonadas e ruas sujas, que seriam frequentadas por “miseráveis e prostitutas” (segundo eles). A transformação pela qual o distrito operário-fábrica passou, é emblemático na fala dos interlocutores.

O 4º Distrito, desde meados dos anos 2000, passa por um processo de especulação imobiliária, iniciado com a abertura do Shopping Total. Este grande empreendimento comercial, instalado no complexo arquitetônico da Cervejaria Brahma (que funcionou até 1998), mudou o cenário do bairro Floresta. Antigos prédios foram transformados em pubs, casas noturnas, espaços culturais, pequenos comércios, além dos novos imóveis residenciais que foram erguidos. Houve uma verticalização do bairro, o impacto foi sentido no eixo da Av. Cristóvão Colombo. Os terrenos se valorizaram e a localidade passou a ser servida por melhores aparelhos urbanos.

Contraopondo o cenário de abandono das estruturas ferroviárias da extinta RFFSA, a importância do trem na contemporaneidade da cidade de Porto Alegre, é representada pela empresa de transportes metroviários, TRENURB. Transportando diariamente cerca de 170 mil passageiros, a linha foi inaugurada em 1985, e, inicialmente atendia os municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio e Sapucaia do Sul. A extensão da linha foi ampliada até São Leopoldo, em 1997, e até Novo Hamburgo em 2013. Assim, quem se desloca entre as cidades da região

¹⁶ A Companhia Carris Porto-Alegrense (conhecida por Carris) é a única empresa pública, entre as empresas operadoras do transporte público de Porto Alegre, que inclui também os consórcios privados: Viva Sul, Mob, Via Leste e Consórcio Mais. A frota da empresa municipal é composta por 371 ônibus e atende grande parte da cidade, através de trinta linhas.

¹⁷ Situações semelhantes aconteceram na Avenida Protásio Alves, no final de 2012, nas obras para a implementação do sistema de ônibus BRT. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/transito/noticia/2012/11/trilhos-do-bonde-aparecemaposescavacao-em-obra-na-capital-3958913.html>>. Acesso em: 17 jun. 2014.

¹⁸ A maioria das datas que estão escritas nas construções varia entre o período 1900 – 1940, com o estilo *art déco* influenciando os prédios. Entre as edificações que não possuem o ano de assentamento, podemos encontrar alguns prédios mais recentes, do período posterior ao ano de 1950. Observam-se, também, algumas casas do final do século XIX, mas essas são minoria.

metropolitana utilizando este meio de transporte, pode observar a antiga via de ferro desativada que acompanha o traçado do metrô. Das janelas dos carros de passageiros, avistamos ruínas ferroviárias que compõem a paisagem, tais como a remanescente ponte de ferro instalada sobre o Rio Gravataí.

O metrô atende aos trabalhadores e estudantes, públicos majoritários, que se deslocam no eixo morada-trabalho-escola. Aos domingos e em alguns horários da semana é permitido o transporte de bicicletas. O metrô é, certamente, um reconhecido e utilizado meio de transporte de massa da região.

Uma das primeiras vezes que estive na região do 4º Distrito, acessei a localidade via metrô, desembarcando na Estação Farrapos. Buscava a Vila dos ferroviários, situada na Rua Dona Teodora. Em busca desta rua, deslocava-me pela Av. A. J. Renner¹⁹, onde a paisagem ambiental denotava uma ocupação mista (industrial e residencial). As ruas laterais deste bairro eram preenchidas por antigas habitações operárias. Os nomes dos logradouros eram pistas acerca do histórico da redondeza, a exemplo, a Rua Simão Kappel, identificada por uma placa com o nome do primeiro idealizador de vilas operárias na cidade (Simão Kappel).

Ao longo da Avenida A. J. Renner percebia um tráfego intenso de veículos, e a presença de fábricas e pavilhões²⁰, modelos arquitetônicos predominantes no local. A parte da avenida mais próxima da estação Farrapos possuía um fluxo acentuado de pessoas durante todo o dia. Pedestres, principalmente trabalhadores-estudantes do entorno, que lotavam as paradas de ônibus nos horários de pico. Ao longo da rua, era perceptível a comercialização de cachorro quente e churrasquinho em pequenas vans.

Esta parte do 4º Distrito é marcada por uma ocupação diferenciada em relação ao restante da região. Neste pequeno quadrante, mais “higienizado”, observei uma fluída circulação de pessoas, ruas mais limpas e a presença de

¹⁹ Antônio Jacob Renner, mais conhecido como A. J. Renner (Feliz, 7 de maio de 1884 - Porto Alegre, 27 de dezembro de 1966) foi um empresário e político brasileiro e o fundador da Lojas Renner, uma das maiores redes varejistas gaúchas de vestuário. Foi um dos maiores empresários do Rio Grande do Sul.

²⁰ Esta avenida sedia muitas empresas de transporte e logística, como a Unesul Transportes: A história da Unesul Transportes iniciou no ano de 1964 quando a União Erechim de Transportes – que já atuava desde a década de 1940 operando linhas entre Porto Alegre, Passo Fundo, Erechim e Caxias do Sul e dessas cidades para o Oeste de Santa Catarina e Paraná - segmentou seus serviços. A matriz operacional está sediada em Porto Alegre. Mas, sua presença vai além: são diversos pontos de apoio localizados estrategicamente e equipados com garagens de manutenção e uma frota de ônibus pronta para suprir as possíveis emergências operacionais. Disponível em: <<https://www.unesul.com.br/site/default.asp?TroncoID=707064&SecaoID=0&SubsecaoID=0>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

guaritas de segurança privada. Nesta localidade, que abrigava antigos espaços fabris, era expressiva a fixação do setor de serviços. Um exemplo proeminente, neste sentido, é o caso da reutilização das instalações da antiga fábrica Renner: Neste prédio, atualmente, funciona um shopping (DC NAVEGANTES), uma universidade (IPA) e uma empresa de telemarketing (CONTAX).

Próximo ao Shopping resiste uma das últimas passarelas de pedestre que haviam sido instaladas sobre os trilhos. Esta passarela é muito útil para observar o trânsito local. Em cima dela, olhando para o chão, por trás das grades, vemos três linhas de trem: Duas vias funcionais de ferro polido, revelando a passagem diária do metrô. E a terceira via, ao lado, sinalizando a estrada de ferro desativada, com trilhos enferrujados, dormentes podres e um matagal (algumas árvores inclusive cresceram sobre os trilhos). Nesta mesma passagem, lançando o olhar em direção ao centro, percebia uma paisagem partilhada pelas chaminés das antigas fábricas, prédios residenciais em construção e edifícios antigos remanescentes.

3.2.3 A vila ferroviária: moradias e narrativas

A primeira entrada na Vila Ferroviária aconteceu em Setembro de 2010. Naquela oportunidade, a única referência prévia que tinha sobre o espaço era baseada na leitura da etnografia de Lucio Lord, intitulada “Nascidos na beira do trilho: um estudo antropológico na Vila dos Ferroviários - Porto Alegre”. Este estudo etnográfico reunia descrições densas da vila, narrativas que desvelavam o lugar habitado por aposentados ferroviários. Em 2002, Lucio Lord, na época vinculado ao Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV) e ao Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL), desenvolveu pesquisa neste espaço. A obra resultante de sua pesquisa foi o primeiro referencial bibliográfico acessado durante minha graduação.

A etnografia de Lucio Lord já havia me ambientado sobre o lugar, e a cada passo mais próximo da vila, encontrava situações semelhantes às que haviam sido descritas pelo pesquisador. Assim, desembarcando na Estação Farrapos, me desloquei até o conjunto de casas de madeira denominado “Vila dos Ferroviários”. Avistando a entrada da Vila, após passar pelo posto de saúde (Unidade Diretor Pestana) e pela escola estadual (EEEF Lions Club Porto Alegre Farrapos), logradas na Rua Dona Teodora, me situei em uma região de núcleos de habitações irregulares e tráfego intenso de caminhões.

A vila ferroviária é matizada em pequenos quarteirões de casas enfileiradas, ao longo de duas ruas paralelas. Uma destas ruas é a Avenida dos Ferroviários, rua de acesso à Vila, situada entre a Rua Dona Teodora e a Rua Ernesto Neugebauer. Na esquina do colégio, observei a placa enferrujada que identificava o logradouro: “Avenida dos Ferroviários”. O aspecto das ruas internas revelou a padronização das casas, distintas entre si apenas pelas modificações realizadas pelos habitantes. As casinhas de madeira destoavam em cores, modelos de cerca e altura dos muros, por não haver mais um regime de empresa de disciplinarização dos espaços. A estrutura original das casas também foi alterada por anexos e “puxadinhos”. Em muitos terrenos, as casas pioneiras foram derrubadas, dando lugar às novas estruturas de alvenaria, algumas com mais de um piso. As casas remanescentes de madeira da Vila Ferroviária, ilustram a heterogeneidade no estado de conservação das habitações; algumas casas tinham um aspecto bem conservado, enquanto outros imóveis beiravam “às ruínas”.

As casas estavam situadas bem ao lado da área operacional da ferrovia, as áreas de habitação e trabalho foram separadas por um vasto muro que ladeia toda extensão da Rua Diretor Augusto Pestana. O muro foi erguido após a privatização, anteriormente os ambientes eram separados por uma cerca de arame. Os moradores contaram que as crianças brincavam entre as locomotivas e as senhoras estendiam suas roupas na cerca, o que pode ser verificado também em antigas fotografias. No presente contexto, aquele reduto residencial, distante a uns vinte minutos do centro, é notável a presença de crianças descalças jogando bola, moradores aposentados tomando chimarrão em frente de suas casas e o feitiço dos varais repletos de roupas coloridas.

A Vila dos ferroviários surgiu na década de 1920, fruto da política paternalista da VFRGS. Esta empresa construía casas operacionais, às beiras do trilho para alojar as famílias dos empregados. Esta prática era comum à época, e no contexto de Porto Alegre, resultou na criação do núcleo residencial instalado no 4º Distrito. Assim, esta política de habitação era disseminada pelo Batalhão Ferroviário²¹ e pela

²¹ O 1º Batalhão Ferroviário era um destacamento militar, fundado em 1943, sediado na cidade de Bento Gonçalves. Foi responsável pela abertura de importantes estradas de ferro do Rio Grande do Sul, como o Tronco Sul, na década de 1950. Para a construção das mesmas, os soldados levantavam pequenas casas de madeira para se alojarem, algumas dessas moradas foram aproveitadas pela VFRGS. Alguns desses núcleos de casas deram origem às vilas ferroviárias, como no caso de Porto Alegre. Meu avô, Casemiro Rapkiewicz, serviu no respectivo batalhão, era o soldado número 1029, no ano de 1950.

VFRGS (e posteriormente pela RFFSA), que construíam vilas operárias que pareciam verdadeiros bairros planejados. Em Santa Maria, por exemplo, a Vila Belga, primeira vila ferroviária do estado, foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE).

No contexto da RFFSA, a rede assistencialista vigorava e contemplava os indivíduos trabalhadores. Neste modelo, após a aposentadoria, os ferroviários e suas famílias deveriam desocupar as moradas de tantos anos, dando continuidade ao ciclo de rotatividade das casas das vilas. Novos núcleos familiares poderiam se instalar, vindos do interior. Neste cenário é possível observar as adjacências da doutrina paternalista, que tinha interesses de reciprocidade bem evidentes entre empresa e funcionários. O empregado via na oportunidade de trabalho a segurança para si e sua família. A rede de serviços assistencialistas, que englobava desde o oferecimento de habitações até assistência médica, permeava mais do que a esfera laboral desta profissão, ela influenciava, também, na vida social deste coletivo:

Ainda fez parte do sistema de dominação paternalista, a construção de casas operárias pela empresa. [...] Em última instância, a moradia operária seria a forma mais direta de controle da empresa sobre a família operária. (LORD, 2002, p. 55)

As políticas de Bem Estar de Empresa atuavam como forma de regulação e disciplinarização do corpo de operários. Para poderem usufruir de tais serviços, os indivíduos deveriam ser empregados da ferrovia ou membros da família de algum funcionário da Rede. A concessão de moradia estava sujeita, ainda, a fatores de produção e especialização. As casas eram ofertadas, preferencialmente, para os trabalhadores que exerciam funções determinadas, como o pessoal da via permanente (responsáveis pela manutenção da linha férrea). Os profissionais deveriam residir perto dos trilhos e estarem em regime de vigilância, pois seus serviços poderiam vir a ser solicitados em qualquer momento do dia.

Desde os anos 1970, os ferroviários acompanharam a situação de declínio dos serviços assistencialistas da empresa. Havia, por exemplo, dificuldades nos pedidos de reparos para as casas ocupadas, concomitante ao desaparecimento de produtos nas estantes das Cooperativas de Consumo que abasteciam as famílias dos funcionários. Os boatos sobre a desestatização da RFFSA eram, no entanto, desacreditados pelos ferroviários, os trabalhadores acreditavam que a empresa “daria a volta por cima”.

Em relação à moradia, a desestatização da RFFSA consumada em 1997, promoveu a extinção definitiva das políticas assistencialistas da empresa. Neste sentido, as casas da Vila Ferroviária situadas próximas a Estação Farrapos e Aeroporto, continuaram sendo habitadas pelas famílias de ferroviários. Os aposentados e seus descendentes lutam até hoje pela posse definitiva dos imóveis, mediante a regularização formal das habitações junto ao poder público. Assim, a questão do direito à moradia é aspecto fundamental para se compreender os nuances entre a permanência dos espaços da ferrovia de Porto Alegre e o apagamento da memória ferroviária no contexto cidadão.

O desmantelamento físico e social da empresa RFFSA, a partir da sua extinção, resultou na ruptura das formas de mobilização do grupo profissional dos ferroviários, levando o mesmo a buscar formas alternativas de organização política e reivindicação dos seus direitos e interesses. Os habitantes da vila até então “acomodados” pelo assistencialismo empresarial, em que praticamente todos os serviços eram oferecidos pela RFFSA (a manutenção das casas, a gestão das cooperativas de consumo e agremiações esportivas) tiveram de reaver suas estratégias de ação. O sindicato da categoria assumiu um papel preponderante nesse contexto, operando na assessoria e execução de articulações em prol da ferrovia e dos aposentados, nas mediações das relações de trabalho com a empresa concessionária, nos trâmites previdenciários junto ao poder público e na fiscalização em relação à situação do patrimônio cultural ferroviário no Rio Grande do Sul.

Nos tempos da Rede, existia a associação dos moradores, “dentre as atividades cabíveis à Associação, estava a reivindicação de melhorias para a vila junto à empresa e administrar a farmácia comunitária [...]”. (LORD, 2002, p.60) O testemunho da esposa de um ferroviário, coletado por Lucio Lord, atestou que a adaptação do grupo não foi fácil, no entanto os ferroviários conseqüentemente se rearticularam: Os moradores não sabem participar, representar-se, discutir e buscar melhorias... foram educados pela empresa e hoje não deram-se conta que tudo acabou... (LORD, 2002, p. 59-60) Neste contexto, após a privatização, foi articulada a Cooperativa Habitacional dos Moradores da Vila Ferroviária, entidade que vem representando os habitantes junto ao poder público em suas instâncias municipal, estadual e federal, no que diz respeito à regularização fundiária das casas.

A discussão sobre a regularização da Vila dos Ferroviários também aponta para a existência de ocupações residenciais irregulares, que surgiram no entorno da

vila operária, após o desmantelamento da RFFSA. Estes núcleos habitacionais irregulares estão consolidados há bastante tempo, segundo os ferroviários que narraram o surgimento dessas ocupações e o processo de urbanização do bairro Humaitá. Neste sentido, o surgimento dessas áreas, marcadas pela precariedade de barracos, foi superada, no decorrer dos anos, por instalações residenciais de alvenaria e madeira. Assim, conforme verificado em saída de campo em Agosto de 2016, novas ocupações foram erguidas nos terrenos pertencentes à extinta RFFSA, próximos a Vila Ferroviária.

3.2.4 Grêmio Esportivo Ferrinho: “uma família, não um clube”

O 4º Distrito, seguindo pela Rua Dona Teodora adentro, sedia o prédio verde de dois andares: Grêmio Esportivo Ferrinho. O habitante local, Hélio Bueno da Silveira, é o ferroviário que me recebeu no Ferrinho durante oito anos de deslocamentos etnográficos. Este narrador aposentado é o principal interlocutor em Porto Alegre, “guardião da memória ferroviária” (LORD, 2002), e mantenedor do Grêmio Esportivo (lugar que abriga as coleções documentais da RFFSA).

O G.E. Ferrinho nasceu nas Oficinas de trabalho Diretor Pestana, localizadas ao lado da Vila Ferroviária. Esta agremiação, fundada em 31 de Outubro de 1963, permaneceu sem sede própria por muito tempo, sendo alojada em diferentes endereços. Em 1989, a RFFSA liberou o uso do edifício verde, que segue como sede do clube até hoje. A primeira finalidade do Ferrinho foi o incentivo ao esporte, por parte da empresa, como estratégia de afastamento dos ferroviários do alcoolismo. A bebida era uma mal que assolava muitos trabalhadores. Embora tenha nascido com essa função, a agremiação também realizou inúmeras outras atividades sociais e culturais em sua sede: eventos esportivos (como as Ferríades)²², bailes, aniversários, carnavais e desfiles de garotas da ferrovia.

O lugar é um verdadeiro depósito de “miscelâneas materiais” da ferrovia, um depósito das memórias do etnolecionista Hélio da Silveira. No âmbito do Grêmio Ferrinho, Hélio coleciona documentos, fotografias e instrumentos de trabalho, elementos que estão dispostos por todo o prédio.

²² A Ferríades foi um torneio de diferentes modalidades esportivas, que contou com a participação de Porto Alegre e demais distritos do Rio Grande do Sul, além da estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, com sede em Tubarão, Santa Catarina.

Meu primeiro encontro com Hélio, em 2010, ocorreu no Ferrinho. Naquela oportunidade, portava uma máquina fotográfica e alguns livros na mochila. Subindo a escada e sentando-me junto da mesa central, começamos a conversar. O senhor me indagou acerca dos pormenores da minha pesquisa, assim, sugeri meu interesse sobre a história da ferrovia no Rio Grande do Sul, explicando a particularidade do estudo pretendido. A pesquisa, nesta perspectiva, enfocava a memória enquanto um objeto etnográfico e não propriamente histórico. Esclareci ao interlocutor, o meu objetivo de registrar as narrativas temporais de ferroviários aposentados, que desejassem compartilhar suas biografias.

Por inúmeras vezes o senhor fazia referência ao livro “Pelos Trilhos: História da Vila Ferroviária de Porto Alegre”, dizendo que nele encontraria todas as informações necessárias à minha investigação. Depois de nossa conversa, perguntei ao ferroviário se eu poderia tirar algumas fotografias do espaço, fui autorizado em silêncio, por um balançar de cabeça. Antes de registrar qualquer imagem, percebi que a atenção de Hélio estava centrada na minha mochila, onde avistou entre os vários livros um exemplar de capa bordô, obra que pediu para manusear. Era um catálogo do Museu do Trem de São Leopoldo.

Após folhear algumas páginas, o senhor apontou para a seção de agradecimentos do livro, onde constava seu nome. Reconhecer o nome de Hélio no catálogo, por meio do apontamento do interlocutor, evidenciou o protagonismo deste aposentado na luta pela transmissão da memória do grupo de trabalho. A preocupação daquele ferroviário com a preservação da história da ferrovia não era recente, acompanhou toda a sua trajetória de trabalho. Neste sentido, o livro editado em 1985, remetia ao Museu do Trem e seus acervos históricos. Hélio contou que participou na elaboração deste catálogo que trazia um material fotográfico sobre as operações ferroviárias no Rio Grande do Sul. O aposentado seguiu folheando o livro, e em determinadas páginas, apontava sua participação enquanto colecionador de imagens.

Na composição do acervo da instituição, o ferroviário também ajudou a transportar objetos de todo o Rio Grande do Sul para São Leopoldo-RS, coletando sinos e peças de locomotivas. A alcunha de guardião da memória, atribuída por Lucio Lord (2002) ao ferroviário, não poderia ser outra. Hélio Bueno da Silveira nasceu em 1943, entre o município de Cruz Alta e Ijuí: “Eu nasci em Cruz Alta, (...) mas era na beira da linha” (LORD, 2002, p.51). O aposentado,

que afirma ter em suas veias “sangue ferroviário”, é casado, filho e neto de ferroviários, trabalhou durante 32 anos na ferrovia. Dentro da empresa desempenhou a função de artífice da linha permanente, e depois foi realocado para o Departamento de Comunicação Social da RFFSA, setor onde se aposentou.

Hélio, militante da causa férrea, simboliza o Ferrinho como um espaço afetivo, parte importante de sua vida. Há muito tempo luta para transformar o local em um centro cultural de reconhecimento na cidade. O prédio, situado em área operacional da América Latina Logística (ALL), sofre constantes ameaças, e seu nível de conservação não é dos melhores, se o mesmo segue em pé é devido a resistência do ferroviário aposentado. Hélio sempre esteve em constante movimentação para assegurar a permanência do edifício, chegou, inclusive, a residir no espaço com sua família. Apesar de ser aberto e sensível a toda ajuda possível, o aposentado tem muita discrição em relação às atividades que são desenvolvidas no espaço. Hélio procura evitar tensões com a empresa concessionária, uma vez que o imóvel, formalmente, permanece como propriedade da ALL.

Hélio dinamiza a pauta do movimento pela regularização do imóvel buscando a parceria de moradores, artistas, pesquisadores e políticos, com intuito de promover o Ferrinho, enquanto aparelho cultural aberto ao público de Porto Alegre. O teatro, neste sentido, surgiu como um aliado da causa. O Grupo Trilhos, que tinha sede na agremiação, foi um coletivo de teatro, organizado sob a orientação do grupo de atores Ói Nóiz Aqui Tráveiz, da Terreira da Tribo; o grupo Trilhos disponibilizou oficinas gratuitas de iniciação cênica à comunidade do Bairro Humaitá entre 2003 e 2015.

Após me situar nesse contexto, começamos a conversar mais contundentemente sobre o perfil dos moradores da vila ferroviária e da ocupação (dos tempos áureos até a conjuntura atual). O diálogo começou abordando a perspectiva de Hélio acerca das transformações pelas quais a ferrovia passou, ao longo dos anos, no Brasil. Para tanto, pediu para me direcionar até a janela basculante, localizada ao fundo do prédio. Apontando a paisagem externa, narrou as transformações ocorridas na região do 4º Distrito. Assim, me mostrou os terrenos tomados pelo mato, lotes que antigamente abrigavam os prédios da RFFSA (já demolidos). No final de Setembro de 2016, em retorno ao Grêmio Esportivo Ferrinho, Hélio Bueno da Silveira comemorava, exibindo, orgulhosamente, a certidão

de tombamento do edifício, concedida pelo governo do município de Porto Alegre em Julho de 2016.²³

3.3 Estação Museu do Trem (São Leopoldo): origens e resiliências

Eu sou um trem,
 Embora diferente,
 Mas sou um trem,
 Na côr,
 No tamanho,
 Na composição.
 Já percorri, na linha do destino,
 Milhares de quilômetros,
 De distância.
 Passei e parei
 Em várias estações.
 [...]
 Vejo agora,
 nesta hora,
 que vontade superior,
 vai levar-me ao desvio,
 do museu dos ferros velhos.
 A medida não me ofende,
 Nem tampouco me entristece.

J. Guedes

REFESA (1971)
 Janeiro – Fevereiro

A REFESA, revista da RFFSA, na edição de Janeiro – Fevereiro de 1971 estampou em sua capa a imagem da vista da cabine de uma locomotiva vermelha. Na capa, o trem seguia a linha ferroviária, avançando sobre o horizonte de céu aberto, onde estava escrito: “*Sem ferrovia não há desenvolvimento*”. O poema da epígrafe, intitulado Sucata, compunha a última página do exemplar de imprensa daquele bimestre. A contracapa desta revista, por sua vez, era ilustrada por um desenho da locomotiva Phantom – 1857. A imagem de número 8, da série “Locomotivas Antigas”, integrava a sequência colecionável da Revista, que era publicada bimestralmente pelo Departamento de Relações Públicas da RFFSA. Este exemplar da revista faz parte do acervo documental do Museu do Trem.

²³ O processo de tombamento do Grêmio Esportivo Ferrinho é objeto de análise do Capítulo 4.

Em 1976, o Ministério dos Transportes, implantou em São Leopoldo o Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul (CPHFRGS), através do Programa de Preservação do Ministério dos Transportes – PRESERVE. Conforme a historiadora do Museu do Trem, Cinara Koch Lewisnki (2017, p. 38):

O governo federal conduziu a patrimonialização do acervo ferroviário por intermédio do Preserve/fe, um programa federal que determinou os critérios de seleção dos objetos que deveriam ser salvaguardados e que também foi incumbido de inventariar os acervos ferroviários, que outrora era bens ativos operacionais. Sendo assim, os centros de preservação constituídos pelo programa federal, que conservaram o patrimônio ferroviário, conceberam valores e sentidos que deixaram marcas profundas na concepção desses acervos.

No âmbito do Rio Grande do Sul, antes de ser extinto na década de 1990, o PRESERVE também organizou outras iniciativas como “o Trem da Cultura (edição Farroupilha), os minicentros em Santa Maria, Cruz Alta e Rio Grande e os projetos educativos e culturais.” (KOCH LEWISNKI, 2017, p. 19). Depois de trinta anos de funcionamento, o Museu do Trem foi municipalizado após a extinção do programa federal. O PRESERVE foi desarticulado em função da contenção de gastos da RFFSA, empresa que foi liquidada em 1997, no período da “privataria Tucana” (RIBEIRO JUNIOR, 2011).²⁴

Assim, o Museu do Trem segue instalado em São Leopoldo, cidade sul-riograndense, que ostenta o título de “berço da colonização alemã” no estado. Este município recebeu a primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul em 1874. Hoje, o prédio de madeira trazido da Inglaterra no final do século XIX, é a sede da instituição de memória municipalizada, cujo sítio histórico foi tombado em 1990, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Rio Grande do Sul (IPHAE/RS). O sítio histórico assemelha-se a um grande jardim urbano, com aspecto de praça arborizada, ampla e florida. Assim, o ambiente externo do Museu é preenchido por artefatos históricos que estão em exposição no local (placas de sinalização, ferramentas de trabalho, trilhos, troles, vagões, locomotivas e bancos de ferro).

O jardim do Museu do Trem é muito utilizado como parque pelos moradores do Centro de São Leopoldo. As duas locomotivas históricas (uma a vapor e outra a diesel), expostas a céu aberto, são as peças preferidas das crianças, que podem entrar livremente na cabine onde antigamente ficavam os maquinistas. Neste

²⁴ O livro, resultado de 12 anos de investigação sobre as “privatizações no Brasil”, destaca documentos que apresentam indícios e evidências de irregularidades nas privatizações que ocorreram durante a administração do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, do PSDB. Neste contexto, José Serra, então Ministro do Planejamento, teria recebido propina de empresários que participaram dos processos de privatização no Brasil.

cenário, as famílias passeiam com seus animais domésticos durante os dias úteis, e nos finais de semana, a população frequenta o espaço de forma mais acentuada. No último sábado de cada mês, a instituição também promove o encontro de carros antigos, evento tradicional na cidade, que atrai inúmeros visitantes ao espaço.

O Museu, atualmente, é um espaço catalisador de iniciativas em que os ferroviários aposentados são valorizados perante o público jovem das escolas da região. A visita de estudantes, do ensino fundamental e médio, à instituição de memória, é contínua. Neste contexto, dimensiono a experiência profissional adquirida durante os dois anos em que estagiei no Museu do Trem. O cotidiano de trabalho na antiga estação era entranhado por documentos, telégrafos, máquinas de escrever, miniaturas de locomotivas, lanternas, sinos, relógios, bilhetes, uniformes, fotografias e mapas históricos. Estive imerso na rotina dessa instituição entre 2012 e 2014, fator que me possibilitou acesso facilitado à reserva técnica local.

Esta inserção me aproximou das iniciativas de preservação levadas a termo pelo museu, inseridas em um grande leque de possibilidades. As atividades institucionais buscavam dialogar com os habitantes de São Leopoldo, num viés educativo. O Programa de Ação Educativa, instituído em 2009 pelo Museu do Trem, abrangia as visitas mediadas de grupos visitantes, o cine vagão, as exposições permanentes e temporárias, e as oficinas de educação patrimonial e de conservação de metais. O Museu do Trem também é uma instituição receptora e multiplicadora de projetos provenientes de políticas públicas patrimoniais, dentre elas, a Semana Nacional dos Museus. Esta temporada cultural ocorre no mês de Maio anualmente, sendo organizada pelo Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM).²⁵ Neste contexto, a equipe do Museu do Trem organiza um calendário de intervenções culturais ligadas à temática proposta pelo IBRAM, aderindo ao mote norteador das atividades.

Nesta instituição acompanhei a agenda da Semana de Museus de 2012, que tinha por tema “Museus em um mundo em transformações: novos desafios, novas inspirações”, e foi realizada no período de 14 a 20 de maio daquele ano. A

²⁵ O Instituto Brasileiro de Museus foi criado pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em janeiro de 2009, com a assinatura da Lei nº 11.906. A nova autarquia vinculada ao Ministério da Cultura (MinC) sucedeu o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) nos direitos, deveres e obrigações relacionados aos museus federais. O órgão é responsável pela Política Nacional de Museus (PNM) e pela melhoria dos serviços do setor – aumento de visitação e arrecadação dos museus, fomento de políticas de aquisição e preservação de acervos e criação de ações integradas entre os museus brasileiros. Também é responsável pela administração direta de 30 museus. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br/acessoainformacao/o-ibram/>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

programação incluiu as Rodas de Memórias temáticas, foram oportunidades em que ferroviários aposentados compartilharam suas biografias de trabalho. Entre os temas levantados nestes encontros, acompanhei a discussão sobre a participação das mulheres na ferrovia, a presença negra no âmbito da RFFSA e as variadas práticas e ofícios de trabalho.

As Rodas de Memória eram eventos interessantes em que interagiam os ferroviários aposentados e jovens estudantes. Eram episódios de verdadeira intersecção de idades, gerações. Ao descreverem suas vivências, encontravam espectadores adolescentes atentos e curiosos, que ouviam os testemunhos de trabalho. As histórias de vida partilhadas no interior de um museu entre antigos colegas de trabalho e o público, inscrevia o cenário onde se sobrepunham tempos distintos. Nestas Rodas de Memórias, situo a participação dos ferroviários-colecionadores Hélio e Paulo, que foram convidados a participarem da Semana de Museus em 2012, pela então diretora do museu, Alice Benvenuti (artista visual e museóloga). Logo, escolhi narrar a participação destes ferroviários no evento, por se tratar de encontros intergeracionais. Neste contexto, situo, primeiramente, o encontro com Hélio Bueno da Silveira.

O aposentado, que segue morador da Vila Ferroviária de Porto Alegre, foi uma das primeiras pessoas a chegar à antiga estação. Entre Porto Alegre e São Leopoldo, realizou seu deslocamento por meio do metrô intermunicipal, e por já ter idade avançada não pagou a passagem. Após desembarcar, a passos vagarosos e olhar atento ao seu entorno, foi adentrando a ambiência do sítio histórico do Museu do Trem, onde eu o aguardava. Após me cumprimentar, o aposentado se dirigiu até uma enorme ferramenta de ferro, de cerca de dois metros e meio de altura, que estava em exposição no pátio do museu. Diante do artefato, me indagou se eu tinha conhecimento sobre qual era a funcionalidade do instrumento de trabalho musealizado. Neguei. Assim, o aposentado identificou-a como uma furadeira de trilhos. Em sua narrativa sobre o uso original da ferramenta, mobilizou um “saber-fazer” típico de quem havia trabalhado na manutenção das linhas de trem: “Era assim, se colocava um trilho nesse lugar aqui, daí os caras giravam essa manivela assim, e então o trilho era furado (...), era um serviço bastante artesanal, era tudo feito no braço... Hoje em dia é bem mais fácil, com toda a tecnologia que tem aí disponível.”

Hélio, nos tempos da RFFSA, desempenhou o ofício de artífice da linha permanente, era integrante das chamadas turma de conservação: “Gosto de viajar de metrô, me lembro do tempo em que fazia a manutenção destas linhas, além do que o trajeto é rápido e não pago mais o bilhete”. Os ‘tucos’, como eram popularmente conhecidos, moravam próximo aos trilhos, já que a função dava direito à moradia nas casas de propriedade da extinta empresa. O ferroviário, que designou o trabalho daquele ofício como “fisicamente degradante”, carrega em seu corpo as marcas de três décadas de serviço na ferrovia. Comentou que a função havia lhe rendido algumas cicatrizes na perna e um joelho falho, que delineiam a dificuldade de locomoção do aposentado.

No âmbito da programação da Semana de Museus, Hélio, que havia sido convidado para participar da Mesa Redonda intitulada “Projetos de Memórias, Comunidades e Museus”, teve uma plateia ampla, composta pela equipe de estagiários do Museu do Trem, alguns frequentadores espontâneos, e três turmas de ensino fundamental de um colégio estadual de São Leopoldo. Os jovens estudantes aparentavam estar pouco interessados ao tema da exposição oral, estavam todos agitados e poucos seguiram sentados até o final do evento. O interesse mais acentuado na palestra do ferroviário (e no próprio acervo do museu) surgiu de uma mulher que estava sentada ao meu lado na plateia. Esta senhora, que beirava os 40 anos, comentou em voz alta que os relatos do aposentado e a antiga estação despertavam lembranças de sua infância, já que seu pai também havia sido ferroviário. Durante sua exposição oral, Hélio apresentou-se como ferroviário aposentado da RFFSA, destacando que havia trabalhado “por trinta e dois anos, cinco meses e doze dias” na empresa. Ao iniciar a fala, deixou claro que pretendia compartilhar um projeto que era um sonho seu, mas que o principal intuito da ida ao museu tinha sido proporcionar “uma troca de ideias” com os jovens. O aposentado estava satisfeito com a presença de um público amplo, especialmente de jovens, presença que ele mencionava com entusiasmo.

Desta forma, Hélio apresentou seus slides, discursando sobre a história da Vila dos Ferroviários de Porto Alegre e do Grêmio Esportivo Ferrinho. A principal abordagem de Hélio foi apontar como a agremiação, desempenhou, ao longo de toda sua história, um papel social relevante entre os moradores da vila e a comunidade das cercanias. Assim, ao lembrar-se da privatização da RFFSA, em 1997, narrou que desde então ocorre a gradual diminuição de sócios do Ferrinho,

clube que anteriormente somava três mil pessoas no quadro social. O enxugamento do número de associados levou a extinção da antiga taxa mensal de filiação da agremiação, comprometendo a arrecadação financeira que mantinha as contas em dia. Ao relatar as condições atuais do lugar, no qual passava a maioria do seu tempo, o ferroviário era enfático ao apontar o esforço pessoal vinculado à organização e formalização da entidade enquanto centro cultural do Bairro Humaitá em Porto Alegre.

Hélio, desta forma, frisou o esforço “da comunidade” para manter as contas do Ferrinho em dia, embora a “comunidade” referida pouco frequentasse o espaço. Na prática, o que mantém o espaço em atividade é a constante movimentação do ferroviário, que junta até mesmo latinhas, para arcar com as despesas diárias e mais urgentes. O desejo do aposentado é institucionalizar o G. E Ferrinho como aparelho cultural do município de Porto Alegre, que abrigaria salas de teatro e exposições, um memorial para a antiga RFFSA e um ambiente para o Sindicato dos Ferroviários. As narrativas do aposentado o inscrevem enquanto um guardião da memória coletiva da ferrovia na capital do Rio Grande do Sul. Assim, a militância política de Hélio Bueno da Silveira, nos revela a sua forma reflexiva e criativa de envelhecer, legitimando um interesse coletivo comum aos aposentados ferroviários: Assegurar a preservação do patrimônio histórico proveniente da RFFSA.

No âmbito da Semana de Museus, também conheci o expositor Paulo Nilton de Carvalho. Eu estava na plateia, quando o ferroviário aposentado apresentava seus painéis fotográficos que tinham o intuito de divulgar a história da ferrovia no Rio Grande do Sul. Em maio de 2012, Paulo me presenteou com o livro de sua biografia, registrada em forma de entrevistas²⁶. O livro foi organizado pelo genro do aposentado, Humberto Calloni, professor da Universidade Federal de Rio Grande (FURG) e casado com uma das filhas do ferroviário. A consulta deste material revelou-me a trajetória de um sagaz colecionador, habitante de Rio Grande – RS. Este aposentado havia exercido diferentes funções dentro da RFFSA, ingressando aos 17 anos, em 1953, no “Departamento de Obras Novas”²⁷: Paulo, que já havia

²⁶ CALLONI, Humberto. Nos trilhos da história da ferrovia: entrevista com Paulo Nilton de Carvalho / por Humberto Calloni. – Rio Grande: Editora da FURG, 2010. 195 p.:II; 29cm.

²⁷ A ferrovia, naquele tempo, não tinha concurso, mas também não nomeava na base do apadrinhamento. A ferrovia abria vagas e dava preferência para os filhos dos ferroviários. Mas o ingresso era feio mediante um teste. Em fins de 1958, talvez por efeito de uma lei, começaram a surgir os primeiros concursos na ferrovia. “Particpei do primeiro concurso para telegrafista praticante, para todo o Rio Grande do Sul e realizado em Santa Maria, no local da Associação dos Ferroviários,

sido guarda-freios²⁸ em Restinga Seca, finalmente realizou o desejo de se tornar telegrafista através do ingresso na VFRGS, em 1958. O ferroviário, que havia colecionado gibis na infância, é hoje, colecionador de fotografias e imagens ferroviárias:

Comecei a guardar tudo quanto é revista, recorte, etc. Eu fui juntando, juntando e juntando, quando, em 1974, fui trabalhar em Cruz Alta. Em 1980, eu era presidente do Círculo de Pais e Mestres do Colégio Belarmino Cortes, uma escola em que predominavam alunos de pais ferroviários, e aí uma professora me convidou para fazer uma palestra. Montei mais umas 30 ou 40 fotografias em cartolina, e uma Engenheira da Rede, a Sônia, me assessorou no trabalho. Foi a segunda vez. E aí parou, mas eu fiquei sempre juntando, sempre juntando... E quando eu vim para Rio Grande, em 1984, continuava juntando. Eu já tinha um acervo grande e ideias de tentar montar. Mas essa ideia era mais para quando me aposentasse. (CALLONI, 2010, p. 112)

O trecho textual da entrevista do capítulo intitulado “Os esportes e as Exposições de Quadros: Seu Paulo Educador” clarifica parte de sua trajetória biográfica colecionista pelas cidades sulinas; A exposição itinerante de Paulo, já percorreu os municípios de Porto Alegre, São Leopoldo, Santa Maria, Rio Grande, Restinga Seca e Canela. Os painéis são constantemente aperfeiçoados (em conteúdo e forma) pelo idealizador e curador desta exposição. Neste sentido, algumas ideias do acervo de Paulo viraram práticas, logo, depois de se aposentar, o ferroviário continuou colecionando e sonhando:

Primeiro, vou contar um sonho que eu tenho. É sonho mesmo por que... Vamos dizer que dê qualquer coisa da natureza ou fluído, eu pegue, vamos dizer... Não precisa muito, pegue aí uns dois milhões na Loto, por exemplo. Mas não tenho que pensar: No outro dia eu vou procurar um vagão, de preferência um vagão de restaurante. Então eu compro esse vagão, monto em cima de uma jamanta e monto a exposição dentro desse vagão. E também junto com esse vagão seria assim, comprar um motor home, por exemplo, para 50 lugares e aí eu iria com esse motor home, que seria de dois andares: uma exposição embaixo outra em cima. A pessoa olharia a exposição ou num vagão desse que eu te falo, ou então eu faria tudo no conjunto de um motor home. Seria um orçamento de um milhão de reais. Eu acho que faria tudo isso aí, talvez menos. Então, embaixo, a exposição. Aí eu iria nas escolas: cada 50 alunos olharia a exposição e depois eles iriam fazer uma viagem como se fosse vagão. E aí teria um painel lá cima, e teriam a sensação de andar num trem, para ver como é que funcionava (risos). Quer dizer, esse é um sonho de louco, talvez. Talvez seja uma ficção. Mas depende só de recursos. Vai ver que alguém do governo se empolgue... (CALLONI, 2010, p. 121)

reunindo de 100 a 150 candidatos. Nesse concurso tirei o terceiro lugar e então fui nomeado com telegrafista da Estação de Ipê.” (CALLONI, 2010, p.33-34)

²⁸ Conforme o livro biográfico de entrevistas com Paulo Nilton Carvalho: “A minha função era guarda-freio, num trem de serviço que levava o pessoal. Havia o chefe de trem, o foguista, o maquinista e eu, o guarda freio. A minha função era fazer as manobras dos vagões, engatar os vagões. Mas meu grande desejo era ser telegrafista (...)” (CALLONI, 2010, p.32).

De fato, são os sonhos, projetos e a agência política dos colecionadores, servidores de museus, pesquisadores e aposentados, os fatores que viabilizam a consolidação de políticas públicas e iniciativas culturais voltadas ao tema da preservação e valorização do patrimônio ferroviário no contexto do Rio Grande do Sul. A responsabilidade de salvaguardar esta memória é partilhada pelos narradores que delegam essa função aos museus, confiando em suas práticas diversas. Neste sentido, Hélio e Paulo possuem um papel ativo na difusão das experiências vividas por um grupo de trabalho, transmitindo valores e legitimando identidades narrativas sobre o histórico dos trens no Brasil. Ambos os aposentados sinalizam, os seus saberes de colecionadores, atribuindo uma grande importância no compartilhamento das suas memórias de trabalho para as gerações mais novas.

A perspectiva de Hélio enfoca a continuidade do G. E. Ferrinho, enquanto aparelho cultural do município, como uma forma de perpetuação dos sentidos sociais da ferrovia, enquanto Paulo atribui à exposição itinerante dos seus painéis um meio de envelhecer apaixonado e de forma ativa, contribuindo na educação das novas gerações:

A minha finalidade é isso aí. Eu já estou com 70 anos. A minha finalidade é isso aí, porque toda minha vida é a ferrovia, a minha paixão é a ferrovia. E não sou só eu: são milhões que têm essa paixão. Então é divulgar. E se esse trabalho, assim modesto, simples, está agradando, isso é o mais importante para mim. (CALLONI, 2010, p. 121)

3.4 Estação Caxias do Sul: o capital das memórias afetivas

Apresento o Bairro São Pelegrino em Caxias do Sul. Município onde se conheceram meus pais e que ainda moram meus avós maternos. Quando eu era criança, aos finais de semana, em viagem entre Porto Alegre e a cidade serrana, antes de chegar à casa familiar dos pais de minha mãe, passava de carro por passagens de nível desativadas (cruzamento entre a rodovia e ferrovia) na Avenida Rio Branco. Não era mais preciso: parar, olhar e escutar. Não havia nem placa de sinalização, nem, tampouco uma composição ferroviária em deslocamento. O trem não viria, já que em 1985 foi sua última passagem pelo local. As margens da via por onde corriam as locomotivas, eram caminhos de trilhos tomados pelo mato e ladeados por antigas estruturas abandonadas: casarios industriais e robustos pavilhões fechados. Alguns deles tinham as portas lacradas por tapumes e madeiras atravessadas nas aberturas dos velhos edifícios.

Essas descrições da ferrovia em Caxias do Sul são lembranças de minha infância, memórias afetivas. Entre as edificações abandonadas que me referi, algumas continuam se deteriorando em 2018. Observar os trilhos e as ruínas, imaginando como devia ser a cidade, a passagem do trem e o funcionamento das indústrias, me inspirava ao devaneio de imagens. Eu era uma criança que apenas havia visto o trem na televisão; além do metrô de Porto Alegre e alguns vagões-tanque situados à beira da BR-116.²⁹

Esta cidade serrana surgiu na década de 1880, núcleo de povoamento de imigrantes italianos, e foi marcada pelo desenvolvimento de pequenas indústrias e produção agrícola que abasteceram e dinamizaram a economia local. O histórico de transportes de Caxias do Sul, segundo o Inventário de Estações organizado pelo IPHAE em 2002, indica que a comunicação por estradas com outras regiões do Rio Grande do Sul era precária. Era necessário acessar, por terra, São Sebastião do Caí e Montenegro, ambas as cidades portuárias, que por sua vez, escoavam seus produtos via fluvial, para capital Porto Alegre e outros territórios interioranos. As dificuldades de infraestrutura e os custos elevados de transporte realizado por carroças e mulas (conduzidas por tropeiros), impulsionaram a chegada dos trilhos até a Serra Gaúcha, envolvendo negociações entre lideranças políticas.

A chegada do trem à região, consumada em 1910, eleva a vila à condição de cidade. O evento de inauguração da estação férrea foi marcado pela presença significativa da população caxiense e de autoridades locais. A reportagem de um jornal local, datado de 1910 (apud, IPHAE, 2002, p. 74), na ocasião, tracejou, de forma quantitativa, a ilustração de serviços, comércios e indústrias da cidade:

Calcula-se hoje [1910] em 4000 habitantes a população urbana, [...] 150 casas comerciais de fazenda, miudezas e louças; 160 alambiques e 10 engenhos de cana; 71 moinhos dos quais 6 a vapor, 15 curtumes, 38 serrarias, sendo 17 a vapor, 173 oficinas, 6 olarias 1 fábrica de pólvora [...] Entre os produtos de exportação o primeiro era o vinho, seguido da erva mate barbaquá. (IPHAE, 2002. p. 74)

Estas primeiras reminiscências evidenciam as transformações urbanas de Caxias do Sul, ligadas à presença da ferrovia na cidade. Nesta sessão, reuni fragmentos bibliográficos, memórias de infância e observações de campo, unidas em uma composição temporal etnográfica. Neste sentido, a narrativa cidadina

²⁹ Localizados próximos a refinaria localizada entre Canoas e Esteio, cidades do meio do percurso entre a capital e Caxias do Sul.

apresenta a sobreposição de elementos diversificados reunidos pelo pesquisador. Aprofundo esta análise identificando que Caxias do Sul passou, ao longo dos anos, a ter outra relação com as estruturas ociosas da ferrovia. Na atualidade o cenário é diferenciado, os prédios históricos e as vias de ferro foram reincorporados ao cotidiano do Bairro São Pelegrino.

Os imóveis que estavam abandonados não eram exclusivamente aqueles de propriedade da RFFSA. Diversas edificações antigas, situadas nessa área central, são valorizadas em Caxias, pertenceram a empresas privadas e familiares. Assim, o conjunto arquitetônico e histórico do Bairro São Pelegrino, foi reapropriado em finalidades variadas, com ênfase em aparelhos culturais e comerciais. Em consulta a um catálogo turístico³⁰ de Caxias do Sul, observei um release identificando as atrações da região:

No Largo da Estação Férrea, no bairro São Pelegrino, a cena artística e cultural ganha vida com espaços históricos, apresentações ao ar livre, música, bares, dança, teatro, gastronomia e várias outras atrações. O local é uma boa opção de entretenimento para pessoas de todas as idades. No entorno da antiga estação férrea, em prédios históricos preservados e restaurados, hoje funcionam diversos ambientes para entretenimento e diversão, além de escritórios, órgãos públicos e espaços comerciais. Ali estão instaladas a Secretaria Municipal da Cultura e a Biblioteca Parque da Estação. O Largo também é referência para eventos ao ar livre, que crescem a cada ano e compõem o calendário cultural da cidade. Além do já consolidado Mississippi Delta Blues Festival, que é realizado no mês de novembro, o Largo tem sido palco para várias outras atrações, como o Festival Brasileiro de Música de Rua, o Cinema de Verão e o Aldeia SESC. A partir deste ano, abriga a Feira do Livro. E, quando o sol se põe, o Largo da Estação se transforma em espaço para curtir a noite. Às margens dos trilhos que trouxeram para Caxias o primeiro trem, em junho de 1910, destacam-se casas noturnas, bares e restaurantes, garantindo muita badalação. (Guia turístico online)

A ocupação da rua pelas pessoas, que buscam no espaço urbano opções de divertimento, transforma lugares da cidade em zonas privilegiadamente frequentadas pelos boêmios³¹ locais. Em 2009, ano que ingressei na UFRGS, frequentava a cidade de forma sistemática, indo ao município pelo menos duas vezes por mês. Naquele ano, gostava muito de frequentar, à noite, os bares da

³⁰ Guia turístico virtual. Disponível em: <<http://www.guiadecaxiasdosul.com/turismo/categoria/largo-da-estacao-ferrea>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

³¹ A literatura antropológica Urbana nos traz alguns exemplos de autores que delinearam personagens urbanos particularizados: Walter Benjamin (1994), por exemplo, situou o flâneur como um indivíduo desenraizado, que narra uma cidade industrial marcada pelas vitrines, galerias e circulação intensa de pessoas. Hélio Silva (1993), também desvela as complexidades dos malandros, prostitutas, travestis e a ocupação das ruas da Lapa, bairro boêmio no Rio de Janeiro.

região margeada pelos trilhos. Entre os caxienses, inclusive, a denominação para região era justamente essa: “Vamos tomar uma nos *trilhos*”.

Enquanto em alguns bares formavam-se filas para acessar suas dependências, cobrando ingresso para entrar, os minimercados e as lojas de conveniência abasteciam de bebidas alcoólicas e cigarros aqueles que bebiam na rua, sentados no meio fio, escadas, caixas de concreto e outros assentos improvisados. As práticas boêmias deflagravam conflitos entre diferentes tipos de frequentadores, comerciantes e moradores da região: O barulho, a aglomeração de pessoas, o consumo de entorpecentes e o lixo deixado nas ruas são alguns dos elementos que motivavam estes conflitos citadinos. A intriga que movimenta a narrativa dos usos noturnos de Caxias é compartilhada por outras cidades sulinas. O caso caxiense ilustra o uso da região que outrora era dinamizada por um cotidiano de trabalho industrial e a passagem dos trens.

Os materiais e relatos que trouxe até este momento, se referem ao Bairro Pelegrino, que abriga a estação férrea central de Caxias do Sul. Assim como em outros municípios do Rio Grande do Sul, Caxias possuía uma estação ferroviária secundária, assentada em área rural: A Estação Forqueta.³² Esta antiga estação é hoje habitada por Romeu Grapilha, funcionário aposentado da RFFSA³³. Este ferroviário desempenhou o ofício de artífice da linha permanente até início da década de 1990. Em Janeiro de 2018, durante uma passagem pelo local, conheci o ferroviário:

Há quase 25 anos Romeu Grapilha deixou a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), mas o trem não saiu de sua vida. Ele ainda mora na estação de Forqueta, em Caxias do Sul, com a esposa e dois filhos - o terceiro cresceu ali, mas já saiu de casa. A plataforma de embarque hoje guarda dois carros e os vários escritórios foram transformados nos cômodos de uma casa de família, como outra qualquer. (Jornal Pioneiro)

³² Localizada a 15 quilômetros da área central da cidade, a Região Administrativa de Forqueta tem como característica principal a produção de vinhos e uvas, que responde por cerca de 90% da sua economia rural. Estima-se que da localidade saiam, anualmente, em torno de 150 milhões de quilos da fruta. Criada em 1929, a Cooperativa Vitivinícola Forqueta é seu maior patrimônio econômico e cultural. Um museu, em seu interior, retrata a história da imigração. Essencialmente de origem italiana, a comunidade de Forqueta se mobiliza em torno da preservação da cultura. Anualmente realiza a Noite Italiana, em junho ou julho, e o Festival de Massas, no final do ano. Seu principal evento é a Festa do Vinho Novo, programado para junho e julho, e que ocorre a cada dois anos. Na área territorial da região existem 15 capelas, algumas com mais de 120 anos de construção. Forqueta integra o Roteiro Vale Trentino.

³³ Estação Forqueta. Jornal Pioneiro. Disponível em: <<http://pioneiro.clicrbs.com.br/rs/geral/cidades/noticia/2015/07/estacao-forqueta-virou-casa-para-ex-ferroviario-de-caxias-do-sul-4808826.html>> Acesso em: 15de maio. 2018.

A história do aposentado foi retratada em um jornal do município (Pioneiro), em reportagem intitulada: “Estação Forqueta virou casa para ex-ferroviário de Caxias do Sul”. Em conversa com Romeu, o aposentado relatou a surpresa de receber uma notificação de uma dívida com o governo do Estado, em 2015. O governo estava lhe cobrando um valor de cerca de R\$100.000,00, relativos aos “aluguéis atrasados” do imóvel, sendo que o ferroviário não havia sido incomodado, até então, por habitar na antiga estação. Este encontro com Romeu Grapilha revelou-me informações significativas sobre as ocupações realizadas por ferroviários aposentados nas estações desativadas do Rio Grande do Sul (fenômeno recorrente no estado).

3.5 Estação Passo Fundo: a capital da literatura

Passo Fundo é o grande polo regional da metade norte do Rio Grande do Sul. A cidade se destaca nas áreas de educação, saúde, serviços, comércio, indústria e agronegócio. Aqui se respira cultura o ano inteiro. Somos a capital nacional da Literatura. [...] Além disso, a cidade tem diversos monumentos e espaços públicos de valor histórico e arquitetônico, como a Praça Marechal Floriano, conhecida como a Praça da Cuia, o Teatro Municipal Múcio de Castro, o Parque da Gare entre tantos outros espaços públicos de lazer. Bom passeio. Viva Paso Fundo! (Folder)

O folder turístico de Passo Fundo identifica uma cidade organizada, que valoriza o patrimônio artístico, cultural e histórico, através de políticas públicas e incentivos ao turismo. Ganhei o panfleto no credenciamento do evento do I Fórum Sul-Brasileiro de Institutos Históricos em Maio de 2017. Assim, na companhia de Guillermo Gomez e Ícaro Estivalet³⁴, visitei Passo Fundo, durante nossas participações no evento sobre ferrovias realizado na cidade. O I Fórum Sul-Brasileiro de Institutos Históricos teve como tema norteador as “Ferrovias: território, sociedade e memórias”. Neste contexto, a equipe do Instituto Histórico de Passo Fundo (IHPF) organizou uma agenda diversificada e acolhedora, os servidores e estagiários da instituição elaboraram um passeio guiado pelas ruas da cidade, denominando o roteiro de Trilhos do Passado³⁵. A caminhada percorreu pontos turísticos do centro histórico e terminou na antiga estação ferroviária: O aspecto da edificação iluminada

³⁴ Ficamos hospedados na casa de estudantes da Universidade de Passo Fundo (UPF)

³⁵ A ferrovia deu grande impulso ao crescimento econômico de Passo Fundo, que se consolidou como polo regional, verificando-se um expressivo no aumento no número de estabelecimentos comerciais e industriais. Nos primeiros anos do século XX intensificou-se a indústria madeireira que se tornou uma das principais fontes de divisa para o município. Em 1905 foi inaugurado o Empório Industrial rio-grandense, importante fábrica de erva-mate com engenho a vapor. (IPHAE, 2002, p. 249)

ao anoitecer, dava destaque ao patrimônio histórico restaurado. A antiga estação³⁶ central foi revitalizada em 2016, juntamente ao sítio ferroviário do entorno, que virou um parque: A Praça da Gare. Durante o passeio guiado, adentramos rapidamente o âmbito da estação mista de madeira e alvenaria, estrutura que é mantida pela Confraria das Artes, (associação que havia organizado uma exposição no local):

A Confraria das Artes é um coletivo de artistas visuais da cidade de Passo Fundo, resultado da prospecção de demanda do setor de formação do Plano Municipal de Cultura. [...] O projeto que a Confraria das Artes estabelece na antiga Estação da Gare, é de uma Galeria de Arte para mostras visuais, de outros setores culturais, incentivo a arte e a novos artistas, realização de oficinas de arte, ateliê público, espaço para reuniões e encontros culturais, apresentações e atividades que contemplem a cultura local. (folder)

As condições de exposição da galeria e a ocupação do espaço por instalações artísticas eram favorecidas pela arquitetura do local: o ambiente sem divisórias compunha um único e espaçoso cômodo interno. A curadoria e a disposição das obras estavam impecáveis. A exposição montada na ocasião de Maio de 2017 enfocava a ferrovia como objeto de representação de linguagens artísticas e museológicas: o conjunto de obras apresentadas era composto por letras de músicas, esculturas, pinturas e artefatos históricos.³⁷

Em retorno à Estação, para observar o cotidiano do espaço de forma mais apurada, percorri a cidade e fotografei a paisagem citadina, registrando a presença de comércios nomeados com “imagens” do universo ferroviário (Visconde Mauá, Café da Estação...). Durante o trajeto percebi que a Estação ferroviária e a Praça da Gare (sítio histórico) estavam inseridas na dinâmica de Passo Fundo, enquanto patrimônios culturais imersos na mancha de lazer da cidade. Estes lugares vêm se afirmando como pontos de atividades sociais e culturais na cidade:

Existe uma forma de apropriação quando se trata de lugares que funcionam como ponto de referência para um número mais diversificado de frequentadores. Sua base física é mais ampla, permitindo a circulação de gente oriunda de várias procedências e sem o estabelecimento de laços mais estreitos entre eles. São as manchas, áreas contíguas do espaço urbano dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam – cada qual com sua especificidade, competindo ou complementando – uma atividade ou prática predominante. Numa mancha de lazer, os equipamentos podem ser bares, restaurantes, cinemas, teatros, o café da

³⁶ Em 2000, a prefeitura já havia restaurado a estação, que passou então a abrigar o Mercado do Pequeno Produtor Rural. Em 2016, após novamente intervir no sítio histórico, A Prefeitura ergueu um prédio envidraçado, próprio às finalidades do Mercado.

³⁷ As obras em exposição eram de autoria de artistas naturais de Passo Fundo e participante da Confraria das Artes: Jeferson Douglas de Andrade, Ana Maria Boscarin, Olinda dos Santos e Iara Boff.

esquina etc., os quais, seja por competição seja por complementação, concorrem para o mesmo efeito: constituir pontos de referência para a prática de determinadas atividades. (MAGNANI, 2002, p. 21)

Assim, era notória a presença de jovens andando de skate na antiga plataforma de embarque da Estação, a circulação de turistas e a utilização da praça pública pela população local também era expressiva. Neste sentido, a qualificação do sítio histórico e das cercanias, como uma mancha de lazer é também incentivada pela organização formal do município, dotado de políticas públicas e legislações próprias na área da cultura e do patrimônio.³⁸

A presença ferroviária em Passo Fundo é marcada por contrastes. A cidade, por um lado, apresenta uma postura de valorização da memória ferroviária no Município, através da divulgação cultural dos espaços da ferrovia e da manutenção do patrimônio³⁹ oriundo da extinta RFFSA. Por outro lado, a cidade ainda detém um polo industrial que é servido pelos trens de carga, região onde funciona uma estação férrea e estão instaladas também as casas da vila ferroviária de Passo Fundo. Nesta região afastada do centro da cidade, às margens da estrada de ferro são ocupadas por moradias irregulares, situação que revela a privação ao direito à moradia em Passo Fundo⁴⁰.

O conhecimento desta situação ocorreu por meio de uma notícia vinculada no jornal televisivo regional, exibido durante Março de 2018. Assim, em consulta posterior a internet, descobri uma reportagem especial, de um veículo de comunicação de Passo Fundo (O Nacional), que esclarece de forma aprofundada o histórico das ocupações irregulares e o processo de urbanização da região. O jornalista, Gerson Lopes, explorou a temática sobre os conflitos decorrentes das ocupações irregulares, em redação intitulada “Beira-trilho: uma década depois;

³⁸ O Conselho Municipal de Políticas Culturais (CMPC) criado através da lei de número 4597 de 4 de Setembro de 2009, encontra-se em plena atividade desde sua criação. A partir da aprovação da lei 5183/2016, que implementou o Sistema Municipal de Cultura, o Conselho passou a ser deliberativo e composto por representantes setoriais. Passo Fundo adequou-se ao Sistema Nacional de Cultura, criando seu Fundo Municipal (Funcultura), Conselho e Plano Municipal de Cultura, aprovado na IV Conferência Nacional de Cultura, e que aguarda a aprovação da Câmara Municipal de Cultura. (folder institucional)

³⁹ Em 1982, a via férrea foi deslocada para áreas periféricas (mantem-se o transporte de cargas). A estação ferroviária perdeu sua função original, e após passar um período de abandono e degradação, passou a figurar como patrimônio cultural, tendo sido preservada e reutilizada. (IPHAE, 2002, p. 249)

⁴⁰ “Levantamento realizado pela Comissão dos Direitos Humanos de Passo Fundo (CDHPF), em parceria com a Universidade de Passo Fundo, demonstra que a decisão da família de Juvenal, em se instalar na beira dos trilhos, na década de 70, continua sendo alternativa para quem não tem moradia. A população ao longo dos 15 quilômetros da linha férrea que serpenteia a cidade de uma extremidade a outra, aumentou na última década de 1,1mil para cerca de duas mil famílias vivendo na faixa denominada de beira-trilho.”

Levantamento realizado pela Comissão dos Direitos Humanos de Passo Fundo apontou agravamento da situação em relação aos últimos 10 anos”. A reportagem trazia a perspectiva de moradores das ocupações, professores e um procurador da república envolvido no caso:

Na avaliação do Procurador da República, Ricardo Gralha Massia, houve omissão por parte dos entes responsáveis, tanto no sentido de adotar providências para frear as ocupações, no caso a empresa que detém a concessão, como também na falta de políticas públicas, por parte do município, para inserir os moradores em programas habitacionais. Um inquérito civil, com aproximadamente 1,5 mil páginas, tramita no Ministério Público Federal desde 2005, mas a intenção, segundo Massia, é tentar resolver a questão através do diálogo. Em razão disto, o MPF tem realizado reuniões frequentes com as entidades envolvidas no debate. (Jornal o nacional)

A circunstância desvela os embates entre a Empresa Concessionária (América Latina Logística - ALL), a Prefeitura do Município e o Governo Federal, conflitos de responsabilidades que são mediados, lentamente, pelo Poder Judiciário. Assim, de forma concreta, os aparelhos de Estado acabam sendo omissos e coniventes com as condições precárias e de risco que estão submetidas às famílias que vivem à Beira-Trilhos⁴¹.

Enquanto prepara a massa de cimento para fazer reparos na casa da vizinha, o aposentado Juvenal da Silva, 56 anos, vai descrevendo a beira-trilho que conheceu na adolescência. Ele tinha apenas 16 anos quando a família, pai, mãe e outros três irmãos, ergueram um pequeno barraco de lona, distante cerca de dois metros dos trilhos, no bairro Valinhos. A moradia era uma das poucas existentes no local onde costumava caçar e pescar nos arredores. Nos 40 anos vividos ali, o aposentado viu o bairro crescer, criou os filhos, substituiu o barraco por uma casa de material, fez dezenas de amigos, acumulou uma infinidade de histórias e lembranças. A mais marcante e dolorida delas ocorreu há 30 anos, quando recebeu a notícia de que a mãe havia morrido atropelada pelo trem. “Ela tinha problema de audição. Tentou atravessar os trilhos e não conseguiu. Eu estava trabalhando em Carazinho e foram me buscar. Cheguei aqui e não acreditei”, recorda. (Jornal o nacional)

O registro da biografia do habitante, Juvenal da Silva, presente na reportagem de Gerson Lopes, é apresentada também nesta dissertação. A perspectiva do morador de Passo Fundo inscreve o lugar de fala deste antigo morador da ocupação, relatando as transformações do espaço, a história da sua família, as relações de vizinhança e a perda de sua mãe. A narrativa do aposentado registra a realidade compartilhada por muitas famílias brasileiras: as condições de privação do direito à moradia. Este cenário também é ilustrado pela recorrência de ocupações irregulares à beira-trilhos, que ocorrem em outras regiões do Rio Grande do Sul, a exemplo de Cruz Alta e Porto Alegre, são episódios que revelam conflitos sociais,

⁴¹ Disponível em: <https://onacional.atavist.com/beira-trilho> Acesso em: 15 de maio. 2018.

políticos e econômicos entre as partes interessadas em ocupar os imóveis e espaços ociosos da RFFSA.

3.6 Estações de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa: Vale dos Vinhedos (Serra Gaúcha)

Embarque nessa Autêntica Viagem ao Passado. Passando pelas cidades de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa, o passeio de Maria Fumaça é um verdadeiro retorno ao passado. Durante o trajeto de 23 quilômetros, você pode celebrar a cultura italiana e realizar degustações de vinho, suco de uva e espumante moscatel. A bordo desse memorável passeio, apresentações típicas italianas e gaúchas esperam por você para tornar essa viagem uma experiência única e inesquecível. (folder turístico)

Bento Gonçalves, cidade localizada no Vale dos Vinhedos, atribui-se o título de capital nacional do Vinho, e o município vizinho, Garibaldi, a denominação de capital Nacional do Espumante. As cidades são conhecidas no Brasil devido ao rótulo de produtoras de bebidas finas. Nesta região, o folder organizado pelo Grupo de Turismo Giordani, que tem sede em Bento Gonçalves, assinala o passeio de Maria Fumaça na Ferrovia do Vinho⁴² como um percurso emocionante e inesquecível. De fato, a paisagem compartilhada entre o vale de mata cerrada, o Rio das Antas e extensos e íngremes parreirais de uva, cultivados pela comunidade de descendentes de migrantes italianos, atrai intensa movimentação turística para Serra Gaúcha.

A cidade serrana, distante 42 km de Caxias do Sul, possuía quatro estações ferroviárias. Durante visita à cidade, pude conhecer três delas; São Valentin, Km 2 e Bento Gonçalves. A Estação central de Bento Gonçalves é atualmente gerenciada pela empresa Giordani Turismo, que administra o passeio de Maria Fumaça. Esta foi a primeira estação férrea de Bento Gonçalves, inaugurada em 1919, um ano após a instalação da Estação Garibaldi. A construção do ramal férreo correspondeu ao prolongamento da linha de trilhos a partir da via principal, que ligava Montenegro a Caxias do Sul.

O empreendimento que teve custo elevado e engenharia complexa (devido ao terreno serrano ser muito acidentado) envolveu a participação de centenas de operários. Na década de 1950 o Batalhão Ferroviário realizou o prolongamento da linha férrea até Vacaria, construindo túneis, viadutos, pontes, estações e vilas

⁴² Trecho da Ferrovia do Vinho teve partes reabilitadas para fins turísticos no ano de 1992, através da organização de passeios de trem tracionados por locomotivas a vapor, operados pelo Grupo de Turismo Giordani.

ferroviárias. A Ferrovia do Vinho, construída na década de 1950, fazia parte do Tronco-Sul. Esta obra era considerada pelo Ministério do Exército, prioridade para a segurança e integração nacional, que delegou a obra para o 1º Batalhão Ferroviário.⁴³ Logo, durante a construção das estradas de ferro pelo Batalhão Ferroviário, os soldados levantavam pequenas casas de madeira para se alojarem (algumas dessas estruturas foram aproveitadas pela VFRGS), originando vilas ferroviárias na região. Neste contexto, a integração de transportes da Serra Gaúcha, aliada a presença da migração italiana⁴⁴ (estabelecida na região desde 1875), matizaram a paisagem cultural da região.

Nessa região sulina, a saída de campo foi efetivada em Fevereiro de 2018, sendo a última realizada durante o meu período de formação no âmbito do mestrado em Antropologia Social na UFRGS. Financiada pelo PPGAS, a viagem de três dias teve por intuito a observação dos usos atuais das estruturas da ferrovia no Vale dos Vinhedos. Naquela oportunidade, saímos de carro de Porto Alegre, cedo da manhã, eu, meu pai, Dilson, e minha companheira, Layza. Assim, percorremos os caminhos coloniais da Serra Gaúcha, pelas estreitas vias de terra e cascalho no interior destes municípios (Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa).

Esta foi uma experiência de “encher os olhos”, como é a qualquer visitante. A passagem pelos locais nos oportunizou a observação de edificações centenárias de madeira, pedra e alvenaria, moinhos e cantinas, instalados nos morros habitados por agricultores que preservam saberes e identificações associadas à nacionalidade de seus antepassados. No percurso, o que se anunciava era a presença de empreendimentos hoteleiros, gastronômicos e turísticos que promoviam a espetacularização do patrimônio histórico e da memória italiana na Serra Gaúcha, (conforme era visível em outdoors e outras publicidades).

⁴³ Esse foi um destacamento militar, fundado em 1943, sediado na cidade de Bento Gonçalves.

⁴⁴ “As regiões do Norte da Itália geraram emigrações para a região Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, especificamente para Bento Gonçalves de acordo com a proporção a seguir, de onde se pode concluir que a grande maioria dos imigrantes chegados a partir de 1875 é de proveniência vêneta-lombardo-trentino-friulana. Ao chegarem à colônia os imigrantes eram recebidos por uma Comissão de Terras que deixava muito a desejar. Os imigrantes eram alojados em barracões e se alimentavam de caça, pesca, frutos silvestres e do pouco que era fornecido pelo governo até se instalarem em seus lotes rurais. Ao se instalarem, iniciavam uma agricultura de subsistência representada pelo cultivo de milho, trigo e videira. As primeiras indústrias artesanais, com características domésticas e utilização somente de mão-de-obra familiar, assim como o comércio de troca e venda de produtos, surgiram com a produção de excedentes agrícolas e com a criação de animais. A troca, compra e venda de produtos era feita na sede da colônia, após longas caminhadas por estreitas picadas (trilhas abertas na mata), demarcadas pelos próprios imigrantes.” Disponível em: <<http://www.bentogoncalves.rs.gov.br/a-cidade/historia-da-imigracao>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

Durante nossa viagem, paramos em um lancheria, situada às margens da movimentada e sinuosa rodovia, para tomar o café da manhã. Esta parada espontânea nos oportunizou uma surpresa; Descobri, atrás da lancheria, uma pequena estação antiga e uma casa anexa. Quem nos informou sobre as habitações, foi a vendedora do armazém de lanches e produtos coloniais. Aos apontamentos desta senhora, nos dirigimos até o acesso lateral de estrada de terra em declive, ao lado do prédio, que desembocava em uma residência de cor verde.

A linha de trilhos desativados da ferrovia do Vinho passava em frente a casa verde, e mais parecia um jardim; um roseiral de flores brancas, vermelhas e rosas. A casa tinha a frente gramada, e uma varanda diante da porta de entrada. Neste local, um banco de madeira era ocupado por um homem de boné, que chamava os dois cachorros que anunciavam nossa chegada. Ao me aproximar do prédio, notei que a parede acima da janela (que dava para um quarto), possuía um emblema em alto relevo. Em silêncio, com a máquina fotográfica pendurada no pescoço, apontei com o dedo indicador para o símbolo, e olhei para o homem. Em resposta, um acenar de cabeça e a confirmação verbal: “Este é o símbolo do Batalhão Ferroviário”.

O homem negro se apresentou como Roberto Carlos de Oliveira, 55 anos. O filho de ferroviário identificou o local como “Linha São Valentin” e contou que mora na casa há 48 anos. O estado de conservação da casa é impecável, a pintura recente ressalta a robustez da construção. O pai de Roberto havia ocupado a casa no período em que trabalhou no Batalhão Ferroviário, no setor de manutenção de vias, foi assim, artífice da linha permanente. Quando ingressou no Batalhão, recebeu as chaves do imóvel através do Sargento Inácio, engenheiro do 1º Batalhão. O prédio segue com a família desde então. Desta forma, Roberto conta que apenas duas habitações são remanescentes daquele tempo, as outras casas instaladas perto dos trilhos foram erguidas por pessoas alheias à profissão ferroviária.

Roberto, sendo conhecedor da ferrovia do vinho, informou o nome de quatro estações que compunham o trecho: São Valentin, Km 2, Veríssimo de Matos e Jaboticaba. O interlocutor comentou que há cerca de 30 anos nenhum trem passa

naquela linha (os registros ferroviários informam a última passagem do trem de passageiros em 1976) e que o trem turístico foi o último a passar por ali em 1992.⁴⁵

Neste cenário de sumiços e apagamentos do ramal do vinho, o morador desempenha um papel de guardião do acervo ferroviário local. Neste período de tempo muitas pessoas lhe indagaram se poderiam retirar os trilhos, lhe oferecendo dinheiro para desmontar a estrada de ferro.⁴⁶ Roberto disse que era irredutível neste sentido, não poderia vender algo que não era seu. O homem também situa que pedaços do percurso foram desmontados e desapareceram: os trilhos foram arrancados e os túneis abandonados. Durante nossa conversa, perguntei ao Roberto se não havia mais ferroviários nas redondezas, quando então me apontou para a estação próxima a poucos metros de sua casa...

A Estação identificada por Roberto, como São Valentim, tinha aspecto de moradia familiar. Neste prédio verifiquei se havia alguém em casa, Inês Augusta Justina da Silva, 82 anos, abriu a porta. Desconfiada, verificou não me conhecer, mas me convidou para entrar depois que eu pedi um copo da água. Dentro do imóvel, pedia para não reparar na bagunça e dizia estar resfriada. Inês relatou ser descendente de “brasileiros puros” e ter trabalhado oito anos na cozinha do Batalhão Ferroviário, e outros oito anos na cozinha da RFFSA. Inês disse que já havia feito muitas coisas na vida: “Eu fui boia-fria, empregada... essas mãos trabalharam muito nessa vida. Serviço não mata ninguém!”. A senhora era mãe de três filhas e um filho, e mostrou a foto dos seus “meninos”, também contou que seu cunhado mantinha a horta e o fornecimento de lenha para sua casa.

A decoração da sala de estar era característica de uma casa antiga da região; lustres, pouca-luz, imagens de santos nas paredes e um fogão a lenha. Durante a conversa com Inês, um senhor entra na sala: Garibaldino Alves da Silva, 81 anos, era o ex-marido da ferroviária, moravam juntos. O aposentado narrou ter ingressado no Batalhão Ferroviário aos 19 anos, e desempenhado diferentes funções enquanto esteve trabalhando; citou a lavagem das bombas de gasolina do quartel em Bento Gonçalves. Durante a trajetória de trabalho, também foi transferido para Lages – SC em curto período de tempo, retornando para o Rio Grande do Sul.

⁴⁵ O Trem de Maria Fumaça opera parte do trecho original da Ferrovia do Vinho, no entanto, a empresa já chegou a gerenciar o todo percurso, já que o trem partia de Carlos Barbosa até Jaboticaba nos primeiros anos de operação da Giordani Turismo. (1992)

⁴⁶ O aço dos trilhos é cobiçado como matéria prima de qualidade para o emprego na indústria metalúrgica e cutedeira, além de ser utilizado como “mata-burro” nas colônias e áreas rurais.

Sobre a ocupação da Estação, relatou que a mesma estava desativada desde a década de 1970, e que ganhou o direito à moradia e as chaves do imóvel “da mão do Sargento Inácio”. A casa poderia seguir sobre a posse do aposentado, como reconhecimento pelos anos de profissão. Segundo o relato do casal, nunca foram importunados por residirem no imóvel, “seu imóvel”. A conversa foi encerrada no meio da manhã, quando seguimos em direção à outra estação desativada: Km 2.

A Estação Km 2 era acessível através de um acesso de terra, a partir da BR 470. A descida sinuosa, acima do Vale da Ferradura do Rio das Antas, tinha um barranco entalhado no meio da serra, ali encontramos a Vila Ferroviária do Batalhão Ferroviário. A rua de cima era uma fileira de 18 casas padronizadas de alvenaria, logo abaixo estava a estrada de ferro abandonada, e a Estação Km 2, que havia sido ocupada por uma família ferroviária.

Na primeira casa do conjunto, encontramos o aposentado Almeida Trevisan, 74 anos. O Sr. Trevisan, descendente de italianos, havia trabalhando durante 5 anos no Batalhão Ferroviário, quando em 1964 foi incorporado ao quadro de funcionários da RFFSA. O ferroviário, que foi guarda-fio, narrou sua atuação na construção do ramal do Vinho. Este senhor morava na casa com sua esposa, Elvina de Mesquita, negra, 57 anos, filha de ferroviário (seu pai havia sido mestre carpinteiro).

Assim, o casal contou que as casas surgiram como uma vila militar, que foi construída na década de 1950, e que contava com escolas, comércios, salões sociais, um cinema e um posto de saúde. Em frente ao imóvel, haviam duas placas: o registro do patrimônio da RFFSA, e a etiqueta de bem arrendado da ALL. Os dois falaram que tinham a titularidade do imóvel e que na prática, a venda e compra de casas ocorria de forma comum; a dinâmica do espaço era a de um bairro rural, que inclusive era habitado por um vereador de Bento Gonçalves. O casal também apontou que a Estação Km 2 era habitada por um colega de trabalho, Alberi Oliveira dos Santos, 57 anos.

Na Estação Km 2, interagi com Alberi e sua família. O aposentado, que foi artífice da linha permanente, trabalhou durante 28 anos na RFFSA, quando em 1995 se aposentou. Relatou que mora na estação há quase vinte anos, e que resolveu ocupa-la devido ao abandono da estrutura. Nunca foram importunados sobre o fato, mas relatam alguma preocupação pelos boatos de que a Giordani Turismo fosse requerer o imóvel para fins turísticos, ou que a implantação do trem regional

desalojasse as famílias a beira-trilhos. Mas, segundo o aposentado, eram só rumores...

O trem de passageiros, embora tenha operado até 1976 na região, é constantemente revisitado em empreendimentos, estudos, planos e projetos de reativação. Neste contexto, em Porto Alegre, em meados de 2011, em uma visita no SINDIFERGS, ganhei um informativo impresso da Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNe-RS) ⁴⁷ Embora desconhecesse a AUNe, fiquei interessado pelo material gráfico que relatava a movimentação do empresariado local e dos governos municipais da Serra Gaúcha em torno da instalação do Trem Regional:

A implantação do trem pode trabalhar não apenas a solução de transportes para a região, mas também uma revitalização urbana e requalificação dos espaços, com reorganização de fluxos, solução para problemas habitacionais ao longo das faixas de domínio, integração com os demais modais, oportunidade de trabalho regional, entre outros. Além disso, os estudos preveem a compatibilização com o trem turístico Maria Fumaça que atua em parte do trecho. (AUNe, Informativo nº 03 - Ano III - Agosto 2010)

O informativo demonstrava uma coalizção regional, liderada pela AUNe, que atuava na elaboração de estudos técnicos e reuniões políticas para tratar sobre a implementação de uma linha ferroviária entre Caxias do Sul e Bento Gonçalves. No entanto os diálogos parecem não ter seguido em frente, já que o último informativo da entidade foi publicado em 2012.⁴⁸

Em viagem a Bento Gonçalves, visitei a estação central da cidade, onde embarquei no trem turístico Maria Fumaça. A experiência teve o custo de R\$ 120,00, e duração de 1h30min percorrendo o Vale dos Vinhedo. Foi uma viagem em clima de festa, regada a vinho, espumante, canções italianas e danças regionais. A passagem da locomotiva a vapor e o som do apito tornam-se o clímax do percurso pelo interior das cidades. Na beira dos trilhos a interação fugaz com os moradores,

⁴⁷ A Aglomeração Urbana do Nordeste - AUNe RS, é uma instância de planejamento e gestão regional, que tem como finalidade articular e integrar as ações públicas de interesse comum, da região formada pelos dez municípios integrantes: Bento Gonçalves, Carlos Barbosa, Caxias do Sul, Farroupilha, Flores da Cunha, Garibaldi, Monte Belo do Sul, Nova Pádua, São Marcos e Santa Tereza.

⁴⁸ O projeto trem regional é de grande importância para AUNe, pois além de qualificar os acessos viários da região, oferecer nova alternativa de transporte para a população, contribuir para a integração de ações de turismo, entre tantos outros ganhos, resgata o papel histórico do trem em nosso processo de desenvolvimento. Nos países do primeiro mundo a condução de passageiros por trem é uma realidade e tem constantes investimentos. Somos uma região de povo empreendedor, que está sempre à frente em busca de inovação. Por isso, precisamos deixar a contramão da história e retomar esta alternativa que alia conforto, tecnologia, ganho ambiental, agilidade e consequentemente incrementa a qualidade de vida. (Panfleto)

ocorre por meio de acenos, palmas e gritos. Enquanto isso, no interior dos carros de passageiros ocorre a incessante comercialização de quitutes, bebidas e souvenirs.

Ao chegar ao final do itinerário e desembarcar do trem, um ônibus realiza o traslado até o ponto inicial do percurso, Bento Gonçalves. Ao lado do prédio da Estação da Maria Fumaça, uma casa de espetáculo denominada “Epopéia Italiana”, reconstrói, por meio da encenação dos seus artistas, a chegada da migração italiana na região. A dramatização da presença italiana, no caso de Bento Gonçalves, inscreve a valorização da migração enquanto fenômeno ocorrido no contexto do Rio Grande do Sul.

4. OS CAMINHOS DE FERRO E OS TRILHOS DE PAPEL

4.1 Os caminhos de ferro: nuances patrimoniais

[...] a experiência do trabalho e sua gestão conformavam-se de modo interligado, assegurando a circulação de bens e pessoas: Uma engrenagem invisível, sutil, composta por múltiplos pequenos detalhes perpassava tudo e nos seus interstícios visualizamos o trabalho ferroviário, ponto nodal, foco e suporte deste maquinismo invisível. (HARRES, 1996, p.12)

A ferrovia, muito mais do que a circulação de mercadorias e pessoas, fez florescer paisagens urbanas e industriais, uma cultura de trabalho e identidades profissionais. As operações de transporte e logística requereram uma infraestrutura viária e uma organização administrativa que envolveu a participação de milhares de trabalhadores no sul Brasil. Neste contexto, a memória coletiva dos caminhos de ferro adquiriu um legado material a ser preservado; de monumentos, construções, objetos, acervos documentais e também um patrimônio imaterial; os narradores e as oralidades, os saberes e os testemunhos:

Podemos concluir que o patrimônio cultural tem como suporte, sempre, vetores materiais. Isso vale também para o chamado patrimônio imaterial, pois se todo patrimônio material tem uma dimensão imaterial de significado e valor, por sua vez todo patrimônio imaterial tem uma dimensão material que lhe permite realizar-se. As diferenças não são ontológicas de natureza, mas basicamente operacionais. (MENESES, 2007, p. 7)

O encerramento das atividades da RFFSA, em 1997, deixava dúvidas a respeito do futuro dos bens da antiga estatal. Em 2007, a Lei Nº 11.483 de 31 de Maio de 2007, dava por encerrado o processo de liquidação da RFFSA, delegando ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.” (Art. 9º) Estavam abertas as condições para a gestação de políticas públicas na área do patrimônio e dos museus, relacionados à temática ferroviária. Por outro lado, a questão da moradia de aposentados nos imóveis da RFFSA seguia em aberto.

O trabalho ferroviário no Rio Grande do Sul, fenômeno interpretado a luz de muitas perspectivas das humanidades, é referenciado pela historiadora Marluza Harres, no que diz respeito à VFRGS. A historiadora observou os instrumentos de gestão da empresa do setor de serviços, ao analisar documentação sobre a VFRGS correspondente ao período de 1920 a 1942. A Teoria da Administração Científica de Taylor, correspondia a um modelo difundido pelo mundo, no qual a organização da ferrovia sulina se inspirou. Assim o instrumental da empresa ferroviária era

organizado por regulamentos e técnicas de disciplinarização dos funcionários na ferrovia do estado.

O “maquinismo invisível”, citado pela historiadora, era dinamizado por uma engrenagem racionalizada da ação humana; mecanismos empresariais de disciplinarização, controle e bem estar social dos empregados. Embora tenha sucesso na introdução dos ideais e valores de empresa, o modelo da racionalização do trabalho, baseado na Teoria clássica da Administração Científica de Taylor, não conseguiu ser efetivado na VFRGS. Isto ocorreu porque a empresa de transportes não contava com a previsibilidade e o ambiente controlado de uma indústria tradicional, “chão de fábrica”, tornando complicada a aplicação dos preceitos da Teoria da administração tradicional com a mesma desenvoltura.

Neste contexto Harres (1996) localizou o cenário industrial no Rio Grande do Sul do início do século XX, em que Administração de Iniciativa figurava como realidade vigente; Aqui a ideia de sujeitos e empregados reconhecidos pela empresa de trabalho era difundida como estratégia de aproximação dos ferroviários trabalhadores junto aos administradores.

Neste tipo de administração era comum a utilização de medidas incentivadoras do empenho e da dedicação do empregado ao serviço. Entre as medidas encontravam-se: gratificações, prêmios, salários mais elevados, melhores condições de trabalho e, por fim, este incentivo especial devia ser acompanhado por “consideração pessoal e amistoso tratamento”. A descrição de Taylor sobre administração de iniciativa deixa transparecer a dependência dos administradores em relação à experiência, habilidade e vontade dos trabalhadores, sendo fundamental o desenvolvimento de estratégias objetivando assegurar a cooperação dos empregados. Na VFRGS encontra-se a mesma modalidade de relações envolvendo administradores e empregados. O que não devemos perder de vista é que estas medidas incentivadoras, cuja visibilidade era reforçada, integravam um conjunto mais amplo, fazendo parte da disciplinarização. (HARRES. 1996, p.112-113)

A duração do projeto de modernidade e progresso econômico que era anunciado pela ferrovia no início do século XX, veio acompanhado de um modelo burocratizador das empresas industriais e de serviço. Neste cenário, a especialização das funções operacionais eram registradas nos documentos de identificação dos ferroviários. O ambiente de trabalho era um espaço onde as relações de poder eram mediadas por papéis; preenchidos e carimbados. Estes papéis figuravam como representações materiais dos regimes de cooperação, comunicação e controle entre a empresa de trabalho e os funcionários; eram regulamentos, estatutos, atas, ofícios, memorandos, planilhas e cadernos de

registros. Estes elementos que faziam parte da rotina da empresa hoje fazem parte dos arquivos da reserva técnica do Museu do Trem de São Leopoldo, e estão pulverizados também em acervos privados e coleções biográficas.

4.2 Nos trilhos de papel: documentos e acervos ferroviários

O etnógrafo em formação, em suas primeiras aulas da graduação, imagina a etnografia como uma expedição, vislumbra o antropólogo na posição de argonauta envaidecido pelas aventuras particulares da pesquisa interacionista. As “expedições” têm contornos menos glamorosos quando descobrimos que a boa etnografia requer uma infraestrutura minuciosamente articulada, quando realizada no contexto das sociedades complexas. Entre proximidades distantes e distanciamentos próximos; no âmbito das cidades todas as relações geram e demandam papéis (performances e os documentos). A expedição pode causar aborrecimentos e encantos, tudo em meio às atuações desempenhadas e as interações realizadas.

Neste sentido, retomamos o enfoque na burocracia, objeto clássico das Ciências Sociais. Na perspectiva weberiana (2012), a Burocracia opera pelo o princípio da impessoalidade e da racionalização do trabalho. O desenvolvimento da sociedade industrial gerou modelos de gerenciamento de empresas, pessoas e organizações fabris completas: “a combinação tipo fábrica-vila-operária”. (LEITE LOPES, 1976, p.41), as “*companys towns*”. A imobilização da mão de obra correspondeu a uma das práticas das empresas ferroviárias no sul do Brasil:

Ambas as empresas (VFRGS/RFFSA) demonstravam um tipo de trabalho inserido em uma lógica empresarial de capitalismo social, como conceituado por Sennett (2015a). Este conceito - herança de Max Weber em sua análise da Alemanha de Bismark - define um tipo de empresa que engloba grande número de trabalhadores – se tornando “obesa em nome da inclusão social” (idem, p.35) – e os mantém, de forma paternalista, incentivando um longo tempo de permanência, promovendo aos trabalhadores uma “experiência de profundidade” (SENNETT, 2015b, p.118), característica das instituições mais ou menos estáveis. Nesta estrutura, comparada a dos exércitos, “todos tinham seu lugar e cada lugar, uma função definida” (idem, p.27). A RFFSA era regulamentada por inúmeras normas, portarias, ofícios, atas e outros “frutos” materiais de uma realidade burocratizada de empresa. (RAPKIEWICZ & GÓMEZ, 2017, p. 7)

A construção de ferrovia também atendeu aos anseios do Estado, por corresponder aos interesses militares de integração nacional. A implantação de tecnologias de governo, através da estruturação das burocracias de empresa, ensejou um laboratório de experiências para os dirigentes do país, e um atelier de

produção de imagens da nação, a partir de um discurso desenvolvimentista que se perpetua ainda no presente.

A RFFSA estruturou uma imprensa ferroviária expressiva, contando com algumas publicações editadas pela própria empresa, seus meios oficiais de comunicação. A revista REFESA¹ é um exemplo, foi uma publicação bimestral do Departamento de Relações Públicas da RFFSA, que na década de 1970 apresentava um discurso nacionalista e desenvolvimentista, característico da Ditadura Militar (“A Revolução de 1964” como era referida nas edições de 1971 e 1972).

Neste periódico as imagens e os valores da empresa eram mobilizados na tônica das reportagens; destacava-se nelas a valorização da família, da disciplina, do trabalho, da tecnologia, da nacionalidade, do progresso e da “prosperidade econômica”. As publicações traziam informações do Brasil inteiro; as manchetes exaltavam os “feitos” da empresa ferroviária, destacando inaugurações de obras e os discursos políticos das autoridades do governo que compunham os quadros dirigentes da empresa estatal². Outras seções da revista possuíam colunas com curiosidades técnicas e “folclóricas” da ferrovia, músicas, poesia e literatura, as viagens de passageiros, o turismo sobre trilhos, a biografia de ferroviários que atuavam na empresa. Os títulos dos editoriais das publicações, e a observação da íntegra de seus conteúdos, revela a realidade de uma empresa pujante, imaginada pelo pesquisador ao folhear da antiga revista, que leva ao devaneio o leitor.

Assim, trago o exemplo de algumas edições da REFESA: A Revista na edição de Julho e Agosto de 1971 trazia o seguinte editorial: “O sentido de uma obra” e o suplemento especial, uma cartilha traduzida de uma publicação americana, “O Despertar do Colosso: O Brasil se põe em marcha”. A simples menção dos títulos já nos instiga e situa no universo de trabalho da RFFSA, outras reportagens aprofundam nossa imersão: “aposentadoria e pensão total para ferroviários” e “renovação ferroviária”.

O editorial da edição de Setembro e Outubro de 1971, também chama atenção: “Trabalhar e bem servir”. O título de algumas reportagens deste exemplar também era significativo: “A Rede é uma só”, “uma empresa que ressurgiu em obras”, “Agente

¹ As revistas foram digitalizadas do Acervo do Museu do Trem de São Leopoldo, em 2012.

² Como o Coronel Mário David Andreazza, Ministro dos Transportes dos governos Costa e Silva e Médici, figura recorrente nas reportagens de inauguração de estações, pontes, elevadas e trechos férreos.

de Macaé é saxofonista de fôlego”, “Bem estar social de empresa”, “Isadora contra a sombra” – um conto sobre a Maria Fumaça e “Sistema regional sul: trigo e soja escoados com êxito total”. A edição de Novembro e Dezembro de 1971, editorial “As novas esperanças”, e as reportagens: “aniversário do presidente mobilizou os ferroviários”, “mecanização da linha: turma da conserva é garantia do tráfego”, “RFFSA recebe diretoria da PETROBRAS”, “Turismo e Ferrovia”, “RFFSA apoia a expansão siderúrgica”, “no mundo dos transportes” e “As nossas belas estações”.

Por último, a edição de Setembro e Outubro de 1972, referenciava: “Exportação e independência”, “Dieselização: um Programa que se completa”, “Símbolo da RFFSA é obra de jovens”, “estudante quer saber tudo de ferrovia”, “ferroviários recebem apartamentos” e “Suely, a primeira e única agente comercial da RFFSA”.

E mais alguns títulos de reportagens coletados de forma avulsa entre os exemplares, excertos que retratavam “personalidades” entre os ferroviários empregados e as características da empresa e do cotidiano de trabalho pela ótica da REFESA: “Waldomiro: uma carreira de fé”, “Maquinista, uma vida de emoções”, “um amável disciplinador”, “O Brasil projeta seu trem do futuro”, “RFFSA: um patrimônio Nacional”. Valores como os da continuidade, da renovação e do progresso faziam parte de uma constelação fundamental para a identidade da empresa. Atualmente, esse universo documental integram tanto as páginas amareladas pelo tempo das revistas musealizadas e como um passado tornado presente, por meio das narrativas dos aposentados.

A história do trem é uma antologia de trabalho, de pioneirismo, de conquista. É uma caminhada de progresso, com marcas de lirismo, de saudade e esperança. Constitui, sobretudo, um registro da eterna presença do homem, plantando seus trilhos de aço para conduzir seus sonhos, suas aspirações. A esse homem, alma do trem, credita a RFFSA todo o somatório de realizações que pontilham sua história. Ao paralelo dessa homenagem reafirma nele sua confiança. A RFFSA acredita no homem e nele investe vigorosamente. Treinamento, aprendizagem industrial, psicologia aplicada e estágios cristalizam uma política de desenvolvimento de pessoal objetiva e arrojada. (17º aniversário da RFFSA)

O verbete, publicado na contracapa do Livro “Pequena Ontologia do Trem: A ferrovia na literatura brasileira” registrava os valores e as práticas de empresa. Esta publicação integrava as comemorações do 17º Aniversário da RFFSA, reunindo textos históricos, poesias, novelas e contos. A empresa, que chegou empregar

100mil funcionários na década de 1970, em parceria com o SESI³, assegurava a formação profissional das famílias de ferroviários.

Estes são alguns exemplos de papéis, encontrados no decorrer da pesquisa, que antecipa o objetivo do capítulo: apontar que os arquivos têm sido analisados nos termos de uma etnografia documental, na medida em que reconhecemos os papéis como constitutivos de subjetividades, ideologias, conhecimentos, práticas e objetos (HULL, 2012). Nesta perspectiva, realçamos o caráter mediador desses objetos e papéis, como produtores de conhecimento. Desta maneira, retomo algumas premissas dos documentos, enquanto objetos de interesse nas pesquisas etnográficas.

A análise documental assumia dimensão periférica ou apenas complementar nas produções antropológicas nos quais era praticada, segundo Hull (2012). O autor, criticando os olhares que privilegiavam exclusivamente o viés instrumental e representacional desses elementos, afirma que “olhar através do documento” reduz o alcance interpretativo acerca do papel de produção social atribuído aos documentos. Para o autor, tomar o conteúdo e a forma⁴ desses “artefatos gráficos” como realidades dadas, sem maiores questionamentos, nos remete a uma postura analítica redutora: Na perspectiva do autor os papéis devem ser encarados para além da dimensão de meros fornecedores de discursos. A abordagem de Hull (2012) nos sugere a “olhar para” os documentos, postura realmente comprometida em seguir os papéis, nos seus processos de construção, negociação, arquivamento, catalogação e circulação, por exemplo. Nesses termos filio-me a proposta de seguir os papéis como uma dimensão analítica do trabalho de pesquisa etnográfico.

Logo, identificando a importância dos documentos, Hull (2012) situa a funcionalidade destes elementos relacionados ao controle administrativo do Estado, mas vai além, ampliando o entendimento sobre estes papéis como constituintes de “objetos, sujeitos e sociabilidades.” (Hull, 2012, p.47) Nesse sentido, o autor frisa

³ O Serviço Social da Indústria – SESI é uma organização de direito privado, sem fins lucrativos, fundada em 1o de julho 1946, por meio do Decreto-Lei 9.403, num momento histórico de pós-guerra, no qual as políticas sociais necessitavam ser ampliadas de forma a atender as necessidades de uma sociedade mais urbana, industrializada, onde afluíam as tensões sociais e crescia a demanda por universalização de direitos como educação e saúde. Conforme previsto no Artigo 1o do Regulamento, o SESI tem por finalidade “estudar, planejar e executar medidas que contribuam diretamente para o bem estar social dos trabalhadores na indústria e nas atividades assemelhadas, concorrendo para a melhoria do padrão de vida no país”. Disponível em: <<http://www.sesirs.org.br/pt-br/sobre-o-sesi-rs>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

⁴ “duas dimensões distintas, mas mutuamente constitutivas” (Hull, 2012, p. 255)

três aspectos aos quais devemos estar atentos ao analisar o documento na sua própria materialidade, enquanto artefatos gráficos:

(1) A estética (forma e padrões), em relação à estrutura gráfica, disposição de informações, caligrafia e carimbos (por exemplo);

(2) a Emoção/Afetação decorrente da relação de pessoas com os documentos, no sentido das “subjetividades” envolvidas, desencadeadas a partir de determinados papéis;

(3) Signos: pessoas, lugares, coisas, tempos, normas e formas de sociabilidade.

O gesto de “olhar para” o documento deve levar em consideração a indissociabilidade de forma e conteúdo, bem como da materialidade e significado. Esta proposta metodológica enfoca a qualidade de mediação dos documentos. Nesse sentido se, por um lado, a existência desses “objetos burocráticos” materializa a presença do Estado e reivindica a autoridade de representar a realidade, por outro, acaba por gerar uma “agência compartilhada” entre documentados e documentadores. Assim relações de poder e hierarquia são atravessadas diretamente no ato de produção documental. Os documentos não apenas representam, mas criam realidades. Essas chaves interpretativas, sugeridas por Hull (2012) nos permitem desvelar o caráter mediador dos documentos, na medida em que observamos combinadamente os aspectos supracitados (Estética, Afetação e os Signos).

A tendência de etnografias que se valem de documentos vem se afirmando no contexto mais recente na medida em que aumenta o número de investigações antropológicas com interesse nas questões relativas à burocracia e composição de acervos, delineando a ascensão e consolidação do que poderíamos chamar de uma “etnografia documental”. A própria natureza da pesquisa etnográfica acaba por ser tensionada diante da proposta de ênfase na análise documental, assim é interessante somar ao debate a autora Olívia Maria Gomes da Cunha (2004):

[...] os antropólogos têm pretendido bem mais do que ouvir e analisar as interpretações produzidas pelos sujeitos e grupos que estudam, mas entender os contextos — social e simbólico — da sua produção. Aqui me parece residir um ponto nevrálgico que possibilita tomarmos os arquivos como um *campo* etnográfico. Se a possibilidade de as fontes “falarem” é apenas uma metáfora que reforça a ideia de que os historiadores devem “ouvir” e, sobretudo, “dialogar” com os documentos que utilizam em suas pesquisas, a interlocução é possível se as condições de produção dessas ‘vozes’ forem tomadas como objeto de análise — isto é, o fato de os arquivos

terem sido constituídos, alimentados e mantidos por pessoas, grupos sociais e instituições. (CUNHA, 2004, p. 293)

A etnografia de arquivos empreendida por Olívia Cunha (2004) teve a preocupação de evidenciar as qualidades e potencialidades de consulta de arquivos etnográficos produzidos por terceiros (conjunto de documentos oriundos de dados coletados em campo por antropólogos, e que atualmente se encontram acervados em instituições de memória). Embora o que esteja em cheque neste capítulo seja em relação à outra natureza de documentos, pude reter algumas contribuições metodológicas para os fins da minha pesquisa. Enquadrando acervos privados de trabalhadores aposentados e acervos museológicos, analiso o “colecionamento” de papéis oriundos do universo de trabalho da RFFSA, nesses diferentes contextos.

A antropóloga Olívia Cunha (2004) realizou uma etnografia interessada na biografia da professora americana Ruth Landes, relatando como ocorreu o processo de “musealização” do acervo de pesquisa da antropóloga (diários de campo, planos de aula e correspondências, para citar alguns). A autora problematizou, por meio desse caso, a própria linguagem etnográfica, na sua composição narrativa. Neste sentido, Cunha (2004) sugere que a etnografia traz consigo traços que a aproximam qualitativamente dos processos de documentação envolvidas em diversas práticas de registro da sociedade burocrática. Ambas as formas de documentação são permeadas por questões éticas e políticas. Seguindo as sugestões da autora, podemos, através dos olhares interessados sobre determinados documentos, evidenciar, para além de traços biográficos dos aposentados, informações preciosas sobre relações urbanas, econômicas, étnicas, de gênero e de trabalho (para citar alguns exemplos).

Em suma, no âmbito dessa abordagem, fui incentivado a analisar as sobreposições temporais na própria materialidade dos documentos consultados, a partir da sua localização e dos seus usos atuais. Assim, se os documentos foram gerados em determinadas circunstâncias, pelo tratamento do pesquisador, eles podem assumir outras significações, uma vez que sejam manipulados e interpretados a partir de indagações interessadas tematicamente, além de espacialmente e temporalmente situadas. Ainda, seguindo as orientações de Cunha (2004) no âmbito dos museus, observei também a forma de arquivamento por parte dos técnicos institucionais como arquivistas, historiadores e outros. Este espectro também ressoa na problematização de como as práticas de gestão de arquivos,

influencia nas pesquisas baseadas em fontes documentais. Conforme concluiu Olivia Cunha (2004, p. 292):

Nos últimos anos, além de historiadores e arquivistas, antropólogos têm se voltado para os arquivos como objeto de interesse, visto como produtores de conhecimentos. Não preservam segredos, vestígios, eventos e passados, mas abrigam marcas e inscrições a partir das quais devem ser eles próprios interpretados. Sinalizam, portanto, temporalidades múltiplas inscritas em eventos e estruturas sociais transformados em narrativas subsumidas à cronologia da história por meio de artifícios classificatórios.

A coleção de documentos no âmbito desta pesquisa etnográfica confluiu na formatação de exposições fotográficas, publicações de aparelhos de Estado, narrativas antropológicas e museológicas decorrentes de “um olhar para” os papéis. Logo, a categoria de patrimônio ferroviário, desde esta mirada, abarca uma realidade de crise e superação, resistência e resiliência, por parte dos agentes políticos, interlocutores que colecionam e militam pela preservação da memória coletiva da ferrovia no Rio Grande do Sul.

4.3 Preservação e resiliência: patrimonialização da memória ferroviária

O percurso de pesquisa acabou tencionando o conceito de patrimônio, abordando suas “propriedades” subjetivas, através dos dados etnográficos que atestam a duração do grupo de ferroviários aposentados em um tempo de crise e de velhice. A preservação do patrimônio cultural da ferrovia, ameaçada pela linearidade do tempo, é assegurada por diferentes estratégias e táticas (DE CERTEAU, 1994). Desta forma, conjugo as abordagens sensíveis da antropologia, adjacentes às representações objetificadas e formalistas da museologia, estando atento às subjetividades dos interlocutores, entendendo-as como o “conjunto de modos de percepção, afeto, pensamento, desejo, medo e assim por diante, que animam os sujeitos atuantes.” (ORTNER, 2007, p. 376).

A memória, nesse contexto, se apresenta como um fenômeno observável, na relação entre os narradores e seus espaços de referência, correspondência traçada por Maurice Halbwachs (2006), na sua obra *memória coletiva*. As cidades se transformam, e neste processo a circulação na rua, entendida como encontro, mistura e movimento, é a própria essência da vida urbana. Assim os indivíduos vivenciam e experimentam o espaço citadino, tendo mais afinidades com alguns locais. A habitação e os itinerários individuais são orientadores da duração das práticas de sociabilidade e a relação simbólica, por vezes afetiva, com construções,

ruas e outros lugares. (ECKERT; ROCHA, 2005). Como Halbwachs (2006) sugere, tencionando as articulações do espaço, da memória e das imagens:

Assim se explica como as imagens desempenham seu papel na memória coletiva. O lugar ocupado por um grupo não é como um quadro-negro no qual se escreve e depois se apaga números e figuras. Como a imagem do quadro-negro poderia recordar o que nele traçamos, se o quadro negro é indiferente aos números e se podemos reproduzir as figuras que bem entendemos? Não. Mas o local recebeu a marca do grupo, e vice-versa. Todas as ações do grupo podem ser traduzidas em termos espaciais, o lugar por ele ocupado é apenas a reunião de todos os termos. Cada aspecto, só é inteligível para os membros do grupo, porque todas as partes do espaço que ele ocupou correspondem a outros tantos aspectos diferentes da estrutura e da vida de sua sociedade, pelo menos o que nela havia de mais estável. (HALBWACHS, 2006, p. 160)

Por este viés, quando falamos da memória enquanto um fenômeno social, vimos, antes de tudo, o discurso histórico como primeira informação, para contextualizarmos nosso universo antes do processo de interlocução com os sujeitos. Nesse aspecto, autores clássicos como Jacques Le Goff (1990) fazem uma ampla reflexão e arqueologia do conceito de memória no âmbito da história, ponderando a transmissão e as formas de propagação dessas memórias, via registros escritos ou relatos orais, por exemplo. Outros enfoques, como de Michel-Rolph Trouillot (1995), analisam a interface da história e do poder, referindo-se ao cientista social como responsável por delinear certa “autenticidade” aos discursos históricos, mas enfatiza que não somos donos da memória e que devemos estar atentos às múltiplas dimensões das nossas “fontes”. O autor Georges Didi-Houderman (2005), por um viés particular, aborda os usos e representações da memória, com ênfase na análise de memórias traumáticas de sobreviventes do Holocausto e seus descendentes, mostrando o jogo entre a verdade e a obscuridade de um tempo complexo. Nessa seara, citamos ainda Carmem Guarini (2012), que analisa a memória dos espaços públicos (ruas e construções) com o recorte sobre a ditadura Argentina, contrapondo processos de reativação da memória e esquecimentos intencionados, situando, na sua obra, a dimensão do antropólogo enquanto um ativista.

A opção por uma análise da e na cidade, se colocou no processo de estranhamento da experiência urbana, tomando os pontos de vista do antropólogo e de ferroviários aposentados, numa negociação que previu deslocamentos físicos e epistemológicos. As biografias se cruzaram em linhas narrativas; de indivíduos que carregam potências discursivas, operando no entendimento de si-mesmos e das

idades em que estão inseridos, transmitindo, pela oralidade, seus testemunhos e percepções. Neste contexto, descrevo a inventividade dos sujeitos que tem seus deslocamentos mediados pelo manusear de papéis e colecionismo de imagens, atributos da realidade burocrática das sociedades modernas:

A vida social e a cultura se dão em múltiplos planos, em várias realidades que estão referidas a níveis institucionais distintos. O indivíduo na sociedade moderna move-se entre esses planos, realidades, níveis e constitui sua própria identidade em função deste movimento. (VELHO, 1980, p.18)

Nesta perspectiva, percebo o patrimônio ferroviário enquanto uma categoria pontilhada pelos cruzamentos da institucionalidade que permeava a vida de trabalho, representada pela RFFSA e, no contexto presente, pela formalização da memória ferroviária via Museu do Trem e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Meu interesse recaiu sobre a interpretação dos ritmos temporais; associações dessas formas diferenciadas de tratamento memorial, reconhecendo pontos de toque, intersecções, dissonâncias e particularidades caras as representações e agenciamentos por parte de múltiplos atores (aposentados, sindicalistas, antropólogos, historiadores, mediadores de museus, visitantes, arquivistas, políticos, entre outros). Embora todos esses agentes sejam, de alguma forma, visibilizados ao longo do texto, coloco em relevo, os aposentados e suas redes de sociabilidade, bem como o posicionamento do antropólogo enquanto etnocolocador. Nesse sentido, faço ao longo de toda a dissertação, ponderações sobre “o lugar delicado de ‘mediação cultural’ que configura a prática da etnografia e [...] o lugar do antropólogo que estuda a memória e o patrimônio nas sociedades complexas contemporâneas.” (ECKERT; ROCHA, 2015, p. 179)

Logo, o que se coloca no horizonte da pesquisa é uma abordagem sobre o envelhecimento e o patrimônio, colocando em evidência as vozes dos interlocutores que lutam pelo reconhecimento de sua história e um lugar no imaginário social. Desta maneira, a dimensão política da memória, também é enquadrada, enquanto instrumento de luta na garantia dos direitos a moradia, a previdência, a cultura e a memória social. Estes trabalhadores aposentados detêm um saber-fazer do trabalho operário, um olhar e um entendimento singular sobre a ferrovia, nos oferecendo uma ótica diferenciada sobre o processo histórico de urbanização das cidades do Rio Grande do Sul.

Nesta perspectiva, o envelhecimento de personagens, enquanto condição de acúmulo de experiências de trabalho é tema atravessado pelo debate das condições de vida dos idosos nas cidades; Ecléa Bosi (2004) faz um mergulho na questão do envelhecimento no âmbito da sociedade industrial, relatando as dimensões biológica e social da velhice. A autora identificou nuances da desvalorização dos sujeitos idosos nas cidades, e sugeriu que diante do cenário desanimador imposto pela realidade, os idosos, em nome de uma vida saudável e ativa na velhice, possam “se engajar em causas que os transcendam, que não envelhecem e que dão significado aos gestos cotidianos. Talvez esse seja um remédio contra os danos do tempo.” (BOSI, 2004, p.80). Muitas vezes essas “causas” são as lutas pela preservação da memória e duração dos grupos de sociabilidade; os aposentados, transmitindo experiências de vida e acumulando papéis e objetos, colecionam e narram, perdurando a existência da memória coletiva da ferrovia através dos canais disponibilizados pelas políticas patrimoniais.

Assim, ao situar as coleções ferroviárias, percebe-se que elas também são pautadas por legislações e instrumentos legais; desta forma organizam-se museus e práticas preservacionistas mediante as diretrizes do Estado. Os ferroviários, enquanto colecionadores e narradores que participam da formulação das políticas públicas, (aderindo-as ou refutando-as) figuram como agentes ativos do processo de patrimonialização da memória do grupo.

Nesse sentido, identifiquei fragmentos da burocracia estatal que regulamenta o patrimônio ferroviário. No campo jurídico, a Lei Federal 11.483, de 31 de Maio de 2007, atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de administrar e fiscalizar o patrimônio da extinta RFFSA. A legislação citada é um marco importante que subsidia a presente abordagem.

O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA. A gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do Iphan e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. Para inscrição na Lista, os bens são avaliados pela equipe técnica da Superintendência do Estado onde estão localizados e,

posteriormente, passam por apreciação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), cuja decisão é homologada pela Presidência do IPHAN.⁵

O verbete sobre patrimônio ferroviário, disponível no site do IPHAN, localiza o histórico de composição do acervo patrimonial e as ferramentas legais de reconhecimento da memória coletiva da ferrovia brasileira. Neste contexto, é digno de registro o mais recente instrumento de preservação: Trata-se da Portaria Número 407, de 21 de Setembro de 2010. A Portaria dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração do patrimônio ferroviário e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

No âmbito da burocracia, garimpamos essas referências por elas atenderem a demanda do grupo em perpetuar-se; salvaguardar sua memória. Neste sentido, a menção à lei e ao instrumento de registro abrem as portas para duas indagações: (a) Os ferroviários se reconhecem e participam do processo de patrimonialização da sua memória? (b) Quais são as demandas por direitos dos ferroviários aposentados, grupo que aciona o histórico do trabalho na ferrovia como ponto de partida em relação às suas reivindicações junto ao poder público (governo)?

O patrimônio é uma chave acionada pelos cidadãos para reivindicar transformações políticas no âmbito dos aparelhos de Estado. Nestes termos, quando falamos de política, nos referimos a como os sujeitos percebem e “experimentam”⁶ o Estado; De uma forma mais pontual localizo a comunidade interpretativa com o qual estou dialogando e o repertório de outros conceitos que são acionados e orbitam entorno de um universo comum: o Estado. Dois autores brasileiros nos orientam a pensar sobre uma teoria etnográfica do Estado e da Política numa perspectiva próxima. Assim, escolhi duas apresentações de periódicos temáticos em que são circulados aspectos que tocam em detalhes mais gerais da construção epistemológica das abordagens sobre o Estado.

No primeiro caso, Karina Kuschnir (1997), aponta o que seriam os preceitos mais gerais de uma abordagem antropológica da política, entre os quais “explicar como os atores sociais compreendem e experimentam a política, isto é, como significam os objetos e as práticas relacionadas ao mundo da política” (KUSCHNIR, 1997, p. 163). Logo, a autora afirma que “mundo da política não é dado a priori”.

⁵ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

⁶ Conforme termos de Karina Kuschnir (1997)

Delineando uma cronologia da institucionalização de um campo de pesquisa próprio à Antropologia da Política.

Assim, Karina Kuschnir (1997), pulveriza a política em diversos campos de observação possíveis, lembrando que devemos estar atentos ao “enfrentamento dos desafios impostos por uma conjuntura mundial na qual convivem forças políticas e culturais em diversos níveis como comunismo, capitalismo, colonialismo e movimentos sociais de diversos tipos.” (KUSCHNIR, 1997, p. 164). A autora interpreta o campo político sob a ótica das trocas e relações sociais, na percepção de que:

[...] a política opera com valores da sociedade mais abrangente, tradicionalmente associados a outras esferas da vida social como a família e religião, mas considerados ilegítimos quando operados na esfera política. (KUSCHNIR, 1997, p.163).

A última contribuição da antropóloga é assinalada pelo questionamento sobre qual o papel social dos antropólogos e a qual a contribuição de suas pesquisas etnográficas para a sociedade? Karina Kuschnir é explícita ao recomendar a restituição dos resultados e reflexões ativas de nossas pesquisas, auxiliando no aperfeiçoamento das instituições e na adesão aos princípios da democracia representativa.

Ainda sobre política, o segundo caso corresponde ao texto de Antônio Carlos de Souza Lima, na abertura do Dossiê Fazendo o Estado (2012). Neste livro o intelectual nos orienta a tomarmos o “estudo das ações de governo”, que assumem o estatuto de “políticas públicas” na literatura acadêmica, como uma chave de leitura para a compreensão dos processos de formação estatal. O autor acentua o caráter processual de se “fazer o Estado”, não recaindo nas armadilhas de confundir e naturalizar noções totalizantes de Estado e Governo, mas observando quais são os dispositivos engendrados nas relações que os configuram. Afinal, quem ou o que são aqueles que fazem o Estado? Desde minha percepção, o verbo fazer (assim no infinitivo) exige a ação de sujeitos atuantes no mundo, os meios de se fazer o Estado uma condição de vida.

[...] queremos valorizar as dimensões de processo, fluxo e performance, não apenas aquelas apreensíveis pelas vias das análises dos grandes rituais e eventos, mas também a da sua atualização cotidiana numa miríade de ações estereotipadas e rotinizadas, em disposições profundamente incorporadas, apreensíveis nas análises das condutas, desde os modos de pensar, falar e agir, como também de sentir, expressar emoções e se apresentar na interação cotidiana.” (SOUZA LIMA, 2012 p. 560) [grifo meu]

Desvelar o caráter processual do Estado através da convivência com os interlocutores e seus círculos de sociabilidade, além da observação de suas trajetórias. Apesar dessa escolha e proximidade, não rejeito as concepções do conceito que pode ser apreendido como uma construção multifacetada, permitindo que seja observado por diversos ângulos: enquanto um projeto moderno, um sistema burocrático, um conjunto de aparelhos e tecnologias de governo que mediam as relações de poder em âmbito local e global, as modulações econômicas e políticas, bem como as ideias e efeitos (TROUILLOTT, 2011) decorrentes da participação dos sujeitos nestes processos⁷. (especialmente aqui aprofundo os termos da análise em relação aos ferroviários aposentados).

Entre outras abordagens, que envolvem o Estado, aproveito-me da contribuição de mais dois intelectuais habilidosos. O ponto transversal das abordagens que respalda a discussão se debruça nas sugestões de Michel Rolph Trouillott (2001) e Timothy Mitchell (1999). Ambos concordam no ponto de que o Estado não é uma categoria estanque e, conforme Trouillott nem “empiricamente dada”, muito pelo contrário: o Estado deve ser observado substancialmente pelo seu caráter processual. Cada um desses autores tem suas particularidades de análise, no entanto temos alguns pontos de encontro entre ambos os teóricos: (a) a identificação de um quadro geopolítico globalizado contemporâneo, marcado por questões econômicas, relações assimétricas de poder entre os estados, as organizações transnacionais (como bancos e blocos econômicos), grupos minoritários e populações localizadas, e (b) uma nova espacialização do Estado, influenciada pela também nova espacialização dos mercados mundiais e das relações de produção e consumo.

Retenho, por último, quatro tipologias de efeitos decorrentes de uma estratégia analítica que busque “abaixo das instituições governamentais ou nacionais as múltiplas situações nas quais os processos de estado e suas práticas

⁷ These tensions will be found not only in organized politics, but in the many practices through which citizens encounter not only government but also a myriad of other statelike interpellate then as individuals and as members of various communities,. In short, anthropology made find the state ready-made, waiting for our ethnographic gaze known sites of national government. Government institutions and practices are to be studied, of course, and we can deplore that anthropology has not contributed enough to their study. However, we may also have to look for state processes and effects in sites less obvious than those of institucionalized politics and established bureaucracies. We may have to insist on encounters that are not immediately transparent. We may indeed have to revert to the seemingly timeless banality of daily life. (TROUILLOTT, 2001, p. 126).

são reconhecidos através dos seus efeitos.” [tradução livre] (TROUILLOTT, 2001, p.126); As tipologias são: isolamento, identificação, legibilidade e espacialização.

Mas, afinal, como essas orientações podem ser transportadas para uma abordagem interpretativa das políticas públicas patrimoniais? Vejamos alguns caminhos ao lembrarmos que a gestão e a operacionalização das políticas públicas patrimoniais são compartilhadas por abordagens multidisciplinares e envolvem articulações de diferentes profissionais e instituições. Estes delineiam representações e práticas preservacionistas, acionando e manipulando conceitos como história, patrimônio, memória, narrativa e museu.

Neste cenário, a presença dos antropólogos é tema que baliza o texto, ensejando a importância e as possibilidades, limitações e formas de atuação desses profissionais no campo do Patrimônio Cultural, sobretudo no âmbito de políticas públicas culturais. Assim, ao pensar no ofício de pesquisa enquanto prática do antropólogo, levanto dúvidas sobre como nos aproximamos ou distanciamos, construímos e praticamos a alteridade na nossa própria sociedade urbana. Neste sentido, incluo as contribuições do antropólogo Manuel Ferreira Lima Filho (2015, p.139), que situou que:

a ação do antropólogo certamente não se esquia do enfrentamento das questões políticas diretamente relacionadas aos assuntos dos direitos humanos, da justiça social e da democracia. Com o patrimônio não pode ser diferente.

O autor, ao revisitar as concepções da construção da cidadania no Brasil, trazidas na etnografia de James Holston (2009), retém a concepção de cidadania insurgente do autor. Na releitura de Holston, por Lima Filho (2015), o autor relata que “o caso brasileiro combina a noção formal de cidadania nos princípios do Estado-Nação, com um caráter mais substantivo marcado pela distribuição de direitos, significados, instituições e práticas para certos cidadãos.” (LIMA FILHO, 2015, p. 137) Logo, o antropólogo forjou a concepção de cidadania patrimonial, conceito que nos permite contemplar os alinhamentos da ação política de indivíduos com as políticas públicas patrimoniais.

[...] considero como cidadania patrimonial a capacidade operativa dotada de alto poder de elasticidade de ação social por parte de grupos sociais e étnicos, em suas dimensões coletivas ou individualizadas de construir estratégias de interação (de adesão à resistência/negação) com as políticas patrimoniais tanto no âmbito internacional, nacional ou local, a fim de marcar preponderadamente um campo constitutivo identitário, pelo alinhamento dos iguais ou pela radicalidade da diferença. (LIMA FILHO, 2015, p. 139)

Nesses termos, aponto que uma classificação analítica e processual como a do patrimônio cultural ferroviário, na realidade analisada, enreda as percepções e os interesses de sujeitos variados: aposentados, sindicalistas, políticos, antropólogos, historiadores, mediadores de museus e gestores culturais. Ao abordarmos a questão do patrimônio cultural, colocamos em relevo Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses, sua abordagem recai sobre a questão do patrimônio cultural, problematizando o trabalho dos profissionais da área, no que diz respeito à contextualização provocativa sobre as práticas envolvidas no ofício de historiadores, arquivistas e outras especialidades. Para isso o autor procura traçar um panorama denso sobre as características definidoras dos bens culturais, nas suas dimensões objetivas e subjetivas, acentuando o antagonismo existente no âmbito dos valores e das experiências dos detentores do patrimônio (classificados como habitantes, no nosso caso em particular os ferroviários), e dos demais sujeitos envolvidos, tais como “especialistas” e consumidores do mercado de bens simbólicos (por exemplo, os turistas). Nestes termos, Meneses afirma que são privilegiadas as representações em detrimento das práticas e que a dicotomia material *versus* imaterial é insustentável na medida em que obscurece a correlação entre os objetos e os simbolismos a eles atribuídos. Partindo de uma charge na qual um guia turístico, no interior de um templo religioso tombado, aborda uma senhora que está rezando, alegando que a mesma estaria interferindo de forma negativa na visita de um grupo de turistas. A cena narrada pelo autor subsidia suas reflexões seguintes, onde procura contrapor as categorias de valor cultural⁸ associadas aos atores envolvidos, de um lado uma habitante que exercita sua fé – numa ação territorializada, de fruição cognitiva e subjetividades intensas. De outro, o turista, que embora esteja encantado com a construção possui uma experiência superficial e desterritorializada, sua contemplação é passageira, e tem na fala do mediador o principal suporte para interpretar os símbolos do local. Assim, a localidade seria apropriada de distintas formas, desassociando as práticas culturais imersas e “nativas” (que se encontra em constante metamorfose) das respectivas representações – usos da cultura como segmentos recortados, fechados e cristalizados. Nas palavras do próprio autor:

[...] falar e cuidar de bens culturais não é falar de coisas ou práticas que tenhamos identificado significados intrínsecos, próprios das coisas em si,

⁸ Meneses dá ênfase aos componentes que julga mais importantes do valor cultural, sendo eles: valores cognitivos, formais, afetivos, pragmáticos e éticos. Acentua, porém, que não podem ser considerados como fatores isolados, mas que devem ser pensados de forma articulada.

obedientemente embutidos nelas, mas é falar de coisas (ou práticas) cujas propriedades, derivadas de sua natureza material, são seletivamente mobilizados pelas sociedades, grupos sociais, comunidades, para socializar, operar e fazer agir suas ideias, crenças, afetos, seus significados, expectativas, juízos, critérios, normas, etc. – e, em suma, seus valores. (MENESES, 2012, p. 32)

Corroborando com a discussão patrimonial, trazemos ao debate José Reginaldo Santos Gonçalves, antropólogo, pesquisador do campo do patrimônio, atuante na UFRJ. O intelectual dá partida na sua análise dos limites do patrimônio cultural, tecendo comentários sobre o inflacionamento da categoria e os eventuais riscos envolvidos nessa constatação: a banalização do poder descritivo da classificação de patrimônio cultural e o comprometimento do potencial político como “instrumento de luta pelo reconhecimento público de grupos sociais e indivíduos” (GONÇALVES, 2007, p. 239). O autor busca as associações existentes entre a delimitação dos patrimônios culturais e o mercado, tidas como “ambíguas e incontornáveis” (GONÇALVES, 2007, p. 247).⁹

Inicialmente, Gonçalves (2007) afirma que durante um longo período, no Brasil, a mirada lançada sobre o mercado era pejorativa e externalizada, no âmbito das arguições relativas às políticas preservacionistas. A autenticidade dos bens culturais seria constantemente ameaçada pelos efeitos do mercado, já que contribuiriam com a descaracterização dos mesmos. O autor situa que na contemporaneidade a situação é inversa, na sociedade urbana (onde as relações monetárias são imperativas), o mercado passa a ser visto, em alguma instância, como um potencial aliado, já que pode ser percebido no interior da natureza do patrimônio cultural, através de mecanismos de apropriação dos bens inalienáveis – apropriação, essa, submetida a regras próprias e sob o julgo do controle social e institucional de determinadas agências.

Identifica, também, relações mercantis formais (como a aquisição de coleções de acervos por parte dos museus), privadas e clandestinas, além de uma gama diversificada de usos da indústria turística. Por último o autor problematiza capacidade de alcance (categorizada como ressonância) de certos bens culturais, já

⁹ Esse não é o escopo central de análise desse artigo, embora seja salutar mencionarmos as associações entre o capital financeiro, a especulação imobiliária e o processo de “revitalização” de espaços urbanos, apontando a transformação de espaços patrimonializados e seus usos e contra-usos, para pensarmos sobre as questões de gentrificação, planejamento urbano e turismo. Ver as reflexões de Rogério Proença Leite (2002).

que são concebidos como representações que suprimem ambiguidades situadas entre a história e as memórias coletivas.

Assim, as articulações entre Política, Patrimônio e Memória, forjadas neste capítulo, nos conduzem ao Museu do Trem e aos espaços de referência da ferrovia no Rio Grande do Sul enquanto lugares e fontes desta pesquisa antropológica, bem como aos documentos e acervos ferroviários. Desta maneira, a apresentação de cruzamentos epistemológicos e noções compartilhadas do patrimônio sob o prisma deste pesquisador, resultaram em uma narrativa etnográfica sobre as reminiscências ferroviárias no sul do Brasil.

4.4 Publicações ferroviárias: narrativas da cidadania patrimonial

Amiúde, como o patrimônio, na sua dimensão mais ressonante, transmite, perpetua e ressignifica os territórios de sentido e de que forma contribui para a duração do grupo profissional aposentado na contemporaneidade? Para esta seção do capítulo, um interlocutor será privilegiado: Hélio Bueno da Silveira, trabalhador aposentado e militante da memória ferroviária. Abordarei a relação desse sujeito com documentos, livros, biografias, recortes de jornais, certidões, objetos e outros fragmentos materiais da ferrovia que sempre eram mobilizados ao longo de nossos encontros e entrevistas. Em especial, me refiro aos livros de história oral e entrevistas, levando em conta seus processos de negociação, produção, publicação e os seus eventuais desdobramentos.

As publicações ferroviárias, em um quadro geral, englobam os registros, livros e exposições temáticas sobre a ferrovia no Rio Grande do Sul. Estes materiais estão pulverizados ao longo da dissertação e nos permitem pensar sobre como a iniciativa e as coleções dos aposentados resultam em meios formais de preservar a memória ferroviária no contexto sulino. Neste sentido, apresento um caso em que acompanhei a ressonância de uma publicação: o livro sobre a Vila Ferroviária de Porto Alegre, que foi editado pela municipalidade local.

As políticas públicas de patrimônio, através do tombamento e de documentação, podem ser mais bem contextualizadas enfocando uma produção específica. Situo, assim, o livro “Pelos Trilhos: História da Vila Ferroviária de Porto Alegre”, publicado em 2009. Hélio, logo na primeira saída de campo que realizei em 2010, situou a importância desta publicação. A confecção do volume foi demandada nas reuniões do Orçamento Participativo, no qual o aposentado era delegado. As

entrevistas densas reunidas no livro foram realizadas no G.E Ferrinho, onde dezesseis pessoas participaram das atividades, todas em 2007. Eram ferroviários, homens e mulheres, moradores da vila, além de alguns participantes do grupo de teatro Trilhos. A incumbência das pesquisas sobre a vila, a fim de juntar material para a publicação, ficou a cargo do Centro de Pesquisa Histórica (CPH), vinculado a Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre.

Na seção de agradecimentos do livro, a Diretora do CPH na ocasião, Bernadete Dal Molin, situou o comprometimento da pesquisa do órgão público com os interesses do grupo operário:

O Centro de Pesquisa Histórica assumiu o compromisso de concretizar esse projeto partindo da necessidade demonstrada pelos moradores de ver contada a história da região, não só para retratar a importância da viação férrea no crescimento da cidade, mas principalmente para justificar a regularização fundiária da Vila que ainda esta inconclusa. (PMPA/SMC, 2009).

Tive a oportunidade de acompanhar o lançamento oficial da publicação, em 2010. Nessa ocasião estiveram presentes membros da secretaria de cultura municipal, do sindicato, Hélio e integrantes do teatro Trilhos – que inclusive fizeram uma performance artística no evento. O lançamento do livro foi realizado no espaço que sediava o CPH, no segundo andar do Mercado Público, ali também eram acervados cerca de dois mil livros impressos. Lamentavelmente, em 2013, um incêndio consumiu o espaço, e os livros viraram cinzas.¹⁰

Os registros do livro imobilizam os testemunhos datados, que podem ser justapostos aos depoimentos mais atuais. Alguns interlocutores, durante os anos de pesquisa, vieram a falecer. É o caso de uma importante liderança, a presidenta da Cooperativa Habitacional, que foi uma das entrevistadas. Assim como Gilda Diniz, conheci outros entrevistados do livro, em diferentes momentos de campo. Gilda, inclusive, tem relatos detalhados sobre o processo de transformação da vila e a decadência a que foram infringidos os serviços assistencialistas da RFFSA. Em outro momento do livro a aposentada relata sua imersão no mundo dos papéis, tentando reunir vestígios e compor um “quebra-cabeça” que legitima-se a solicitação de regularização das casas. As sucessivas idas aos cartórios e outras repartições públicas em Porto Alegre atrás de papéis que atestam as transformações urbanas

¹⁰ Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/07/incendio-atinge-mercado-publico-de-porto-alegre-diz-corpo-de-bombeiros.html>> Acesso em: 15 de maio. 2018.

do bairro Humaitá e da cidade, caracterizaram uma verdadeira arqueologia documental, empreendida por Gilda Diniz, sobre aquele espaço:

Sabe aquele tempo em que assinavam no fio do bigode, toma o que é teu e dá pra cá? Documento nunca se achou. Nós fomos atrás da origem disso daqui, como surgiu isso daqui. Aí eu encontrei, foi um trabalho bem árduo. Eu encontrei uma carta de 1800 e não sei quantos, e a família que veio de não sei onde... (...) Daí então deram para a Rede. Olha... Aí depois disso fomos para os cartórios, tem que ter um registro da época. Na época era o intendente, não era o prefeito. O Prefeito de agora chamavam de Intendente antes. E a Prefeitura de Intendência. Aí, fui pesquisar para dar sentido àquilo, senão não iria entender. (...) Como Porto Alegre tem seis cartórios a gente buscou nos seis. Então, a metade da história está num cartório, e a outra metade noutro cartório. Já busquei várias vezes. E fomos montando um processo para tentar fazer com que passassem um documento para gente ser proprietário, fazer as casas como queremos, fazer reforma, qualquer coisa. Aí o que encontramos? A área da prefeitura que tem metragem, o Hélio tem o mapa. O que iríamos fazer? Ao longo desses anos é assim que viemos batendo, esbarrando e esbarrando. (PMPA/SMC, 2009, p. 116)

O livro foi uma das conquistas mencionadas, já que legítima a luta dos ferroviários pela moradia, a partir desses trâmites e deslocamentos, por exemplo, foi dado o primeiro passo no processo de tombamento do edifício no G.E. Ferrinho junto à municipalidade de Porto Alegre.¹¹ Em relação às moradias, Hélio informa que até o presente momento a situação não foi resolvida, encontrando-se pendente na Prefeitura. No último campo realizado o aposentado ressaltava seu temor sobre instabilidade em relação à propriedade dos imóveis. Nessa ocasião o aposentado reforçou a esperança em conseguir receber ainda em vida a titularidade da sua casa, já que só um documento finalmente atestaria a propriedade do imóvel e evitaria, por exemplo, que “uma patrula passasse por cima da vila”, nas suas próprias palavras.

Uma das maiores dificuldades apontadas pelos aposentados é saber realmente a quem se reportar em relação a cada caso. Hélio afirmou, em certa ocasião, que a pulverização das atribuições da extinta RFFSA entre diferentes órgãos governamentais, não é totalmente conhecida pelos ferroviários. O aposentado lembra ainda que na estrutura centralizada da antiga empresa, as demandas poderiam ser atendidas ou não, mas que naquele contexto, ao menos, sempre recebia uma “resposta institucional” em pouco tempo. Em saída de campo, no final de Setembro de 2016, o aposentado comemorava e exibia orgulhosamente

¹¹ Encaminhamento realizado através de solicitação junto à “Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural - EPAHC - que foi criada pela Portaria nº 45, de 12 de maio de 1981, com o objetivo de gerir os bens culturais de propriedade do Município. Com o passar dos anos, suas atribuições foram-se ampliando e diversificando. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?p_secao=87> Acesso em: 27 de set. 2016.

a certidão de tombamento do edifício G.E. Ferrinho, concedida pelo município em Julho de 2016.

O relato dos parágrafos acima identificou a mobilização dos ferroviários de Porto Alegre em relação à publicação de um livro de memórias específico. Embora seja um caso particular, os livros editados sobre a temática ferroviária (de uma forma em geral), no âmbito das políticas públicas de memória, são bem recebidos pelos aposentados. Ao longo de oito anos de pesquisa, nos encontros que tive com os ferroviários, os aposentados me apresentaram muitos exemplos, mencionando com entusiasmo a materialidade dessas publicações.

5. COMPOSIÇÕES TEMPORAIS: os etnocolecionadores ferroviários

O tempo corre. Graças a ele, em primeiro lugar estamos vivos, o que quer dizer: acusados e julgados. Depois, morremos e continuamos alguns anos com aqueles que nos conheceram, mas não demora a ocorrer outra mudança: os velhos se tornam velhos mortos, ninguém se lembra mais deles e eles desaparecem no nada; apenas alguns, raríssimos, deixam seus nomes nas memórias, mas privados de todo testemunho autêntico, de toda lembrança real, transformam-se em marionetes... Página 31 – Milan Kundera - A festa da insignificância, 2014.

Desaparecer do nada. A dádiva da experiência Ocidental nos ensina que as coisas nunca desaparecem do nada. Desaparecer e durar, não são, respectivamente, fenômenos antagônicos, ambos são processos dos quais participam sujeitos que compartilham “redes de significados” (GEERTZ, 1989). O gesto de compartilhar significados não isenta de conflitos as trocas simbólicas dos indivíduos nas cidades modernas. A ideia que nós fazemos da modernidade, por sua vez, subjaz aos deslocamentos, trajetórias, projetos, campos de possibilidades (seguindo as chaves interpretativas propostas por Gilberto Velho) decisões, interesses, circunstâncias e acasos que enredam-se em torno do tempo. A narrativa, assim, costura a temporalidade em camadas sobrepostas, em respostas às mudanças, aos poderes, crises e porvires. Devires.

Neste capítulo, em consonância ao tema da duração de grupos sociais nas cidades, é oportuno mencionar o livro “A festa da Insignificância”, título dos últimos escritos publicados por Milan Kundera, traduzidos e publicados no Brasil em 2014. O livro, de temática arrebatadora e narrativa densa, teve em um trecho fragmentário minha atenção reservada: “O tempo corre.” A frase curta e enfática aponta para ideia de movimento. Os tempos de vida, de mudanças, envelhecimentos e mortes. Tempos de memórias e esquecimentos. O tempo de que fala Kundera é aquele que segue e que é permeado pela ação de sujeitos que só podem ser atuantes em vida, e que não possuem controle acerca de como serão lembrados e representados após suas “desaparições”. Para além do mais, o romance contemporâneo ilustra uma composição livresca, em que narrativas se modulam e alternam em tempos e personagens ordinários; personagens que compartilham, de forma crítica, as suas experiências sobre a vida em sociedade em um cotidiano moderno. A crítica, nesta acepção, seria um elemento marcante, quase naturalizado, do “indivíduo moderno”: o habitante urbano. Viver nas cidades seria, enfim, conviver com “acusadores e julgadores”, conforme as reflexões da obra de ficção de Milan Kundera (2014).

Os comentários do romance e o rascunho de algumas inquietações prévias sobre o individualismo e outros aspectos latentes das formas da vida urbana, preparam o terreno para que se desvelem os sentidos do título da sessão: Compor. Desde o uso que faço do verbo compor, associo-o ao seu caráter multifacetado e frequentemente composto; podemos falar do termo composição enquanto um sinônimo de organização ou ordenação. De fato, em muitas tipologias de composições, podemos observar sua face organizativa. A composição fotográfica, por exemplo, procura dar ordem aos fragmentos que compõem uma imagem: Enquadramento, Luz, Textura, entre outros... Em suma, combinações de elementos diversos que fazem parte da linguagem fotográfica. Neste sentido, as composições Musicais, Artísticas ou Literárias, seguem a mesma lógica da primeira, são todas elas combinações de elementos próprios que apresentam uma preocupação estética e de intencionalidade comunicativa.

Entre as muitas tipologias de composição, uma, em especial, me interessa muito, trata-se das composições de trens. Entre os ferroviários, em linguajar popular e igualmente técnico, uma composição de trem é “o conjunto de veículos de tração (locomotivas) mais seus respectivos vagões ou carros de passageiros.” Isto escreveu o membro de um grupo de ferroviários na internet, em resposta à postagem que eu havia realizado anteriormente na rede social - Facebook. O grupo, denominado “Ferroviários da SR-6”- FOTOS” somam 2.587 membros cadastrados, entre os quais me incluo. Este espaço virtual é frequentado por trabalhadores, como os funcionários aposentados da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), parentes de ferroviários, pesquisadores e outras pessoas interessadas no tema. Neste sentido, friso que interlocutores com quem interagi, em outras ocasiões, por meio de entrevistas e conversas, também participam de forma ativa naquele ambiente virtual.



Figura 69: Facebook - Postagem no fórum de debates do grupo ferroviários da SR-6 Fotos - 17 de Janeiro de 2018.

Fonte: Facebook.

O texto da descrição do perfil deste grupo no Facebook identifica que o propósito do espaço virtual é possibilitar o compartilhamento de acervos fotográficos pessoais: “Vamos publicar fotos nossas, em eventos e atividades em que convivemos... enfim, todas as fotos que achamos legais e que podemos compartilhar com os demais ex-colegas”. De fato, a publicação de fotos e a participação de membros no fórum de debates são intensas e diárias.

Este grupo, mais do que um repositório de imagens, é um lugar de sociabilidades, reencontros e desabafos entre os ex-colegas de ferrovia. Acompanhar as atualizações da plataforma online, no que concerne à postagem de fotografias e comentários, bem como “compartilhamentos e curtidas”, evidencia na atualidade os protagonismos, conflitos e a diversidade de sujeitos imersos nesta temática, desde diferentes posicionalidades e interesses. Localizar este grupo, como um espaço virtual de pesquisa etnográfica, é interessante na medida em que a comunidade “Ferroviários da SR-6”- FOTOS” sintetiza o cenário contemporâneo de

crise, através da presença de imagens e discursos sociais atrelados à memória coletiva do trabalho ferroviário no Rio Grande do Sul.

Nestes termos, situo duas postagens significativas ao propósito de ressaltar a sobreposição de temporalidades e ilustrar o contexto de crise que é evocado pela narrativa de indivíduos de diferentes faixas etárias que atuaram na ferrovia do Rio Grande do Sul. A primeira delas refere-se a foto escolhida para estampar a capa do grupo (Figura 70), que foi publicada em 2013 por uma bisneta de ferroviário - Cíntia Cardoso de Oliveira. Esta mulher identificou o familiar entre os trabalhadores que posaram diante de uma Maria-Fumaça, estacionada em um depósito de locomotivas situado no município de Montenegro. Cíntia, também marcou, na descrição da imagem, o perfil de outra parente - Yvone Dorneles Cardoso. Yvone foi apontada como filha do ferroviário fotografado, Joaquim Ferreira Cardoso.



Figura 70: Fotografia de funcionários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Joaquim Ferreira Cardoso, segundo da esquerda para direita.
Fonte: Facebook.



Figura 71: Comentários da postagem da foto da Figura 70.
Fonte: Facebook.

Nos comentários da fotografia, pude constatar diferentes formas de manifestações. Enquanto algumas delas dizem respeito à valorização da categoria de trabalho através de um viés saudosista, outras intervenções assinalam o pertencimento a uma família de ferroviários ou a deflagração de palpites relacionados à localização do espaço retratado na imagem. Estas interações por meio da escrita e a menção das imagens permitem observar a dinâmica de sociabilidades e trocas relacionadas ao grupo na internet.

A segunda postagem selecionada se refere a uma fotografia publicada pelo ferroviário Ricardo Reischak. A imagem denuncia o abandono da estação ferroviária

Cândida Vargas, localizada no Ramal Dillermando Aguiar – Santiago – São Borja, no ramal desativado na região central do Rio Grande do Sul.



Figura 72: Estação de Cândida Vargas. (1)
Fonte: Facebook.



Figura 73: Estação de Cândida Vargas. (2)
Fonte: Facebook.



Figura 74: Comentários Estação de Cândida Vargas. (1)
Fonte: Facebook.

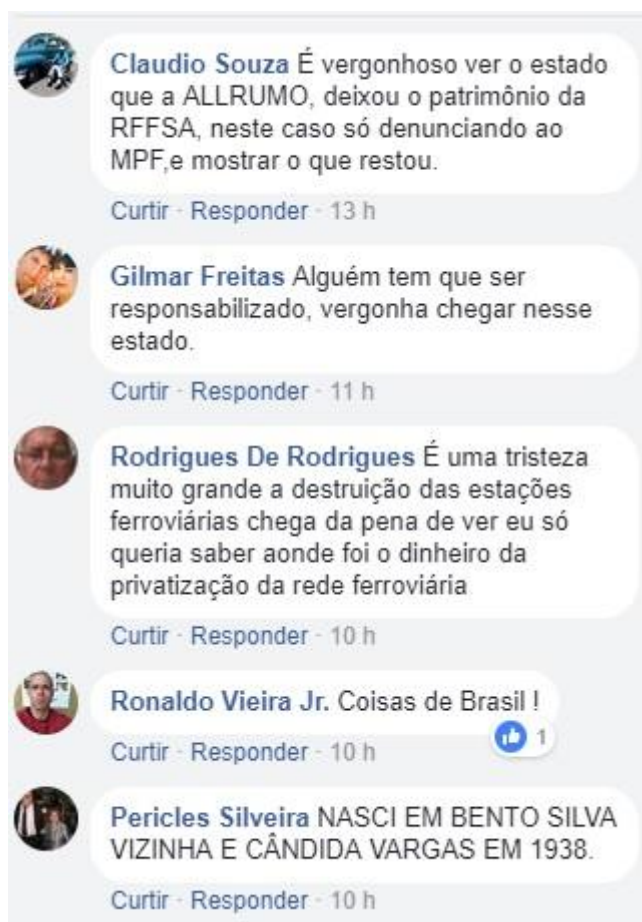


Figura 75: Comentários Estação de Cândia Vargas. (2)

Fonte: Facebook.

O estado de abandono ilustrado na foto, em que a estação se encontra em alto grau de deterioração, causa indignação e tristeza entre os comentaristas da imagem, conforme pode ser observado acima.

As composições de trem, no caso do Rio Grande do Sul, que atualmente viajam pelo território sulista, não levam mais consigo carros de passageiros desde 1996. A sequência de acontecimentos que aqui serão mencionados realça o cenário de ruínas e abandonos, mas também de reutilizações (e ressignificações) do patrimônio histórico e cultural da ferrovia, a partir de iniciativas memoriais, empreendedoras, criativas e, por vezes, conflituosas.

Por um lado, as narrativas dos aposentados afirmam que o equipamento rodante, de vagões e locomotivas, e a infraestrutura de transportes pouco se renovaram desde a concessão do sistema ferroviário para iniciativa privada em 1997. Relatam, também, que a falta de manutenção das linhas permitiu que ramais fechados fossem destruídos, desmontados, abandonados e saqueados. O cenário desolador é comprovado pela observação de locomotivas velhas, vagões precários

(“sucatas”) e estações deterioradas ao longo de toda malha férrea do Rio Grande do Sul. Desta forma, muitos dos trilhos remanescentes estão fincados em dormentes podres e configuram caminhos de ferro escondidos sob o mato fechado.

As novidades, por sua vez, também não são as mais animadoras para aqueles que seguem desempenhando o ofício de ferroviário dentro da nova empresa gestora. Desde a privatização, foi instaurada uma realidade de precarização das formas de trabalho, a redução do número de funcionários, além de terceirizações gradativas nas operações de trabalho e logística da empresa concessionária (América Latina Logística). A biografia de ferroviários, famílias, associações de classe e instituições de trabalho sofreram remodelações diante deste quadro.

Nestes termos, localizo o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Rio Grande do Sul (SINDIFERGS) fundado em 1959. A sede desta instituição, localizada em Porto Alegre, foi um local que visitei muitas vezes ao longo de quase dez anos de etnografia. A entidade, consolidada e reconhecida entre os aposentados, se reinventa pela atuação de homens e mulheres que trabalham e frequentam as delegacias da entidade espalhadas pelos municípios do Rio Grande do Sul. As atividades imersas no cotidiano deste sindicato mediam as relações de trabalho com a empresa concessionária, bem como organizam eventos sociais e comemorativos que reúnem antigos colegas de profissão. A entidade agencia também diversas pautas políticas do grupo, realizando discussões e esclarecimentos acerca dos impactos das reformulações nas políticas estatais de seguridade social (como a previdência e a moradia). O Sindicato também realiza debates sobre a fiscalização acerca das condições dos bens oriundos da extinta RFFSA que não são utilizados pela empresa concessionária, buscando alternativas para contornar o cenário de degradação.

O breve relato da atual situação do sistema ferroviário no sul do Brasil destaca características e quadros de referência da memória coletiva (HALBWACHS, 2006) deste segmento profissional. Neste sentido, ressalto que a memória coletiva, pode ser encarada como uma coleção de experiências vividas e, a narrativa, o gênero enunciativo de escolhas realizadas pelos sujeitos de pesquisa na construção e transmissão de suas próprias imagens diante do pesquisador. Nesta pesquisa, de um modo em geral, busco identificar as formas de reorganização de vidas no período da velhice, o exercício da cidadania e o protagonismo de aposentados que

detêm a memória coletiva da ferrovia no Rio Grande do Sul; agregando saberes, experiências e coleções pessoais.

Neste cenário contemporâneo, observo como estes agentes reivindicam e acessam direitos e serviços básicos, tais como previdência, saúde e moradia, (que anteriormente eram assegurados pelo modelo de empresa assistencialista) somadas ao desejo de memória do grupo. Estes elementos, reunidos pela narrativa etnográfica, revelam preocupações e demandas políticas do grupo social com o qual tenho interagido. Eis, finalmente, a súmula do objetivo que proponho para estas composições temporais: Justapor elementos de temporalidades diversas com a finalidade de narrar, etnograficamente, finitudes, reinícios, continuidades e resiliências.

Nesta perspectiva as composições temporais se apresentam como “relações-restituídas”; as coleções etnográficas são resultados abertos das etnografias da duração, das interações e itinerários do antropólogo em diálogo com os interlocutores-colecionadores. Assim, a prática do colecionismo etnográfico se insere em um “quadro de experiência colecionista”¹ (LOPES, 2017). Dessa forma, ao trazer ao debate José Rogério Lopes (2017), me detenho a pensar o colecionismo para além das práticas documentais, enfocando o:

protagonismo de indivíduos e grupos na constituição contemporânea de coleções de forma viva e dinâmica, como resultado de interações sociais e processos comunicacionais que possuem agência e elegem aspectos do passado tidos como importantes de serem destacados, de acordo com as identidades e interesses dos componentes do grupo. (LOPES, 2017, p. 13)

A inspiração e diálogo com a bibliografia sobre coleções, em contraste com as experiências de campo adquiridas, em que presenciei o protagonismo de sujeitos aposentados (cidadãos envelhecidos “em atividade”, militantes da memória ferroviária) levaram-me a ideia de etnocolecionismo. Em que termos? A partir do entendimento que etnocolecionismo seja uma prática de colecionamento engajado, motivado por finalidades coletivas, de conotação pública e política. Assim, a categoria que pretende horizontalizar a prática do antropólogo colecionador ao dos

¹ O livro intitulado “Colecionismo, arquivos pessoais e memórias patrimoniais” de José Rogério Lopes, “O nexó articulador do livro passou a ser os quadros de experiência colecionista: como se formam, como formam os indivíduos e como projetam os indivíduos além de si mesmos”. (LOPES, 2017, p.19)

interlocutores (também colecionadores) emerge enquanto classificação de uma motivação (e negociação) subjacente ao ato de colecionar. Etnocolecionadores, logo, seriam aqueles que compõem narrativas e reúnem materiais temporais, através do acúmulo de experiências, papéis e objetos. Neste contexto, a proposição do conceito vem no sentido de agregar potencialidades ao repertório analítico da Antropologia e ao campo de ação política do patrimônio cultural da ferrovia.

O cenário contemporâneo de transformações, crises e resiliências é o lugar e o tempo de fala destes narradores ferroviários; cruzando narrativas e narradores, temporalidades e discursos sociais, associados ao tema da memória ferroviária no Rio Grande do Sul, ensejo formas alternativas de documentar, etnograficamente, as biografias de trabalhadores aposentados e outros interlocutores urbanos.

5.1 O percurso de um projeto cultural sobre a memória do trabalho ferroviário no Rio Grande do Sul

A prática colecionista se desenvolve em redes de interações significativas para os indivíduos (que se tornam redes de sociabilidade); as coleções se estruturam em processos de distinção ou estima social (tornando-se bens de marcação simbólica); as interações estabelecidas nesse processo produzem um deslocamento dos registros individuais que motivam o início das coleções para registros coletivos que as mantêm; tornando-se bens de marcação simbólica. As coleções geram uma mudança de valores e referências sobre as coisas colecionadas e produzem idealizações sobre sua publicização; legitimando em regime de valor, o processamento das coleções tende atualmente à digitalização, como forma de constituir repertórios ou arquivos, seja em registros processuais, seja em registros documentais das mesmas. (LOPES, 2017, p.136)

Nos termos de Lopes, o colecionismo é o “campo relacional entre as memórias e o patrimônio” configurando a ideia de memórias patrimoniais² (LOPES, 2017). Neste contexto, situou que presença do trem na esfera social e econômica das cidades sulinas foi alvo do projeto cultural “A Tecnologia Resgatando a Memória

² Cf José Rogério Lopes (2017, p.137) Memória Patrimonial é a possibilidade de “correlacionar as agências das memórias individuais e grupais em contextos situados de patrimonialização cultural, de forma a poder inferir que as memórias projetadas desde a configuração das coleções como bens são depuradas nas diversas interações estabelecidas pelos colecionadores, conforme seus quadros de experiência tornam-se mais complexos. Ou seja, as memórias relacionadas às coleções podem atuar como coisas boas para se pensar, como suporte para “práticas de contar” (regimes discursivos), ou como referências coletivas, legitimadas para a construção da história local (regimes de valor).”

Ferrovária do Rio Grande do Sul”. A iniciativa, financiada pelo Fundo de Apoio à Cultura (FAC) vinculado à Secretaria Estadual de Cultura do Rio Grande do Sul (SEDAC) em 2015, oportunizou a emergência e o compartilhamento de perspectivas singulares sobre a história ferroviária que puderam ser relatadas oralmente pelos ferroviários com os quais o projeto interagiu. A escolha por narrar este processo de documentação inserido no âmbito de uma prática de preservação e valorização da memória coletiva da ferrovia, se deu pela participação ativa no projeto. O projeto teve coordenação da pedagoga Lucélia Toldo de Souza, que foi diretora do Museu do Trem entre 2013 e 2016 e assinou o projeto como produtora cultural responsável. A equipe técnica também era composta por Ícaro Estivalet, historiador formado na UNISINOS.

O Museu do Trem, instituição para qual o projeto foi concebido, foi inaugurado em 1976 e situa-se em São Leopoldo. Retornamos a este local, em que trabalhamos como estagiários durante nossos cursos de graduação, na condição presente de prestadores de serviço do projeto, responsáveis pela pesquisa e edição de materiais visuais. Entre nossas responsabilidades estava o planejamento e a aplicação de entrevistas roteirizadas e gravadas em vídeo com três ferroviários aposentados: Helio Bueno (artífice da via permanente, setor responsável pela manutenção dos trilhos), Moises Porto (maquinista) e Ricardo Reischak (agente de estações).

Assim, ao partimos de uma postura crítica em busca da “releitura do real”, substancializada pelas tramas palmilhadas em nosso percurso, nos lançamos algumas reflexões prévias para a organização do projeto: Como ocorrem os encontros entre pesquisadores e aposentados? Que nuances marcam a passagem da oralidade para o registro audiovisual? Conseguimos captar e reter os aspectos subjetivos dos sujeitos com os quais interagimos? Interessa-nos essa retenção x transmissão? Como editar as falas destes sujeitos e disponibilizá-las para a comunidade?

Neste sentido lidar com fontes orais é tencionar a todo o momento a responsabilidade e o cuidado no seu registro, manipulação e divulgação. Um de nossos propósitos foi compor vídeos curtos documentais-temáticos, disponíveis para consulta em um “totem multimídias”. A plataforma digital interativa reúne vídeos, fotografias, mapas e informações das estações e ramais férreos do Rio Grande do Sul. Logo, os objetivos de contribuir para a experiência de visita ao Museu do Trem, tangenciaram conceitos da Antropologia, da Museologia e da História Oral.

O trato com fontes orais nos desafiou a observar as memórias de trabalho por vias etnográficas e históricas, avaliando as dimensões éticas e responsáveis que permeiam o uso e a circulação de imagens atreladas às experiências de vida dos aposentados da RFFSA. Nesse sentido nos servimos do elemento diferencial das fontes orais, como problematiza Portelli (1997, p. 31):

O único e precioso elemento que as fontes orais têm sobre o historiador, e que nenhuma outra fonte possui em medida igual, é a subjetividade do expositor. Se a aproximação para a busca é suficientemente ampla e articulada, uma secção contrária da subjetividade de um grupo ou classe pode emergir. Fontes orais contam-nos não apenas o que o povo fez, mas o que queria fazer, o que acreditava estar fazendo e o que agora pensa que fez.

Tendo noção destes apontamentos, proporcionamos acolhimento para uma perspectiva marginalizada, a memória que estava inscrita em biografias ameaçadas pela passagem do tempo. Os sujeitos da experiência, enquanto praticantes e viventes de um tempo de trabalho que se transformou, anseiam pela preservação e transmissão das suas histórias. As entrevistas, para além de memórias particulares, contextualizaram mapas de orientação social (VELHO, 1987) e quadros de referência (HALBWACHS, 2006) além de preocupações que são comuns à muitos ferroviários: a manutenção adequada de estações, vagões e locomotivas, a continuidade de reuniões sindicais relacionadas às questões previdenciárias, um olhar crítico sobre a precarização das condições de trabalho no país, a esperança de que retornem os trens de passageiros e que se constituam novos museus ferroviários. Inventariar estes relatos pressupunha apresentar o entrevistado como sujeito de suas memórias³, cuja narrativa filtrada se alicerçaria em recordações tecidas em discurso. Sendo assim, se fez necessário uma postura cautelosa quanto à interferência do entrevistador (e depois do editor) na “linha” narrativa dos entrevistados.

A identidade narrativa (DIAZ, 1999 ; RICOEUR, 1994), presente nas vídeo-crônicas do totem, coloca em cheque a posicionalidade dos ferroviários no grupo,

³ A questão da memória é central para o posicionamento do projeto em relação ao que o entrevistado revela pela sua fala. “Podemos entender a memória como a presença do passado, como uma construção psíquica e intelectual de fragmentos representativos desse mesmo passado, nunca em sua totalidade, mas parciais em decorrência dos estímulos para a sua seleção. Não é somente a lembrança de um certo indivíduo, mas de um indivíduo inserido em um contexto familiar ou social, por exemplo, de tal forma que suas lembranças são permeadas por inferências coletivas, moralizantes ou não.” (MATOS & SENNA. 2011 , p. 96)

sendo reconhecidos como membros do grupo profissional pelos seus pares. Nesse sentido, os ferroviários se reconhecem enquanto colegas de trabalho, embora haja conflitos de cunho etário, ideológico e político dentro do quadro de aposentados da RFFSA.

Além da importância de registrar os testemunhos, um segundo núcleo de igual significância para o projeto foi à comunicação destes relatos, a preocupação relativa à forma editada nas quais as entrevistas se apresentariam ao público visitante do Museu do Trem. O interesse em registrar essas falas e disponibilizá-las no museu, agregando instrumentos tecnológicos e computacionais como contribuintes para as mediações e exposições, valendo-se de imagens disponibilizadas em uma plataforma interativa (totem), foi o desafio que permeou nossa pesquisa.

Neste sentido, organizamos uma proposta no qual destacamos o potencial interativo e pedagógico no uso aplicado de tecnologias audiovisuais no âmbito de museus. Nos termos da exposição audiovisual, para além do totem, o material finalizado também encontraria difusão e ressonância através da internet (já que os vídeos das entrevistas foram também disponibilizados no Youtube).

O planejamento da edição dos vídeos de entrevistas levou em conta que as falas dos ferroviários seriam complementadas por imagens ao longo da narrativa, explorando conexões e ilustrações dos relatos, mas tomando cuidado para não extrapolar em cortes e colagens das falas, um desordenamento da dramatização dos entrevistados.

A curadoria de materiais também incluiu a digitalização de fotos do acervo do museu, e disponibilização do acervo do etnofotógrafo Luiz Eduardo Robison Achutti, que tem uma vasta produção fotográfica sobre as estações no Rio Grande do Sul. Enquanto ex-estagiários do museu, já conhecíamos muito do acervo da reserva técnica do Museu do Trem, tendo uma ideia prévia do material que teríamos que manipular. Nesse sentido, a curadoria de imagens para abastecer o totem, estava inserida no âmbito do desenho interativo da plataforma digital. Assim, a Agência de Comunicação Kyoodai, elaborou o *software e layout de interface* da disposição de informações; atendendo a decisão da coordenação do projeto em trabalhar com mapas do Rio Grande do Sul de diferentes anos, destacando as malhas ferroviárias e as cidades que tinham estações.

Nessa plataforma, para cada uma das cidades, com um toque na tela podemos acessar a fotos das estações, e para cada cidade uma janela com um texto geral sobre a história da ferrovia naquele município (quando foram construídas e desativadas as estações, quais empresas e personagens se envolveram, o contexto econômico e político de implementação). Esta fichas textuais tiveram as informações extraídas do catálogo de inventário de estações ferroviária do RS, publicado em 2002 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE/RS):

Hoje é muito comum os museus tentarem, como estratégia de renovação do discurso museológico, aproximar-se das formas de discurso utilizadas pela propaganda e por outras mídias. O resultado é a supervalorização do vocabulário utilizado nos discursos midiáticos de massa, que nem sempre têm a ver com as realidades e os tempos de comunicação do museu. Imaginar que uma exposição feita com leads ou transformada em espetáculo multimídia deverá atingir plenamente o visitante como instrumento de comunicação é um grave equívoco – ou fantasia. (SCHEINER, 2002, p. 102)

Procuramos, através do totem, proporcionar acesso dinâmico a informações em formato audiovisual e interativo. Estivemos atentos a interferência na montagem, seleção e roteiro e vídeo-crônicas documentais. A ferramenta para deságue das fotos, textos e entrevistas deveriam ser adequados para mediações e pesquisas individuais no próprio museu, o que conduziu a escolha por um Totem, que possibilita aos visitantes experimentarem uma abordagem interativa da história da ferrovia, que dinamiza o acesso à informação por meio do simples manuseio. O totem é uma alternativa multimídia para educação patrimonial, uma ferramenta de informação com fotos e vídeos, que evocam questões importantes no que se diz respeito a tratamento de fontes audiovisuais e registros imagéticos, formatados em videocrônicas-documentais.

Os ferroviários contemplados pelo projeto foram convidados para participação de forma espontânea, conforme o conhecíamos de nossas redes de relações pessoais. A primeira entrevista foi feita em Dezembro de 2016, na Vila Ferroviária em Porto Alegre, com Hélio Bueno da Silveira. As outras entrevistas foram em fevereiro de 2017, na UNISINOS em São Leopoldo, com Moisés Porto e Ricardo Reischak. Nesta saída de campo, uma amiga indicou um maquinista aposentado, com quem marquei entrevista por telefone. Ao chegar ao encontro, o aposentado estava acompanhado por seu “colega de ferrovia”, Ricardo Reischak.

Depois da formalização de consentimento para gravação em vídeo da conversa, 1h30min de relatos e histórias foram registradas. O encontro colocou em relevo as “memórias profundas” (POLLACK, 1989) dos aposentados. Moises terminou a sua fala dizendo que “hoje ainda sonha com os trens”. Após o encontro, solicitei aos ferroviários que me encaminhassem um memorial descritivo de atividades na RFFSA, que escrevessem um verbete sobre suas “biografias de trabalho”, conforme gostariam que fossem apresentados no totem. Moises mandou o seguinte texto:

Moises Martins Porto, nascido na cidade de Santa Maria RS em 1961, filho de ferroviário da VFRGS. Desde criança sempre dentro dos trens, depósitos de locomotivas e estações. Iniciou os estudos em 1968 no Colégio Ruy Barbosa, escola da Cooperativa dos Empregados da VFRGS. Nos anos 1970 estudou no Ginásio Industrial Hugo Taylor, também escola da referida cooperativa. Nessa época morava no casarão da RFFSA, que fica na passagem de nível da Rua Sete de Setembro em Santa Maria. Em 1976 entra para o quadro da RFFSA como aluno aprendiz do CFP/ Senai, cursando mecânica, eletricidade, metalurgia, formando-se em tornearia mecânica, estagiando na Oficina Edy Santos RFFSA Km 3, na Sessão Rodeiros e Ferramentaria. Nesse período, paralelamente a noite, devido a paixão por locução e rádio, foi locutor do Serviço de Auto Falantes da Estação Ferroviária de Santa Maria, anunciando a chegada e partida dos trens de passageiros. Em 1985, passou no concurso público da RFFSA para o cargo de Auxiliar de Maquinista Especial e posteriormente à Maquinista, conduzindo trens de carga e passageiros até a privatização da empresa. Foi maquinista da Ferrovia Sul Atlântico e também da América Latina Logística até a aposentadoria em 2008. Hoje, devido à locução na estação ferroviária, é locutor radialista.

Ricardo Reischak, por sua vez, mandou o seguinte texto:

Ricardo Reischak, nascido em 14/04/1958, na cidade Porto Alegre. Até tomar conhecimento de um concurso público em 1979, para o cargo de Manobrador, não tinha conhecimento sobre as atividades ferroviárias. Após aprovado, fui designado para a Estação de General Luz, onde permaneci até 1983, quando removido para Diretor Augusto Pestana. Em 1984, através de concurso interno, passei a condição de Auxiliar de Agente Especial de Estação, e em 1985, novamente através de concurso interno, passei a exercer o cargo de Agente Especial de Estação. Durante alguns anos fui Chefe de Tesouraria, sendo responsável pelo controle e supervisão de bilheterias e vendas de passagens para trens de passageiros. Coordenava,

também, arrecadações de fretes e os numerários recebidos pelas Estações de Vasconcelos Jardim, General Luz, Fanfa, General Neto e Barreto. Fui designado para substituir e destacar em várias Estações do RS, conhecendo bem a realidade dos vários ramais, assim como, as dificuldades operacionais e administrativas enfrentadas. Em 1996, ante o Curso de Direito então concluído já há 4 anos, encaminhei meu desligamento da RFFSA. Continuo um aficcionado pela ferrovia, um ferenho defensor da mesma, resgatando imagens e publicando causos. Entre os meus hobbies atuais, enfoco as festas relativas aos anos 70/80/90, que gosto de fazer e as partidas de futebol society, duas vezes por semana. Além disso, religiosamente, encaminhar e promover minhas "bóias campeiras" com familiares e amigos.

A participação dos três aposentados na inauguração do totem ocorreu em Setembro de 2017, na Programação da Primavera de Museus⁴, e contou com a participação de autoridades locais, Hélio Bueno dividiu o microfone com o prefeito Ary Vanazzi.

Nestes termos, o totem multimídias, materialidade e resultado final de um processo de “coleccionismo ético” (ABALOS & RAPKIEWICZ, 2017), figurou como um instrumento inovador de restituição, com uma finalidade expositiva e pedagógica. Nesta plataforma digital de consulta, num monitor de tela sensível ao toque de dezessete polegadas, foram reunidas imagens de diferentes suportes e procedências: fotografias de acervos museológicos, coleções privadas de ferroviários aposentados, mapas e inventários de estações de trem elaborados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE-RS), para dar alguns exemplos.

Assim, todas as fases do projeto foram realizadas em diálogo com os entrevistados, que não eram apenas consultados em relação à “aceitação ou negação” dos elementos disponibilizados na plataforma digital, os entrevistados foram protagonistas na disponibilização de seus próprios acervos, curadoria de imagens, divulgação da iniciativa nos seus círculos de sociabilidade e agenciamento das imagens colecionadas, uma vez em que o totem, enquanto materialidade associada a uma prática de representação do grupo de trabalho, repercutiu para além do ambiente museológico, emergiu enquanto um documento que legitima a presença ferroviária no sul do Brasil, utilizado pelos ferroviários em suas lutas

⁴ A Primavera dos Museus é uma temporada cultural coordenada pelo Ibram que acontece todo ano no início da estação homônima.

políticas, como exemplo a regularização da vila ferroviária de Porto Alegre, pauta coletiva encabeçada por Hélio Bueno da Silveira.

Etnocolecionadores Ferroviários: Narrativas da Restituição



Figura: 76 Hélio Bueno da Silveira no Grêmio Esportivo Ferrinho
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz - Dezembro 2016



Figura 77: Museu do Trem de São Leopoldo
Fonte: : Acervo Museu do Trem, 2015.



Figura 78: Interior do Museu do Trem de São Leopoldo
Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro – 2017



Figura 79: Reserva Técnica do Museu do Trem (1)
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 80: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 81: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 82: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 83: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 84: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura: 85 Reserva Técnica do Museu do Trem
Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 86: Reserva Técnica do Museu do Trem
Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 87: Reserva Técnica do Museu do Trem
Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016

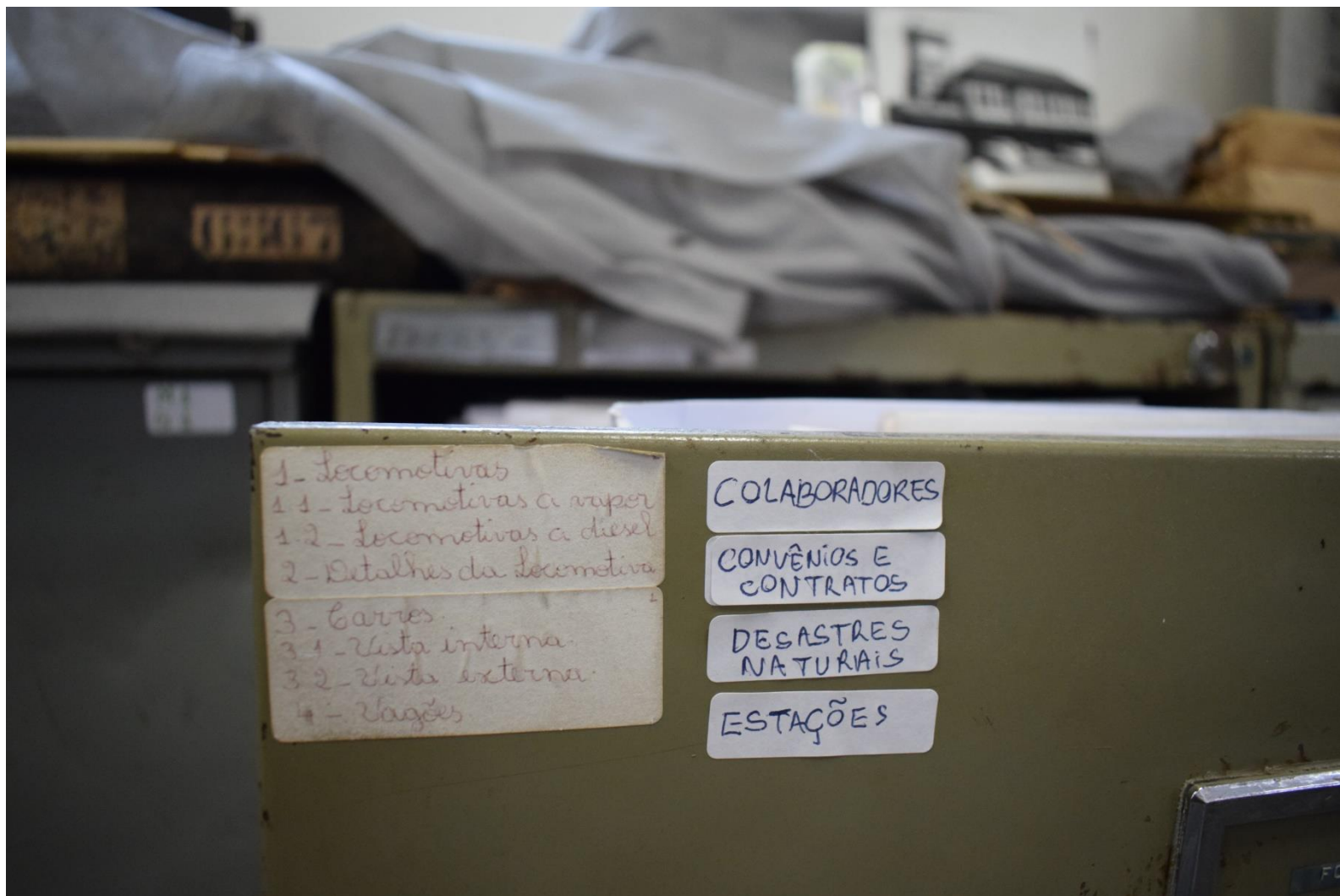


Figura 88: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 89: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 90: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 91: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016

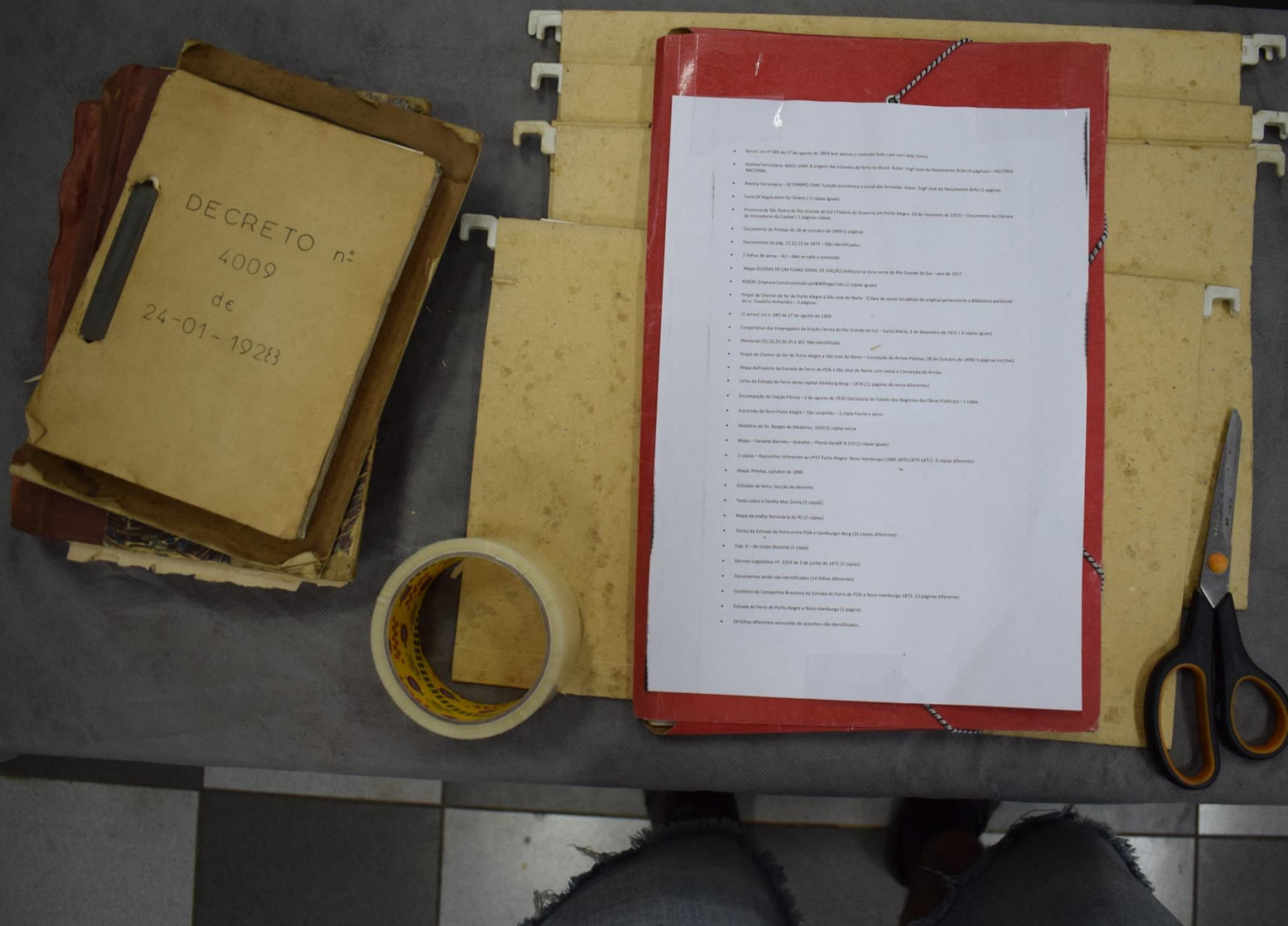


Figura 92: Reserva Técnica do Museu do Trem
 Fonte: : Yuri Rapkiewicz- Dezembro - 2016



Figura 93: Inventário das Estações do Rio Grande do Sul
Fonte: :IPHAE, 2002



Fotografia Acervo Museu do Trem – Montenegro – Década de 1930

Figura 94: Trem na Estação Montenegro - 1930
 Fonte: : Acervo Museu do Trem, 2015.



Fotografia Luiz Eduardo Robison Achutti – Pátio de Diretor Pestana – Porto Alegre – 1996

Figura 95: Diretor Pestana – Porto Alegre – 1996
 Fonte: : Fotografia de L. E. R. Achutti



Figura 96: Estação Camobi (1)
Fonte: : Fotografia de Achutti



Figura 97: Estação Camobi (2)
Fonte: : Fotografia de Achutti.

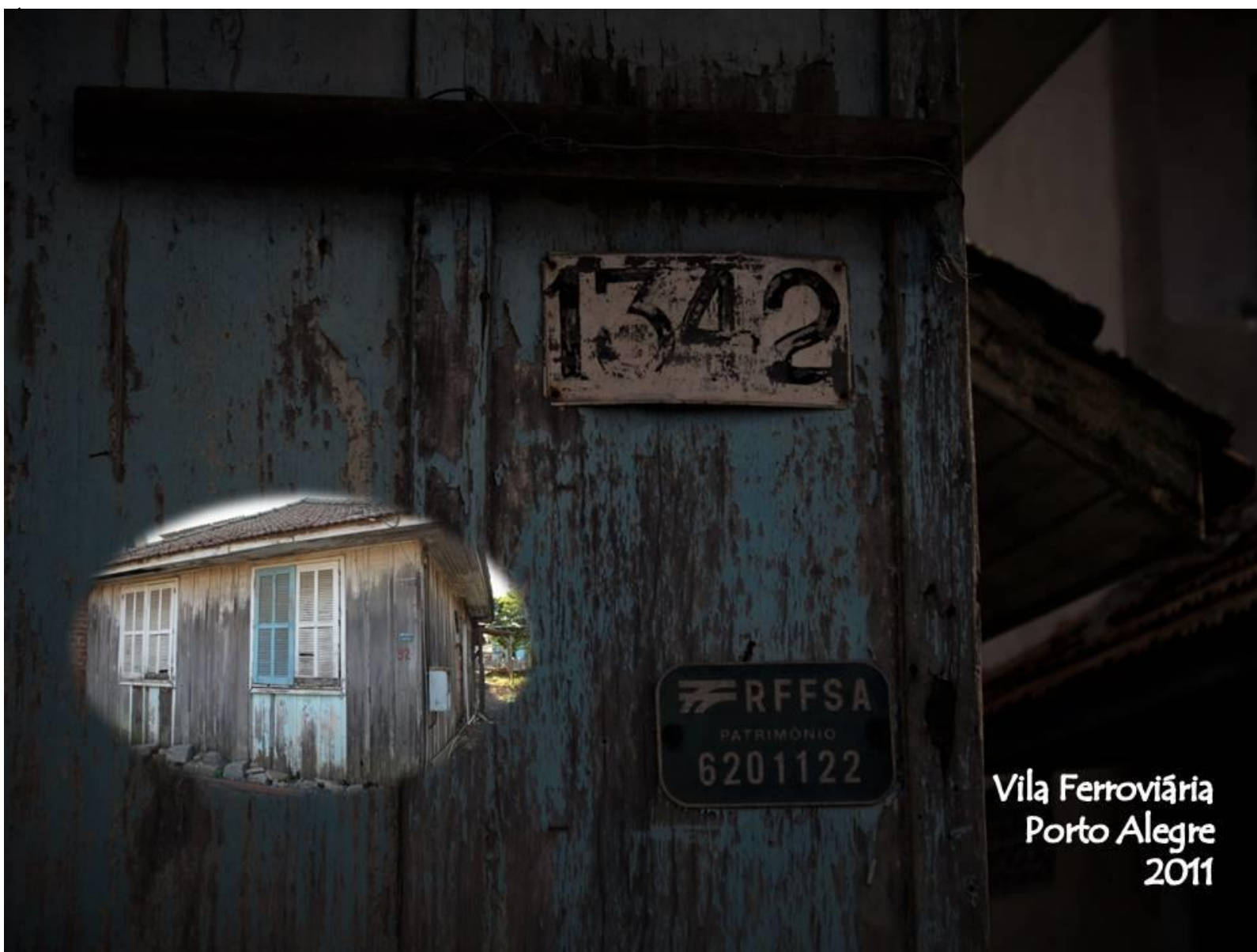


Figura: 98 Vila Ferroviária de Porto Alegre
Fonte: : Yuri Rapkiewicz – 2011



Vila Ferroviária – Porto Alegre
Dezembro de 2016

Figura 99: Entrevistas no Grêmio Esportivo Ferrinho – Porto Alegre
Fonte: : Yuri Rapkiewicz– Dezembro - 2016



Figura 100: Unisinos – Entrevistas– São Leopoldo
Fonte: : Yuri Rapkiewicz– Dezembro - 2016



Figura 101: "Camiseta que ainda possuo, com o logo da antiga e extinta Associação dos Maquinistas."

Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 102: "Carteira da Associação dos Empregados da VFRGS."

Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 103: "Casarão da RFFSA que morei de 1972 à 1980 em Santa Maria RS."

Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 104: "Reforma da casa da RFFSA que eu morei de 1995 à 2004 em Uruguaiana."
Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 105: "Contemplando a destruição e o abandono na Estação de Ramiz Galvão - Rio Pardo RS."
Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 106: "Encontro de ferroviários em Cacequi RS. 2013"
Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 107: "Trem PS, levava o pessoal de serviço da Oficina Edy Santos, Km 3 Santa Maria RS. Fui maquinista dele."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto

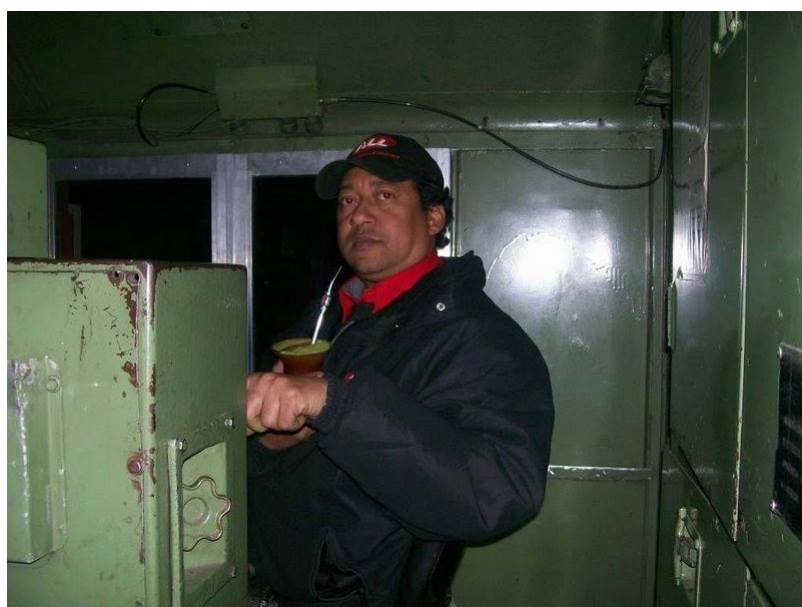


Figura 108: "O chimarrão sempre companheiro do maquinista."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 109: "Nos cruzamentos aguardando outro trem de madrugada, se aproveita qualquer minuto para o cochilo."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 110: "Aqui eu no Museu do Trem visitando a locomotiva que eu trabalhei no trem misto de Uruguaiana."
Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura: 111 "Meu filho Marcelo Porto no Museu do Trem."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 112: "Dentro da Maria-Fumaça no Museu do Trem"
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 113: "A mãe em visita ao Museu do Trem."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 114: "Meus filhos crianças, brincando em locomotiva G12. 1995. NUG - Uruguiana RS."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto



Figura 115: "Meus filhos crianças, Rafael Porto e Marcelo Porto em NUG - Uruguiana RS. Anos 90."
 Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto

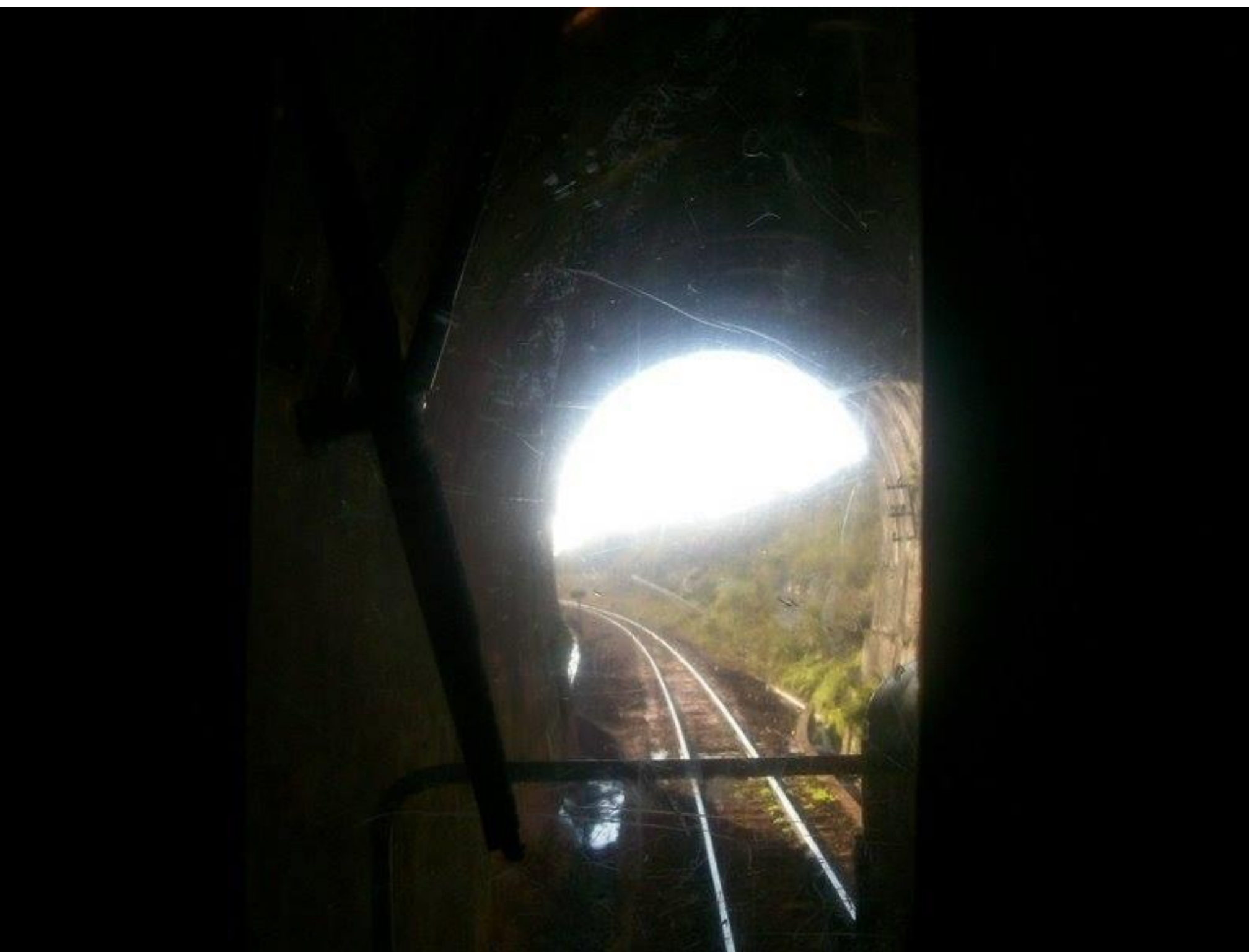


Figura 116: "Mas sempre há uma luz no fim do túnel"
Fonte: : Acervo Pessoal de Moisés Porto

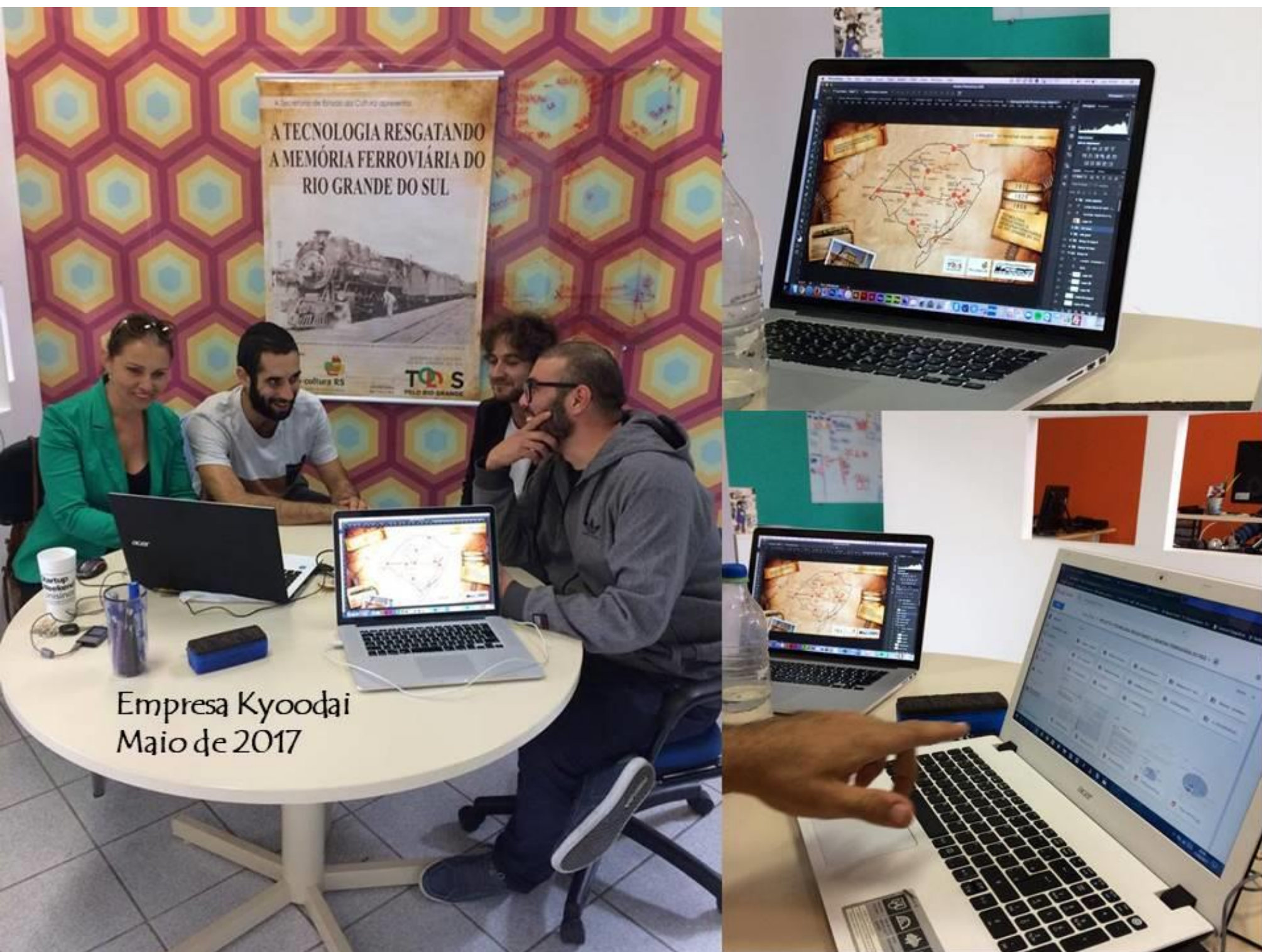


Figura 117: Reunião de Planejamento do Totem - UNISINOS
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz - 2017

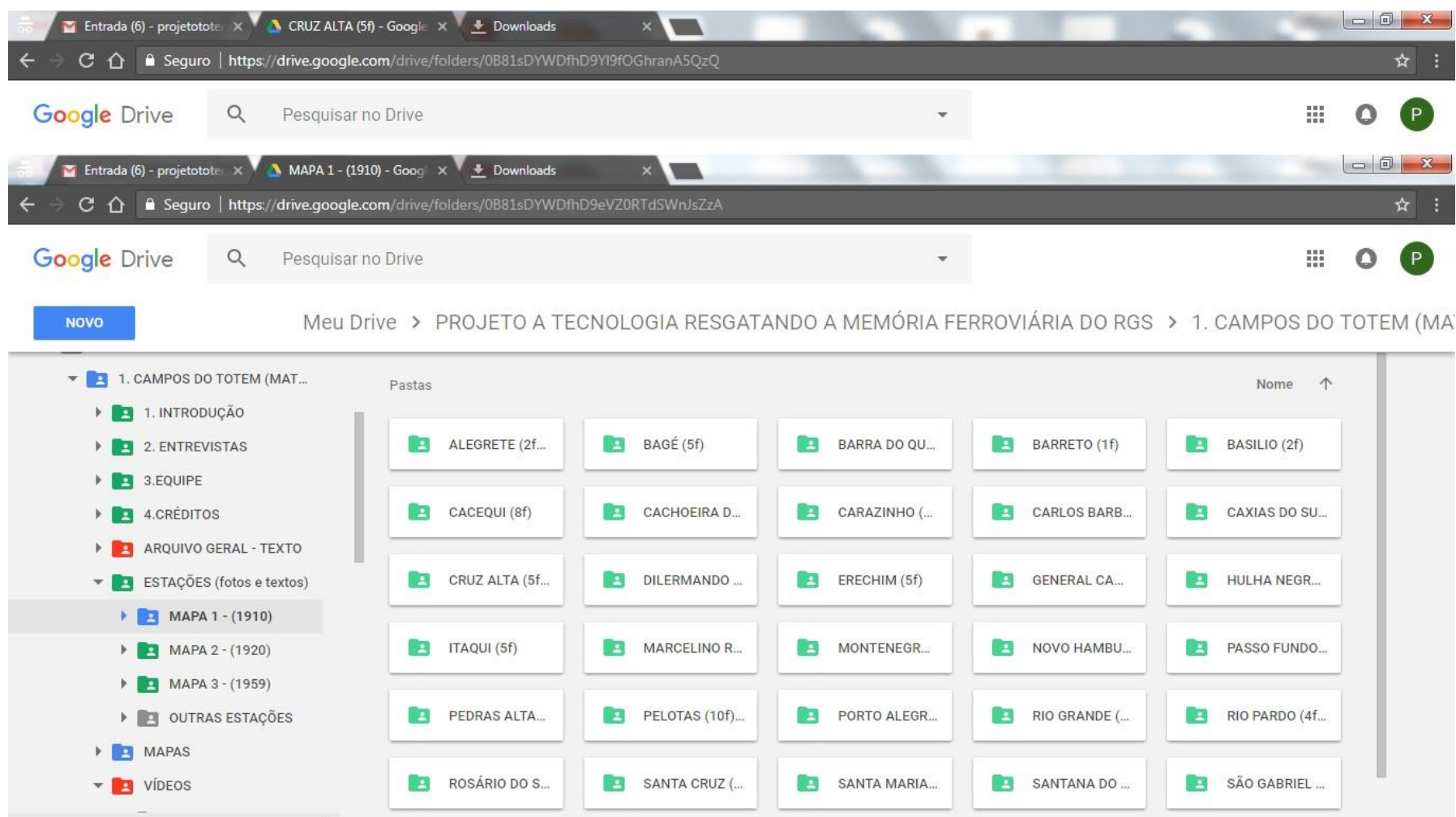


Figura 118: Organização dos Arquivos do Totem (1)
Fonte: : Google Drive

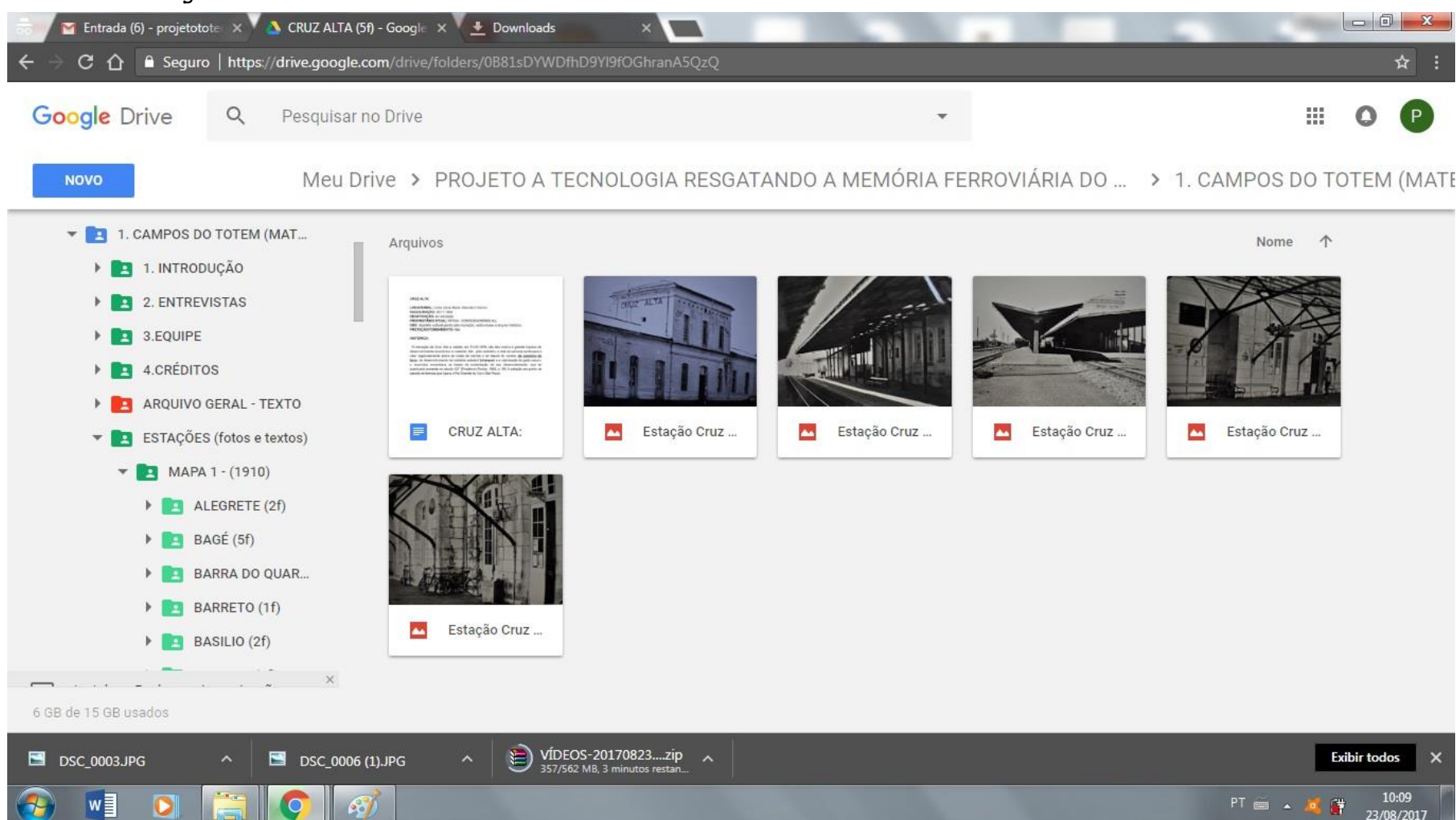


Figura 119: Organização dos Arquivos do Totem (2)
Fonte: : Google Drive



Figura 120: Organização dos Arquivos do Totem (3)
Fonte: : Google Drive



Figura 121: Aplicativo para Celular – Primavera dos Museus
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz– Setembro – 2017

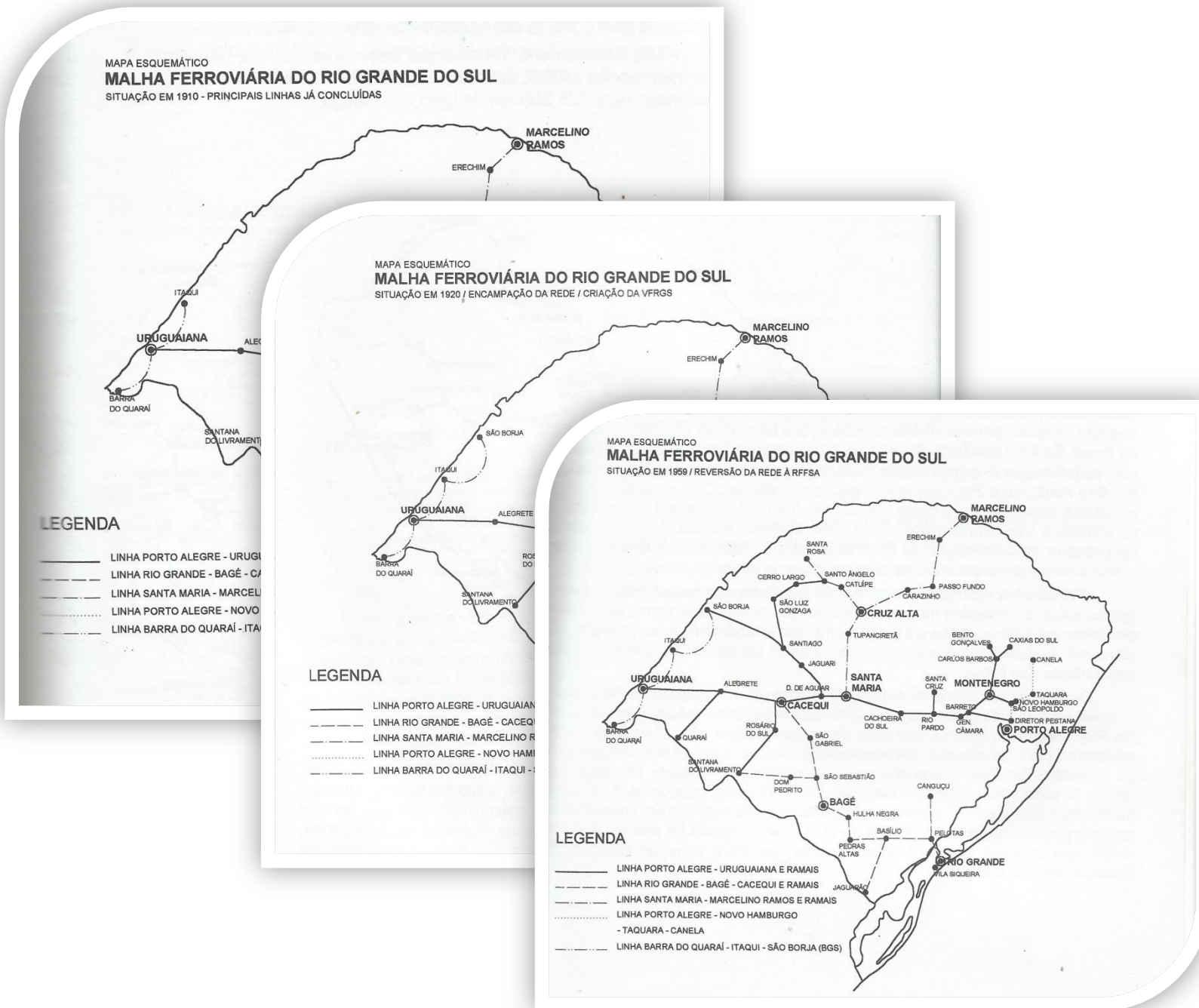


Figura 122: Mapas do Rio Grande do Sul
Fonte: : IPHAE, 2002

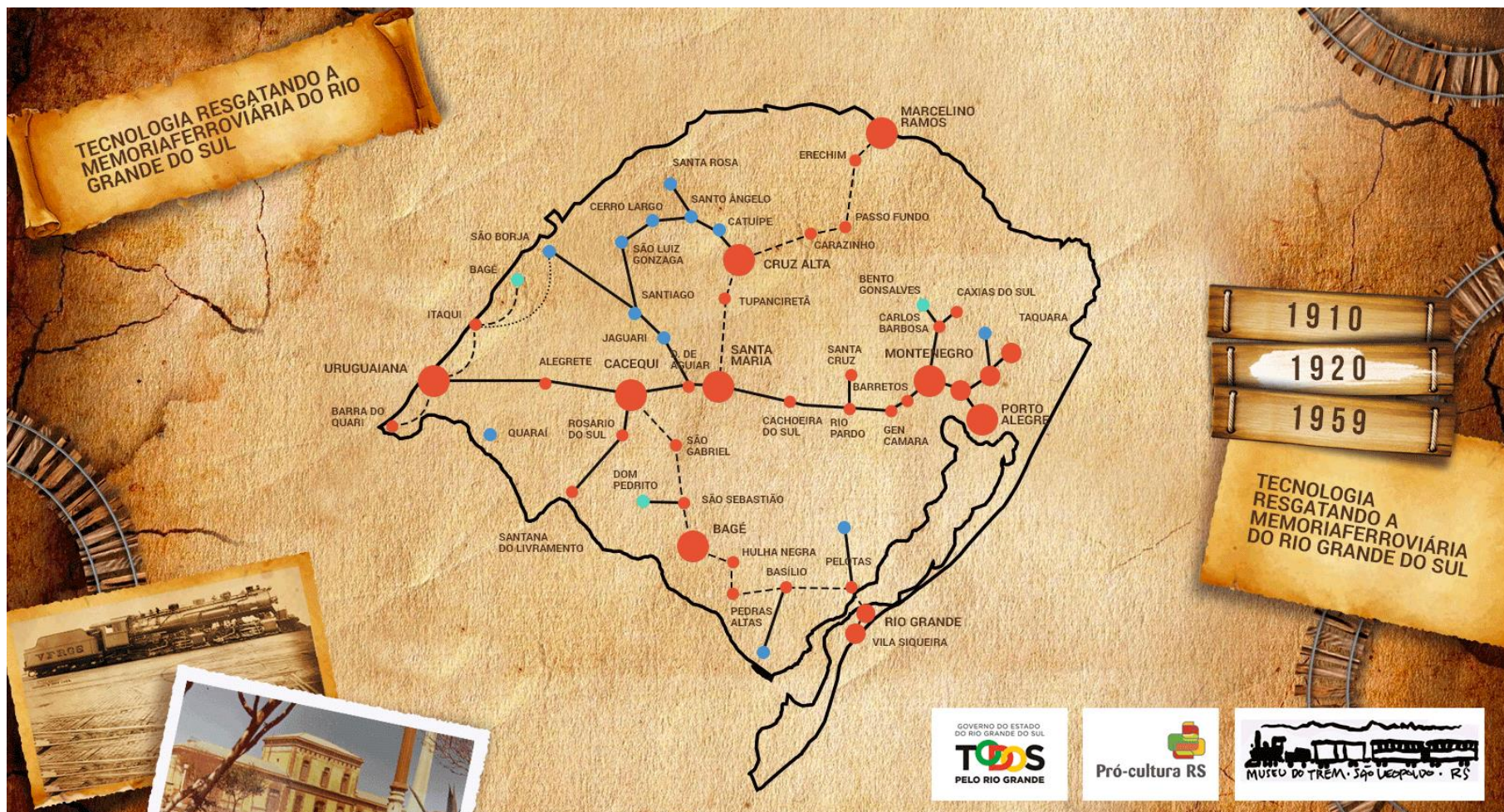


Figura 124: 1º Croqui do Software
Fonte: : Acervo do projeto – Kyoodai –2017

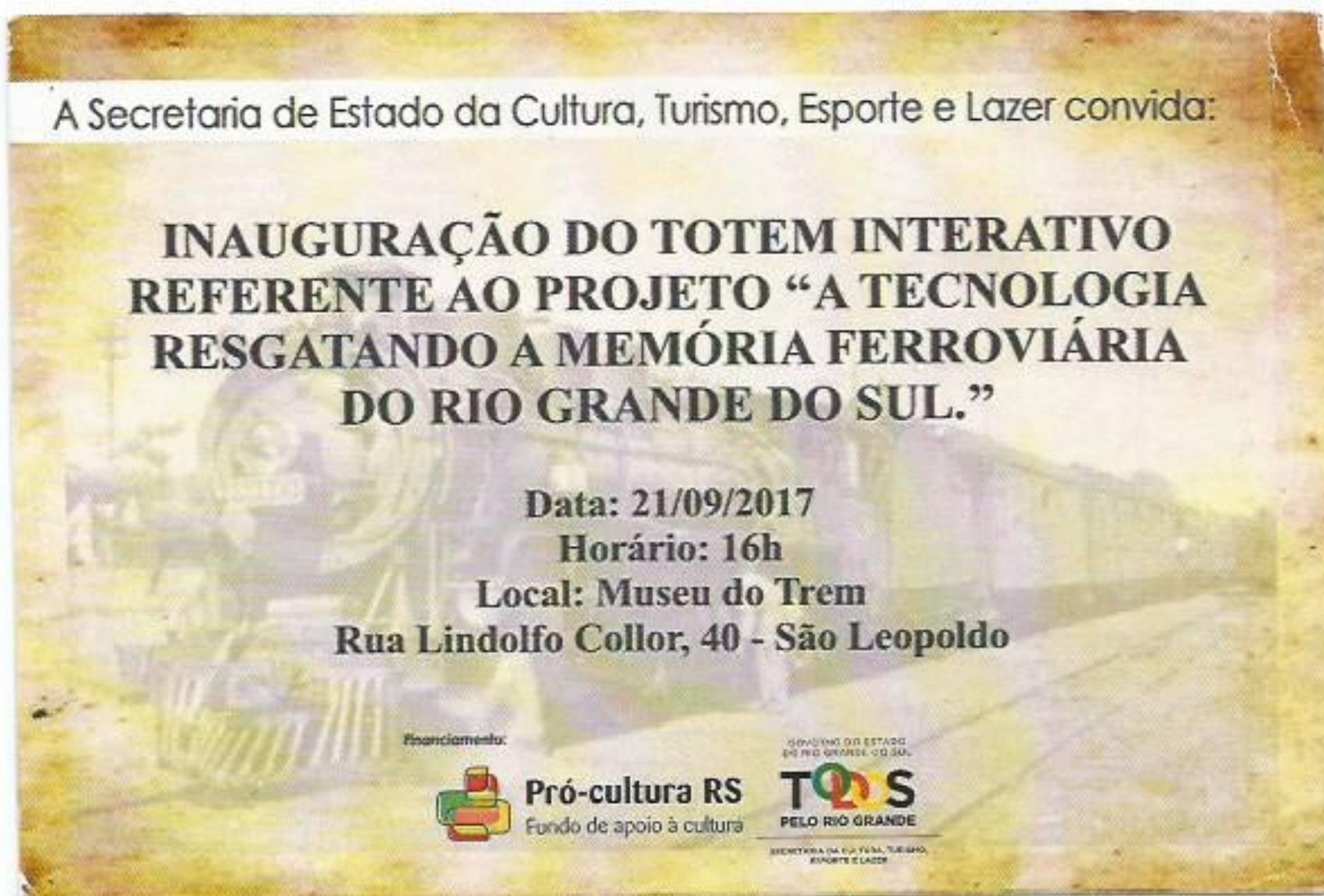


Figura 125: Convite da Inauguração do Totem – Primavera do Museu
Fonte: : Acervo do projeto- Setembro - 2017



Figura 126: Inauguração do Totem (1) – Primavera dos Museus
Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro - 2017



Figura 127: Inauguração do Totem (2) – Primavera dos Museus
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz – Setembro – 2017



Figura 128: Inauguração do Totem (3) – Primavera dos Museus
Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro – 2017



Figura 129: Inauguração do Totem (4) – Primavera dos Museus
 Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz – Setembro – 2017



Figura 130 Inauguração do Totem (5) – Primavera dos Museus
 Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro – 2017



Figura 131: Inauguração do Totem (6) – Primavera dos Museus
Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz – Setembro – 2017



Figura 132: Inauguração do Totem (7) – Semana de Museus
Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro – 2017



Figura 133: Inauguração do Totem (8) – Semana de Museus
Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro – 2017



Figura 134: Inauguração do Totem (9) – Semana de Museus
 Fonte: : Fotografia de Layza Bandeira – Setembro – 2017



Figura 135: Inauguração do Totem (10) – Primavera dos Museus
 Fonte: : Fotografia de Yuri Rapkiewicz – Setembro – 2017

CONCLUSÃO

Acompanhar as mudanças impostas pelo tempo requereu a busca de informações *in loco*, mediante a aproximação de alguns trabalhadores, que se apresentaram enquanto sujeitos de experiências. Os aposentados, acumuladores de experiências impressas em temporalidades passadas, revisitam sua biografia no presente, a partir de uma revisão crítica e atenta de tudo o que os rodeia. Seus gestos e palavras medem o passado e anunciam os passos de um devir incerto. Os ferroviários narram, na atualidade, o cotidiano pulsante de outros tempos, através de relatos densos de suas vidas.

Privilegiar as pistas dos documentos pela via de livros publicados, na qual se documenta a oralidade na forma escrita, em produções com excertos de entrevistas densas, originou uma possibilidade interessante de análise. Somada ao encontro etnográfico, ensejou uma forma peculiar de pesquisar a memória no contexto gaúcho. O ato discursivo, enquanto lugar de enunciação, evidencia um corpo em ação, gestualidade e palavra. As biografias desses senhores trazem à tona as paisagens de outros tempos, narradas. As pausas das falas denotam momentos importantes, rupturas nos discursos que, juntamente com expressões faciais tornam mais vívidas as trajetórias profissionais; Ressaltando tensões, emoções, alternadas entre saudades, lamentações, perspectivas e esperanças. Impressões que não teríamos simplesmente nas entrelinhas dos registros escritos. A percepção diferenciada em relação às piscadelas jocosas ou “tiques” nervosos involuntários dos quais falava Geertz (1979), só se faz possível através da descrição minuciosa do “encontro etnográfico”. Nas conversas informais e deslocamentos em campo me detive às falas e aos silêncios ritmados desses senhores, estando vigilante às influências e intimidações do ambiente e situações nas quais seus depoimentos eram coletados.

Assim o tom da problematização desta dissertação se debruçou sobre uma perspectiva êmica, diante de notáveis narradores que relataram a superação e a ascensão na carreira profissional estável até os momentos incertos da aposentadoria e extinção da empresa – os velhos narradores têm suas trajetórias atravessadas por interesses e angústias comuns. Hélio, por exemplo, acredita que a duração dos valores da ferrovia perpassa pela consolidação do Centro Cultural no Grêmio Esportivo Ferrinho. O aposentado situa, sobretudo, a militância dos

aposentados, atribuindo uma grande importância na transmissão das memórias de trabalho do grupo para as gerações mais novas. Assim, estes aposentados por meio do compartilhamento de suas histórias e narrativas, configuram uma “memória vivente”, transformadora e cambiável, “realista”, resiliente e cotidiana. Rearranjos temporais que preservam a integridade dos sujeitos, também a subjetividade e a dignidade diante da velhice.

A partir dessa colocação salientamos que as descrições são instrumentos pelos quais os antropólogos se valem para interpretar e transmitir uma diversidade de testemunhos individuais que apontam para um imaginário coletivo de cidade, de ferrovia. Reconhecemos estes ferroviários aposentados como narradores, habitantes e protagonistas que significam e estetizam o patrimônio cultural ferroviário através das suas identidades mobilizadas na forma discursiva. Apontamos que os interlocutores são habitantes e sujeitos que se autorreconhecem e situam-se nas interações urbanas e redes de pertencimento. Suas histórias nos revelam uma cidade de contrastes de toda ordem: contrastes em relação às diferenças socioeconômicas e culturais, tais como gênero, escolaridade, renda, idade e origem étnica. São formas de habitar a cidade, na sua ritmicidade de tempos, na pluralidade das práticas cotidianas de ocupação do espaço público, ambos são aspectos que denotam as percepções das paisagens urbanas.

Nesse cenário identificamos que Porto Alegre é marcada por uma pluralidade de tempos e espaços, pensados e vividos, grifamos as experiências em relação a um espaço citadino marcado pela constante transformação. As paisagens efêmeras da cidade, nas suas concretudes e nos seus sentidos, são objetos da interpretação do antropólogo, mais um “habitante-hermeneuta-narrador” da cidade, provocado pelo encontro com outro, pelas suas próprias memórias e pela afetação dos tempos narrativos dos sujeitos “modernos”. Assim, a duração e o aspecto da patrimonialização da memória do grupo de trabalho na contemporaneidade, perpassam pelas narrativas biográficas dos ferroviários aposentados nos seus laços de sociabilidade e transformações citadinas (itinerários pela Região Metropolitana de Porto Alegre, formando uma composição de um material de pesquisa com a potencialidade dinamizadora de correlacionar políticas públicas voltadas ao patrimônio cultural e reflexões acerca das práticas museológicas levadas a termo pelas instituições de memória. Analisar as políticas culturais voltadas ao campo do patrimônio, para além do tombamento dos sítios históricos e inventário de imóveis,

impôs medir os desafios (de gestão e escassez financeira, para citar alguns desafios) enfrentados cotidianamente dentro dos museus e no cotidiano dos interlocutores.

Se a duração pode ser sintetizada pela metáfora Simmeliana (1983) de que na cidade todos jogam o social, localizamos alguns personagens que participam desse intrincado “jogo de memórias” ritmado por múltiplas experiências particulares de percepção temporal: antropólogos, vizinhos, aposentados, colegas de trabalho, representantes sindicais. Estamos todos em relação, enquanto sujeitos que compartilham o cenário urbano como espaço no qual se constroem nossas intimidades, sonhos, trajetórias de vida, deslocamentos interessados, círculos de sociabilidade, durações e “projeções alucinatórias” (DELUMEAU, 1989 p.184).

Contudo, ordenar as imagens referenciadas na pesquisa em narrativas etnofotográficas, fazendo um esforço interpretativo de tornar inteligível o fantástico é emular os movimentos criativos que animam as estruturas de um chamado “imaginário coletivo”. Adentrando ao nosso campo de pesquisa, ressaltamos que o plano do imaginário coletivo, o desenho da história e as formas e práticas de representação dos ferroviários figuraram entre nossos interesses norteadores, no que tange às condutas de acolhimento e escuta atenta dos interlocutores, e também na leitura sensível dos documentos interpretados às luzes do que nos contaram os aposentados.

Os relatos são as matrizes de um desenvolvimento narrativo que se consolida enquanto potente meio de veicular os símbolos e valores majoritários entre os aposentados no cenário contemporâneo, evidenciando suas lutas, memórias e cotidianidades que alcançam “os olhos e os ouvidos” dos antropólogos e de pesquisadores. Esse alcance não aponta “elementos memoriais” a serem resgatados, mas a de interações a serem eticamente construídas e relatadas. Sob nossa percepção os aposentados possuem uma vida ativa, militante e resiliente.

Enquanto colecionadores de documentos e lembranças, os velhos narradores também tramam os conflitos e outras manifestações banais que atravessam a suas condições de velhice na cidade. Contudo os aposentados não “penduraram as boinas”, apenas “jogam o social” em uma rítmica marcada por uma percepção diferenciada e aguçada do tempo – visto agora com desconfiança, mas não com indiferença. Como estiveram vivos para assistir o desmonte da empresa de trabalho, também é razoável esperar que os mesmos anseiam viver o suficiente para contar

suas memórias, verem seus familiares com saúde e os resquícios materiais da ferrovia preservados. A imersão nos desafiou em profundidade, e foi preciso estar atento às motivações dos sujeitos que pareciam mais óbvias e urgentes, e justamente por assumirem esse status de obviedade é que elas nos disseram tanto.

Neste contexto, o trajeto antropológico do qual falava Gilbert Durand (1980) foi um processo de transformação do próprio etnógrafo, que teve sua imaginação criadora afetada pelo percurso da pesquisa, que colocou em interface a objetividade e a subjetividade do pesquisador na sua proposição narrativa. Assim, essas produções antropológicas possibilitam uma abertura a novos arranjos interpretativos, dando seguimento à circularidade de narrativas sobre o patrimônio.

REFERÊNCIAS

ACHUTTI, Luiz Eduardo Robinson. Fotoetnografia: um Estudo de Antropologia Visual sobre o Cotidiano, Lixo e Trabalho. Porto Alegre: Palmarinca, 1997.

ALVES, André; SAMAIN, Etienne. Os argonautas do mangue precedido de Balinese character (re)visitado. Campinas: Editora Unicamp/São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

BACHELARD, Gaston. A dialética da duração. São Paulo: Ática, 1988

BATESON, Gregory; MEAD, Margaret. Balinese Character: A Photographic Analysis. New York: The Academy of Sciences, 1942.

BEMVENUTI, Alice; PIZZATO, Lorrane de Moraes; RAPKIEWICZ, Yuri Schönardie Rapkiewicz. Ação Educativa: uma experiência inclusiva no museu do trem p.145-158. IN: Rio Grande do Sul. Secretaria da Cultura. Museu Antropológico do rio Grande do Sul. I Salão Científico Cultural MARS Santander Cultural; patrimônio cultural e museus / organização Márcia Bertotto e Waldir Pereira. – Porto Alegre: Museu da UFRGS/PROEXT, 2013. – 200 p.:il. – (Série Patrimônio Cultural: memória, coleções e conservação, 2).

BOSI, Eclêa. Memória e Sociedade: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

BOURDIEU, Pierre. A dominação masculina. Actes de la Recherche en Sciences Sociales, 84, set. 1990. (Tradução de Guacira Lopes Louro – FASEC/UFRGS).

CALLONI, Humberto. Nos trilhos da história da ferrovia: entrevista com Paulo Nilton de Carvalho / por Humberto Calloni. – Rio Grande: Editora da FURG, 2010. 195 p.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. O trabalho do antropólogo. São Paulo: Editora Unesp, 2006.

CERTEAU, Michel de. A invenção do Cotidiano: artes de fazer (Vol 1). Rio de Janeiro: Petrópolis, 1994.

CUNHA, Maria Gomes da, 2004. Tempo imperfeito: uma etnografia do arquivo. Mana, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, p. 287-322, 2004

DE CERTEAU, Michel. A invenção do cotidiano: artes de fazer. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

DELUMEAU, Jean. História do medo no ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada. São Paulo: Companhia das Letras, 1989

DÍAZ, Raúl. Personaje E Identidad Narrativa: Una Aproximación Metodológica. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 5, n. 12, p. 37-58, dez. 1999.

DIDI HUBERMAN, Georges. The image in spite of all. Chicago, Chicago Press, 2005.

DURAND, G. As estruturas antropológicas do imaginário: Introdução à arquetipologia geral. Lisboa: Presença. 1989.

ECKERT, Cornelia. Memória e identidade: ritmos e ressonâncias da duração de uma comunidade de trabalho: mineiros de carvão (La Grand-Combe, França). Porto Alegre: Cadernos de Antropologia, PPGAS-UFRGS, n.11, 1993, 84 p.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. O Tempo e a Cidade. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001a.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. "Imagens do tempo nos meandros da memória : por uma etnografia da duração . In : Koury, Mauro Guilherme Pinheiro (Org). Imagem e Memória, ensaios em Antropologia visual. Rio de Janeiro, Garamond. 2001b.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografia de rua: estudo de antropologia urbana. Porto Alegre: Banco de Imagens e Efeitos Visuais, PPGAS/UFRGS, 2001c. 25 f. (Iluminuras; n.44).

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografia de Rua: Estudo de Antropologia Urbana. Revista Iluminuras, Porto Alegre, v. 4, n. 7, p. 1-22, 2003.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografia da duração: estudos de memória coletiva. In: LOPES, Cícero Galleano; et.al. (Org.). Memória e cultura: perspectivas transdisciplinares. Canoas: La Salle, 2009.

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

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da (Org.). Etnografias do Trabalho, Narrativas do Tempo. Porto Alegre: Marcavisual, 2015.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. Fragmentos da história ferroviária brasileira: Fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a "cidade ferroviária". Santa Maria: Palloti, 2007. 320p. (Estudos Ferroviários; 1).

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. Os trabalhadores da VFRGS: profissão, mutualismo, cooperativismo. Santa Maria: Palloti, 2008. 456p. (Estudos Ferroviários; 2).

FORTES, Alexandre. Nós do Quarto Distrito: a classe trabalhadora porto - alegrense e a era Vargas. Caxias do Sul: Ed. UCS; Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

GOFFMAN, Erving. Ritual de la interacción. Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo. 1970.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. & RAPKIEWICZ, Yuri Shonardie. Rumores Ferroviários e Seus Jogos Temporais: Estudo Antropológico Sobre Crise e Duração no Rio Grande Do Sul. Trabalho Apresentado no 41º Encontro Anual da Anpocs, no SPG 04 – Antropologia e Sociologia dos Rumores, 2017.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. Os Limites do Patrimônio. In: LIMA FILHO, Manuel Ferreira; ECKERT, Cornelia; BELTRÃO, Jane. (Orgs.). Antropologia e Patrimônio Cultural: diálogos e desafios contemporâneos. Ied. Blumenau: Nova Letra, 2007, p. 239-248. Disponível em: <<http://www.abant.org.br/conteudo/livros/PatrimonioCultural.pdf>> Último acesso em: 20 jan.2015.

GUARINI, Carmen. Calles de la memoria: filmando los procesos performativos de la memorializacion. In Revista Iluminuras. V 13, n 31, 2012.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.

HARRES, Marluza Marques. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na VFRGS. Estudos ibero-americanos, Porto Alegre, v. XXII, n. 2, p. 111-127, 1996.

HARRES, Marluza Marques. História oral: algumas questões básicas. Anos 90, Porto Alegre, v.15, n,28, p. 99-112, dez. 2008.

HEINEN, Nivea Terezinha. Introdução ao estudo das ferrovias no Rio Grande do Sul: 1874 - 1905. Trabalho de conclusão de curso de especialização em História do Rio Grande do Sul, Departamento de História/UFRGS, Porto Alegre, 1981.

HOBSBAWM, E. J. A era das revoluções. 9.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

HOLSTON, James. Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil”. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2013.

HULL, Matthew. Documents and bureaucracy. In: *Annual Review of Anthropology* 41: 251-267, 2012.

IPHAE, Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul: pesquisadoras Alice Cardoso e Frinéia Zamin. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

KUNDERA, Milan. A festa da insignificância : romance / Milan Kundera; tradução Teresa Bulhões Carvalho da Fonseca – 1ª ed – São Paulo : Companhia das Letras, 2014.

KUSCHNIR, Karina. “Antropologia e Política”. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Vol. 22, n. 64, junho de 1997, p. 163-167

LE GOFF, Jacques. Memória. In História e memória. Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

LEITE LOPES, José Sergio. Mudança Social no Nordeste. Rio de Janeiro: Paz e Terra Ano, 1979.

LEITE LOPES, José Sergio. O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Mangueira. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 115-172, jun. 2002.

LEWISNI, Cinara Isolda Koch, 2017. Um lugar de memória da estrada de ferro: o centro de preservação da história ferroviária do Rio Grande do Sul – 1980-1990. 311 f. Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós Graduação em História, São Leopoldo, 2017.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. Cidadania patrimonial. Antropológicas, Rio de Janeiro, Ano 19, v. 16, n. 2, p. 134-155, 2015.

LORD, Lucio. Nascidos na beira do trilho: um estudo antropológico na Vila dos Ferroviários/Porto Alegre, RS. Revista Iluminuras. Porto Alegre, n.46, 2002, p. 1-58.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. Revista Brasileira de Ciências Sociais. V. 17, n. 49, junho/2002.

MATOS, Julia Silveira; SENNA, Adriana Kivanski de. História oral como fonte: problemas e métodos. Revista Historiae, 2011, FURG, p. 95-108.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas. In: IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília: IPHAN, 2012. P. 25-39. (Anais; v.2, t.1). Disponível em <<http://iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=4181>> Último acesso em: 20 jan.2015.

MITCHELL, Timothy. "Society, economy and the state effect". In: Steinmetz, George (ed.). *State/Culture. State-formation after the cultural turn*. New York: Cornell University Press, 1999. p.76-97.

NASCIMENTO, Flávia Brito do; SCIFONI, Simone. A Paisagem cultural como novo paradigma para a proteção: a experiência do Vale do Ribeira – SP. Revista CPC (USP), São Paulo, v. 10, 2010, p. 29-48. Disponível em <<http://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15660>> Último acesso em: 20 jan.2015.

OLIVEN, Ruben George. A antropologia de grupos urbanos. Petrópolis: Vozes, 1985.

ORTNER, Sherry. Uma breve história do debate sobre o sujeito. Subjetividade e crítica cultural. 2007 http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832007000200015

PMPA/SMC. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Secretaria Municipal da Cultura. Pelos trilhos Editora da Cidade, 2009.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. In: Cultura e Representação. São Paulo: Projeto História, no. 14. Educ. 1997, p 25-39.

RAPKIEWICZ, Y. S & GÓMEZ, G.S.R.. *Vestígios, Ruínas e os Sentinelas da Memória Ferroviária do Rio Grande do Sul: Ensaio Etnofotográfico nas cidades de Pelotas e Porto Alegre*. Revista Nova Amazônica, v. 8, p. 1, 2016. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0BwClcth2qyvMR01aVmxGMjBjNDA/view>

RAPKIEWICZ, Yuri Schönardie; ECKERT, Cornelia. Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In:

RICOEUR, Paul. Tempo e Narrativa. Campinas: Papyrus, 1994

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, C. Etnografia de Rua: estudos de Antropologia Urbana. Porto Alegre: UFRGS, 2013.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, Cornelia. Antropologia da e na cidade. Porto Alegre, Marcavisual, 2013.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho e ECKERT, Cornelia. Etnografia da duração. Porto Alegre: Marcavisual, 2013.

ROSENTHAL, Alan. Writing, Directing, and Producing Documentary Films and Videos. Southern Illinois University Press; 4ª Edição, 2007.

ROUCHOU, Joelle. Memória do olfato: o cheiro de Jasmin. In VELOSSO, Monica P. Et ali (org). Corpo, identidades, memórias e subjetividades. Rio de Janeiro, Mauad e Faperj, 2009.

SCHEINER, Tereza. Museologia e apresentação da realidade. XI Encuentro Regional Del ICOFOM LAM, Equador, 2012, p. 96-105.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, O. G. O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

SOUZA LIMA, Antonio Carlos (Ed.). "Introdução. Dossiê Fazendo Estado". *Revista de Antropologia, USP, vol 55(2)*, julho-dezembro de 2012, p. 559-564.

TROUILLOT, Michel-Rolph. "Adieu, Culture: A New Duty Arises". In: *Global Transformations. Anthropology and the Modern World*. New York: Palgrave, 2003, pp. 97-116.

TROUILLOT, Michel-Rolph. "The anthropology of the state in the age of globalization. Close encounters of the deceptive kind" (inclui debate de Chris Hann e László Kurti). *Current Anthropology* 42(1), 2001, p. 125-138.

TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silencing the Past: power and the production of history*. Beacon Press, 1995.

VELHO, Gilberto. *Projeto e Metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

VELHO, Otávio G. (Org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

VELOSO, Gabrielli Ciasca. *Avaliação da Interface de Interação para a Aplicação Multimídia do Totem Digital do Museu Histórico de Araranguá*

WEBER, Max, 1864-1920. *Economia e Sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva* / Max Weber; trad. De Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa; ver. tec. de Gabriel Cohn, 4ª ed. 3ª reimpressão – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2012.

ZIEGLER, Paulo; RUSSO, Ricardo. *Até o Último Rincão: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Foletras, 1989.