

A locomotiva, o trem e o ferroviário: imagem e memória de uma masculinidade narrada no sul do Brasil

Guillermo Stefano Rosa Gómez*

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
guillermorosagomez@gmail.com

Recibido: 21.06.18

Aceptado: 12.08.18

Resumo: Este artigo centra-se na produção da masculinidade no trabalho ferroviário, desde o enfoque interpretativo que privilegia a temporalidade, a memória narrada, a imagem e o imaginário. A investigação tem como base o material produzido em uma etnografia realizada durante três anos (2015-2018) entre trabalhadores ferroviários aposentados e suas famílias, residentes na cidade de Pelotas, região sul do Brasil. Interpreto a identidade narrativa de um maquinista aposentado, Orlando Chagas, dando vazão às imagens que constituem esse ato de “apresentar a si mesmo”: seu acervo de fotografias, um filme hollywoodiano de ação e a própria narrativa oral. O gênero, nas memórias de trabalho do maquinista, é atribuído ao trem e oscila entre o feminino, “a locomotiva” para o masculino, “o trem”. Enquanto “a locomotiva” pode possuir diferentes apelidos carinhosos, “o trem” está sempre em luta ou duelo com o maquinista, embate no qual a vitória do homem representa a afirmação do talento profissional, da condição masculina e da duração do si mesmo, frente à descontinuidade da sua profissão.

Palavras chave: Memória do trabalho; Imagem; Masculinidade; Ferroviários

* Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Mestre em Antropologia Social pela UFRGS. Bacharel em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

La locomotora, el tren y el ferroviario: imagen y memoria de una masculinidad narrada

Resumen: Este artículo se centra en la producción de la masculinidad en el trabajo ferroviario, desde el enfoque interpretativo que privilegia la temporalidad, la memoria narrada, la imagen y el imaginario. La investigación tiene como base el material producido en una etnografía realizada durante tres años (2015-2018) entre trabajadores ferroviarios jubilados y sus familias, residentes en la ciudad de Pelotas, región sur de Brasil. Yo interpreto la identidad narrativa de un maquinista jubilado, Orlando Chagas, resaltando las imágenes que constituyen ese acto de "presentarse a sí mismo": su acervo de fotografías, una película hollywoodiana de acción y la propia narrativa oral. El género, en las memorias de trabajo del maquinista, es atribuido al tren y oscila entre lo femenino, "la locomotora" para el masculino, "el tren". Mientras la locomotora puede tener diferentes apodos cariñosos, el tren está siempre en lucha o en duelo con el maquinista, embate en el que la victoria representa la afirmación del talento profesional, de la condición masculina y de la duración de sí mismo, frente a la discontinuidad de la profesión.

Palabras clave: Memoria del trabajo; Imagen; Masculinidad; Ferroviarios

The locomotive, the train and the railroad: image and memory of a masculinity narrated in southern Brazil

Abstract: This article focuses on the production of masculinity in railway work, from the interpretative approach that privileges temporality, narrated memory, image and imaginary. The research is based on the material produced in a three-year ethnography (2015-2018) between retired railway workers and their families living in the city of Pelotas, southern Brazil. I interpret the narrative identity of a retired engineer, Orlando Chagas, giving vent to the images that constitute this act of "presenting himself": his collection of photographs, a Hollywood action film and the oral narrative itself. The genre, in the machinist's memoirs of work, is attributed to the train and swings from the feminine, "the locomotive" to the masculine, "the train." While "the locomotive" may have different affectionate nicknames, "the train" is always in struggle or duel with the machinist, a struggle in which the victory of man represents the affirmation of professional talent, the masculine condition and the duration of the self, discontinuation of their profession.

Keywords: Work memory; Image; Masculinity; Railway

Etnografia de uma ruptura dramática

A implementação do setor ferroviário no Brasil acompanhou a disseminação desse modelo de transporte no mundo ocidental, sendo a primeira ferrovia brasileira inaugurada na metade do século XIX. As estradas de ferro atendiam aos interesses da emergente elite comerciante e dos latifundiários monocultores, vinculados à exploração da mão de obra escrava. Os trens permitiram o escoamento da produção, predominantemente cafeeira. No sul do país, a ferrovia transportava, ao invés de café, carne seca (charque) vinda das capitais pastoris do campo dentre as quais, a cidade de Pelotas¹ se destacava.

O trem foi introduzido na sociedade brasileira no momento de transição da escravidão para o assalariamento: a “relação senhor-escravo se tornava patrão-empregado” (Segnini, 1982: 15). É possível dizer, acompanhando o pensamento de José de Souza Martins (2008), que foi necessária a invenção de uma classe trabalhadora, condizente com os modos racionais de organização do trabalho que a ferrovia demandava.

As primeiras construções das estradas de ferro partiram de empresas estrangeiras, detentoras da tecnologia e da mão de obra especializada. Após a década de 1920, iniciou-se um processo de estatização do sistema (Nunes, 2016). No estado do Rio Grande do Sul, foi criada a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que espalhava malhas férreas por grande parte do território estadual. Nestas primeiras décadas do século XX e, mais especificamente, a partir da elaboração da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), no governo de Getúlio Vargas, a profissão ferroviária passou a ter um papel de destaque enquanto camada assalariada, integrando um “setor estratégico” nas políticas de desenvolvimento econômico do país (Simões, 2004: 29). O conceito de *cidadania regulada*, cunhado por Wanderley Guilherme dos Santos (1979), ajuda a compreender este cenário, no qual a obtenção de direitos sociais e políticos se consolidou tendo relação “privilegiada com o mundo do trabalho” (Jardim, 2015: 78) e sendo simbolizada pelo principal “documento urbano” (Peirano, 2006) deste período, a carteira de trabalho. Integrar a profissão ferroviária significava mobilizar formas de “direitos à cidade baseados na condição de

¹ Pelotas é uma cidade média, de aproximadamente 400 mil habitantes. Situada no Sul do estado do Rio Grande do Sul, Brasil. É onde foi realizado o trabalho de campo que dá base a estes escritos.

membro de grupos de trabalho oficialmente reconhecidos.” (Zhang, 2002 apud Ferguson, 2013: 229).²

Apesar da “profissão ferroviária” se constituir enquanto projeto almejado para as classes trabalhadoras e o período de 1920 a 1930 ter sido de estabilidade em relação às companhias ferroviárias privadas, nos anos que se seguiram e com os impactos da crise de 1929, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o modelo ferroviário no Brasil sofreram reveses constantes, principalmente em decorrência da ausência de investimentos do governo estadual. Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), no governo de Juscelino Kubitschek, com a intenção de organizar um Plano Ferroviário Nacional. A empresa foi “formada a partir da união de dezoito das vinte e duas ferrovias estatais então independentes” (Paradela, 1998, p. 54). Esta foi já uma espécie de resposta ao estado de precarização das ferrovias, porém, “as subvenções foram incapazes de evitar a constante deterioração do setor, que continuou em queda na sua participação” (Silva Junior, 2007, p. 27). Esta empresa, que em tempos áureos possuía quase 160 mil funcionários (Rapkiewicz & Eckert, 2015; Amorelli, 2003), concedia a seus trabalhadores diversos benefícios sociais como cooperativas de consumo, previdência própria (REFESA), creches e escolas para os filhos, o que pode ser considerado uma política paternalista (Lord, 2002) e que também implica na profunda ligação dos trabalhadores com o universo do trabalho.

4



Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização que, como indica Teresa Paradela (1998), provocou desligamento de pessoal em grande escala. A passada da administração das ferrovias para as concessões privadas apresenta-se como marco definitivo do longo processo de sucateamento deste setor de transporte, gerando demissões e aposentadorias precárias e\ou prematuras.

Compreender etnograficamente este processo de *crise* do modo de vida ferroviário foi a principal problemática da pesquisa que conduzi durante três anos (2015 a 2018), na cidade de Pelotas, sul do Brasil (Gómez, 2018). O conceito de crise foi mobilizado a partir da leitura da obra de minha orientadora, Cornelia Eckert (2012) e tratado enquanto um *fenômeno temporal*, justamente por efetivar para a comunidade estudada uma desordem no tempo de vida ritmado pelo trabalho. Ora, se a Rede Ferroviária se entranhava no cotidiano dos

² “membership rights to the city based on membership in officially recognized work groups” [do original em inglês]

trabalhadores a partir de diferentes dispositivos institucionais, seu “fim” não pode deixar de ser sentido, nas experiências das “famílias ferroviárias”, enquanto uma “ruptura dramática” (Eckert, 2012, p. 64).

Tendo como principais interlocutores trabalhadores/as ferroviários/as aposentados/as e seus familiares, moradores da cidade de Pelotas e região, busquei entender a tessitura de suas identidades narrativas frente ao processo de decomposição da ferrovia. Meu trabalho de campo se realizou passadas quase duas décadas do processo de desestatização e, mesmo assim, sua dramática durava no tempo narrativo dos aposentados. As pessoas com as quais interagi, envelheciam, se aposentavam e acompanhavam a profissão que haviam desempenhado durante suas vidas ser descontinuada. Nesta investigação, fundamentada na memória narrada pelos interlocutores, *adotei a Etnografia da Duração como abordagem privilegiada*, dado meu pertencimento à essa comunidade interpretativa, situada no programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e, especialmente, nos núcleos de pesquisa, coordenados pelas professoras Cornelia e Ana Luiza, Navisual e BIEV.³

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

³ Núcleo de Antropologia Visual (Navisual/PPGAS/UFRGS) e Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV/PPGAS/UFRGS)

as temporalidades não aparecem ordenadas em ordem cronológica, mas articuladas nos “jogos da memória” particulares de cada personagem.⁴

A memória, sob esta perspectiva, é gesto humano criador. As narrativas dos/as aposentados/as fazem vibrar imagens que transcendem o tempo do encontro etnográfico e convidam o antropólogo a embarcar nas criatividades com as quais as temporalidades são sobrepostas. Se o pensamento e a memória são constituídos de imagens e de diferentes temporalidades “só é possível estudar a imagem pela imagem” (Durand, apud Rocha & Eckert, 2015b, p. 25).

Para investigar esse fenômeno da memória, portanto, não há outra forma senão aderir a essa dinâmica das imagens, mergulhar nas imagens em que o próprio narrador se deixa navegar, para encontrar as suas razões para durarem na paisagem do mundo contemporâneo. (Devos, 2005:17)

Ao longo da pesquisa, a descontinuidade do mundo do trabalho ferroviário foi apreendida em termos de imagens, podendo ser elas filmicas, fotográficas, narrativas ou sonoras. A intensidade narrativa, conceito chave nesta perspectiva, mostra-se como composição imagética do sujeito narrador.

No artigo, optei por ressaltar um aspecto específico das identidades narrativas dos ferroviários aposentados, a masculinidade. Coerente com a proposta apresentada acima, tratei a masculinidade sob a chave da memória do trabalho e, principalmente, do imaginário. Quais as imagens, evocadas pelos narradores, que ajudam a tecer uma identidade masculina? De que maneira a masculinidade, vinculada ao trabalho, *dura* no tempo, mesmo frente a descontinuidade da profissão ferroviária?

O conceito de *constelação*, derivado da obra de Gilbert Durand (1980), ajuda a pensar como as diferentes imagens das masculinidades ferroviárias *convergem* nas narrativas dos aposentados. Escolhi refletir sobre como a masculinidade é narrada, desde o ponto de vista de um maquinista e interlocutor de pesquisa, Orlando Chagas. Mas antes de conhecer esse narrador é preciso esclarecer como me aproximei do tema da masculinidade em minha pesquisa sobre memória coletiva do trabalho ferroviário.

⁴ A ideia de tratar o narrador/interlocutor da pesquisa enquanto um personagem (da narrativa do antropólogo e, principalmente, da sua própria *narrativa de si*) vem de Raul Díaz (1999) e das leituras de Paul Ricoeur: “poder de dizer, no poder de fazer, no poder de se reconhecer personagem da narrativa” (Ricoeur, 1991, p.35).

Um “assunto de homem” no sindicato

Um dos espaços privilegiados de trabalho de campo, principalmente no primeiro ano da pesquisa, foi a Delegacia do Sindicato dos Ferroviários de Pelotas. Trata-se de uma pequena casa de madeira cercada por um muro, em um terreno no largo central da Estação Férrea de Pelotas. Este local era um dos principais “pontos de encontro naturais” (Magnani, 2003, p.107) dos ferroviários aposentados, que se reuniam para discutir as aposentadorias e remunerações, relembrar feitos, indignar-se perante a precarização da malha férrea. Aquele “pedaço”⁵ ferroviário recriava a predominância masculina dos “tempos de trabalho” nos “tempos de aposentadoria”, fazendo com que essa “auto-segregação espacial dos homens” (Jardim, 1991, p.143) articulasse a proliferação de “assuntos de homem”, no qual a intromissão das mulheres era algo a ser evitado: “Moacir anda sempre com a mulher, aí o assunto não rende”, como mencionou, certa vez, um trabalhador das oficinas aposentado.

William Foote-Whyte, em “Sociedade de Esquina” (2005), obra que se tornou clássica nos estudos antropológicos urbanos, descreve que sua relação com os “rapazes” de descendência italiana em um bairro pobre de Boston *exigia sua participação e opinião* sobre assuntos como os jogos de beisebol ou das “qualidades” das mulheres que passavam pela esquina. Sob esta inspiração, passei a identificar quais eram os assuntos possíveis de serem enunciados pelos trabalhadores ferroviários no espaço do sindicato, principalmente porque ser aceito em campo era ser capaz de integrar a conversa. Alguns dos temas eram:

futebol, troca de informações sobre jornais locais, corrupção, mulheres, “qual o motor das viaturas que rodam nos trilhos”, operações de saúde “depois que mexem no nego ele nunca mais é o mesmo”, a decadência do sindicato, reforma ou destruição dos chalés, atores de ação como Stallone, Van Damme, Steven Seagal e claro, causos sobre o trabalho ferroviário, suas figuras, seus malandros, os acidentes, pessoas conhecidas, os chefes” (Gómez & Magni, 2017, p. 106)

Dentre essa pluralidade de assuntos, marcadamente masculinos, escolhi no presente artigo enfocar os *filmes bollywoodianos de ação*, especialmente para interpretar a construção imagética e masculina do personagem maquinista,

⁵ O pedaço de acordo com o antropólogo José Guilherme Cantor Magnani é uma “uma rede de relações que combina laços de parentesco, vizinhança, procedência” (*idem*, p, 115). Esta categoria é cara em seu projeto antropológico (Magnani, 2000; 2002; 2003; 2012).

Orlando Chagas. Como demonstra Hernán Palermo, os modelos de masculinidades variam internamente⁶ a uma mesma a profissão⁷:

“La noción de masculinidad dinamizada a partir de los requerimientos productivos nos permite develar diferencias - poco estudiadas - entre los trabajadores” (Palermo, 2017, p. 75).

Acompanhando o pensamento do autor, é possível afirmar que na categoria de “homem-ferroviário” existem *distintas posibilidades de ejercer a masculinidade*, tornadas particulares por diversos fatores, dentre eles as características dos processos de trabalho, a posição na hierarquia, a jornada laboral e as subjetividades de cada interlocutor. Essas especificidades reverberam no cotidiano narrativo dos aposentados, delineando condições singulares de apresentar a si. Busquei construir o personagem narrativo da profissão de maquinista a partir das memórias e acervo pessoal de fotografias de Orlando Chagas e das imagens e intrigas de um filme hollywoodiano de ação, as quais este ferroviário fez referência, em um de nossos encontros etnográficos.

Orlando Chagas, o “Nando” ou “Chagas”, nasceu em 1958, é natural de Pelotas e aposentado em 2012 pela empresa América Latina Logística (ALL), que recebeu a concessão privada da malha férrea Sul, após o fim da RFFSA. Iniciou o trabalho na Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1983, mesma época em que se casou com Cristina Chagas. O casal tem dois filhos, Fabrício, músico do exército, e Fernanda, graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Pelotas. Orlando, além de ser um dos principais interlocutores de pesquisa, tornou-se parceiro de projetos coletivos que visam a preservação e divulgação da memória coletiva ferroviária. Juntos, organizamos exposições, atividades no Sindicato em Porto Alegre⁸, atuação em programas de rádio, entrevistas em jornal, palestras em colégios, etc.

⁶ O tema da diferenciação interna entre os trabalhadores é significativo na Antropologia do Trabalho. Em Leite Lopes (1978), por exemplo, esta problemática é central em sua interpretação sobre o trabalho industrial açucareiro.

⁷ Em sua etnografia junto aos trabalhadores petroleiros da Argentina, Palermo (2017) compara a brutalidade dos operadores de “boca de poço” com a “delicadeza” e precisão na manipulação da tecnologia que é requerida aos operadores das máquinas de perfuração.

⁸ Porto Alegre é a capital do Estado do Rio Grande do Sul, a cerca de 300km de Pelotas. É uma metrópole com 1,4 milhão de habitantes.

‘Nando’, quando conta de suas memórias profissionais, mescla a ideia de deslocamento pelas paisagens rurais sul-brasileiras e da liberdade associada ao maquinista com as fortes demandas exigidas dessa função, o marcado controle do cotidiano de trabalho, a grande responsabilidade e a necessidade do cumprimento de metas. Dentre o grande número de funcionários demitidos pela Rede Ferroviária, em seu processo de desestatização, foi um dos poucos recontratados pela empresa privada. Essa condição permite que ele faça comparações dos modelos de trabalho: “No tempo da Rede era mais liberdade, no tempo da ALL exigia muito de uma pessoa só”, “é muita responsabilidade em um ambiente só” (Orlando Chagas).

Não há como delinear a identidade narrativa masculina deste maquinista quando se faz referência a sua relação com o trem. Essa função é diretamente relacionada com a máquina e se trata de uma relação que difere dos outros setores da profissão ferroviária: enquanto a Via Permanente⁹ esforçava-se para manter os trilhos e o terreno em perfeitas condições para tráfego de trens e o setor de Oficinas reparasse os vagões e locomotiva, o maquinista era aquele que *conduzia, guiava, pilotava*. Procurarei demonstrar como a masculinidade e o “talento” esboçado na *identidade narrativa maquinista* diz respeito à proximidade intensa com o trem, que, inclusive, permite atribuir gênero a ele. Essa *condição de gênero atribuída ao trem oscila narrativamente* do feminino ao masculino.

Utilizo o conceito de gênero visando destacar o “caráter fundamentalmente social das distinções baseadas no sexo” (Scott, 1995, p. 75). Antropologicamente, pensar a relação entre atitudes sociais e diferenças sexuais se coloca, no mínimo, desde o clássico estudo de Margaret Mead, no qual a autora reflete sobre os “papéis socialmente definidos” (Mead, 2009, p.25) que são administrados por meio de um “esforço educacional consciente” (idem, ibidem) e de maneiras diferentes, em distintas culturas. No campo da antropologia/sociologia do trabalho, pesquisas como as de Aracy Rodrigues (1978) e de Helena Hirata e Daniele Kergoat (1994), são fundantes em advogar a favor de uma não-homogeneidade da “classe operária”, destacando a importância de se pensar as particularidades e complexidades que o recorte de gênero pode acrescentar.

⁹ Via Permanente englobava os trabalhadores responsáveis por manutenção da linha férrea, dos trilhos, dormentes (peças de madeira ou concreto que apoiam os trilhos), nivelar o terreno, reparar pontes, etc.

As discussões desenvolvidas nesse texto se relacionam, ainda, com um crescente campo de estudos nas Ciências Humanas e Sociais que se debruça sobre as masculinidades (Connell (2005), por exemplo). Essas investigações promovem a documentação etnográfica das diversas construções sociais das masculinidades e tem forte dívida com os estudos feministas que são multidisciplinares por excelência: oferecem novos assuntos às diferentes disciplinas e se apresentam enquanto “corpo de conhecimento de perspectiva transformadora” (Strathern, 2009, p. 88).

É importante destacar que, sendo a memória narrada o principal material etnográfico que faço referência no texto, trata-se da *masculinidade que “dura” no tempo*. A *masculinidade rememorada* e posta em atividade no tempo presente por meio da narrativa reatualiza os contornos de pertencimento do trabalhador a uma comunidade e acrescenta ao “si-mesmo” um caráter perene, vibrando na temporalidade da aposentadoria.

O homem e “a” máquina

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

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

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

A máquina, na memória dos trabalhadores da ferrovia, não só pensa e tem humores, como tem gênero. A primeira pista para esta aproximação reside nos



apelidos¹⁰ que os maquinistas concediam às locomotivas, como me contou Orlando. Os apelidos são atribuídos conforme alguns critérios, como o número de série e formato da locomotiva. São sempre nomes femininos e até implicitamente sexuais, como “Africana”, “Cachorrona”, “Pixirica”, “Turbinada”.

¹⁰ O significado da palavra “apelido”, em português, equivale ao de “apodo” da língua espanhola.

Figura 1. Orlando Chagas com uma “Pixirica”.



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

A fotografia acima é uma “imagem significativa”, nos termos de Collier (1973), isto é, diz respeito a um aspecto simbólico e êmico, do grupo cultural estudado. A foto, que me foi mostrada por Orlando durante suas narrativas, torna “explícito suas habilidades naquela cultura” (Collier, 1973: 41). A postura imponente com que posa para a foto, vincula-o a um ideal de heroísmo¹¹, de controle, de domínio sobre a máquina e sobre a mulher metaforizada nela. Em termos imagéticos, a “reprodução fotográfica atua como reprodução narrativa” (Giordano, 2011: 28) de um ideal masculino, ao mesmo tempo em que “desafia as palavras, quando ver não consegue ser transmitido pelo descrever” (Moreira Leite, 2007: 221).

¹¹ Vínculos da figura masculina de trabalhador com a do herói são recorrentes na antropologia do trabalho: Eckert (2012) e Cioccarri (2015) são alguns exemplos.

O processo de nomeação da máquina indica dois argumentos. O primeiro é que ele se constitui enquanto *imagem narrativa da familiaridade*, entre o trabalhador e a máquina. O segundo é que apelidar constitui prática de “nomeação” que, atribuída aos “não-humanos”¹² significa “reconhecer uma existência social” (Coulmont, 2014, p.102). Isso me instigou a conhecer, por meio da memória narrativa, *qual o caráter da existência social das locomotivas*. Identifiquei existências tanto femininas como masculinas.

A princípio percebi que, como indicam os apelidos, a existência feminina da locomotiva esboçava a antítese da masculinidade do maquinista. Consultando a pesquisa de Pascal Absi, entre os mineiros da região de Potosí, Bolívia (2005), verifiquei que o autor encontrou relações entre o gênero dos trabalhadores (masculino) e o da própria montanha ou da mãe terra (feminino), fazendo com que seja necessário, segundo os mineiros, “seducir a la montaña para poseerla” (Absi, 2005, p.287).¹³ “Hay que hablarle como a una mujer” (idem, p.288), contam os mineiros, o que lembra outra citação do romance de Zola:

Apenas na sua locomotiva ele se sentia tranquilo, feliz e desligado do mundo. Carregado pelo trepidar das suas rodas, em grande velocidade, com a mão descansando no volante da mudança de marcha, todo concentrado a vigiar a via, atento aos sinais, deixava de pensar, respirava a plenos pulmões o ar puro que passava sem parar, aos turbilhões. Por isso gostava tanto de sua locomotiva, como amante generosa da qual só se espera felicidade (Zola, 2014, p.73).

Não há como inculcar que a locomotiva seja *uma amante simbólica* dos maquinistas, tendo como base apenas os apelidos, porém, eles são pistas para entender um vínculo homem-máquina que é essencial na elaboração da identidade narrativa e da masculinidade do aposentado Orlando Chagas.

Se existência social feminina está orientada pela familiaridade e pelo controle do homem sobre a mulher-máquina, a masculina está no regime de disputas e dos duelos de honra, a forma do maquinista relembrar do trem muda radicalmente, quando este ganha “gênero” masculino.

¹² Baptiste Coulmont (2014) dá exemplos de nomes para animais domésticos ou para casas, aqui estou adaptando o argumento para as locomotivas.

¹³ Um exemplo etnográfico análogo merece ser mencionado: na pesquisa de Hernán Palermo, o espaço de trabalhos dos petroleiros argentinos é referido no masculino, “el pozo” [o poço]. (Palermo, 2017, p. 84).

O homem contra “o” trem

A máquina assume existência masculina, sendo chamada de “o trem”, especialmente em momentos narrados nos quais há uma evidente luta entre “ele” e o maquinista. A *habilidade e masculinidade do maquinista se constituem a partir da vitória neste embate*: “tem que dominar o trem para ser maquinista” (Orlando, 26/05/15), seguido também da crítica que destitui os trabalhadores “de hoje”, em um contexto de avanço tecnológico no qual o “trem se guia sozinho”: “hoje em dia qualquer um é maquinista”.

Essa “luta” integra nossa cultura visual: no *western* americano do filme de John Ford, *Iron Horse* [1924], por exemplo, (Carvalho, 2000) o embate é contra o indígena “selvagem” e contra o território inóspito do *Wild West*, reafirmando a superioridade do moderno e industrial perante a cultura autóctone.

Figura 2. Posteres do filme *Iron Horse* [Cavalo de Ferro] A esquerda, os dizeres seguintes dizem: “lá fora onde o oeste começa” e “Queimando a trilha de amor e civilização.”[grifo meu]



Fonte: IMDb.com

No caso brasileiro, um exemplo marcante é o da ferrovia Madeira-Mamoré, construção em plena selva Amazônica, um esforço que custou a vida de muitos trabalhadores. A epígrafe do livro “A ferrovia do diabo” de Manoel Rodrigues Ferreira (1960) conta esta história:

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

O debate do homem versus a máquina ou destes enquanto aliados em nome da civilização é constituinte do estatuto moderno do trabalho nas sociedades complexas. Mas, o primeiro caso (no qual homem e máquina são inimigos) é retomado quando se discute a tecnologia como ameaça, que substituiria a capacidade humana de trabalho. É o que indica o título de uma recente reportagem do jornal El País,¹⁴ sobre a abertura da primeira de uma fábrica de robôs na Europa: “La pelea de este siglo: El hombre contra la máquina” [A luta desse século: O homem contra a máquina]. Richard Sennett, no prólogo de seu livro “O Artífice” (2015), retomando o pensamento da filósofa Hannah Arendt, discute como o avanço tecnológico – no contexto de Arendt, as armas de destruição em massa – se tornaram preocupação para a humanidade como um todo:

o medo da invenção de materiais de autodestruição manifestado por Arendt remonta, na cultura ocidental, ao mito grego de Pandora. Deusa da invenção, Pandora foi “enviada a terras por Zeus como punição pela transgressão de Prometeu. (Sennett, 2015, p.11-12)

Menciono apenas algumas, de um longo *trajeto de imagens* que tem como principal intriga narrativa (Ricouer, 1998) o embate homem versus máquina pois, é sob a luz dessa *constelação de imagens* (Durand, 1980) que interpreto o filme “Unstoppable” [“Incontrolável”] produzido em 2011, baseado em um

¹⁴ Publicada em 29 de maio de 2018 Acessada em 13/06/2018 as 17:32. https://elpais.com/internacional/2018/05/25/actualidad/1527269385_936348.html?id_externo_rsoc=FB_CM

acontecimento verídico¹⁵ que ocorreu em 2001, nos Estados Unidos e estrelado pelo ator norte-americano Denzel Washington. A sinopse é a seguinte:

Uma composição carregada de produtos altamente tóxicos está desgovernada e o perigo é iminente. Um condutor (Chris Pine) e um maquinista experiente (Denzel Washington) precisam evitar que uma pequena cidade em seu caminho seja destruída. A única saída é botar em prática uma operação muito arriscada, mas o tempo corre contra eles¹⁶.

Este filme foi descrito por Orlando Chagas, quando estávamos reunidos no sindicato, em novembro de 2016. Conosco, também estava Rubem Medeiros, Agente de Estação aposentado, de 80 anos, o “Rubinho”.

Orlando: “Ontem estava vendo aquele filme, tu ia gostar... um filme lá do... como é o nome do negóciozinho aquele... “O trem desgovernado!” Bab, mostra direitinho a manobra¹⁷, Rubinho.

Guillermo: É mesmo?

Orlando: É, eu vi três vezes! Eu tinha o DVD! Me lembra muito de mim né! (risos) Os caras tão manobrando e as máquinas lá dos Estados Unidos, que a A.L.L. comprou. A “C30” [modelo da locomotiva], uma máquina grandona, tchê. Até banheiro tinha dentro daquelas máquinas, mas, aqui, tiraram depois. Aí o cara tá manobrando, Rubinho! Só achei “fria” o trem não parar, entendeu? Porque, hoje em dia, terminou o ar [do freio], o trem não anda mais. Uma máquina mais nova é mais fácil de parar. Aí, o cara desceu da máquina pra fazer a chave¹⁸ e o trem começou a desenvolver, a desenvolver.

¹⁵ Conforme o arquivo digital da CNN, consultado em 13/06/2018: <https://web.archive.org/web/20060211030432/http://archives.cnn.com/2001/US/05/15/runaway.train.05/>

¹⁶ Sinopse disponível em <<http://www.adorocinema.com/filmes/filme-129345/>>. Acesso em: 01 fev.2018.

¹⁷ Operações de manobra são executadas pelos “manobradores”, consistem em atrelar vagões às locomotivas, mudar as composições (locomotivas + vagões) de linhas, etc. Geralmente todos estes procedimentos acontecem em um pátio de manobras, um local específico na ferrovia, com várias linhas, uma paralela à outra.

¹⁸ “Fazer a chave”, se refere a um processo de trabalho no qual o manobrador aciona um dispositivo, próximos as linhas férreas, para que o trem mude de uma linha para a outra.

Rubem: O trem caiu?!

Orlando: Não, se mandou! [aumentou a velocidade] E o maquinista ficou pra trás! Mas eles [no filme] já é mais moderno que a nossa da Rede, é quase que nem na A.L.L. Aí foram no movimento [telefone utilizado para comunicações entre os diferentes setores da ferrovia]: “bah, tem um trem! E tá vindo pra cá, tá vindo direto pra Washington.”

Aí é o Denzel Washington [lembra o nome do ator]. Denzel Washington e outro carinha lá. Ele [Denzel] é o maquinista! E tava no meio do recinto manobrando. Mas ele é um funcionário muito contestado, entende? E o manobrador dele... aí eu digo é do tempo da A.L.L., é só o manobrador e o maquinista.¹⁹ Chega a gerente de operação, apavorada! Tem um que manda contra eles: “Vocês tão tudo na rua!” Aí ela fala com o Denzel Washington: “Ó Denzel Washington, tô com uma máquina assim, assim...”

Guillermo: Mas ele tá dentro da máquina?

Orlando: Tá dentro da máquina! Eles se falam cara! A A.L.L. tá assim também.

Guillermo: Ele tá dentro da máquina e não consegue parar o trem? [surpreso]

Orlando: Não, ele tá dentro de uma outra máquina, de manobra. Manobrando no recinto e esse trem já passou pela estação dele. Já pegou velocidade! Trem carregado com tanque! Trem misto, tanque e mais coisas.

Guillermo: Mas tu falou que isso não pode acontecer, que uma hora o trem teria que parar.

Orlando: Claro que teria que parar, cara!

Guillermo: Isso é incorreto.

Orlando: Não, isso é desgovernado!! [risos de todos]

A narrativa se desdobra para um acontecimento análogo ao representado no filme, vivenciado por Orlando em sua experiência de trabalho:

¹⁹ Nos “tempos da rede”, existia na cabina dois maquinistas e dois auxiliares. Nas empresas privadas, apenas dois ocupam a cabina: o maquinista e um auxiliar. Orlando reconhece esse esquema na disposição de trabalhadores que aparecem no filme, assim, associando-o ao trabalho nas empresas privadas.

Orlando: Teve um cara lá, não foi provado que foi ele, mas foi ele, que largou uma máquina pra cá, soubesse Rubinho? O cara largou a máquina pra cá. Foram tombar lá em Povo Novo!

Rubem: Ah é?!

Orlando: Eles tavam com medo que ela fosse passar pra cá né Rubinho, que estrago ela ia fazer.

Rubem: Barbaridade!

Guillermo: Como é que eles tombam?

Orlando: Botavam uma descarrilhadeira na entrada da chave.

Guillermo: Descarrilhadeira?

Orlando: Claro, cai dos trilhos! Mas tem que saber o lugar onde que vai cair, né? Porque o estrago é grande!

Rubem: Mas quem é que fez isso?

Orlando: Isso foi um maquinista, meio louco, encostaram [“encostar” é um termo usado para referir os trabalhadores afastados por motivos de saúde, física ou mental] ele depois na Rede, quase na época da privatização...

Orlando volta a narrar o filme:

Aí o Denzel Washington diz: “vou atrás desse trem” e se manda atrás do trem e o trem começa a pegar velocidade e ele atrás, falando com a mulber e a mulber nos gráficos: “tu tá a 5km dele”. Aí vem outro trem em uma de cruzamento, vai bater, e esse trem não dá pra voltar? Não dá pra voltar! E a máquina vem assim, vem o trem.

É bem bolado o filme. Eu digo assim, pô, claro que é difícil né, mas se botar um pneu no meio da linha, ele se enrola nas mangueiras aí arrebenta [faz, com a boca, o som do ar saindo], mas só que já tinha soltado todo o ar. Depois, quase chegando em Washington, engata a máquina no trem. Aí ele bota o freio e bota o dinâmico [o freio dinâmico é outro tipo de freio, auxiliar]. Ele não consegue, arrebenta os freios e segue o trem. Depois, o cara quase se acidenta, o manobrador. Ele fala: “vem aqui pra máquina!” Aí o Denzel Washington começa a subir nos vagões e solta os freios de mão. Ele freia acho que uns 15 vagões mais ou menos! Mas aí, vou te dizer uma coisa, de tanto vir arrastando, estoura os freios, a sapata estoura e o trem começa a andar de novo.

Guillermo: Como é que o trem não para?

Orlando: É, vou dizer uma coisa, é que a tecnologia do trem agora, eles fizeram tudo: o que para o trem é a falta do ar, né. Tem que mandar muito ar para os vagões soltarem. Parou o vagão, soltou o ar, o freio fica acionado, não anda mais, só depois de muito tempo, ele perde a eficácia

Rubem: É, abre aquela torneira e o ar sai. Tranca tudo!

Orlando: Mas aquilo ali dura acho parece que 48h, 78h, aí tem que botar o freio de mão, se não o trem se manda!

(Orlando, Rubem e Guillermo, novembro de 2016).

Visando a compreensão desta instigante situação, que se torna complexa pelo uso de termos profissionais e técnicos e pelo ritmo da narrativa que combina memória e ficção, voltei a ler “Festa no Pedaco” (2003), obra na qual José Guilherme Magnani analisa o impacto das peças de teatro nas periferias de São Paulo. Magnani se perguntou quais eram os elementos contidos nas peças, sejam eles temáticas ou recursos estilísticos, que criavam identificação com o público. O autor diz que, “é verossímil aquilo que o público acredita como possível” (Magnani, 2003, p.54), é somente com esta aceitação que o espectador cria um “relato de conformidade” (p. 55) com aquele discurso recebido da obra. Portanto, os discursos bem-sucedidos, de acordo com José Guilherme, eram aqueles que produziam um “efeito de realidade”.

Orlando, após ser demitido da RFFSA, na qual trabalhava como manobrador, foi recontratado pela empresa A.L.L. assumindo a posição de maquinista até se aposentar em 2012. Desse modo, a ficção do filme norte-americano está sendo posta à prova por um espectador especializado que mobiliza seu conhecimento técnico e experiência de trabalho em suas manifestações. *O que é verossímil na obra* está sempre em jogo na narrativa de Orlando Chagas, as imagens e temporalidades do filme se sobrepõem às experiências de trabalho vividas. A película cria identificação com Orlando (“Me lembra muito de mim né!”): o trabalhador negro [vivido por Denzel Washington] com a função de maquinista, mesma que Chagas desempenhou na A.L.L.; as locomotivas utilizadas no filme, que Orlando pilotou no Brasil²⁰, bem como a precisão das técnicas de trabalho representadas no filme (“mostrava direitinho a manobra, Rubinho!”), são alguns dos elementos que transformam a obra cinematográfica em algo verossímil.

²⁰ Em outra ocasião, Nando me contou que a A.L.L. comprava máquinas usadas dos EUA, reformava e transformava em material rodante brasileiro.

O filme também conta com algumas “frias”²¹, que fazem com que, ao longo da narrativa de Orlando, seja questionado o que é crível. O maior enigma consiste *no trem ser incontrolável do início ao fim do filme*, fato que é a base de toda a trama. Nando, a todo momento, buscava assentar narrativamente este elemento, que considerou uma falha de enredo. Ao mesmo tempo em que apresentava o filme para mim e Rubinho, denunciava o fato do trem ser *excessivamente* desgovernado. A “licença poética” da obra não passou despercebida pela atenção do espectador especializado que foi apresentando uma série de dispositivos possíveis que resolveriam o problema, “encurtando a trama”:

“(…) *hoje em dia, terminou o ar o trem não anda mais, uma máquina mais nova é mais fácil de parar.*”

“*É bem bolado o filme. Eu digo assim, pô, só, claro, é difícil né, mas se botar um pneu no meio da linha, pneu se enrola nas mangueiras aí arrebenta as mangueiras, [faz o som do ar saindo com a boca](...) [grifo meu] (Orlando, 2016).*”

O longa-metragem, apesar de ser “bem bolado”, peca em não encerrar o drama por meio das improvisações típicas de um “cotidiano” (Certeau, 1994) de trabalho. Táticas que certamente iriam ser executadas por um trabalhador experiente, que tivesse que lidar com possível situação análoga. Essas astúcias cotidianas, como colocar um pneu – algo nada hollywoodiano, mas efetivo, segundo Nando – sobre os trilhos, fazendo com que a mangueira do freio arrebeantasse, estão ausentes no filme. *O principal desencaixe entre os elementos fictionais da obra e os recursos produtores de verossimilhança, se dá pela postura de Nando, ao apresentar a figura do maquinista como alguém que domina o trem.* Um trem “incontrolável”, tal como o representado em “Unstoppable”, introduz *controvérsia* nesta narrativa. É, especialmente, uma objeção à autoridade do maquinista e, portanto, que coloca em dúvida sua identidade narrada masculina.

Ao narrar, Orlando ampara-se na memória do trabalho, recolhendo do tempo vivido o substrato para fazer tanto a crítica/resenha do filme, como para constituir a si mesmo enquanto sujeito. As descrições da obra de ficção são intercaladas por relatos do “maquinista louco” e do uso da descarrilhadeira, pelo conhecimento acurado do sistema de freio e das reações da locomotiva. O “poder fantástico da memória” (Rocha & Eckert, 2013: 24) faz as imagens heterogêneas convergirem, se tornando “imagens reunidas” (Durand *apud* Rocha & Eckert, 2013). A narração passa a ser obra coletiva, o estoque de

²¹ A expressão “entrar numa fria” significa meter-se em confusão, não fazer do jeito certo.



experiências permite a convergência de imagens de trabalho, “superpondo os tempos imaginados a partir de um fragmento vivido” (Rocha & Eckert, 2013, p. 29).

Figura 4. Os heróis



Consumo de imagens ou duração da identidade narrativa?

O fenômeno do trem integra o regime de imagens do Ocidente, sendo parte fundamental do processo civilizador (Elias, 2011). As artes, o cinema e a literatura do alvorecer do século XIX, fascinaram-se com as imagens e capacidades do trem, da velocidade, da nova temporalidade que ele permitia. A obra que acompanha a narrativa de Orlando (o filme “Incontrolável”) é bastante diferente, claro, de *A Chegada do Trem à Estação Ciotat* (1895), um dos primeiros filmes a serem produzidos²², nos primórdios do cinema, porém, ambas compartilham o fascínio pela invenção humana, situando-a como um personagem principal da trama. Os dois filmes, levando em conta os ensinamentos de Gilbert Durand, convergem em constelações de imagens.

Apesar disso, deve-se problematizar o processo pelo qual a imagem, fotográfica e cinematográfica, integrou-se a vida cotidiana e tornou-se, ela mesma, indústria das mais velozes. Como indica Gisèle Freund (1993), a moderna gestão dessas imagens permitiu seu “uso publicitário” (p.10), como o caso da produção

²² É o primeiro filme a ser exibido no mundo, foi realizado pelos irmãos Lumière. É um filme mudo, de 50 segundos, mostra a entrada de uma locomotiva a vapor puxando um comboio chegando à estação da cidade francesa de La Ciotat. Lendas contam que os expectadores se assustaram com a possibilidade de que o trem viesse em sua direção e os atropelasse (Carvalho, 2000)

cinematográfica de massa, que integra uma cultura visual dominante. Dessa forma, se coloca um dilema: estaria Orlando apenas consumindo imagens dessa indústria, fascinado por seus efeitos especiais e trama dinâmica? A narrativa desse personagem, em minha interpretação, argumenta justamente o contrário.

Figura 5. O combate contra o trem desgovernado



Figura 6. Narrativa e ponto de vista de “dentro da máquina”



Fonte: Acervo pessoal de Orlando Chagas

A aparição dos filmes de ação hollywoodianos como um dentre os “assuntos de homem” dos ferroviários aposentados e, mais especificamente, a reivindicação do filme enquanto parte da memória narrada demonstra uma imersão desses sujeitos nessa cultura visual, que acompanha o trajeto de constituição do sujeito moderno ocidental. Apesar disso, não se trata de uma “banalização” – e o uso do termo indicaria uma postura alinhada a escola de Frankfurt – e, sim, ressignificação. A cultura visual providencia o alicerce da identidade para o si mesmo: as imagens do filme vibram nas experiências de Orlando e constituem um eixo da masculinidade desse personagem.

Existe uma estética do heroísmo masculino nas imagens acervadas pelo ferroviário aposentado: são fotografias de dentro da máquina, evidenciando o controle do trem, desde um ponto de vista privilegiado, exaltando o saber-fazer

e o “estive lá”.²³ De dentro da máquina se veem paisagens rurais, desfiladeiros, túneis e a oscilação entre o risco e a liberdade em percorrê-las. Há nesta imagética uma forma particular de “apresentar a si mesmo”, na qual se incorpora as formas narrativas do filme, as experiências vividas e lembradas, o cotidiano da aposentadoria e os projetos de futuro. Essa constelação imagética é mobilizada em diferentes situações etnográficas. As imagens circulam, alteram-se, são reinterpretadas. Cabe um exemplo: Uma das atividades compreendidas pela minha pesquisa de mestrado era acompanhar a participação dos ferroviários/as em atividades de divulgação e preservação da memória ferroviária que interligavam os aposentados à comunidade local. Neste sentido, realizamos uma palestra na Escola Estadual Francisco Simões, na cidade de Pelotas. Em sua fala para os alunos do Ensino Fundamental, Orlando Chagas contou sobre sua atuação como maquinista, porém, de uma maneira bastante curiosa: enfatizou o atropelamento de animais pelo trem, acontecimentos inevitáveis pela impossibilidade de frear a locomotiva em determinados trechos, sob o risco de descarrilamento. A narrativa, cômica para mim, chocante para a professora, prendeu a atenção dos alunos. Orlando, fazendo uso de suas fotografias, projetada no Power Point, reiterava o valor do maquinista, as provações e dificuldades pela qual a profissão passava e o cotidiano de trabalho. Nessa narrativa para os mais jovens, não se apresentou apenas somente o masculino da provação e do domínio sobre o trem, apesar de essa também ser uma forma de falar dele.

Naquela situação, se somou a identidade masculina com a fala atrativa, singular, forma de prender a atenção. Permanecia, portanto, o falar sobre si mesmo, construir um personagem narrativo, insubordinando-se perante a finitude do tempo (Rocha & Eckert, 2013) de trabalho e fazendo vibrar na temporalidade presente o pertencimento à profissão ferroviária.

²³ Etienne Samain (1995), ao analisar as fotografias realizadas por Malinowski, demonstra que elas tinham a “função” de evidenciar seu método, a observação participante e a condição ação de “estar lá”, no campo, entre os nativos.

Figura 7. Rubem (esquerda) e Orlando (direita), em palestra sobre memória ferroviária para alunos do Ensino Fundamental



Conclusões: Temporalidade, Masculinidade, Imaginação

No artigo, decidi partir da identidade narrada do maquinista aposentado Orlando Chagas e do desdobramento de um dos “assuntos de homem” do sindicato ferroviário em Pelotas, para falar sobre como uma forma específica de masculinidade ferroviária é construída. Abordei o gênero desde um ponto de vista bastante singular, alicerçado ao meu pertencimento à uma comunidade interpretativa dos estudos da memória coletiva nas sociedades complexas. Assim, chamo a atenção para os aspectos temporais e imagéticos desta problemática.

Argumentei que a compreensão da masculinidade no trabalho ferroviário pode ser feita por meio de um mergulho na cultura visual do Ocidente, que inclui o imaginário do herói, do trem/máquina e do próprio trabalho enquanto um valor fundante. Dado que existem múltiplas masculinidades e múltiplas formas de exercê-las nos diferentes espaços de trabalho, acompanhei uma delas, guiado

pelo ponto de vista do maquinista aposentando. Desde essa perspectiva, afirmo que a identidade desse trabalhador é indissociável à do trem, mediante a profunda conexão com a máquina, pelas ações de *pilotá-la* ou *conduzi-la*. Essa relação também é indicada pela atribuição narrativa de gênero à máquina – a locomotiva –, subserviente ao maquinista, apelidada com termos femininos como ‘cachorrona’, ‘turbinada’. Quando se faz referência ao veículo no masculino – o trem – a narrativa se torna a história de um embate, um duelo entre duas masculinidades.

Abordar esse objeto de pesquisa desde o campo temático dos estudos da memória, significou conceber a identidade masculina como um dos valores do *esforço de durar no tempo*, frente ao envelhecimento, a aposentadoria e a crise do transporte ferroviário. A imagem, entendida em termos amplos (fotográfica, narrativa, fílmica, sonora) permite acompanhar a constituição de um *imaginário fantástico* da ferrovia, das masculinidades do trabalho e da existência social de um gênero para o trem. Se a memória está composta de imagens e elas estão sobrepostas e arranjadas criativamente nas narrativas dos aposentados, o etnógrafo, enquanto narrador, deve acompanhar esse movimento em sua própria narração que ganha vida no texto etnográfico e imagético. Assim, tentei mobilizar ao longo do artigo as distintas imagens que eram evocadas, no imaginário compartilhado, meu, nessa experiência e nos interlocutores, fazendo uso de imagens cinematográficas, fotografias pessoais realizadas no trabalho de campo e do acervo do ferroviário Orlando.

Assim, a memória, a imagem e o gênero são alicerces e pontos de observação das vibrações da memória narrada de um trabalhador aposentado, que vê sua profissão ser descontinuada, reduzida e transformada. A identidade narrativa desse personagem faz durar no tempo sua condição de trabalhador, seus saberes aprendidos, sua condição masculina. O gênero é suporte para a insubordinação frente à irredutível finitude da condição humana, aprofundada pelas transformações dramáticas *no e do* mundo do trabalho.

Referências

- Absi, Pascale. (2005) *Los ministros del diablo: El trabajo y sus representaciones em las minas Potosí*. Paz: IRD, Instituto de Investigacion para el DesarroUo; Embajada de Francia
- Amorelli, Lara Caracciolo. (2003) *Cultura organizacional e relações de poder: Mapeando a Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação*. Dissertação apresentada à escola brasileira de administração pública e de empresas para obtenção do grau de mestre Fundação Getúlio Vargas

- Bachelard, Gaston. (1988) *A dialética da duração*. São Paulo: Ática
- Carvalho, Cid Vasconcelos. (2000) *Trem e cinema: modernidade e memória*. Política e Trabalho, Vol. 16, Setembro
- Certeau, Michel de. (1994) *A invenção do Cotidiano: artes de fazer (Vol 1)*. Rio de Janeiro: Petrópolis
- Cioccari, Marte. *Ecos do subterrâneo: Cotidiano e memória em uma comunidade de mineiros de carvão*. Rio de Janeiro: Ventura, 2015.
- Connell. R.W. (2005) *Masculinities*. University of California Press.
- Díaz, Raul. (1999) *Personaje e identidad narrativa: una aproximación metodológica*. Revista Horizontes Antropológicos, numero 12
- Durand, Gilbert. (1980) *A imaginação simbólica*. Lisboa, Perspectiva
- Eckert, Cornelia. (2012) *Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França)* Curitiba: Appris,
- Elias, Norbert. (2011) *O processo civilizador: História dos costumes (Vol. 1)* Rio de Janeiro: Jorge Zahar,
- Ferreira, Manoel Rodrigues. (1960) *A ferrovia do diabo: História de uma estrada de ferro na amazonia*. São Paulo: Melhoramentos
- Foote-Whyte, William. (2005) *Sociedade de Esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Freund, Gisèle. (1993) *La Fotografía como Documento Social*. México, Editorial Gustavo Gili
- Giordano, Mariana. (2011) La imagen fotografica: relato, huella y memoria. In Giordano, Mariana y Reyer, Alejandra (compilladoras) *Identidades en foco: fotografía e investigación social*. 1ª ed. Resistência: Inst. de Investigaciones Geohistóricas; Universidad Nacional del Nordeste, Facultad de Artes, Diseño, y Ciencias de la Cultura
- Gómez, Guillermo Stefano Rosa. (2018.) *Etnografía da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas: Um estudo antropológico de memória coletiva*. 238 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179424>>.
- Gómez, Guillermo Stefano Rosa; Magni, Claudia Turra. (2017) *Entre “Tucos” e “Bochas”: A potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de Pelotas/RS*. Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia, v.1, n. 1, p. 101-116, março ISSN 2526-4702. Disponível em: <http://www.cchla.ufpb.br/grem/sociabilidadesurbanas/SocUrbs%20TURRAartig_o.pdf>.

- Hirata, Helena & Kergoat, Daniele. (1994) *A classe operária tem dois sexos*. Estudos feministas, n.1
- Jardim, Denise. (1991) *De bar em bar: Identidade masculina e auto-segregação entre homens de classes populares*. Dissertação de mestrado em antropologia social na UFRGS. Orientadora: Ondina Fachel Leal. Porto Alegre.
- Leite Lopes, José Sérgio. (1978.) *O vapor do diabo: o trabalho dos operários de açúcar*. Rio de Janeiro, Paz e Terra
- Martins, José de Souza. (2008) *A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. São Paulo: Editora 34
- Mead, Margaret.(2009) *Sexo e temperamento*. São Paulo: Perspectiva.
- Nunes, Ivanil. (2016) *Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX*. Am. Lat. Hist. Econ., sep.-dic., , pp. 204-235.
- Palermo, Hernán. (2017) *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos
- Paradela, Celia Lima. (1998) *Desestatização da rede ferroviária federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral*. Dissertação de Mestrado em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas
- Peirano, Mariza. (2006) *A Teoria Viva e outros ensaios de antropologia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores
- Rapkiewicz, Yuri S.& Eckert, Cornelia. (2015) Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In: Cornelia Eckert, Ana Luiza Carvalho da Rocha. (Org.). *Etnografias do Trabalho Narrativas do Tempo*. 1ed. Porto Alegre: Pallotti, p. 276-303,
- Ricoeur, Paul. (1998) *Arquitetura e Narratividade*. In. *Urbanisme*, n.303, Nov/dez., pp 44-51.
- Ricoeur, Paul. (1994) *Tempo e Narrativa*. Campinas: Papirus,
- Ricoeur, Paul. (1991) *O si e a identidade narrativa. O si-mesmo como um outro*. Campinas, Papirus,
- Rocha, Ana Luiza Carvalho e Eckert, Cornelia. (2013) *Etnografia da duração*. Porto Alegre: Marcavíscual,
- Rocha, Ana Luiza Carvalho e Eckert, Cornelia. (2015a) *Etnografia do trabalho, narrativas do tempo*. Porto Alegre: Marcavíscual
- Rocha, Ana Luiza Carvalho e Eckert Cornelia. (2015b.) *A preeminência da imagem e do imaginário nos jogos da memória coletiva em coleções etnográficas*. Brasília: ABA

- Rodrigues, Arakcy Martins. (1978) *Operário, Operária: estudo exploratório sobre o operariado industrial da Grande São Paulo*. São Paulo: Símbolo.
- Rolnik, Raquel. (2015 [1988]). *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense
- Samain, E. (1995) “Ver” e “Dizer” na tradição etnográfica: Bronislaw Malinowsky e a fotografia”. In: *Horizontes Antropológicos*, nº 2, Antropologia Visual, PPGAS/UFRGS
- Scott, Joan.(1995) *Gênero: Uma categoria útil de análise histórica*. Educação & Realidade v. 20, n.2.
- Segnini, Liliana. (1982) *Ferrovia e Ferroviários: Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez
- Simões, J. A. (2004) Provedores e Militantes: imagens de homens aposentados na família e na vida pública. In: *Família e Envelhecimento*, Clarice Peixoto (org.). Rio de Janeiro: FGV
- Sennett, Richard. *O artífice*. Rio de Janeiro: Record, 2015
- Strathern, Marilyn. (2009) *Uma relação incômoda: o caso do feminismo e da antropologia*. Mediações, Londrina, v. 14, n.2, p. 83-104, Jul/Dez.
- Zola, Émile. (2014) *A besta humana*. Rio de Janeiro: Zahar,