

NASCIDOS NA BEIRA DO TRILHO: UM ESTUDO ANTROPOLÓGICO NA VILA DOS FERROVIÁRIOS/PORTO ALEGRE

Lucio Lord
Cornelia Eckert (Orientação)

Introdução

No quadro brasileiro de geopolíticas da década de 1860, as estradas de ferro apareciam como sistema de transporte estratégico ao Império do Brasil. Em função de suas construções grandes investimentos seriam dirigidos, concessões seriam feitas ao capital e empresas estrangeiras, e ao capital privado o Estado garantiria lucros. Já no início do século seguinte, o mapa do Rio Grande do Sul havia sido riscado, de um lado ao outro, por linhas que se cruzavam. As estradas de ferro, duas linhas de aço paralelas a um metro, passaram a fazer parte do novo cenário, e possibilitariam, à industrialização do século XX, modificar ainda mais esse cenário em plena transformação. Ao longo do seu percurso, essas estradas rasgaram paisagens, cruzaram rios, abriram brechas nas matas. Por onde passaram, estas estradas criaram vilarejos, estruturaram povoados, enriqueceram cidades.

Já quando das suas construções, as estradas de ferro requisitaram engenharia sofisticada, mão-de-obra especializada, e uma grande força braçal. Para a manutenção das linhas, seriam ainda organizados grupos operários: trabalhadores locais seriam treinados, iniciados em uma nova atividade. Tão logo o mundo da ferrovia estivesse formado, requisitaria a disponibilidade integral de seus operários. Mais que o excesso da produção, a ferrovia tomaria para si a vida familiar e social dos seus operários. Em torno do trabalho na ferrovia, “famílias foram enraizadas e comunidades de trabalho fundadas”¹. Dentro do mundo da ferrovia os operários conceberiam seus planos familiares, suas aspirações, construiriam suas culturas.

Na atualidade, as organizações sociais criadas pelas ferrovias têm conhecido a decadência do sistema. Com a implantação da política do ouro negro, onde as rodovias asfaltadas constituem-se predominantemente como símbolo de desenvolvimento, somado ao processo de privatização das estradas de ferro, o mundo singular do trabalho na ferrovia conhece um retrocesso. “A máquina do progresso passa por cima de tudo”², e desordena culturas fundamentadas no sistema ferroviário. Na conjuntura atual, desapareceu o trabalho tradicional das comunidades operárias, restando, aos que não conseguiram tempo de aposentadoria, o desemprego. A realidade das vilas operárias é hoje o fim das características de local fechado e definido pelo trabalho na ferrovia. Às famílias, que ainda lutam pela propriedade das casas, restou a buscar por novos horizontes de trabalho.

¹ Referência à obra de Eckert (1993:9), quando fala das organizações sociais constituídas em função do trabalho na mina.

² A frase fora usada pelo meu primeiro informante, Seu Hélio, para explicar o processo pelo qual tem passado a Ferrovia no país.

A oportunidade de desenvolver uma pesquisa com grupo operário veio da intenção de etnografar a região dos bairros Navegantes e Humaitá em Porto Alegre. Dentro do Projeto Integrado “Estudo Antropológico de itinerários urbanos, memória coletiva e formas de sociabilidade no mundo contemporâneo”, desenvolvido no Banco de Imagens e Efeitos Visuais, do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRGS, buscava-se uma descrição etnográfica do bairro. O interesse pelo estudo do grupo operário residente na Vila dos Ferroviários surgiu quando encontrei no Quadro Ferroviário, as casas no estilo “vila operária” conforme Cornelia Eckert havia me indicado. Já nas primeiras incursões em campo, conheci Seu Hélio, que se tornou o “principal” informante, intermediário na inserção com a rede pesquisada e principalmente amigo, e pessoa fundamental nesta.

Distanciada em um espaço temporal da “cidade moderna”, no limite entre os bairros Navegantes e Humaitá, encontra-se a Vila Ferroviária, que faz parte do Quadro Ferroviário, um grande complexo estratégico de transportes ferroviário. O complexo, criado pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, garantiu suporte ao processo de industrialização regional, e durante um século foi palco das mudanças econômicas e sociais do Estado. A construção da Vila no local fez parte de um sistema político paternalista adotada pela Rede Ferroviária. Em função desse sistema os operários foram condicionados sob a visão empresarial de uma comunidade de trabalho³ como uma “família corporativa”⁴.

Hoje, a Vila que fora constituída por 1800 residências operárias na década de 1970, só guarda um décimo de suas habitações. Seus residentes mais velhos são os guardiões das memórias de um grupo que viveu momentos de auge da Ferrovia, personagens que hoje narram suas vidas com uma concepção única de mundo. Por sua vez, estes personagens agitam-se dentro de um cenário que, assim como ele próprio, só se mantém pela lembrança e as saudades que as ruínas dos prédios e dos corpos são capazes de guardar. Para esse grupo, só é possível interpretar o presente sobrepondo a ruptura (o fim do trabalho) com as referências mais fortes do passado, aquelas que o tempo ainda não derrubou. Testemunha da história, a classe ferroviária no Rio Grande do Sul já foi o emblema de uma época de glória e hoje esta parcela dela luta de dentro do que sobrou

³ Faço uso da definição estabelecida por Eckert (1993:10).

⁴ Conforme Eckert (1993:10).

⁵ Chamo de indústrias tradicionais em função do histórico das indústrias com as quais Leite Lopes trabalha – característica de ambas é o longo período de suas durações – ainda, essas fazem parte das primeiras grandes indústrias do país, atuando em áreas tradicionais como a produção têxtil e a açucareira.

Os estudos antropológicos sobre grupos operários tiveram grande ênfase na década de 1970, e início de 80 no Brasil. Sobre tudo a produção de José Sérgio Leite Lopes, analisou as formas de viver, agir e representar o mundo, por grupos operários nas indústrias tradicionais⁵ do país. No entanto, nas últimas de sua cidade operária, contra o patrolamento da “máquina do progresso”. A história desse grupo, e de sua época – como me disse a esposa de um ferroviário aposentado – “isto teus filhos não vão saber, isto não vai estar em livros”. Nesta monografia trago parte “disto” que venho conhecendo através dos meus narradores.

Estabelecendo o cenário, desenvolvi uma pesquisa de campo de onze meses, de novembro de 2001 a setembro de 2002. Como objetivos, “busquei conhecer a realidade vivida pelas famílias operárias hoje, frente o fim do referencial do grupo (o trabalho na ferrovia); busquei entender como se reorganizam, uma vez que o fim da Ferrovia gerou uma “desordem” nas organizações sociais do grupo; busquei perceber as mudanças ocorridas nas esferas familiar e social do grupo, bem como na cultura desses habitantes; por fim, busquei compreender como os integrantes do grupo representam e reordenam o tempo vivido, sendo herdeiros comuns de uma memória e um passado coletivo.” (Eckert:1993:11) décadas outras áreas têm surgido ao interesse da Antropologia, fazendo com que o tema trabalho e os grupos operários sejam algo pouco estudado por esta ciência hoje.

Propõe-se assim, essa pesquisa como um estudo antropológico de grupos operários, retomando o tema da antropologia do trabalho, tratando de grupos operários, e de sua inserção concreta em diferentes ramos de produção; de outra forma, compreendendo o grupo como portadores de uma cultura singular, na situação de sujeitos dominados dentro do processo de produção capitalista, são esses “estranhos” para a cultura que impera na sociedade urbana, e como “o outro” merecem atenção, e sua cultura mostra-se interessante aos olhos do cientista; por último, como possuidores de uma historicidade única, a partir da qual representam o cotidiano vivido, este grupo têm uma visão única da realidade, assim podendo dar grande contribuição à ciência antropológica.

Para não perder “o trem” da história

A importância de uma retrospectiva histórica está na necessidade de compreender as significações atribuídas ao processo de construção de estradas de ferro no Estado e no país, mesmo antes da implantação dessas. Compreender as modificações na vida social e cultural dos povoados e cidades por onde passou a Ferrovia, faz-se indispensável para uma posterior análise das significações do operariado pelo trabalho na ferrovia, do “ser ferroviário”.

Segundo a Secretaria do Estado da Cultura, que desenvolveu e publicou pesquisas sobre o tema na obra “Memória Cidadã: Vila Belga” – Sedac 2002, a posição estratégica do Rio Grande do Sul mereceu especial atenção do Império no século XIX, quando geopolíticas foram pensadas para a região. Os diversos conflitos daquele século mostravam as dificuldades de defender um território de difícil locomoção para as tropas. O relatório do Ministro da Guerra Marquês do Herval, após a campanha do Paraguai em 1873, chamava atenção às diversas invasões que o estado sofreu desde início daquele século. Como motivo de fracassos na defesa do território, ele apontava para o difícil acesso das tropas aos pontos estratégicos e sua lenta locomoção de um ponto a outro. Assim o contexto histórico e a geografia do terreno exigiam do Governo Imperial uma política estratégica, de interligação dos extremos e rápido deslocamento de tropas. Seguindo os passos da República Oriental e da Argentina, a construção de estradas de ferro apresentava-se como opção.

Já em 1835 o decreto número 101, sancionado pelo regente do Império o Padre Diogo Antônio Feijó, autorizava a concessão às Companhias de estradas de ferro à construção de uma linha da capital do Rio de Janeiro às Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. As empresas poderiam explorar o trajeto com o transporte de passageiros e cargas por quarenta anos. Passados 37 anos, já em 1872, é apresentado ao governo Imperial um plano ferroviário prevendo a construção de quatro linhas que atravessariam o Rio Grande do Sul, interligando os limites do estado (Sedac, 2002).

“A artéria principal partiria de Porto Alegre, passando por Taquarí, Rio Pardo, Cachoeira, São Gabriel e Alegrete, chegando aos limites internacionais em Uruguaiana e

Quaraí. Outra linha partia do litoral, do porto de Rio Grande, atravessando Bagé e conectando-se em São Gabriel com a artéria principal. Deste traçado saíam dois ramais em direção às estratégicas localidades de Jaguarão e Sant’ana do Livramento, pontos terminais das estradas uruguaias. Estavam previstas também a construção de um ramal que, originando-se na capela da Luz e margeando o rio Candiota, alcançasse a bacia carbonífera daquela região, conforme o mapa do projeto. Da cidade de São Gabriel uma outra linha rumaria para o noroeste, pelo fértil vale Jacuí, passando por Cruz Alta e indo até a confluência do Ijuí com o rio Uruguai. Admitia-se a possibilidade de, posteriormente, conduzir os trilhos para além da fronteira argentina, atraindo a produção da zona de Corrientes e também do sul paraguaio. Na direção norte, uma linha percorreria o vale do rio Taquarí, região de importantes núcleos coloniais, avançando pelos campos de Vacaria, até atingir a província de Santa Catarina. A pedra de toque do projeto foi a logística e, por esta razão, fixaram-se dois pontos irradiadores: São Gabriel e Alegrete. O primeiro já era, na época, um tradicional núcleo militar ligado a vários pontos do Rio Grande do Sul por caminhos e estradas. Situava-se em privilegiada posição geográfica, já que não estava tão próximo da Fronteira a ponto de ficar desguarnecido e isolado e tampouco tão distante que não pudesse proteger destacamentos mais avançados. Dessa forma, optou-se por São Gabriel para ser o entroncamento da artéria principal com a linha Sul e de onde partiriam o ramal de Sant’ana do Livramento e a linha do Nordeste. Alegrete, que já era ponto de convergência nas operações militares da campanha gaúcha, foi escolhido como subcentro de onde partiriam vias na direção de Uruguaiana, Itaquí e São Borja.” (DIAS, 1986: 32 e 33)

Dessa forma as linhas férreas deslocavam-se do eixo principal, aos pontos extremos e fronteiriços, passando pelos vales das colonizações. O projeto de ferrovias no Rio Grande do Sul vinha atender às demandas da segurança, no que diz respeito ao transporte estratégico de tropas militares até as fronteiras da província, e do transporte de passageiros e gêneros de toda ordem. As estradas de ferro supririam a inexistência de estradas, facilitando a comunicação, o deslocamento e povoamento de regiões de difícil acesso geográfico, e escoaria a crescente produção das colônias imigrantes (Sedac, 2002).

Segundo o histórico da implantação das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, desenvolvido pelo Programa Preserve, do Ministério dos Transportes, o Vale do Rio dos Sinos fora ocupado a partir de 1820 pela colonização alemã, e em 1860 já era um dos pólos mais importantes da Província. Até a década de setenta, o escoamento da sua produção era feita através de barcos pelo Rio dos Sinos, de difícil navegação.

A importância do pólo atraiu para si investimentos de capital estrangeiro, como a britânica New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited. Ao projeto dessa empresa sobre a construção de uma linha de trem Porto Alegre-São Leopoldo, a Diretoria da Praça do Comércio da Capital responde em 1870:

“O estabelecimento de uma estrada de ferro desta cidade ao centro do município de São Leopoldo com suas ramificações futuras, deixa de ser uma obra simplesmente de utilidade pública, para se tornar uma empresa comercial de futuro. Assim, a grande quantidade de produtos agrícolas que se perdem no lugar mesmo onde são colhidos ou que vendidos lá por menos da importância do frete, isto em razão do alto preço do transporte, que se torna oneroso por causa das longitudes de caminhos, faz com que muitas vezes conduzidos não obstante para esta Capital o gênero seja vendido por preço que apenas para o transporte de viação. Nas madeiras, por exemplo, o que vemos? Para-se 4.000 réis por carroto de uma dúzia de taboas do engenho a beira rio, distancia de quatro léguas, e nessas proporções até a cidade. Assim a estrada de ferro levando a facilidade do transporte aos centros coloniais como está projetado, fazendo desaparecer a dificuldade, a carestia e a demora na condução, não só anima aos atuais agricultores, como o coroa a novos, principalmente na indústria agrícola que já é a primeira fonte de riquezas de nossa Província. Estas mesmas razões atuam sobre as indústrias fabris e manufatureiras daquela parte da Província, cujo desenvolvimento já vemos raiar no horizonte do progresso, riqueza e civilização do Estado e povos, deve sempre sua marcha de progresso às indústrias que o alimentam, fazendo-o desenvolver-se e prosperar: a esta estrada de ferro encarregada do ‘desideratum’ de seu andamento” (Preserve, 1992:24-25).

Assim essa empresa vinha substituir o transporte dos produtos coloniais e dos habitantes da região, que até então era explorado por companhias de barco a vapor, num percurso que oferecia grandes dificuldades.

Quando do início das construções dessa estrada, era tamanho o interesse e envolvimento da população e dos dirigentes da Província, que contou com uma cerimônia disputada. Para este evento, de lançamento da pedra fundamental, ocorrido em 26 de novembro de 1871 em São Leopoldo, foi mandado confeccionar a Pá de Prata, cujo cabo é montado com diversas madeiras nativas, e a qual foi entregue à Câmara Municipal de São Leopoldo, para registro histórico (Preserve, 1992). Neste contexto de geo-políticas a ferrovia foi inserida na Província. O primeiro trecho, ligando a Capital Porto Alegre à principal colônia imigrante, São Leopoldo, foi inaugurado em 1874.

Para a construção da estrada, foi necessária uma complexa engenharia, uma vez que a geografia do terreno é diversificada e necessitava a travessia de três rios: o rio Gravataí, Sapucaia e o maior deles, o Rio dos Sinos (idem).

A construção dessa estrada abriu à Província a entrada de grandes capitais e uma mudança nas expectativas econômicas e sociais. Em 1873, a Lei 2397 de 10.09.1873, autorizou a construção de estradas de ferro ligando Rio Grande a Bagé, e Porto Alegre às regiões fronteiriças de Uruguaiana. No entanto o rumo das estradas de ferro ficou preso aos interesses das empresas, uma vez que essas empresas utilizavam capitais de investidores, sobre tudo internacionais, e necessitavam dar breve retorno aos seus investidores. Dessa forma a construção de ferrovias que atravessassem a campanha levando “civilizações na ponta dos trilhos”⁶ não foi o princípio que norteou suas construções, mas o retorno garantido dos altos investimentos em estudos, construções e exploração. Nessa expectativa iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé em 1873, abandonada posteriormente pela empresa construtora e retomada em 1878 por uma segunda, que obtêm do Império a garantia de juros durante 30 anos sobre o capital investido (Idem).

O Estado do Rio Grande do Sul inicia o século XX com uma mapa ferroviário extenso, inteiramente ligado em suas extremidade e interligados por diversos ramais e extensões. No entanto, na segunda década desse século, o transporte ferroviário passa a apresentar suas deficiências. A busca de lucros por parte das empresas internacionais que administram as estradas, inibia investimentos dessas em renovação das locomotivas e manutenção dos ramais. Com isto passou a ser inseguro e caro o transporte ferroviário, ao mesmo tempo em que as empresas solicitavam aumentos extras nas tarifas. Ao final da segunda década do século XX a crise das estradas de ferro estava intensificada. Assim, em dezembro de 1919, ao receber a solicitação por parte da empresa Belga Auxiliare de revisão das tarifas e possível aumento, o Governo de Borges de Medeiros decide pela encampação das estradas concedidas a essa empresa. O que em 1920, pelo Decreto número 14.222, acarreta a criação da Viação Férrea do Estado do Rio Grande do Sul – VFRGS (Idem).

As estradas sempre foram pensadas, desde antes de sua instalação no estado, como símbolo de progresso. Esta visão justificava festividades sempre que mais um ramal ligava uma comunidade às demais. O progresso significava escoamento de produtos, aquisição de novas tecnologias, e viagens de passageiros. Além disso, com a Estrada de Ferro era desenhado um novo rumo às regiões interligadas. O motivo maior eram as alterações provocadas pelo, então, fácil acesso à Capital ou outras regiões referenciais. Assim que iniciavam-se as obras, era recrutada parte da mão-de-obra local, o que alterava o sistema de trabalho de parte da população até então agrícola, e chegavam á região novos moradores, mão-de-obra mais especializada, em sua maioria operários do país sede da empresa construtora.⁷

⁶ A expressão é desenvolvida na publicação da Preserve 1992, e busca salientar o interesse do Império mais em proteger o território do que efetivar o processo de colonização.

⁷ Vide o caso de Santa Maria e a construção dos ramais secundários daquela linha, feita por operários belgas contratados pela empresa belga Compagnie Auxiliaire des Chemins Fer au Brésil (Sedac, 2002)

Com a encampação das estradas de ferro na VFRGS, os novos projetos de construção de estradas de ferro passaram a buscar uma maior integração dos estados da Federação. Assim deram-se várias construções entre o estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. A construção dessas estradas, feitas a partir da década de 1920 pelo governo Rio-Grandense com recursos da União, passou a recrutar as tropas do exército, através do Batalhão Militar (Preserve, 1992). O Batalhão Militar dispensava parte da mão de obra local, anteriormente contratada – marceneiros, carpinteiros ou ferreiros –, trazia sua engenharia e um número de homens suficientes às construções. Para abrigo das tropas eram construídas casas para moradia temporária ao longo das estradas

(Preserve, 1992). Ocupadas por alguns meses pelos homens do Batalhão, as casas eram construídas por eles mesmos, e visando serem reaproveitadas pela posterior moradia dos operários da Ferrovia, formavam um estilo de Vila Operária. Dessa forma as casas era construídas numa organização, equipadas com certa estrutura que garantisse água e carvão, tanto para seus moradores como para recarregar as locomotivas. Os longos trechos das estradas de ferro, obrigavam a construção das Vilas em pontos estratégicos ao longo da linha, com a finalidade de reabastecer as locomotivas. Nesses pontos deviam habitar operários, que além da recarga das máquinas, deveriam fazer a manutenção das linhas⁸.

Entre essas Vilas e as cidades existentes naquele período existiam grandes distâncias, o que obrigava uma maior organização do grupo operário. Como o trabalho desenvolvido ao longo da linha era de exclusividade masculina, as esposas dos operários despendiam seu tempo ao afazeres da casa e à confecção de doces a serem vendidos aos trens de passageiros nos momentos de parada para recarga da máquina⁹. As estradas de ferro foram um marco histórico para o Estado, alterando inclusive o mapa político da região. A partir das construções das estradas de ferro surgiram vilas, povoados, cidades. Mesmo nas proximidades da Capital, as estradas de ferro deram origem à cidades¹⁰. As obras da estrada de ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo, a primeira do Rio Grande do Sul, deu origem a um núcleo habitacional há poucos quilômetros da Capital. O núcleo foi construído para abrigar os operários da construção da estrada, e os demais trabalhadores responsáveis pela derrubada da mata no trecho. Das grandes toras iniciou-se a produção de canoas, vindo a dar o nome ao crescente povoado de “Capão das Canoas”. O povoamento foi consolidado com a construção de uma estação de trem, e em 26 de junho de 1939 emancipou-se como a cidade de Canoas. No interior do estado, os comércios e serviços gerados em função das Vilas e estações, trouxeram o acréscimo de novos moradores que mesmo não ferroviários, de algum modo, se serviam da Ferrovia. A crescente aglomeração formou cidades como Restinga Seca, iniciada a partir da “caixa de água” construída para recarga dos trens¹¹.

⁸ Estes dados foram encontrados tanto nas entrevistas com os moradores da Vila, como nas reportagens de Jornais periódicos da capital, onde constavam reportagens sobre o tema.

⁹ A partir das narrativas dos ex-ferroviários da Vila, foi possível resgatar essa organização na esfera familiar, em função de atividades ligadas ao “mundo” da Ferrovia – algo que também faz parte da história das estradas de ferro no Estado.

¹⁰ Referência aos dados obtidos do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul, publicado como artigo na coluna *Túnel do Tempo* no Jornal Zero Hora de 26/06/2002:50.

¹¹ Referência aos dados apresentados na coluna *Túnel do Tempo* no jornal Zero Hora de 25/03/2002:50, e da reportagem “As vilas que o apito do trem criou”, Jornal Zero Hora, 08/04/2001:32.

O início da Era Vargas traria mais modificações às Vilas e a sua população operária, que já contavam na data com escolas, postos de saúde e espaços para socialização exclusivo ao grupo, dentro de uma política paternalista das empresas de estradas de ferro. No Governo Vargas, o Estado encamparia o sistema previdenciário, e as demais concessões que os operários das ferrovias já haviam alcançado. Leis trabalhistas passaram a reger as atividades de produção. Através da política de insulamento¹², que regeu as empresas estatais durante o Estado Novo, as Empresas de Estradas de Ferro foram administradas isoladamente, e seus operários foram segmentadas em sua classe operária (Segnini, 1982).

Dessa forma o processo de estatização das Ferrovias, iniciado na década de 1920¹³, resultou no controle do Estado sobre a classe operária ferroviária. A moradia no sistema de vila operária, o crescimento dos filhos dentro da vila e a organização física e social da vila pela empresa, foi responsável pela reprodução desse sistema. No âmbito deste processo de corporatividade, analisa-se a configuração de uma cultura operária tratando do cotidiano de trabalho e familiar do grupo pesquisado.

¹² A autora mostra como a política de insulamento fora adotada por Getúlio Vargas, e se tratava de criar departamentos técnicos para gerenciar empresas estatais. Sob a ideologia positivista de A. Conte, a estratégia de Vargas buscava tornar livre de interesses privados as atividades consideradas estratégicas ao desenvolvimento industrial do país (Segnini, 1982)

¹³ A empresa de estradas de ferro francesa Auxiliare, em 1919 não entra em acordos com o Governo de Borges de Medeiros, governador do Estado do Rio Grande do Sul. Em função da crise gerada nas regiões atendidas pelo transporte da empresa, no ano seguinte o Estado encampa a estrada de ferro, e cria a VFRGS. Processos semelhantes ocorrem a partir de então, envolvendo outras estradas de ferro (cf. Preserve, 1992).

Um “percurso” teórico-conceitual

Este capítulo se propõe a revisitar estudos históricos-sociais que são utilizados como embasamento teórico ao longo da pesquisa com o grupo social analisado.

Dessa forma, o estudo de Liliana Petrilli Segnini oferece uma base teórica no estudo do poder disciplinar das Empresas de Estradas de Ferro no Brasil, sobre seu operariado. Em sua obra “Ferrovia e Ferroviários”, Segnini estuda as relações de trabalho na Ferrovia Paulista, e descreve três períodos, conforme as alterações nessas relações. A autora explica que no primeiro período (1868-1885) as relações de trabalho foram baseadas no sistema senhor-escravo. A passagem para o segundo período, o do paternalismo, se deu em função do grau de desenvolvimento da mão-de-obra. E as mudanças que implantaram o terceiro período descrito pela autora, originaram-se da ideologia taylorista.

Segnini, ao descrever a mão-de-obra requisitada pela Ferrovia Paulista (e de modo geral pelas empresas de estradas de ferro do país), fala de um grau de técnica necessário, e que a população existente em São Paulo ainda não possuía nos primórdios da Ferrovia Paulista, motivo pelo qual a empresa utilizou-se da imigração já nas primeiras décadas de sua existência. “Esta primazia recaía sobre o imigrante porque a ferrovia, enquanto técnica, era produto de um determinado grau de desenvolvimento das forças produtivas e, como tal, cristalizava relações de produção específicas.” (Segnini, 1982:39)

Assim, diferente daquela mão-de-obra existente no país, naturalizada em um regime escravocrata, a imigração trazia consigo forças produtivas desenvolvidas, mas que no entanto “traziam também a consciência da exploração que se estabelece nas relações de produção capitalistas, posto que já conviviam com elas e suas mazelas, há muito tempo, em seus países de origem.” (Segnini, 1982:39) Essa consciência impulsionou o operariado a manifestar suas reivindicações de melhores salários e mudança nas relações pessoais dentro da empresa, que espelhavam a sociedade escravocrata do país.

Como a empresa passava a depender da mão-de-obra ferroviária tanto para transportar a produção como para garantir sua lucratividade, essa dupla dependência “sentida pela oligarquia cafeeira, gerou uma dinâmica na relação capital-trabalho sui generis para a época.”(Segnini, 1982:42)

Em contrabalanço a dependência empresarial dessa mão-de-obra “rara”, já que especializada, fazia-se necessária uma mudança nas relações patrão-empregados. Assim a empresa utiliza-se de uma política de paternalismo, como forma de controle sobre seus operários.

“O capital percebeu, então, a necessidade de acrescentar novos instrumentos que garantissem a continuidade da exploração da mão-de-obra ferroviária. A ‘força bruta’ das primeiras décadas já não era suficiente para mantê-los no trabalho, no ritmo e durante o tempo desejado. É nesse momento que o ‘paternalismo’ começou a se introduzir na Companhia Paulista. ” (Segnini, 1982:42)

Então, segundo Segnini, a empresa passa a entender como necessária a assistência médica, já que assim garantiria a manutenção da saúde de sua força operária. Além disso a empresa passou a encampar para seu corpo as organizações dos operários, entendendo, dentro do conceito de Max Weber, que a burocracia traria o domínio.

Para Weber “A inteligência concretizada é também uma máquina animada, a da organização burocrática, com sua especialização no adestramento de habilidades, sua divisão de jurisdição, seus regulamentos e relações hierárquicas de autoridade. Juntamente com a máquina inanimada, a inteligência concretizada ocupa-se em construir a concha de servidão que os homens serão talvez forçados a habitar algum dia, tão impotentes quanto os felás do Egito antigo.” (Weber, 1974:23)

Além de tomar para si, 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.

De todas as ações paternalistas da Companhia Paulista, Segnini destaca a moradia como a mais controladora da mão-de-obra. Cedida a custos mais baixos que os

aluguéis da época, a moradia na empresa “fixava o ferroviário ao seu local de trabalho, através da dependência que criava do mesmo com relação à moradia” (Segnini, 1982:54). A moradia seria a forma de inverter a situação, onde a empresa dependia dessa mão-de-obra desenvolvida, e passava a fazer dependente da empresa os detentores da força de trabalho.

“A presença dessa mão-de-obra podia ser solicitada a qualquer instante. O trabalho por ela desenvolvido implicava a existência de uma unidade entre o trabalhador e seu meio de trabalho, isto é, implicava domínio por parte do ferroviário sobre seu instrumento de trabalho: sua habilidade pessoal valia. Portanto, a dependência com relação a esta mão-de-obra, por parte do capital, era acentuada. Tê-la morando, sob o controle da empresa, minimizava esta dependência.” (Segnini, 1982:54)

Em última instância, a moradia operária seria a forma mais direta de controle da empresa sobre a família operária.

Entendendo a necessidade de exercer controle total sobre o operariado, fez parte ainda da política paternalista da Companhia Paulista, envolver, em seu sistema, a família do operariado como uma totalidade. Dessa forma a empresa desenvolveu uma taxa que pagava à esposa e filhos do seu operário – o que não significava um aumento real nos ganhos salariais. Ainda aos filhos dos ferroviários, a empresa criou uma escola profissionalizante: Escola de Aprendiz. Segundo Segnini, “com a escola de aprendizes, as crianças seriam treinadas para a tarefa, disciplinadas dentro dos padrões ideológicos da cúpula da empresa, garantindo uma mão-de-obra futura identificada com os objetivos da organização.” (Segnini, 1982:46)

Dentro de sua reflexão sobre a dominação e disciplinalização através da escola técnica, em São Paulo, Grignon diz: “Para ‘salvar o operário’ não há, pois, melhor recurso que subtraí-lo ao cerco pernicioso de seu meio; se a maioria dos formadores insistem sobre os benefícios da vida familiar, sobre o papel moralizador e libertador da mulher, é, sem dúvidas porque o operário, passado o tempo de lazer com os seus, escapa da influência de seus camaradas de fábrica... Mas, a escola ainda constitui o meio mais possante de isolar e proteger os indivíduos; é por intermédio do estudo que se pode preservar as novas gerações da contaminação e regenerar a espécie, regenerando os indivíduos; para canalizar as energias e para preservar as aspirações desordenadas desta ‘grande criança’ que é ‘o povo’, e para evitar que sua agitação venha atrapalhar ou a modificar a ordem social, o mais seguro é educá-lo e moralizá-los por intermédio da escola, particularmente a escola profissional.” (Grignon, 1970:6)

Em sua conclusão sobre o período que chamou de “paternalism como instrumento de dominação”, Segnini diz que as ações adotadas pela Companhia Paulista visavam a obtenção do lucro e a garantia de manutenção e expansão da empresa. O paternalismo fora adotado dentro de um determinado contexto, em que era necessário aumentar o número de operários sem depender deles.

No período que Segnini chamou de “‘ciência’ como instrumento de dominação”, e que compreendeu o período de 1928 a 1961 – terceiro e último período estudado pela autora -, ela detêm-se a analisar a implantação da ideologia taylorista na Companhia Paulista.

Segundo Segnini, em 1928, a Paulista se inseria dentro do que Tragtenberg definiu como características necessárias à implantação do taylorismo, além disso o aumento do lucro era cada vez mais visado pela empresa. “O taylorismo...”, diz Tragtenberg, “...implantado permite altos lucros com baixo nível salarial a curto prazo, a custo de tensões sociais. Sua implantação pressupõe os seguintes pré-requisitos: a existência de empresa com grande poder econômico e político; debilidade sindical dos operários; ausência de legislação social; predomínio da oferta sobre a procura no mercado de mão-de-obra.”(Tragtenberg, 1977:72-

73) E nesse contexto estava inserida a Companhia Paulista em 1928. Além disso, a ferrovia era o único sistema de transporte capaz de operar com eficiência, algo que, segundo Segnini, garantiria sua lucratividade a longo prazo também.

Segnini mostra como “a falta de um parque industrial capaz de fornecer equipamentos ferroviários levou à manutenção de oficinas mecânicas pela própria Companhia Paulista. Estas oficinas não só prepararam todo o material utilizado pela Paulista, como também produziram peças, chegando a construir carros e vagões.” (Segnini, 1982:64) A atividade da empresa em várias áreas fez com que, em 1829, ela estivesse dividida em vários departamentos, somando, no total, um grande número de operários. Multiplicando o grande número de empregados pelos direitos conseguidos através da política de paternalismo da empresa, resultava, ao final do processo capitalista, um certo lucro.

A vontade de ampliação de seus lucros por parte do capital, fez com que a empresa se espelhasse em países europeus e nos Estados Unidos, adotando a ideologia desenvolvida por Taylor. Dentro dessa ideologia a Companhia Paulista passou a exigir mais produtividade do seu corpo de funcionários.

Segundo a ideologia de Taylor, “a expressão máximo de prosperidade é usada em sentido amplo, compreendendo não só grandes dividendos para a companhia ou empregador, como também desenvolvimento, no mais alto grau, de todos os ramos do negócio, a fim de que a prosperidade seja permanente. Igualmente máxima prosperidade para o empregado significa, além de salários mais altos do que os recebidos habitualmente pelos obreiros de sua classe, este fato de maior importância ainda que é o aproveitamento dos homens de modo mais eficiente, habilitando-os a desempenhar os tipos de trabalhos mais elevados para os quais tenham aptidões naturais e atribuindo-lhes sempre que possível, esses gêneros de trabalho”(Taylor, 1970:30)

Segnini mostra que quando da implantação do sistema de produção taylorista, a empresa mantinha um grande número de operários nos mais diversos departamentos. Adotada então a teoria de Taylor – que explicava esta “felicidade geral” só conseguida através de elevação da produção ao nível máximo, sem desperdícios de qualquer espécie – passava-se a exigir mais de cada operário. Ainda dentro da ideologia de Taylor, a empresa passou a investir em mão-de-obra especializada, dando início ao processo de divisão do trabalho, e responsabilidade do operário sobre essa sua atividade. Ao mesmo tempo, não era mais permitido o operário decidir a forma de realização da sua atividade, para isso existiria um quadro de técnicos responsáveis. Segnini explica que para Taylor, “separar a ação de planejar da ação de executar, sob a alegação de que, cabendo ao trabalhador somente a execução de tarefas, de estaria sendo ‘poupado’ da tarefa de pensar, não se sobrecarregando, como ocorria nas empresas da época, que se utilizavam de esquemas administrativos, chamados por Taylor de ‘iniciativa e incentivo’”.(Segnini, 1982:69)

A partir da implantação do taylorismo na Companhia Paulista, “pensar, planejar, era tarefa que só os serviços técnicos, ‘divididos pelas diferentes especialidades’, poderiam realizar.”(Segnini, 1982:70) Segundo Segnini, “através da separação entre planejamento e execução, a Companhia Paulista viabilizou seu objetivo: o controle sobre os ferroviários, através da ação direta e imediata dos superintendentes de divisão.”(Segnini, 1982:70) Substituída a antiga estrutura departamental pela hierarquia direta do mais alto posto de cada regional da empresa, a superintendência, o controle direto sobre os operários significou uma maior exigência sobre a produção individual do operário. A curto prazo isso significaria a demissão de operários que não teriam “aptidões” àquele trabalho.

A médio prazo isto representaria um pequeno crescimento na produção da empresa, mas menores gastos, já que o número de empregados seria diminuído. A autora explica que “somente através da ‘ação direta’ das chefias é que se conseguiria dissipar o risco da ‘dependência do sentimento de responsabilidade’ que ameaçava os trabalhadores, ou seja, somente através do controle cerrado sobre os ferroviários, estes manteriam a produção em nível máximo.”(Segnini, 1982:72)

Então, com a implantação do taylorismo dentro da Companhia Paulista, o controle sobre o operário e sua produção era contínuo. Deixar de vigiar um operário possibilitaria que ele desenvolvesse sua atividade sem as técnicas pensadas para ela.

Ainda no que diz respeito às políticas de controle pela empresa, segundo Segnini foi, igualmente baseada na ideologia de Taylor, que a Escola de Aprendizes é repensada. Como formadora de mão-de-obra para a empresa, destinada aos filhos dos ferroviários, o papel desta foi fundamental na disseminação da ideologia sobre a família ferroviária, e garantiu que a nova mão-de-obra ingressasse na empresa dentro dos critérios de racionalização do trabalho. Usando as palavras de Segnini, “a escola cumpria, assim, o papel de ‘peça a mais na engrenagem”, que mantinha e mantém o capitalismo industrial vivo. Auxiliava no processo de legitimação dos papéis alienantes que os homens ocupariam nos diferentes níveis hierárquicos, dentro de uma organização social, inserida no mundo capitalista.”(Segnini, 1982:77)

Dentro da nova concepção de produção da Companhia Paulista, somente os “operários qualificados” permaneceriam trabalhando na empresa. Segnini explica que para Taylor, a empresa identificaria esses operários através de um controle sobre o trabalho do operário, e também sobre suas relações familiares e sociais. Assim implementava-se na Companhia o que Gramsci descrevera como “preocupação puritana” em seu estudo sobre a Política e Estado nos Estados Unidos – “Na América, a racionalização do trabalho e o proibicionismo estão indubitavelmente ligados: os inquéritos dos industriais sobre a vida íntima dos operários, os serviços de inspeção criados por algumas empresas para controlar a ‘moralidade’ dos operários são necessidades do novo método de trabalho...”(Gramsci, 1978:397)

Em seu estudo, Segnini mostra que a implantação do método taylorista de produção da Companhia Paulista, foi apresentada aos operários como forma de “felicidade geral”, dentro do qual a “ciência” mostraria o caminho racional para esta felicidade.

Ao longo de sua obra, a autora mostra como as políticas implantadas pela Companhia Ferroviária Paulista visavam exercer o controle sobre a mão-de-obra, assim garantindo a implantação e desenvolvimento do sistema capitalista de produção. As diferentes políticas adotadas pela empresa justificam-se pelo contexto social de cada período.

Um histórico sobre habitações operárias no Brasil é apresentado por **Maria Soares de Almeida** em seu artigo de 1996, intitulado “habitação operária no Brasil: um resgate histórico”. A autora reflete as diferentes intervenções do poder público sobre a questão do “espaço” urbano. Segundo ela, o que se apresenta de forma geral nas capitais brasileiras é um embate de grupos sociais pelos melhores espaços, e a busca desses pelo poder público na tentativa de fazer prevalecer seus interesses. Em meio às diversas disputas, segundo Almeida, o Estado historicamente se colocou a favor das camadas que melhor poderiam pagar pelo espaço, sobrando às classes mais baixas as áreas distantes das regiões centrais e de baixos valores imobiliário – nas palavras da autora, tal política vai gerando a “segregação” espaço-social.

“A questão da habitação é uma das faces mais complexas da problemática urbana” diz Almeida. Segundo ela, “além de constituir necessidade básica do ser humano, condição de reprodução e sobrevivência, com alto valor de uso, é ao mesmo tempo uma mercadoria cuja produção envolve grande investimento de capital” (Almeida, 1996:224)

Retomando o período escravocrata, a autora mostra como fora preocupação constante dos senhores de escravo garantir uma moradia à sua mão-de-obra, sendo essa capaz de garantir a sobrevivência e reprodução da mesma população. O início da industrialização no país, requisitou das empresas o mesmo empenho, no sentido de garantir aos seus assalariados uma moradia – algo não acessível com o valor pago pelo trabalho – que também desse conta de garantir a mão-de-obra à empresa. Até a década de 1930, quando da criação pelo Estado dos Institutos de Pensão e Aposentadoria, cabia ao capital privado garantir moradia aos seus operários. Com a criação dos Institutos, passou a ser de responsabilidade do poder público a construção de moradias à classe operária.

Apesar dos vários projetos e construções do Estado na área de habitação para o operariado, a autora mostra como o crescimento urbano da década de 50 a 70, foi muito superior à velocidade da ação pública. Segundo Almeida, para as décadas seguintes “o processo de favelização se acelera em todo o país e se implanta, inexoravelmente, a cidade segregada.” (Almeida, 1996:226)

Telma de Barros Correia, em seu estudo “De Vila Operária a Cidade-Companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular”, discute os vários termos dados às habitações operárias desde o século XIX, até a década de 1970.

No que se refere ao termo “vila operária”, a autora mostra como este foi utilizado “para nomear um grupo de moradias destinadas a operários de um mesmo empreendimento fabril...”, mas que em seguida “seria estendido para designar grupos de casas modestas semelhantes produzidas por outros agentes.” (Correia, 2001:84) Ainda, segundo a autora, “sob a denominação de ‘vila operária’, eram reunidas no país, até os anos trinta, as experiências mais diversas: conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores, e pelo Estado.” (Correia, 2001:84)

Quanto à definição dada às vilas operárias nas primeiras décadas do século XX, Correia fala de um modelo oposto à favela, ao mocambo e ao cortiço, supondo ordem, higiene e decência. As casas tinham um espaço salubre, dotadas de ordem espacial. Além disso, o termo fazia referência à moradias ocupadas por famílias de trabalhadores estáveis, em oposição a indivíduos afastados dos empregos regulares, como autônomos, vadios, prostitutas.

“A difusão do termo ‘vila operária’...”, diz Correia, “...para designar tais grupos de casas, à medida que ele é estendido dos empreendimentos fabris para aqueles realizados por empreendedores imobiliários e pelo Estado, revela a grande aceitação do modelo pelas elites.” (Correia, 2001:84) No entanto, a intenção de fazer refletir nesses novos empreendimentos a mesma lógica de organização, limpeza e decência, das originais “vilas operárias”, não ocorre.

No início da década de 1930, mais uma justificativa se apresenta para fazer abandonar-se o termo “vila operária”, utilizada desde 1885 no país. Segundo Correia, além do termo já lembrar empreendimentos imobiliários habitados por grupos pobres e desorganizados, ainda fazia referência – quando utilizado para designar moradia operária de uma empresa – a todo um sistema de controle e opressão sobre os operários.

“Assim, o modelo logo revelaria suas contradições, ao construir uma reputação de restringir fortemente a liberdade individual e familiar e ao revelar um mecanismo suplementar de subordinação e exploração do trabalhador pelo patrão, desencadeando conflitos e contribuindo para o agravamento das lutas sociais.

Os núcleos fabris revelaram-se palco de importantes lutas trabalhistas e foram alvo de denúncias sobre as condições de vida dos seus moradores e sobre os conflitos sociais que neles tinham lugar.” (Correia, 2001:86) Então, a partir de 1930, foi abandonado o uso da palavra “operária”, sendo utilizando somente “vila” a designação das habitações operárias. E mesmo “vila” seria abandonada até a década de 1950. “A substituição da palavra ‘vila’ pela ‘conjunto’ explica-se, parcialmente, pelo desprestígio crescente das vilas entre a população, diante do desgaste que o modelo sofre ao construir uma reputação de lugar onde a liberdade individual e familiar é restrita. Tal reputação atinge as diferentes modalidades de vila, relacionando-se ao controle da fábrica sobre o cotidiano das famílias operárias; a ingerência dos vizinhos na vida doméstica dos moradores de vilas erguidas por empresas construtoras; a disciplina rigorosa que preside às vilas militares.” (Correia, 2001:87) Ainda segundo Correia, a substituição de termos indicaria mudanças de conteúdo e formas. “O termo ‘conjunto habitacional’ sugere uma alteração de escala, de forma e de inserção na cidade. Sob o último aspecto, pressupõe uma área de uso residencial socialmente homogênea, inserida num espaço urbano penetrado por uma divisão funcional. Enquanto o termo ‘vila operária’ tem uma conotação social, moral e sanitária, o termo ‘conjunto habitacional’ vai mais além, incorporando a esses três atributos a noção de um uso exclusivamente residencial (habitação e comércio e serviços locais), numa leitura da cidade presidida por critérios funcionais.” (Correia, 2001:87)

Referente às vilas operárias construídas pelas empresas de estradas de ferro desde o século XIX, Correia lembra que na década de 1950, as companhias, ao substituírem o termo, optam por nomeá-las de vilas ferroviárias – nome que mantiveram.

Telma de Barros Correia, em um outro trabalho, “A indústria e a moradia operária”, dedicou-se a estudar “as diversas formas de acesso a casas em vilas operárias e núcleos fabris”¹⁴. Nesse estudo, Correia discute os motivos pelos quais a moradia na empresa foi política tão adotada no país, e as diferentes formas do acesso dos trabalhadores a essas moradias: o aluguel, a concessão de terras, e a venda.

Segundo Correia, “a criação de vilas operárias por indústrias situadas em cidades, visava sobre tudo a possibilidade de manter junto à fábrica, portanto à sua disposição durante o dia e a noite, trabalhadores julgados indispensáveis, como técnicos de manutenção, vigias, motoristas, mestres e contramestres.” (Correia, 1997:9),

Além da disposição dos operários às necessidades da empresa, a moradia na empresa assegurava a separação dos empregados de grupos maléficos ao papel dos operários para com a empresa. Dentro dos espaços dessas habitações, a empresa garantia as necessidades entendidas por ela como básicas ao proletariado, cobrando em contrapartida a disciplina. “Nos núcleos fabris, a empresa empenhava-se em promover tudo o que julgava indispensável e necessário à constituição de trabalhadores produtivos e ordeiros... moradia unifamiliar e higiênica, escolas, lazer.” (Correia, 1997:9) Notável, segundo Correia, eram as diversas normas estabelecidas pela empresa para a obtenção e usufruto, por parte da família proletária, de cada concessão. De outra forma, como garantia de maiores lucros, a oferta de moradia por parte da empresa diminuía a pressão operária por melhores salários.

Ao falar da forma de acesso do trabalhador às casas da empresa cedidas por aluguel, Correia aponta para o disfarce da dominação. O pagamento do aluguel, mesmo quando irrisório, poderia desenvolver no operário, segundo Correia, o sentimento de estar livre da empresa – e não o de estar preso à empresa por não possuir moradia própria.

Referente ao valor do aluguel cobrado pela empresa, diz Correia “não visava fundamentalmente à remuneração do capital investido, mas a lucros indiretos decorrentes da sujeição do trabalhador pela moradia.”(Correia, 1997:10) Assim as baixas taxas de aluguel, abastecimento de água, lenha e luz, eram compatíveis com os baixos salários. Além de manter preso a si o operariado, a empresa exercia controle sobre os acessos às vilas, selecionando as influências que seus operários sofriam. “A própria criação dos núcleos expressa, entre outras coisas, um desejo de afastamento deste ambiente e uma vontade de manter isolado um grupo operário de indivíduos trabalhadores e regrados.”(Correia, 1997:11) Dentro do sistema de moradia alugada, os operários que deixavam de se enquadrar no padrão esperado pela empresa, eram expulsos. Dessa forma, a autora retoma a idéia de Engels (1985), formulada no século XIX, sobre a utilização das casas construídas pelas fábricas como instrumento de pressão sobre a ação política dos operários.

Ainda segundo Correia, o sistema de concessão da moradia através do aluguel “se configura, portanto, na possibilidade que cria de se retirar do operário simultaneamente o trabalho e a moradia, a qual pode não só intimidar o trabalhador ante as determinações patronais, como torná-lo alvo de pressões de familiares, temerosos dos transtornos associados à expulsão do núcleo ou vila fabril.”(Correia, 1997:12)

Outra vantagem para a empresa no sistema de aluguel “consiste na possibilidade de interferir no domínio privado da vida operária, inspecionando moradias, verificando seu estado de conservação e ocupação ou ditando normas de uso.”(Correia, 1997:12) A partir das vantagens no controle da empresa sobre seus operários, a autora conclui a larga adoção desse sistema pelas empresas que dispõem de vilas operárias.

Para o desenvolvimento de estudos de antropologia de grupos operários no Brasil, os trabalhos de José Sérgio Leite Lopes são referências. Como escreve Luís Fernando Dias Duarte, na contracapa da publicação de “O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar”, “desse tipo de trabalho teórico parece possível esperar um novo alento para os estudos antropológicos sobre as classes trabalhadoras das sociedades complexas e para a teoria dos processos simbólicos em geral”. Essa frase de Duarte encontra justificativas não somente na obra em questão, mas nos demais estudos de Leite Lopes.

Leite Lopes dedica-se a analisar as representações dos operários diante do processo de dominação da produção industrial capitalista. Em “O vapor do diabo”, o autor trabalha com a reinterpretação que os operários fazem das formas de dominação da empresa sobre suas vidas. Leite Lopes diz que “embora totalmente despojados dos meios de produção e do produto de seu trabalho, despojados também da concepção, da organização e da direção do processo de trabalho, os operários, sendo os transformadores diretos da matéria, se apropriam de uma cultura tecnológica e de um código próprio do trabalho que implicam não somente na habilidade da coordenação do cérebro e da mão, mas também em uma concepção própria das relações sociais subjacentes à produção e modelos de comportamento coerentes com tal concepção.” (Lopes, 1978:8)

A partir de suas reinterpretações, e apesar dos disfarces da dominação da empresa através das contrapartidas – moradia, assistência médica e infra-estrutura – para com seus operários, o “fetichismo salarial” não é uma constância para os operários do açúcar estudados por Leite Lopes (1978). A necessidade de buscar em outras formas, além do trabalho na empresa, o sustento familiar, dá espaço para que o operário pense sobre o valor pago pelo seu trabalho.

¹⁴ A citação segue o desenvolver do título: “A indústria e a moradia operária: as diversas formas de acesso a casas em vilas operárias e núcleos fabris” (Correia, 1997).

O autor mostra que “a separação entre o trabalho necessário para sua subsistência e o sobretrabalho apropriado por outros agentes, obscurecida na consciência dos trabalhadores pela própria forma do salário, é, ao contrário, visível quando a unidade de produção da subsistência do trabalhador é espacialmente distinta da unidade de produção do seu sobretrabalho” (Lopes, 1978:116).

Dessa forma, a política da empresa em manter pacífico seu empregado através da cedência de terras aos plantios familiares, acaba por gerar justamente o contrário – espaços para que o operário reflita sobre o valor do seu trabalho. “O fato de que os operários, para garantirem sua subsistência – que deveria ser coberta pelo seu salário –, dediquem-se ainda a um trabalho por conta própria em pequenos lotes de subsistência com a finalidade de uma complementação alimentar, assemelhando-se a um ‘cambão’ invertido, faz com que apareçam brechas de dúvidas no pensamento do operário dominado pela tendência ao ‘fetichismo do salário’.” (Lopes, 1978:116)

Sobre o papel que o operário ocupa na indústria do açúcar, num regime de cooperação onde eles trabalham coletivamente sob ordens de um mesmo patrão, Leite Lopes mostra que o mesmo processo de dominação que coloca todos sob a mesma hierarquia e mesmo lugar no processo de produção capitalista, também possibilita que formem-se resistências a esse processo. Assim escreve o autor: “esta mesma cooperação – a qual reúne à sua revelia um conjunto de operários de imediato atomizados pela organização fabril –, ao socializar os operários nas regras do trabalho coletivo, na ação combinada entre companheiros de trabalho para o desempenho de determinadas tarefas programadas, pode tornar-se uma arma na luta de classes econômica cotidiana na qual os operários resistem à exploração: os operários podem inverter esses princípios da cooperação capitalista visando à produção de mais-valia com que foram socializados, em princípios de uma cooperação contra a exploração de mais-valia” (Lopes, 1978:9). Leite Lopes fala então da “cultura operária”, na qual a reinterpretação de categorias e práticas de dominação impostas pela empresa, a partir da inversão de significados, essas categoria e práticas deixam de ser impostas, passando a ser espontâneas contra a exploração. Ainda sobre a cultura operária Leite Lopes diz: “a cultura operária, tal como ela se manifesta na produção, seria constituída não somente de categorias de pensamento e práticas reinterpretadas e invertidas, mas também até mesmo de obras acabadas, resultado do seu trabalho, ‘obras’ de um tipo singular porque não ‘cultas’ e não possuídas pelo autor.” (Lopes, 1978:9)

Leite Lopes, tanto em “O vapor do diabo” (1978) como em “A tecelagem dos conflitos de classe na cidade das chaminés” (1988), estuda operários de fábricas com sistema de vila operária. Nos dois estudos, um capítulo é dedicado a analisar como o sistema de moradia operária atua sobre a vida do operariado, e qual o papel da moradia no processo de dominação capitalista.

Leite Lopes explica que a necessidade de manter a sua disposição operários necessários ao funcionamento da empresa, fez com que a indústria do açúcar, nas suas primeiras décadas, optasse por ceder a esses operários, e suas famílias, uma casa próxima à planta fabril. A moradia operária vinha de encontro a dois objetivos da empresa: primeiro, garantia a permanência de uma mão-de-obra com certo grau de tecnologia, vital para a atividade produtiva da empresa; segundo, impulsionava o processo capitalista pelo aumento dos lucros da empresa, uma vez que o salário não necessitava cobrir despesas com a moradia do operário e sua família. Naquele período, ao operário, obter a moradia da empresa significava estar estabilizado, já que a maioria da mão-de-obra utilizada pela empresa era recrutada por jornada de trabalho, sendo poucos os efetivados por ela. Na narrativa de vida dos operários, esta estabilização é ligada à constituição de uma família – casamentos e filhos. Assim a população moradora na vila operária tem como característica a família nucleada.

As formas de acesso a essas casas, segundo Leite Lopes, envolvia a necessidade que a empresa possuía do trabalho do operário, e das mediações que esse operário tivesse junto aos proprietários. Assim, entre os trabalhadores residentes na vila não eram encontradas todas as profissões, da mesma forma que nem todos os operários de atividades importantes à empresa estavam em casas cedidas. Nessa busca de obter a moradia da empresa, Leite Lopes mostra o papel das redes de relações que o operário estabelecia, visando seu interesse. As redes permaneceriam mesmo após a obtenção da moradia, passando a envolver serviços de manutenção da casa, entrega de lenha e outras concessões da empresa – obtidos através da mediação de trabalhadores mais elevados que os operários na hierarquia da empresa. Assim o autor escreve: “os operários residentes na vila operária passavam então necessariamente a depender de toda uma teia de ‘favores’ por parte do empregados para se verem atendidos aons detalhes mínimos de sua vida cotidiana doméstica (como, por exemplo, a manutenção da casa, como a entrega regular de lenha) e para contarem com recursos auxiliares à sua subsistência, como a permissão para plantar uma roça.”(Lopes, 1978:178).

As casas operárias de “O vapor do diabo” são apresentadas por Leite Lopes como dispostas espacialmente entorno do pátio da empresa, onde o chamamento desses operários pode ser feita pela empresa em qualquer horário. A moradia em torno da empresa possibilitava ao patrão um controle sobre a vida familiar e social dos operários. Além disso, as constantes revisões da estrutura da casa possibilitava um controle sobre a forma de uso da habitação. Além de cercados pela atividade na empresa, as famílias operárias recebiam dessa os serviços de saúde e educação, vindo garantir a força de produção e a reprodução do processo de dominação pela disciplina dos filhos do operariado.

O processo de controle sobre o operariado, nas diversas instâncias, passa por uma mudança nas interpretações desse operariado. Leite Lopes mostra que a vontade inicial de residir em casas cedidas pela empresa, passa da percepção de estabilidade no emprego para a de aprisionamento. Assim, a intenção revelada pelos residentes em casas da empresa é a de obtenção de uma casa própria, ou mesmo alugada além da empresa.

Outra mudança referente à moradia que o autor descreve é a forma como a empresa faz essa disponibilização aos seus operários. Nas primeiras décadas da empresa, sendo a mão-de-obra escassa, ela buscava imobilizar e manter a sua disponibilidade seus operários – cedendo então gratuitamente a moradia. A reprodução das famílias operárias passou a garantir à empresa um excedente de mão-de-obra, disponível ali mesmo à sua volta. Além disso, a utilização de novas técnicas de produção passou a necessitar menor número de trabalhadores. A partir dessas condições o desemprego passa a ser sentido pelas próprias famílias residentes na vila operária. Sobre isso Leite Lopes escreve: “mas é principalmente com relação aos filhos homens em idade de trabalhar que as famílias operárias mais ressentem a falta de emprego: eles constituem uma parcela importante da superprodução latente engrenada pela usina.”(Lopes, 1978:180) Outro problema que passou a apresentar-se à empresa era do despejo das famílias quando desligadas da produção. O baixo ordenado não garantia a aquisição de moradia própria para a época da aposentadoria – mesmo sendo uma busca do operariado.

As mudanças da forma de acesso e permanência nas casas passam a ser modificadas pela empresa. Ela implanta então a cobrança de aluguel, visando a conscientização do operariado sobre a propriedade do imóvel. Ainda a empresa passa a negar pedidos de terras à plantação familiar, e a requisitar a devolução de lotes antes cedidos.

A nova postura da empresa visa desfazer a dependência do operário. As resoluções da administração não levam em conta o tempo de trabalho, a história do operário dentro da empresa. Na narrativa dos operários mais antigos, aposentados ou não, mas que dedicaram suas vidas à empresa, o autor toma a interpretação desse processo – sentido através do corpo desses: “diante do esgotamento do corpo, o operário começa a sentir então a veracidade implacável do ditado antropofágico que corre desde gerações entre os operários – a usina como a carne dos operários e depois joga fora os ossos.”(Lopes, 1978: 97)

As mudanças na postura da empresa para com seus operários, segundo Leite Lopes, provocam alterações também na forma que é apresentada por eles suas distinções internas, a capacidade associativa a sua identidade do grupo.

Internamente, surgem categorias que distinguem os operários. Leite Lopes mostra que a permanência na empresa passa pela cobrança da produção individual, pelas teias de favores e pelo julgamento da moral do operário. Assim, surgem termos como “bom carreiro”, usado para identificar o operário que busca desempenhar bem sua atividade, visando um reconhecimento perante o patrão.

Ainda a busca da empresa pelos melhores trabalhadores, ou a busca dos trabalhadores por melhores empregos em outras usinas, faz com que os grupos operários sintam entre si famílias “de fora”. Dessa forma os trabalhadores locais, residentes na vila e trabalhadores da empresa por décadas, sentem a presença de um outro personagem, o “forasteiro”. Essas representações que os operários antigos estabelecem sobre os novos, “os de fora”, provocam outra distinção dentro do grupo. “Se a distinção entre operários chamados e operários que vão procurar emprego divide os operários quanto às suas chances do ‘mercado de trabalho’, essa mesma distinção, ao promover os operários chamados, divide esse tipo de operários dos operários residentes há mais tempo na usina, e que se vêem comparativamente prejudicados.”(Lopes, 1978:184)

O processo associativo dos operários mostra-se ambíguo, impulsionados em ambos os casos pela mesma postura da empresa. Leite Lopes mostra como a mesma competitividade impulsionada pela empresa é capaz de inibir a associação de seus funcionários em uma esfera, e a estimulá-la em outra. “Aprisionados, por um lado,. Pelo poder de redistribuição das usinas, que condiciona o próprio caráter específico de um ‘mercado de trabalho’ sem fluidez de sua mão-de-obra, expulsos, por outro lado, para fora desse ‘mercado de trabalho’ pelo movimento expropriativo que ganha corpo progressivamente nas usinas, os operários não encontram as condições mínimas, no ambiente despótico das usinas, para o exercício de sua associatividade, único escoadouro

possível para suas reivindicações reprimidas e para as transformações ocorridas em sua consciência, atormentada com a legitimidade da ordem social que os domina.”(Lopes, 1978:200-201) De outra forma, é justamente a ação da empresa de desligar algum operário da produção e da residência, que provoca nos moradores da vila operária a iniciativa de promover os fundos de doações e o abrigo de indivíduos da família, enquanto essa busca se reorganizar pelo emprego em outra empresa. “O processo de expropriação contínuo a que estão submetidos os operários, usufruindo temporariamente de concessões da usina das quais não podem dispor por muito tempo, é particularmente ressentido por todos os operários quando da ocorrência dos casos de despejo de operários inválidos e aposentados, das casas da usina onde moram.”(Lopes, 1978:190)

Em 1999, Leite Lopes escreve o artigo intitulado “Uma teatralização tradicional da dominação industrial”, uma análise da dominação industrial a partir de rituais institucionais de apresentação de operários ao patrão. Resgatando seu estudo “A tecelagem” (1988), Leite Lopes mostra como foram aliciadas as famílias do interior nordestino para trabalharem na Companhia de Tecelagem Paulista, a partir da garantia de moradia, salário e assistência. A base de dados para esse artigo é o que Leite Lopes chama de “arquivo vivo”, ou seja, o “registro operário” – as informações que somente os operários revelariam, informações que não foram institucionalizadas, não tiveram outro registro senão a memória dos operários.

Após transcrever a narrativa de seu informante sobre uma cena comum na empresa, a apresentação dos novos operários e famílias ao patrão, Leite Lopes explica a importância dessa fonte para a constituição da história do processo industrial no interior do país: “Embora os traços dessa cena sejam, daquilo assinalado prioritariamente pelos trabalhadores, mais difíceis de se encontrar nos registros patronais, não é somente isso que faz diferenciar a versão da história relatada pelos trabalhadores de que poderia compor sem essa fonte oral.”(Lopes, 1999:181). Leite Lopes faz referência à forma simbólica da empresa disfarçar sua dominação sobre a vida do operariado. Assim o ritual de apresentação, no qual ao operário é transmitido a mensagem de que o patrão está fazendo a oferta “de bom coração”, por preocupar-se com a família do operário, disfarçava a necessidade de grande mão-de-obra pela empresa têxtil, no segundo quarto do século XX. Além do emprego, símbolo maior, as demais concessões da empresa foram transmitidas em símbolos, onde a intenção da empresa fora disfarçar sua necessidade de controle sobre seus operários.

“Com efeito...”, diz Leite Lopes, “...a organização das condições materiais de existência e a maneira simbólica como isso foi elaborado aparecem no relato dos trabalhadores, tanto em suas histórias de vida, individuais e familiares, como em relatos mais genéricos, que são como que uma sociologia espontânea de seu próprio grupo social. É o caso de recrutamento de famílias e da cena de apresentação ao patrão, mas é também a consseção de lotes de terra para pequenos roçados às famílias operárias nos arredores da vila, assim como é o caso da feira de gêneros alimentícios administrada pela companhia e, finalmente, é o caso da organização da vida social local, desde as festas, as atividades religiosas até a política.”(Lopes, 1999:182) Ainda, o autor justifica a importância dos relatos operários por ser forma de compreender a historicidade do grupo. Resgatando a idéia de Sahlins – para quem diferentes culturas possuem diferentes historicidades – Leite Lopes deseja estudar cada grupo social como possuidor de uma historicidade diferente. Referente aos exemplos que Leite Lopes usa para mostrar o disfarce da dominação da empresa sobre o grupo que estuda, ele afirma que apesar dos rituais serem estranhos, não documentados e desprezados pela história corrente, é justamente pela sua singularidade que tal fato faz-se tão importante para análise. Na conclusão de sua justificativa, Leite Lopes diz “...quanto mais um documento histórico é estranho, bizarro, paradoxal, mais importante pode ele ser como pista de acesso à compreensão de fatos sociais significativos daquele grupo ainda não explorados.”(Lopes, 1999:184)

Com relação à sua pesquisa, o que Leite Lopes chama de “estranho”, é o ritual de apresentação dos novos empregados ao patrão, e a forma de seleção dos operários a cada tarefa na empresa. Neste caso, a importância na simbologia do ritual de apresentação – um ritual “estranho” – está em entender seus significados à vida social do grupo operário. Segundo Leite Lopes, primeiro o ritual traz significações compreendidas por esses operários – hierarquia, poder, e bondade – devido a sua trajetória; e depois, no ritual se estabelece uma ruptura com o passado do operário, afirmando uma nova ordem, a ordem interna ao sistema de produção e a qual deve se enquadrar o operário.

Ao operário que ingressasse na empresa, entender o ritual de apresentação significava ser apresentado ao sistema de produção da empresa com vila operária. A partir do ingresso, o operário passaria a viver na empresa, em sua vida social ou familiar, a teatralização da dominação.

“Assim, a teatralização da dominação aparece sob outras formas e em outros contextos da vida cotidiana da vila operária, por exemplo, no controle pessoal de preços na feira administrada pela companhia, feita ocasionalmente pelo patrão; na concessão de roçados para os operários mais velhos; ou por ocasião do reemprego de jovens operários demitidos após pequenos conflitos com seus chefes de seção.”(Lopes, 1999:188)

Em sua conclusão, Leite Lopes fala da importância de registrar e discutir as “singulares experiências operárias”¹⁵, como forma de compreender as mudanças que ocorrem atualmente nas classes trabalhadoras – sobre as quais as empresas ainda sentem ~~necessidade de~~ “alcançar alguma legitimidade”¹⁶, fazendo uso de novas, ou velhas formas de dominação vistas como mais legítimas. Cornelia Eckert, em seu estudo “Ritmos e ressonância da duração de uma comunidade de trabalho: mineiros do carvão (La Grand-Combe, França)”, dedica-se a estudar um grupo operário ex-trabalhadores de uma mina desativada no sudeste da França. Nesse estudo a autora busca a) conhecer a situação vivida pelos mineiros de carvão grand-combianos frente ao desaparecimento do seu mundo de referência (a mina) e de sua profissão (mineiro), o que provocou a dispersão da comunidade tradicionalmente ligada a esta área de trabalho; b) entender como este grupo operário se reorganiza face à situação de ‘desordem’ da identidade social da comunidade de trabalho; conhecer o impacto sofrido pelos habitantes nos diferentes domínios da vida social, as transformações no seu modo de vida e sua cultura; c) analisar, enfim, como as famílias ali ainda residentes, herdeiras de um tempo coletivo e portadoras da memória de grupo, repensam seu tempo vivido através do olhar pousado sobre o passado, reordenando o tempo presente. (Eckert, 1993:11)

A exemplo de seu estudo anterior, “Os homens da mina”, Eckert compreende o mundo da mina como espaço singular, onde o centro referencial é o trabalho. Onde a grande indústria, com sistema de vila operária, engloba a vida do operário em todas as suas instâncias – profissional, social e familiar – o trabalho atua na produção da identidade. Esse mesmo mundo, ritmado pelo trabalho, é entendido por Eckert como diferenciado, singular. Dentro dele, o conjunto de referências e valores do grupo é formado – um sistema de significação sobre o mundo – a identidade social é estabelecida.

¹⁵ Conforme Lopes, 1999:190.

¹⁶ Idem.

A presença da família no mundo da empresa, faz com que esta seja reprodutora dos valores do mundo da mina. Durante o período de prestação de serviço pelo operário à empresa, que pode ser desde jovem até alcançar sua aposentadoria, a organização familiar fica estabelecida em função das atividades na empresa. Assim cabe ao homem trabalhar pelo ordenado, pelo sustento familiar, já à mulher, cabe o papel de apoiar o homem. “O status do papel social de dona de casa interiorizado é codificado socialmente como inferior ao valor atribuído à atividade assalariada do marido. Mas a atividade da mulher do mineiro é revelada positivamente, no discurso dos mineiros, dada a relevância atribuída a sua tarefa na reprodução e recuperação da força física de trabalho do marido e na responsabilidade de orientação e socialização.”(Eckert, 1985:420) Em função do trabalho na mina são estabelecidos os papéis de cada gênero. Dentro do mesmo sistema, os destinos dos indivíduos são como que estabelecidos por gerações. No mundo da mina, onde as histórias de vida se assemelham com um mesmo referencial, os destinos são traçados pelo sistema de produção, e aceitos pelos indivíduos dentro do que Eckert se refere como “ascetismo”. Assim, no subcapítulo que a autora intitulou “A construção da ‘família corporativa’”(Eckert, 1993:23), a alusão feita sobre a única opção de atividade da família (o trabalho na mina) é de que “esta é uma condição que traduz a ordem social a partir da qual os projetos familiares eram constituídos e é ‘neste sentido que se pode falar de um certo ascetismo, expressão de um destino aceito durante várias gerações como o único possível’.”(Eckert, 1993:23-24)

Em ambos os estudos (1985 e 1993) Eckert identifica a organização social, e a as representações de mundo dos operários, concebidas a partir do referencial trabalho. Assim, ao pesquisar os mineiros franceses (1993), para os quais o trabalho deixou de existir, ela parte da perspectiva de uma desordem social, buscando identificar como o grupo reelabora sua concepção do mundo agora que “a mina desapareceu e com ela os espaços de referência identitária.”(Eckert, 1993:47) Na concepção da autora, “analisar as representações é captar, a partir das categorias de pensamento e dos modelos de comportamento do grupo social, a sua concepção da realidade, a sua visão de mundo, o seu ethos, o seu sistema complexo de relações simbólicas, dando espaço à produção de cultura na própria experiência de trabalho, na constituição significativa de relações inseridas no seio da unidade produtiva.”(Eckert, 1985:13)

Na análise da concepção temporal do grupo, Eckert trabalha com as categorias de tempo descontínuo e ruptura temporal. Segundo a autora, existe nas narrativas a referência de uma mudança percebida pelo grupo como uma descontinuidade da reprodução desses através do trabalho, das atividades na mina. No entanto, a memória, as referências do grupo sobre o trabalho no passado, ainda que este não exista mais, garante a “duração” – referência que a autora busca em Bachelard. Assim “o grupo reconstitui, pela memória, o tempo coletivo que se superpõe às rupturas: rememoram-se fatos e instantes recusando a morte global, engendra-se a continuidade, não sem a dimensão do sofrimento e da ‘tragédia’.”(Eckert, 1993:15)

Nessa perspectiva – onde a memória ainda organiza o tempo presente – Eckert entende que o grupo enquanto identidade social irá manter-se. Se o mundo da mina terminou, o mundo de significações que ela gerou continua existindo, “e enquanto as pessoas existirem”, estarão buscando referências no passado, reproduzindo sempre o mundo de significações.

Buscando definir seu grupo estudado a partir de suas relações sociais e com o processo produtivo, Eckert desenvolve o conceito de “comunidade de trabalho”. “Identifico este grupo operário como uma comunidade de trabalho porque esta conceituação ajuda a compreender a maneira própria de os personagens em questão cartografarem o seu mundo de pertencimento social e de recortar fronteiras culturais em relação ao mundo mineiro. Comunidade de trabalho é uma outra maneira de dizer grupo de identidade, de destino, ou de fazer homologia entre a grande família mineira e as relações marcadas por uma trajetória, uma condição de vida em comum, assim como são comuns valores como a solidariedade, reciprocidade, a cumplicidade (...)” (Eckert, 1993:10)

Faz parte da produção teórica desenvolvida ao final da década de 1970, sobre planejamento familiar e condições de vida de classes trabalhadoras, os estudos de Carmen Cinira Macedo e Elisabete Dória Bilac – ambos desenvolvidos no estado de São Paulo. As autoras dedicam-se a estudar as diferentes estratégias adotadas por grupos operários, na busca de garantirem sua subsistência.

Para Macedo, compreender as diferentes estratégias desenvolvidas pelas famílias operárias na busca de sua subsistência implica antes entender qual é a concepção dessas sobre suas necessidades. A autora mostra que o sistema de produção econômico capitalista define aos personagens suas colocações, onde cada um tem acesso a determinados bens.

No entanto, as simbologias que um grupo – nesse caso o operariado – tem sobre determinados bens varia, tanto em função da sua possibilidade de aquisição, quanto em função da conjuntura do mesmo grupo. Dessa forma, apoiada em E. R. Leach, a autora mostra que “...a noção de prestígio é sempre um produto cultural, cabendo ao antropólogo desvendar quais são os elementos que, em cada sociedade, operam como símbolos de poder e prestígio e, por essa razão, mais que por seus aspectos utilitários, são altamente desejados.”(Macedo, 1979:101)

Macedo diz também que “a compreensão do cotidiano das famílias operárias e a forma como elaboram seu projeto de vida envolve, assim, a consideração de suas perspectivas de consumo, tanto as reais como as desejadas.”(Macedo, 1979:102) Mesmo definindo elas mesmas o que lhes é essencial, Macedo afirma que o salário não é compatível com as despesas de alimentação e moradia – motivo pelo qual elas buscam planejar a família e não raras vezes mudam estratégias de sobrevivência.

Dentro do planejamento familiar está o desejo da moradia própria, apesar da incompatibilidade de manter-se e adquirir uma capitalização de tão grande monta. Macedo explica que é o significado da moradia própria à família operária, que possibilita entender o empenho de todos os membros da família nessa busca – “acasa própria é, em síntese, a única forma de capitalização que as famílias operárias tendem a colocar nos seus horizontes e, mesmo assim, permanece para muitas delas como um projeto apenas virtual.”(Macedo, 1979:110) Assim, quando adquirida, a moradia espacialmente, mesmo que de forma precária, atende a todos os membros da família. Ainda, será essa moradia que possibilitará abrigo ao filhos enquanto esses não formarem suas famílias.

Nesse processo de aquisição da moradia, Macedo aponta para a grande influência da mulher. A autora explica essa influência a partir do papel social da mulher enquanto pertencente ao grupo operário, qual seja, o de ser a “dona da casa”. Também Macedo mostra que o papel da mulher está em apoiar o marido e participar na escolha do que é essencial à família. Dentro das ambições, compartilhadas pelo casal e com a família de modo geral, Macedo aponta para as referências dessas. Assim, “ao equacionar suas aspirações de uma vida melhor, as famílias sempre têm como ponto de referência imediato suas possibilidades concretas, ou seja, o projeto futuro sempre tem o presente como contraponto.”(Macedo, 1979:116)

Essas possibilidades para o futuro, baseadas na realidade do presente, são destacadas pelos operários como conseqüências da sua posição na sociedade. Dessa forma, ao se identificarem como operários, os trabalhadores pesquisados por Macedo compreendem-se “como um grupo específico de pessoas cujas possibilidades de vida derivam da situação de trabalho particular de que desfrutam na sociedade.”(Macedo, 1979:126).

O projeto de vida familiar desses operários, visa segundo Macedo uma mudança nas condições de vida da família em relação ao presente. No entanto a mudança não é planejada como possibilidade ao chefe da família, o próprio operário. A mudança é idealizada para a vida dos filhos. É esse plano familiar que, envolvendo a busca de melhores condições de estudo aos filhos, os casais programem ter poucos filhos.

Apesar dos planos familiares sobre a ascensão dos filhos, Macedo destaca que esses muitas vezes não são alcançados, em função da necessidade do trabalho dos filhos, desde muito cedo, para auxílio no ordenado familiar. Segundo Macedo, “decorre daí um certo pessimismo e resignação como o fato de que, muito provavelmente, os filhos também serão operários...”(Macedo, 1979:137)

Os estudos de Bilac vêm a enriquecer, no mesmo sentido de Macedo, pesquisas sobre famílias operárias. Para esta autora, faz-se necessária à compreensão das formas de organização da vida familiar, uma contextualização da atividade do grupo, dentro do sistema de produção de seu período histórico.

Para Bilac, uma das variáveis envolvidas no processo de reprodução do grupo operário dentro da própria família é o ciclo da sobrevivência. Para a autora a família operária vive dois momentos: o da expansão e o da dispersão. O primeiro, onde o salário do operário garante o sustento da família, e momento esse onde aspirações são formada, também é o momento de ampliação da família. Diferentemente, o segundo é constituído do fim da nucleação, no qual o pai envelhecido passa a ter ganhos menores e a família depender dos filhos. Também para Bilac (assim como é entendido por Macedo), “a necessidade de utilização precoce do trabalho dos filhos desde logo limita as pretensões quanto à escolarização...”(Bilac,1978:151). No estudo de Bilac, a comparação entre as organizações da vida familiar de dois grupos trabalhadores, um operário e outro prestador de serviços (trabalhadores manuais e não-manuais), mostra a diferença no alcance dos objetivos.

Enquanto os jovens do grupo operário reproduzem o trabalho dos pais, o outro grupo consegue, por meio de maior acesso à educação dos seus filhos, garantir um espaço maior para as escolhas profissionais desses. Outro diferencial entre os dois grupos é o papel da mulher. Enquanto no grupo operário o papel de gerador de recursos é o homem, e nele centra-se o trabalho, no outro grupo homem e mulher têm acesso ao trabalho. Para Bilac, “é exatamente na análise da relação entre a vida familiar e o mercado de trabalho que se explicam os diferentes significados das estratégias utilizadas na organização da família...”(Bilac, 1978: 153)

Por último, Regina Weber, em “Os operários e a colméia”, dedica-se a estudar o “trabalho e a etnicidade no sul do Brasil”. O trabalho da autora, um resgate da “cultura operária” e uma análise das “ideologias do trabalho” de um grupo operariado no período de 1930 a 1940, é uma contribuição para o estudo de grupos operários.

Em um capítulo dedicado à “vida social” dos operários e suas famílias, Weber mostra como são estabelecidas distinções entre as esferas do trabalho e do lazer. Assim como o capitalismo distingue os grupos sociais em relação a posição desses no processo de produção, Weber mostra como essa distinção também ocorre na esfera oposta ao trabalho: o lazer. No período estudado por Weber, a organização social do espaço onde seu grupo se movimenta, obedece separações definidas pela origem étnica e principalmente pela posição das famílias no processo produtivo. Também Weber mostra como o acesso ao lazer é condicionado ao tempo que o trabalhador tem livre em relação à sua atividade produtiva – “Em vários relatos, quando os informantes são convidados a falar de sua participação em clubes, de sua ida a festas, ouvimos uma espécie de queixa, de que o excesso de trabalho quase não deixa tempo para divertimentos...” (Weber, 2002:82)

Por outro lado, ao estudar como é gerada a “cultura operária” no grupo operariado, Weber mostra como seu grupo, a partir da reelaboração de conceitos e práticas excludentes, estabelece significações que vão contra o processo de dominação na sociedade. Segundo a autora, por ser inacessível os “clubes sociais” aos operários, estes passam a frequentar outros espaços de socialização, nos quais criam valorizações em detrimento dos espaços que não lhes são permitido acesso.

Um universo “ferroviário” : A região

A elevação de terras e os grandes muros construídos no início da década de 1980 em Porto Alegre para implantação da linha da Trensurb ligaram de uma forma rápida e eficiente as cidades próximas da região metropolitana à capital, mas separaram definitivamente, por toda sua extensão, os dois lados separados pela linha férrea do trem de superfície. Assim a área compreendida pelos bairros Navegantes e Farrapos de Porto Alegre formaram um reduto, separado e diferenciado do restante da cidade. Do lado direito ficou o Aeroporto, do lado esquerdo as ruínas de empresas que alavancaram a industrialização no Estado. À direita a cidade vive, cresce, embeleza e tem asfalto. À esquerda ficaram as histórias que a “máquina do progresso”¹⁷ não conseguiu destruir, ficaram os restos de trilhos da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Mas se os grandes muros da Trensurb proibiram a vista do Porto, do Lago Guaíba e cortaram os acessos pelas ruas que transpassou, atravancando assim a vida urbana e industriaria tradicionais desses bairros, também foram os muros que garantiram a preservação do que só o tempo se encarrega de destruir: as ruínas da cidade. A rua Dona Teodora, que antes ligava esses bairros ao monumento do Laçador, foi partida pela construção. Dessa forma o gaúcho não pôde mais avistar as águas que banham sua capital, o Guaíba.

Hoje, a paisagem urbana desta área, formada de edificações de quase um século, provoca o visitante a imaginar o passado do lugar. A tranqüilidade do local silencia décadas de ruídos maquinários e movimentações intensas de trabalhadores. Dessa época, marcada pelos apitos das locomotivas da Rede Ferroviária, não sobrou muito senão ruínas e as lembranças narradas pelos antigos moradores da Vila dos Ferroviários. A rua Dona Teodora guarda a entrada para a Vila, e esta por sua vez guarda os guardiões das memórias do grupo operário, da Ferrovia, do local, e da cidade.

¹⁷ “...é a ‘máquina do progresso’ que passa por cima de tudo...” Essa foi a primeira frase usada pelo meu principal informante, Seu Hélio, que tentava explicar o motivo pelo qual seu bairro estava de tal forma.

¹⁸ Reflito aqui sobre o artigo de Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha, “Etnografia de rua”.

Determinado a desenvolver uma etnografia da região dos bairros Navegantes e Humaitá, decidi por minha primeira ida a campo em um Domingo, ao final da tarde de 7 de outubro de 2001. Do centro de Porto Alegre escolhi a viagem de metrô da Trensurb por ser a forma mais rápida até os bairros – um passeio agradável para quem não depende desse transporte diariamente. Sem dúvidas a viagem é rica para uma descrição da região, suas paisagens e os personagens deste trem. Enquanto o trem se move passando entre dois mundos, o da direita e o da esquerda, alguns usuários fecham os olhos pra descansar, outros miram o sol se pondo entre as ilhas do Guaíba, ainda outros lançam para fora das janelas um olhar perdido, de quem pensa no que esperar do trabalho do dia seguinte.

Em meu íntimo, eu pensava: "para mim o dia é de descobertas, de atenção desperdiçada a cada detalhe". Sem dúvidas - pensava eu naquele momento - o dia guarda o encontro com a "rua"¹⁸. E eu estava certo, mas somente quanto a segunda opção. Quanto á primeira, é válido o provérbio que diz: "não há ventos favoráveis para quem não tem um destino". Nos meus olhares pela janela ao me aproximar do local não haviam detalhes importantes, já que eu não sabia como era o que estava procurando. E, enquanto eu não tivesse interiorizado minhas experiências¹⁹ e ainda não soubesse ver e sentir a história do local, nada eu veria naquela paisagem - nada se apresentaria naquele cenário. E eu levaria ainda algum tempo para encontrar naquela paisagem algo de significativo.

Descendo na Estação Farrapos, comecei minha caminhada pelo bairro Navegantes, próximo a antiga loja Renner, e onde hoje é parte do Shopping DC Navegantes. No local não encontrei ninguém que soubesse dar informações sobre o que eu procurava. Passei a caminhar pelas ruas próximas, já que minha referência era aquele bairro e suas proximidades.

¹⁹ Reflito a discussão de Ana Luiza da Rocha e Cornelia Eckert (1998) sobre a importância da experiência temporal do antropólogo como condição da produção etnográfica, e dessa forma só foi possível para mim observar o local depois de carregar comigo a imagem produzida pelas narrativas dos personagens do grupo. Da mesma forma, a experiência temporal que tive junto ao grupo foi capaz de traduzir-me significados sem os quais eu não entenderia as relações do grupo.

²⁰ Me aproprio do conceito de agente social de Pierre Bourdieu como forma de referenciar os diferentes indivíduos envolvidos no meio de discussão e espaço do tema Viação Férrea no Rio Grande do Sul. Neste campo estão pesquisadores, representantes do poder público, personagens da Vila dos Ferroviários e em suas diferentes entidades representativas – todos envolvidos pelo tema, e definindo seus espaços dentro de um campo que é muito vasto e de difícil delimitação, uma vez que as discussões presentes neste campo perpassam outras instâncias, como a da política local e nacional nas disputas pela apropriação das casas da Vila.

A região é formada por ruas estreitas e edificações velhas. Poucos e pequenos comércios são encontrados entre uma rua e outra. Mais comum são os muros de garagem de empresas de transporte, o que indica uma desvalorização imobiliária dos terrenos. As ruas vazias, com gramíneas nas calçadas e nos meios-fios, com prédios abandonados e de poucos andares superiores estagnados ainda no tempo da grande industrialização. Meses depois, caminhar por essas ruas me provocaria imaginar um tempo passado, me faria sentir o eco tardio dos ruídos maquinários de um tempo que não vivenciei, mas que reconstruiria a partir das narrativas que coletaria. Levada ao esquecimento pelo próprio progresso, esta região me parece hoje um reduto de histórias, narradas em lembranças dos moradores mais velhos da Vila. E desde minha primeira visita guardei da região esta impressão – de que somente memórias poderiam lhe dar voz. Na minha caminhada não havia encontrado ninguém que soubesse falar-me da tal rua”, nem taxistas nem moradores sabiam dar informações precisas, e já caminhava há uma hora repetindo as mesmas ruas. Levado a caminhar em vários sentidos pelas poucas indicações que recebia, eu acabava retornando ao mesmo ponto de início. Foi então que um morador mais velho, disse-me que o que eu deveria estar procurando era o Quadro Ferroviário. Segundo ele era o único lugar onde existiriam casas iguais, e eram pertencentes a operários da Ferrovia. Contudo o mesmo senhor não sabia informar a localização correta, mas a referência do nome Quadro Ferroviário já me ajudaria. Assim passei a pedir pela localização do Quadro, e não mais por uma “rua de casas iguais”.

A caminhada que fiz até encontrar o Quadro Ferroviário me levou por ruas características do local. A estagnação da região compreendida pelos Bairros Navegantes e Farrapos ocorreu no início da década de 1980, com a construção da linha do metrô da Trensurb. As edificações do local, ainda que abandonadas em sua maioria, provocaram meu imaginário sobre a importância econômica desse local para a cidade e o estado – mais adiante as informações que eu encontraria no Museu do Trem em São Leopoldo, em depoimentos de agentes sociais²⁰, e principalmente nas narrativas dos ex-ferroviários confirmariam minha hipótese.

As várias edificações, no passado abrigaram diversas atividades industriais necessitantes de grande mão-de-obra. Esta mão-de-obra, por sua vez, era oriunda não só de Porto Alegre, mas das várias cidades vizinhas. Além da movimentação e importância econômica do local, em todas as minhas caminhadas posteriores por aquelas ruas, sempre imaginaria a paisagem do local em tempos de agitação dos trabalhadores indo e vindo de seus trabalhos.

E mais adiante, embebedado pelas narrativas de alguns personagens da Vila, eu passaria a imaginar também os botecos e mini-mercados lotados em horários de almoço e fim de expediente, com peregrinos de horários e vestes sempre iguais, tendo a sexta-feira como dia especial pra levar na volta aos lares, da região metropolitana, os sacos com compras nas costas²¹.

A Rua Dona Teodora era a referência final para eu encontrar o Quadro Ferroviário. No meu íntimo o nome “Quadro Ferroviário” não inspirava muita curiosidade, e eu só entenderia seu significado após várias visitas à Vila, conhecendo sua área e tudo que o nome englobava.

O acesso à Dona Teodora se dá através da Avenida J Renner. Esta rua, que antes alcançava o monumento do Laçador, hoje é limitada pela passagem da Trensurb. Da avenida J Renner até o Quadro Ferroviário, a rua Dona Teodora guarda antigos prédios industriais à direita, e à esquerda partem pequenas ruas em direção aos diversos vilarejos precários da região. A rua que antes foi um cenário do desenvolvimento industrial, hoje guarda traços de desvalorização imobiliária: ruínas e moradias irregulares.

Os transeuntes dessa rua são parte do cenário. Se enquadrando sutilmente na ambiência do local, essas pessoas trazem na estética das roupas, e nas expressões da face, as marcas de um tempo perdido em algum lugar do passado. De idade avançada, e em sua maioria homens, as pessoas que por ali trafegam o fazem a pé, sem pressa, seguem o ritmo local. A aglomeração de casas periféricas que acompanham a rua à esquerda, não seguem uma ordem, não têm disposição espacial para abrigar suas crianças, e essas por sua vez fazem da rua pouco movimentada a extensão das brincadeiras em grupo. As esquinas mal traçadas de acesso às aglomerações, servem como espaço sociabilizante à jovens mulatos, os filhos mais velhos da população migratória formadora do aglomerado de casebres periférico. O Quadro Ferroviário, motivo da minha caminhada pelo local, fica no fim dessa rua, ocupando os dois últimos quarteirões e limitados pelos muros altos de concreto da Trensurb.

²¹ Essas descrições do local, no seu passado, recebi dos personagens através de longas visitas, diálogos e entrevistas. Sem dúvidas, ao antropólogo é possível sentir sem vivenciar, a partir do momento que ele absorve histórias narradas e por outros vivenciados. Contudo, mesmo sentindo essa aproximação com o “outro” do narrador, sinto também que me distancio deste. Meu papel é de recolher, sistematizar e organizar estas informações para uma posterior compreensão e agora descrição do local, das relações. O narrador, em suas narrativas, me leva ao seu passado, me transmite as imagens que este guarda em suas memórias, mas o sentimento dele é de saudades, de perca diante das opções que lhe restam hoje.

Cercados por um muro em toda a extensão do terreno, os prédios da Estação Diretor Augusto Pestana se enquadram no cenário da região – deixam transparecer as marcas que o tempo, em toda sua voracidade, faz naquilo que o homem abandona. O pátio da estação ferroviária da capital, palco do desenvolvimento econômico e social do estado, está hoje coberto por uma baixa pastagem que nasceu entre as fendas do calçamento de paralelepípedo. O armazém, por onde passaram cargas incalculáveis e de todas as espécies, luta para manter suas paredes erguidas, já que o restante o tempo derrubou. Dos dois lados do pátio da Estação, seguem as ruas que no passado abrigaram centenas de famílias, e que hoje ainda guardam, mas em menor número de casas, as histórias vivas do passado. Foi nesta atmosfera, que em breve me narraria suas histórias, onde encontrei o primeiro morador da Vila, o Seu Hélio, que se tornou o principal personagem desta história dos moradores da Vila dos Ferroviários.

A Vila

O Seu Hélio hoje mora com sua família no segundo andar do prédio da antiga Estação Diretor Augusto Pestana. Ex-ferroviário e presidente da Agremiação “Esporte Clube Ferrinho”, uma das cinco agremiações de futebol dos moradores do Quadro Ferroviário, outrora existentes, o local residido por sua família é a própria sede da Agremiação. Através das narrativas desse personagem eu teria as primeiras informações sobre a sociabilidade e o dia-a-dia dos moradores da Vila. Por ele eu conheceria outros personagens, um pouco da ambiência do local e por ele se daria minha inserção na Vila.

Da mesma forma que tive do Seu Hélio as primeiras informações sobre a Vila, foi do local de sua residência que pude avistá-la inicialmente. Assim, foi entre os vidros da basculante do segundo andar da Estação Diretor Augusto Pestana, que vi pela primeira vez as casas da Vila dos Ferroviários.

A Vila, que está disposta ao lado da Estação e recuada ao fundo, desenha ondulações em sua extensão. Os telhados das casas, todos semelhantes feitos de telhas de argila, e as paredes de madeira com suas duas janelas, instigam logo meu espírito de aprendiz de antropologia e reflito em meu diário de campo: “se são todas iguais pra quem olha de fora, muitas diferenças devem existir pra quem está dentro”.

Essa questão se levantou em todas as minhas entradas na Vila. Sempre, sem exceções, a Vila provoca ao pesquisador a interrogar-se sobre as formas de vida de cada morador, da sociabilidade destes, escondidas pela estrutura idêntica das casas. Assim não demora e logo a Vila apresenta a sua diversidade.

Muitas vezes olhei a Vila dentre as janelas da Estação até entrar nela pela primeira vez, e muito mais até caminhar por ela. Dois meses se passaram até a minha primeira entrada que, curiosamente, foi em um carro da Brigada Militar do Corpo de Bombeiros. Nesse intervalo de tempo fiz muitas visitas à Estação e à família do Seu Hélio, que sempre me receberam muito bem. Foram longas tarde de conversas com ele, sempre regadas a lanches servidos pela sua esposa. Das primeiras vezes que lá estive, guardo lembranças do tratamento que me davam e que foi mudando ao decorrer dos encontros. A formalidade com que o Seu Hélio e sua família me tratavam nas primeiras visitas, fazia-me imaginar a formalidade dos tempos da empresa. Com o decorrer das visitas mudaram as posturas, entramos “naturalmente” em outras conversas, falamos de dificuldades, sonhos, percepções de mundo – o relato do passado, das histórias de trabalho cederam espaço para as experiências do dia-a-dia. Também o local onde nos reuníamos para conversar deixou de ser somente a mesa grande da sala de reuniões, e chegou à cozinha. Em uma das visita à família do Seu Hélio levei um pedaço de bolo, e trouxe um pedaço do pão caseiro de sua esposa e algumas goiabas colhidas atrás do prédio. Se é o princípio durkheimiano da “solidariedade” que une as pessoas, sem dúvida é a posição que assumi junto a essas pessoas que tem me permitido conhecer suas vidas.

Nas visitas à Estação, sempre agendadas, o Seu Hélio me levava a passear pelo terreno e pelos prédios dessa. Nesses passeios ele ia me contando de como era o funcionamento das cargas, a organização, o transporte. Se por um lado me interessava esse histórico e as narrativas de sua memória, me interessava ainda mais espiar a Vila que estava do outro lado de um muro alto de concreto.

O fim de ano chegara, e junto as organizações de festividades na Vila. Esses foram momentos especiais, onde pude conhecer outros moradores e passear pela Vila com a desculpa de estar indo visitar alguma casa – uma vez que as características das ruas, sem saídas, denunciariam o andarilho desconhecido.

O Seu Hélio, junto com algumas outras pessoas da Vila organizou o “Natal da criança carente”, festividade que ele se empenha em realizar todos os anos. Uma festa onde são servidos salgadinhos e refrigerante às crianças da Vila, em um lugar comum a todos (na área de lazer, no galpão da Estação e nesse ano no andar superior da Estação). Como ajudante, pude acompanhar parte da organização e me aproximar desses moradores da Vila fora da posição de “pesquisador”. Para essa festa, o Carro da BM do Corpo de Bombeiros cedeu o transporte ao “papai-Noel” – o cunhado do Seu Hélio – para percorrer as duas ruas da Vila. Dentro da gabine do carro, fiz minha primeira entrada na Vila. Sem dúvida uma forma “diferente” de entrada em campo, mas que me resguardaria da posição muitas vezes incomoda de “pesquisador”. A Vila, nesse rápido passeio, mostrou-se mais agitada do que eu percebia até então, nas minhas espiadas da Estação – as ruas de sempre calmas encheram-se de crianças de todas as idades, e as mães vieram à rua com seus filhos menores no colo com a intenção de mostrar o “papai-Noel” no carro e pegar balas. Nesse primeiro passeio, pude observar que as casas não eram tão iguais quanto se pareciam de longe e que a Vila era bem mais habitada quanto parecia. Nas posteriores caminhadas por aquelas ruas, eu notaria que se de longe *La Ville est tranquille*²², era devida a posição da qual eu olhava – do alto da janela, do outro lado do muro.

Como ao final da festa sobraram poucas pessoas para ajudar a limpar o local, tive possibilidades de conversar com essas. Assim, entre arrumar e limpar o local, iam me narrando um pouco de suas vidas, e por vezes desabafando sobre as relações de vizinhança. As queixas centravam-se na falta de participação dos moradores da Vila – uma herança do passado, devido à inserção da empresa no cotidiano da Vila como organizadora e promotora dos eventos. A moradia mantida pela empresa, e dentro da própria empresa – também narrada na obra de Lopes(1978) – no caso da Vila dos Ferroviários, existia um departamento na empresa fazia a manutenção dessas, evitando que os moradores precisassem fazer eles próprios os consertos cotidianos das habitações. Da mesma forma, a Rede Férrea possuía departamentos responsáveis pela organização de eventos e festividades que englobassem os ferroviários, suas famílias e a Vila. Essa estrutura dispensou a organização por parte dos moradores tanto para manutenção das moradias como para organizações sociais. E hoje, como as pessoas que auxiliavam na limpeza do local após o evento disseram, *“hoje é difícil agrupar, fazer com que eles [os moradores da Vila] participem”*(esposa de ex-ferroviário).

Da mesma forma, outra comemoração de final de ano, me possibilitou conhecer mais moradores. E dessa vez também a possibilidade de caminhar pelas ruas da Vila ao entardecer. Uma confraternização de final de ano, marcada para o dia 21 de dezembro, reuniu pessoas com representação e liderança junto a comunidade da Vila – pessoas ligadas ao Esporte Clube Ferrinho, à Cooperativa de Moradores e representantes da PMPA – pessoas envolvidas nas questões políticas da Vila dos Ferroviários. Conheci nessa noite a Dona Gilda e seu marido, o seu Adão, personagens importantes no cotidiano da Vila. Nessa mesma noite, passei com a filha menor do Seu Hélio pela Vila com a intenção de alimentar o cão que cuida a casa da família na Vila, desabitada por espera de reformas que o orçamento familiar não cobriu. A rua da sua casa é a Diretor Augusto Pestana, rua de quatro quadras, sem saída mas que outrora ligava-se com a rua “A” através da rua “C”. Para chegar a esta rua, é preciso entrar pela rua Dona Teodora, passar pela rua dos Ferroviários e dobrar a direita. Diferente da rua dos Ferroviários que tem paralelepípedos, essa rua não tem calçamento nem calçadas. A iluminação fraca da rua faz com que as corres das casas de madeira pareçam ainda mais desbotadas. As casas da rua Diretor Augusto Pestana possuem o mesmo padrão arquitetônico, duas janelas dianteiras, porta lateral voltada para em uma distância de três metros das duas janelas do vizinho, que abrem-se para seu pátio. Por trás das grades ou cercas, cada casa possui cachorros – uma característica que denuncia a origem dos habitantes vindos do interior do estado, e da qual seu Hélio não é exceção. Sua casa, como as demais, possui cerca na parte da frente e fundos; dos lados, a cerca é constituída pela parede da casa do vizinho de um lado e sua própria parede do outro. A casa de madeira possui uma parede de alvenaria nos fundos, onde fica a cozinha. . Em síntese, todas as casas apresentam as mesmas formas originais, algumas somam a essa estrutura os “puxadinhos”, outras fortes estruturas de alvenaria como garagem, ou peças extras somadas às originais. As janelas dianteiras das casas, voltadas para a rua, possibilitam que o curioso observador acompanhe parte da vida dos personagens dentro de cada cenário, assim também pude observar a decoração interna, os eletrodomésticos, quadros e retratos nas paredes.

²² Essa é uma referência a obra do diretor cinematográfico Robert Guédiguian, onde em sua obra “La Ville est tranquile” (A cidade está tranqüila) a cidade de Marselha se apresenta ao espectador do ângulo narrado por cada personagem, correspondendo a posição destes no cotidiano da cidade.

A proximidade das casas faz confundir sons e cheiros. A movimentação de crianças e adultos de uma residência a outra, as várias pessoas paradas nos portões conversando ou visitando vizinhos dificulta uma identificação de quem mora em qual casa. Se não bastasse isso, para quem passa despreocupado, todas as casas são iguais. Assim, se não fosse o seu Hélio me acompanhar a primeira visita que fiz à residência do seu Adão, certamente eu não a teria encontrado.

Conhecendo o seu Adão na confraternização, conversamos brevemente. As primeiras informações sobre sua trajetória de vida interessavam por ser ex-ferroviário e ter trabalhado na Rede Férrea desde 1956, como disse ele: “*tenho muitas histórias pra contar*”. Assim, passadas as festividades de final de ano, voltei à Vila buscando encontrar ele. As descrições que esse me deu sobre sua residência não me ajudariam muito a encontrá-la, e assim seu Hélio se dispôs a me acompanhar na investida. Na primeira tentativa o encontramos em casa, mas com estavam lá vários de seus parentes ficava impossibilitada qualquer tentativa de diálogo sobre seu passado. Assim, marquei com a Dona Gilda que ligaria para marcar um outro momento. Naquela tarde, o breve passeio pela Vila como Seu Hélio foi muito proveitoso para colher informações. Conhecido por muitos moradores, Seu Hélio caminhava conversando comigo e cumprimentando moradores de várias casas. Na sua rua, ele identificou residências de “parentes” seus, todos ex-ferroviários – pessoas ligadas a ele por laços de casamento e batizados.

Na segunda rua, a dos Ferroviários, algumas diferenças se apresentam em relação à rua da sua casa. Como rua de entrada para a Vila, logo no seu início existem alguns pequenos comércios, uma espécie de armazéns de secos e molhados, ou botecos. As casas se diferem, já que o desgaste quase total de algumas necessitaram sua parcial destruição e reconstrução, preferida pelos moradores como alvenaria. As originais também se diferem por três formatos diferentes – em sua maioria, são semelhantes às da rua do Seu Hélio; outras têm um formato diferente, com uma porta e uma janela para a rua; e outras, as casas do batalhão ferroviário, levantadas pelo batalhão do exército encarregado pela construção dos trilhos de trem de Passo Fundo a Santa Catarina, têm um formato “uma água”. As calçadas nessa rua também reorganizam-na. Enquanto na rua do Seu Hélio os carros são estacionados próximos aos muros, fazendo com que os pedestres caminhem pela rua e dando uma determinada paisagem a quem passe o olhar em sua extensão; na rua calçada os carros seguem a linha do meio fio, e assim as pessoas perambulam mais pela calçada.

Hoje, em cada casa na Vila é possível perceber marcas deixadas pelo tempo, pela história e pelas relações sociais do grupo. A estrutura atual das casas, onde se soma à original os “puxadinhos”, os muros e cercas, as cores, a conservação das habitações – todas são características que se somam às narrativas que os informantes dão ao pesquisador.

A Vila dos Ferroviários foi formada em 1940, quando a Estação Ferroviária de Porto Alegre, localizada onde hoje é o Viaduto da Conceição, foi transferida para a região. Segundo recordam os moradores mais antigos, até 1960 só existia a rua “A”. A entrada dessa se dá pela rua Dona Teodora, e os moradores tinham a ela um acesso mais livre, se comparada às demais ruas feitas posteriormente. Ninguém sabe ao certo quantas moradias existiram na rua “A”, mas em algumas caminhadas que fiz por esta, recebi várias descrições dos poucos moradores que lá ainda residem sobre a grande extensão que ela chegou a ter, e seu grande número de residências. O terreno por onde passa a rua “A”, hoje um trecho acessível somente até certo ponto, é úmido. E as residências dessa rua são menores que as construídas a partir de 1960 nas demais ruas da Vila. Nesta rua, a mais antiga, fica o prédio do antigo Círculo Operário, que como lugar de socialização e lazer era formado de uma sala de cinema, uma cancha de bolão, e outras salas, disponíveis somente aos operários da Ferrovia. No pátio do Círculo Operário ainda é possível ver os limites de uma cancha esportiva de futebol. A primeira vez que caminhei pela rua “A”, sempre acompanhado pelo Seu Hélio, conheci duas famílias residentes nas duas casas mais ao final da rua. Estas duas casa encontram-se em um estado mais precário, onde a madeira das paredes estão decompostas próximo ao chão. Da cor dessas residências fazem parte tons desbotados não homogêneas, fruto da mistura de pedaços de madeiras diferentes fixadas nas paredes como única manutenção possível. Ao redor dessas casas a capoeira e o banhado se misturam à restos do que foram um dia residências operárias. Mas apesar das caminhadas e narrativas que colhi na rua “A”, minha atenção recaiu sobre a rua Diretor Augusto Pestana, onde residiam meus principais informantes, e onde estabeleci uma rede mais sólida.

Foi devido aos contatos que estabeleci a partir do Seu Hélio que minha rede definiu-se centrada na rua Diretor Augusto Pestana. Dois motivos acarretaram isto: primeiro por serem residentes dessa rua a maioria das pessoas que conheci nos eventos de final de ano na Vila; e depois pelas relações de parentesco do Seu Hélio.

²³ Utilizando a reflexão desenvolvida por Eckert e Rocha em “Etnografia de rua”.

A distinção que faço das três ruas não está baseada numa percepção relevante, leva muito mais em conta as narrativas que colhi dos diferentes informantes do grupo de moradores da Vila. Formada por casas maiores e bem estruturadas em oposição às da rua “A” que eram menores e em terreno úmido, as duas ruas mais novas foram disponibilizadas aos cargos mais elevados na hierarquia da empresa. A diferença entre a dimensão das casas não é algo gritante, e assim não é facilmente perceptível ao olhos do observador. Assim, estabelecer diferenças entre as ruas da mesma vila operária só foi possível compreendendo as significações que os habitantes têm sobre seus espaços²³.

Também as ruas Diretor Augusto Pestana e avenida dos Ferroviários distinguem-se de forma sutil. A primeira, por uma questão de acesso e disposição espacial, fica mais reservada que as demais. Hoje, enquanto a Rua Diretor Augusto Pestana tem suas casas em melhor estado de conservação em relação às demais ruas, na Avenida dos Ferroviários são mais visíveis as reformas das casas e a reorganização do pequeno espaço que forma o terreno de cada casa. De outro lado, enquanto as casas da rua Diretor Augusto Pestana obedecem um padrão único, a Avenida dos Ferroviários é formada por casas de três estilos diferentes em tamanho e origem – algumas vieram transferidas de outros locais, e outras feitas como provisórias pelo batalhão do exército. Uma outra característica que pode diferenciar as duas ruas se dá pela movimentação que ocorreu após a liquidação da estatal ferroviária. Alguns moradores da Vila deixaram o local e seguiram ou para o interior do estado, ou para outras regiões da cidade. Estes ou disponibilizaram suas antigas residências a parentes não ferroviários, ou negociaram-nas. Neste sentido, na rua Diretor Augusto Pestana foram raros os casos desse tipo, o que garantiu uma população mais homogênea no sentido de pertencer ao grupo operário. Estas distinções estabelecidas até aqui não foram de interesse inicial à pesquisa. No entanto, pela forma e momentos em que apareceram e foram referenciadas pelos informantes, tornaram-se material possível de análises.

Se a etnografia consiste em descrever práticas e saberes de sujeitos e grupos sociais a partir de técnicas como observação e conversações²⁴, o uso de tais técnicas só é possível a partir da interação com o outro. O ato de caminhar pelas ruas da Vila dos Ferroviários já era, por si só, uma interação com os moradores. De todas as vezes que convidei Seu Hélio para caminhar pelas ruas da Vila, o ato simples de andar tornou-se estratégia para interagir com personagens do local.

²⁴ Conforme a reflexão de Eckert e Rocha em “Etnografia de rua”.

Na medida em que meu principal informante era abordado por outros transeuntes, mais personagens daquele cenário me eram apresentados. Assim, como ouvinte atento das conversas entre os demais moradores e Seu Hélio – lamentações da vida, realidades e planos futuros – conheci particularidades na forma de reorganizar o viver pelo grupo. Já de modo diferente, quando das minhas entradas na Vila sozinho, percebi manifestações que acompanhado não seriam possíveis. Como um espaço social historicamente fechado em si, um reduto operário, o estranho é sempre uma alteração na paisagem. Quando iniciei minha rede de informantes na Vila, minhas expedições solitárias às casas desses sempre foram seguidas de sutis olhares de vizinhos. No discurso dos moradores, o olhar dos vizinhos é “preocupação com a segurança”. Apesar da justificativa, preferi acreditar que os olhares sobre meu caminhar não eram fruto de uma aparência suspeita, mas do meu não pertencimento ao local. Com entradas mais comuns à Vila, minha hipótese encontrou maiores argumentos. A minha presença constante ao local me fez conhecer personagens, famílias, familiares dos meus informantes. De figurino estranho passei a fazer parte do cenário – eu e minha máquina fotográfica.

Fotografar as casas da Vila foi possível depois de algumas entradas no local, e acompanhado do Seu Hélio. Nas narrativas do meu principal informante passei a identificar as características das casas que eram significativas à história do grupo. Do resultado disso escolhi três fotografias: a primeira ilustra a ruptura temporal do grupo, onde as placas na parede expressam o antigo sistema de concessão das moradias pela empresa através do número de patrimônio da RFFSA, seguindo a numeração 1362 que identificava o número da casa ordenada entre as demais moradias, e por último o número pintado à mão 143 identificando a atual ordem da residência dentro da catalogação dos órgãos municipais de águas e esgotos; a segunda foto une as características originais das casas com as alterações que hoje os moradores fazem em suas estruturas, e as placas de revenda de produtos “Avon” e “Hermes” indicam atividades do grupo no sentido de buscar a manutenção financeira da família; a última foto registra a apropriação de múltiplos materiais e suas

utilizações na manutenção da residência, e apresenta detalhes da socialização do grupo nas relações de vizinhança (essas fotografias estão em anexo). Então, a partir da fotografia foi possível registrar fragmentos únicos, que viriam a somar-se aos demais já capturados pelo pesquisador, na intenção de configurar o grupo e seus indivíduos.

Configurar o grupo operário me exigiu um trabalho paciente a partir da colagem dos fragmentos da minha interação com os indivíduos²⁵. Inicialmente é preciso dizer que o resultado das observações etnográficas na Vila dos Ferroviários foi dirigido por uma carga de narrativas absorvidas antes mesmo da entrada nas suas ruas. Ter conhecido Seu Hélio e absorvido imagens do passado do grupo e da Vila pelas suas narrativas, fotografias e documentos, direcionaram meu olhar. Sem dúvidas, quando da minha primeira incursão pelas ruas da Vila, da minha primeira observação das residências, eu já trazia o imaginário de um observador distanciado há muito do local – o imaginário de um espectador que passado um longo tempo retorna ao local. Assim, testemunha de um tempo que não vivi, mas que experienciei pelos fragmentos que juntei, entrar na Vila foi chocar com o presente o conhecimento que assimilei do passado de um grupo que ainda não conhecia. E mesmo que eu fosse colhendo mais fragmentos pelo caminho, e que hoje muitos fragmentos eu tenha coletado, e que tantas vezes eu já tenha configurado o grupo a partir do que sei sobre ele, ainda hoje o vejo modificar-se em um reconfigurar-se constantemente. E me parece que a cada passeio à Vila, a cada nova narrativa, a cada novo fragmento da memória do grupo, acabo por reformula-lo – em um embaralhar e sistematizar informações. Contudo, me parece que é justamente por ser um grupo operário que as memórias de cada personagem desliza e encontra seu lugar no reordenamento constante que faço, na minha construção do grupo. O oposto também é verídico, pois é a partir desses fragmentos da memória de cada personagem, que configuro o grupo.

²⁵ Referência à análise desenvolvida por Eckert e Rocha em “Etnografia de rua”.

Seu Hélio, o guardião da memória do “tempo da ferrovia”

Logo que o conheci, Seu Hélio Bueno da Silveira já se mostrou disposto a me ajudar na “pesquisa” que eu buscava fazer com os ferroviários: uma “história da Ferrovia” contada a partir dos próprios ferroviários – meu trabalho seria identificado dessa forma pelo grupo que, através do Seu Hélio, eu conheceria. A imagem do Seu Hélio ficou para mim, desde nosso primeiro encontro, como a figurada humana da Ferrovia. Mais que isto, ele leva consigo as marcas do tempo e do seu mundo de origem²⁶, e sua postura é fruto do *habitus*²⁷ da Ferrovia. Guardião das memórias da ferrovia, do trabalho e do grupo, Seu Hélio seria meu “padrinho de iniciação”.

Seu Hélio é filho de ferroviário, e cresceu dentro do sistema da Empresa. “Nascido na beira do trilho”, desde pequeno Seu Hélio viu o “mundo da ferrovia” desenvolver-se ao seu redor – as mudanças com a chegada da locomotiva a óleo, o luxo acrescido aos novos trens de passageiros, os novos ramais e extensões de linha.

“Eu nasci em Cruz Alta. Eu nasci entre, propriamente no município de Cruz Alta, mas era na beira da linha... eu não sei bem o que era, eu só sei que era num município que vinculava mais a Cruz Alta do que Ijuí.”(Seu Hélio)

Aposentado após 32 anos de trabalho na Ferrovia, hoje Seu Hélio é casado. Seu filho não pode ser ferroviário como o pai e seguir a trajetória das últimas três gerações da família - ao filho do Seu Hélio a Ferrovia não garantiu um espaço e uma família. Se hoje o sistema ferroviário ainda tivesse as características quando da infância do Seu Hélio, seu filho certamente seria ferroviário, como o pai.

“Meu avô e meus tios todos eram ferroviários. Então ferroviário era o seguinte, tu nascia dentro da Ferrovia, e aí quando tu crescia, claro, tu via o sistema tudo e tu queria ser Ferroviário de uma forma ou outra. E era uma das oportunidades que tinha pra trabalhar, que tu conhecia, tu vivia.”(Seu Hélio)

²⁶ Como analisa Erving Goffman (1988), sobre as marcas carregadas por indivíduos em seus corpos. Marcas essas que denunciam a sua origem e as experiências vivenciadas.

²⁷ Lembrando o conceito de *habitus* de Pierre Bourdieu.

O lugar onde Seu Hélio mora, o segundo andar da antiga estação ferroviária, não se configura com o perfil de uma casa, nem tão pouco as atividades desenvolvidas lá. O espaço que hoje sua família utiliza como habitação era um espaço administrativo, e assim tem como disposição espacial uma grande sala com divisória móvel ao meio, uma cozinha, dois banheiros para distintos sexos e uma outra peça.

Nas primeiras visitas à família do Seu Hélio, me parecia estranho que residissem em tal local. Com o tempo passei a compreender o motivo pelo foram para lá. O longo processo de desestruturação da empresa estatal de estradas de ferro dava indícios de tomar de volta os espaços que o grupo operário conquistara – o que realmente ocorreu com todos os demais espaços sociais ou não do grupo. O espaço ocupado pelo Seu Hélio tinha sido alugado pela Rede Ferroviária ao Esporte Clube Ferrinho, faziam muitos anos.

Esta entidade esportiva, formada em 1963 pelos ferroviários era uma das cinco do local, e uma das 32 agremiações do estado. Todas formadas antes da Viação Férrea do Rio Grande do Sul ser passada à União. A entidade, desde sua criação fora constituída de uma presidência, e que ainda hoje é o grupo que decide pelas atividades da mesma. Seu Hélio ajudou a formar a entidade, e para garantir um espaço às reuniões e atividades da mesma, decidiu ocupar o espaço e administrar as contas de água e luz do local quando ocorreu a privatização da Rede Ferroviária. E eu, compreendi o motivo da mudança do Seu Hélio e família da sua casa na Vila, para o segundo andar da Estação Diretor Pestana, após ter participado ou simplesmente observado várias das atividades desenvolvidas no local, tanto pela entidade esportiva, como pelo grupo de moradores da Vila. O espaço tornou-se hoje fundamental à socialização dos operários. Depois, com a maior interação com sua família, percebi que continuarão lá até que sejam acordados com a Prefeitura Municipal de Porto Alegre formas de uso da Estação em projetos sociais. Por outro lado, a residência do Seu Hélio também precisa passar por reformas antes que sua família volte para lá. Segundo Seu Hélio, essa é a maneira de evitar a depredação total e o esquecimento do “tempo da ferrovia”.

As relações do grupo operário da Vila com a Prefeitura iniciaram-se antes mesmo da privatização da Rede. Foi o fim da assistência da Rede às casas da Vila que forçou os moradores a buscarem na Prefeitura as estruturas de água e esgoto, e junto a CEEE a instalação de luz elétrica. Antes disso, esses serviços eram garantidos pela produção da própria Rede.

No âmbito do sistema paternalista da empresa ferroviária, Seu Hélio foi socializado. Nascido na beira da linha de trem, nas moradias operárias em um trecho entre Cruz Alta e Ijuí, Seu Hélio era filho e neto de ferroviários. Seu avô era maquinista, e passou ao neto valores do mundo da ferrovia. Ainda hoje, o neto guarda o “galo” que o avô ganhou – um galo de aço, troféu e símbolo de bom desempenho nas atividades exercidas na empresa. Também é ao avô que o neto atribui sua vontade de “conhecer sempre mais”. Seu Hélio conta que o avô era leitor periódico de revistas e jornais, e desde cedo ensinou ao neto a importância do conhecimento.

Talvez aqui já surgissem dúvidas ao pesquisador mais desatento, e este viesse a falar da “ilusão biográfica²⁸” a partir da narrativa do informante – ainda mais quando se somam a este os outros exemplos, uma sequência lógica de acontecimentos na vida do personagem e que o levassem a sua situação de hoje. Mas como encontrei bases sólidas que me justificassem a visão do narrador sobre si mesmo, passei a adotar seus argumentos, contudo ainda faço minhas interpretação sobre as dele.. E é nesse interpretar interpretações que configurei a vida do meu principal personagem.

Preocupado com a identidade e ideologia do mundo da ferrovia, certa vez perguntei ao Seu Hélio se o seu maior sonho quando criança era o de ser maquinista. As palavras que escutei não eram exatamente uma resposta à minha pergunta, mas me trouxeram outras peculiaridades que logo mais surgiriam com grande importância na pesquisa.

Lúcio – “Me diz uma coisa então, o maior sonho do senhor quando pequeno era ser maquinista ou era...” (entrevistador)

Hélio - “Não, é que... Não era assim ‘que a gente queria ser’, é que o sistema que era desenvolvido naquele momento é que de uma forma ou de outra tu estava sempre dentro da Ferrovia, então tu ficava olhando “bá, meu pai faz isto, meu avô era aquilo”. Então tu vai te pegando àquilo, e de uma forma ou de outra tu fica mais ou menos assim, tu fica envolvido naquilo. Não tinha uma opção assim como hoje a gente tem, a gente olha assim e vê aí o progresso, vê o sistema. O ferroviário, o filho do ferroviário, em qualquer setor que tu andar aí, tu vai encontrar um filho, ou tio, compreendeu? Em todos os setores que tu falar, tu vai encontrar algum que tem raiz da ferrovia. Por exemplo agora, atualmente, daqui até lá, os filhos dos meus filhos já não vão encontrar mais esse problema de raízes porque isso aí está sendo evoluído. Está sendo de uma ou

²⁸ Pierre Bourdieu (1994) formula esse conceito sobre a necessidade que o narrador vê em explicar por uma sequência lógica os fatos que lhe levaram a ocupar a posição social do presente Bourdieu (ano).

ou de outra, então está sendo desbastada essa família. E antes aí, tu vê que na época aí, que eu ainda pude pegar agora é que dentro do sistema ferroviário, nós tínhamos 32 agremiações²⁹, vinculadas e registradas como ferroviárias. E uma das equipes que está ainda aí, que tu pode pegar ainda e olhar que está ainda, que tem assim vinculada ao esporte é o Rio-grandense de Santa Maria, o Rio-grandense de Cruz Alta. Então esses é que sobressaíram pela sua maneira de agir, e da sua diretoria desenvolver um trabalho, que ainda ficaram aquela raiz.” (Seu Hélio)

Criado dentro do sistema de moradia operária, Seu Hélio começa a trabalhar na ferrovia muito cedo. A empresa ocupava a mão-de-obra jovem no sistema de “trabalhos de diárias”. Efetivado na empresa depois da liberação militar, Seu Hélio trabalhou durante 17 anos na Via Permanente, e se deslocou mais tarde para o Departamento de Comunicação Social, onde ficou até se aposentar, passados mais 17 anos. Já na Via Permanente, os envolvimento desse personagem com o esporte, lhe propiciaram atuar junto ao Serviço Sociais da Indústria (SESI) dentro e fora da empresa. O SESI daria oportunidade para que ele ascendesse na hierarquia da empresa. Certa vez, folhei uma pasta onde Seu Hélio guarda os certificados de cursos que realizou. A maioria deles antes de 1980, quando da sua mudança para o Departamento de Comunicação Social. Na Via Permanente, Seu Hélio era “tucos”³⁰, trabalhado na conservação das linhas. Foi através dos cursos de capacitação que fez no SESI que, em 1980, Seu Hélio conseguiu um memorando do Instituto Nacional da Previdência Social, que lhe encaminhava como “capacitado a exercer a atividade de auxiliar administrativo dentro da empresa”. Também foi através do SESI que o estatuto de Grêmio Esportivo Ferrinho adotou normas extras às indicadas pela empresa.

O esporte seria a referencia de outros personagens que eu conheceria na Vila, sobre Seu Hélio: “...Então foi mesmo no dia do jogador que a gente presenteou o Hélio. Ele é presidente do Ferrinho, o Hélinho. [pergunta para o amigo] Tu conhece ele, né?! A vida inteira ele morou aqui, e trabalhava ali [aponta pra Estação] com nós. Ele, tu conhece ele, sempre andava envolvido no futebol!” (Seu Adão)

²⁹ Agremiações assim como o Ferrinho, formados e fundados exclusivamente por ferroviários no momento auge da ferrovia. Essas agremiações disputavam torneios ferroviários de futebol, contudo as agremiações (de caráter predominantemente masculino) envolviam todo o grupo social por diversas atividades - filhos e esposas.

³⁰ “Tucos” é a denominação usada dentro da ferrovia, pelos ferroviários, para referir um trabalhador da Via Permanente. Como atividade, este trabalhador construía e consertava linhas. O nome “tucos” traduz o som da batida da marta nas presilhas do mordente.

A hierarquia da empresa não permitia ascensão dentro de sua estrutura. Também obrigava as entidades ferroviárias a submeter à Administração suas regras e estatutos. O discurso dentro do Departamento da Via Permanente dizia que “quem entrava na empresa trabalhando na Via Permanente, só sairia de lá aposentado”. Neste departamento, onde foram criadas várias agremiações esportivas, os pedidos dos operários obedecia uma hierarquia até chegar à administração da empresa: passava pelo cargo acima dos operários, o imediato; depois pelo mestre de linha; pelo residente, chefe do departamento – e se até então não fosse barrado por negação, era dirigido à Administração.

“O pessoal sempre obedecia as normas da empresa, e as normas eram de bitolar – cada um no seu galho (...) e se tu apresentava uma sugestão, tu tinha que ficar circulando a tua idéia até desgastar e não sai (...) Eu to te falando: para arrumar este local aqui [o espaço alugado pela entidade esportiva] nós levamos quatro anos. A burocracia dentro da empresa era (...) E por isso o resultado está aí. O resultado está aí nos nossos olhos. E os obstáculos que a gente passou, foi através do SESI, que nos dava uma visão de organização representativa.” (Seu Hélio)

Neste sentido, o Seu Hélio guarda vários memorandos dirigidos à administração da empresa, quando das negociações para a criação da entidade esportiva Ferrinho. Apesar das diversas alterações no estatuto original criado pelos operários – e junto pelo Seu Hélio – foram mantidas cláusulas que garantiriam a existência da entidade mesmo sem a empresa. Em função disso a entidade ainda hoje é representativa legal dos operários: *“Mas é aquele negócio: isso aqui que a gente está falando aqui, é que se o Ferrinho existe até essa data, é que a gente sempre teve orientação do SESI.” (Seu Hélio)*

Então foi a oportunidade de estar envolvido com as atividades do SESI que lhe possibilitou conhecer outras pessoas – e desse modo, Seu Hélio também assimilou outras formas de pensar. No entanto nunca perdeu os valores do grupo operário. Ao contrário da visão administrativa da empresa, este personagem configura sua vida a partir da ótica do trabalho, da função do operário na empresa. Assim, assimilou os valores e a ideologia que a empresa lançava sobre seus operários. Considerando o sistema de dominação ideológica e o controle da empresa através da hierarquia sobre seus operários, o Seu Hélio é um personagem que consegue se destacar e estabelecer um “projeto”, nas palavras de Gilberto Velho³¹.

³¹ Conforme Gilberto Velho em “Trajetória individual e campo de possibilidade”, em Projeto e metamorfose (1994).

“Eu fiz bem dizer uma escada, né? Uma escada pra fazer um trampolim. Porque a minha grande dificuldade é que dentro da própria estrutura da empresa, quem exercia a parte da administração era engenheiro, que era formado e tudo isso aí. Então nessa parte de esporte eu pude aprender muita coisa foi através do SESI.” (Seu Hélio)

Apesar da possibilidade que o Seu Hélio teve, diferente dos demais operários da Vila, de ascender na estrutura hierárquica da empresa e assimilar outros discursos e visões através do SESI, a identidade operária que ele carrega é muito forte³².

Certa vez, tive oportunidade de ganhar uma cópia do seu Currículo Vitae. Nas diversas atividades que desenvolveu, todas com certificados que ele guarda, a intenção clara era a de mostrar a importância da empresa e sua perpetuação diante dos demais agentes sociais – ou da “sociedade”, nas palavras dele. Neste sentido Seu Hélio trabalhou na formação do Museu do Trem, em São Leopoldo.

Hoje, Seu Hélio é depositário da história do grupo, e é reconhecido pelos moradores da Vila através de seu engajamento nas questões de interesse do grupo. Além das memórias do grupo operário e da Ferrovia, Seu Hélio guarda um rico material fotográfico e documental, que pode manter em função da sua atividade no Departamento de Comunicação Social. De outra forma, também guarda todas as matérias publicadas nos jornais da capital que envolvam sistema de transportes e políticas de habitação. Além disso, uma sala zelada por ele no térreo do mesmo prédio que reside, guarda pequenos objetos da Ferrovia Gaúcha, nada de grande valor financeiro, mas objetos ricos em histórias. Para o futuro, Seu Hélio guarda planos de tombar e fazer um patrimônio histórico do que resta do prédio da Antiga Estação, e construir o Museu da Ferrovia Gaúcha. Em busca de guardar as memórias do grupo através do depósito em objetos, nas diversas caminhadas que fiz com Seu Hélio pela área da antiga Estação o vi acumulando nas mãos pequenos objetos. Sobre esses objetos, cada um, Seu Hélio me contou histórias de como funcionava, como eram feitas as peças, batidos os trilhos, servidos os quartos, separadas as encomendas... Nas últimas caminhadas que fizemos, me senti testemunha do passado, depositário das memórias de um grupo, depositário das memórias do meu informante.

³² Como demonstra a vasta produção teórica sobre empresas com sistema de vila operária, o trabalhador compreende que o bem-estar da empresa deve estar acima de tudo, e sua própria condição de alimentação e habitação depende da empresa (conforme revisão bibliográfica, capítulo 2).

As lutas do Seu Hélio e do seu grupo, ainda parecem ter caminhos longos. Como agente social, ele integra hoje o Conselho Municipal da região. Ocupado com constantes reuniões, ele sempre encontrou tempo para me auxiliar na pesquisa, caminhar pela região, narrar suas memórias, apresentar pessoas e ceder espaço na sua mesa de almoço. O meu trabalho foi compreendido pelo Seu Hélio e os demais personagens que conheci do grupo, como importante para eles. Dessa forma, foi em função de uma “reciprocidade” que a pesquisa pode ser realizada, e é para o não esquecimento desta história e cultura singulares, que esta etnografia se propõe como igualmente ser “um guardião da memória” do grupo de trabalho e habitantes da Vila dos Ferroviários.

A “rede” pesquisada nos “trilhos” de uma amizade

Ter acesso ao grupo e conhecer os moradores daquela paisagem que eu avistava pelo muro da Estação fazia-se necessário ao desenvolvimento da pesquisa. Uma etnografia da Vila já se fazia possível a partir das caminhadas pelas ruas, das trocas de olhares com os moradores, da percepção da ambiência do local. Além disso, as narrativas do Seu Hélio sempre foram ricas. Mas ainda era preciso conhecer o grupo, estabelecer redes sociais e interagir.

Considerando que “o ato simples de andar torna-se estratégia para igualmente interagir com a população com as quais cruzamos nas ruas”³³, o acesso às residências, às narrativas do grupo, e a percepção sobre suas representações de mundo necessitariam uma entrada naturalmente provocada³⁴. Através do Seu Hélio seria possível tal entrada. E assim fui apresentado pelo Seu Hélio ao grupo.

Quando das festividades de final de ano, faziam dois meses que eu começara a inserção no local. Pude acompanhar então o Seu Hélio na movimentação de donativos para “o Natal das crianças carentes” na Vila dos Ferroviários, o mesmo evento que possibilitaria a minha entrada na Vila no caminhão do Corpo de Bombeiros. Enquanto acompanhava os preparativos para a festividade, o Seu Hélio me explicava das dificuldades de organizar e conseguir auxílio dos moradores da Vila. A necessidade de auxílio nos serviços da festinha e minha vontade de conhecer outros personagens do local, fizeram com que eu participasse dessa atividade.

Assim, no Domingo véspera de Natal, fui até o Quadro Ferroviário horas antes do início do evento – pois tinha interesse de conhecer os outros moradores que auxiliariam o Seu Hélio e a família. Chegando lá, acabei por ir auxiliar o Seu Hélio na Estação Farrapos da Trensurb, onde ele deveria esperar o caminhão do Corpo de Bombeiros que transportaria o Papai Noel até o Quadro Ferroviário. Chegando o caminhão que o Seu Hélio havia conseguido com os comandantes do batalhão que conhecia, acabamos por entrar na gabine e acompanhar o desfile do cunhado do Seu Hélio vestido de Noel, distribuindo balas.

³³ Eckert e Rocha em Etnografia de rua. 2002:5

³⁴ Idem. As autoras fala m da provocação feita pelo antropólogo na busca do diálogo, da interação com os personagens do espaço que etnografa.

Nesse trajeto, o carro percorreu as ruas estreitas da Vila antes de estacionar em frente à antiga Estação Diretor Pestana. Naturalmente a essa hora o número de crianças ali reunidas já era grande, e ao entrarem no prédio da estação, em direção à grande sala, outras mães e filhos que transitavam pelo local seguiram Seu Hélio. Lá encima, a esposa e outras senhoras, ligadas à família do Seu Hélio por vizinhança ou parentesco, faziam pequenos cachorrinhos e serviam copos de refrigerante. As crianças tinham idades entre um e doze anos, sendo as mais novas acompanhadas pelas mães. Antes de serem servidas, Seu Hélio dispôs as crianças em fila das mais baixas às mais altas, e reproduziu o Hino Nacional, o qual as crianças e os demais presentes cantaram juntos. Seu Hélio havia explicado, antes da reprodução, a importância de ter amor ao seu país. Durante a festinha, ajudei a servir as crianças, e ao final Seu Hélio pediu que eu o ajudasse a distribuir os pacotinhos de Natal.

Acabada a festividade, sobrou na sala grande poucas pessoas para ajudar a arrumar a “bagunça”. Apesar de ter conhecido algumas pessoas durante a festa, e mesmo antes do início, o momento que eu esperava acabou sendo o final, durante a limpeza. Entre varrer, puxar cadeiras pra cá e pra lá, organizar a sala, conversei com várias pessoas, sobre tudo senhoras. O assunto ficou entorno da festa, sua organização e participação por parte dos demais moradores da Vila.

Sobre a falta de participação dos moradores nos eventos do local, o Seu Hélio já havia me falado. No entanto escutar e participar da discussão sobre o assunto, mesmo que trabalhando na limpeza, com outras várias pessoas foi muito importante. Do Seu Hélio eu havia compreendido o quanto a política paternalista da empresa imobilizara tanto o deslocamento das famílias como a organização social dessas. O processo associativo do grupo na busca de melhorias comuns a todos diante da empresa fora suprimido pela burocracia da empresa, pela política administrativa de segmentar departamentos e estabelecer normas de acesso. O “protocolo” de pedido para conserto de problemas na moradia, a total assistência da empresa sobre o prédio de habitação, disciplinaram o operariado³⁵. Hoje, extinguida a empresa estatal, desempregada a massa operária, as reformas e manutenção das casas ficaram por conta de cada morador – o que explica a variação de cores e muros das mesmas.

Às informações que colhi das narrativas do Seu Hélio sobre a capacidade associativa dos moradores da Vila, se somaram as vindas da conversa durante a limpeza: *“Os moradores não sabem participar, representar-se, discutir e buscar melhorias... foram educadas pela empresa e hoje não deram-se conta de que tudo acabou...”* (esposa de ex-ferroviário). Participar da atividade para as crianças, o que já foi uma pequena apresentação ao grupo, me garantiu um convite do Seu Hélio para um jantar de final de ano no mesmo local dias depois. Dessa vez eu conheceria outros agentes sociais que se destacam no grupo.

De outubro a dezembro, passados mais de dois meses, eu já tinha conquistado do Seu Hélio a confiança de suas memórias, seus documentos da Ferrovia, e um espaço em sua família. O convite para participar da confraternização de final de ano era um ato de reciprocidade em si, e significava a minha apresentação ao grupo. Então, o meu envolvimento com a causa do grupo, demonstrado através do interesse pelas memórias e em último o auxílio na festividade às crianças, me garantia um espaço na mesa com os demais personagens de um cenário que para mim ainda estava sendo desenhado.

Convidado, então fui ao jantar de confraternização. Neste não ajudei nos afazeres, tudo já estava pronto pois a família do Seu Hélio e outros presentes haviam trabalhado durante o dia preparando a sala grande, as mesas e cadeiras, e os comes e bebes. A decoração foi feita com balões no teto e papel de presente nas mesas. A disposição das pequenas mesas, para quatro pessoas, foi feita de forma a possibilitar que todos tivessem vista à mesa grande da sala, e sobre esta estavam alguns pequenos embrulhos. O clima era de festa, e tão logo um novo personagem entrasse naquele cenário, Seu Hélio o recebia – não como um proprietário em sua casa, mas como presidente do Esporte Clube Ferrinho. Naquela noite, estavam na festividade pessoas ligadas à diretoria do Ferrinho, representantes da Cooperativa dos Moradores da Vila dos Ferroviários, e representantes da Prefeitura. A diretoria da agremiação esportiva é eleita para um mandato determinado, e depois é feita nova eleição onde votam seus sócios, todos ex-ferroviários aposentados como o Seu Hélio. Outra personagem evidente dentro do cenário da Vila é a Dona Gilda, presidenta da Cooperativa. Esta entidade foi formada para representar legalmente os moradores da Vila junto aos órgãos públicos envolvidos na apropriação das moradias da Vila.

quando do “tempo da ferrovia”, existia na Vila dos Ferroviários um Associação de moradores. Dentre as atividades cabíveis à Associação, estava a reivindicação de melhorias para a Vila junto à Empresa, e administrar a farmácia comunitária dos operários. Hoje a Associação está desacreditada pelo grupo, uma vez que o último presidente fez “mau uso da entidade” – segundo os moradores. Então, como entidade substituta da antiga Associação, Dona Gilda Diniz, articulou a formação da Cooperativa Habitacional dos Moradores da Vila dos Ferroviários, e hoje ela é a presidenta da entidade.

Em uma mesa mais ao fundo, sentei com um casal e com a estudante de arquitetura, Daniele. Esta última é aluna da Faculdade de Arquitetura da Ufrgs, e na época estava envolvida com o tombamento da Estação. Havíamos conhecidos juntos o Seu Hélio e o Quadro Ferroviário. Dentro das oportunidades, Seu Hélio fazia a apresentação minha, e da Daniele, às pessoas com quem conversávamos juntos. Sempre referenciado o trabalho que cada um estava realizando junto ao prédio e à Vila.

Presentes todos os convidados, o Seu Hélio deu início ao jantar. Inicialmente agradeceu à presença de todos, e em seguida pediu que levantássemos para cantar o Hino Nacional. Terminada a reprodução do Hino, Seu Hélio passou a falar da importância do dia comemorado – o dia do atleta. Então reproduziu a gravação em fita K7 que havia feito da fala de um radialista lendo uma carta “no ar” que recebera do Ferrinho. O texto falava do histórico da entidade e seu papel junto ao grupo. Findada a gravação, Seu Hélio passou a explicar da importância da entidade. Depois, com a ajuda de algumas pessoas, entregou três plaquetas aos homenageados. Entre eles estava um ex-ferroviário e ex-atleta, que segundo Seu Hélio havia dedicado muito de sua vida à entidade. Outro homenageado foi o representante da prefeitura junto às negociações dos moradores sobre a apropriação das moradias, pelo comprometimento no seu ofício. Seguindo a cerimônia, foram homenageados os demais participantes de modo geral, e eu e Daniele de modo diferenciados. Seu Hélio nos apresentou aos demais participantes como pessoas que estavam realizando trabalhos junto à Estação e à Vila, trabalhos os quais teriam muito a contribuir com o grupo. Nas palavras dele: “...*Todos os trabalhos podem ajudar, e ajudas são sempre bem vindas.*” (Seu Hélio, ferroviário aposentado). Ao final da festividade, tive ainda oportunidade de conversar sobre o meu trabalho com algumas das pessoas. Entre ele a Dona Gilda e seu marido, o Seu Adão. Dessas conversas resultariam convites para visitas às residências na Vila.

³⁵ Sobre a disciplina departamental da empresa ferroviária a obra de Segnini (1982) dá maiores informações.

A forma como meu trabalho fora apresentado ao grupo refletiu nas expectativas e interesses dos moradores em me auxiliar. Especialmente a Dona Gilda, em uma primeira visita a sua casa referiu-se à pesquisa como forma de guardar uma história que os filhos dos seus netos não veriam. Ela havia dito para eles que: *“isso teus filhos não vão saber, isto não vai estar em livros”*. (Dona Gilda, esposa de ferroviário aposentado). E a forma como o trabalho de pesquisa sobre os ferroviários fora apresentado pelo meu “padrinho”, e compreendido pelo grupo, facilitou o que seria uma longa explicação sobre a “etnografia consistir em descrever práticas e saberes de sujeitos e grupos sociais a partir de técnicas como observação e conversações”³⁶, ou que o estudo iria “partir das representações das categorias de pensamento e dos modelos de comportamento do grupo social”³⁷.

Ao final, a compreensão sobre meu trabalho como um resgate histórico dos ferroviários não se distanciava muita da repercussão de um análise antropológica das concepções de mundo desse grupo. Pareceu ser importante às pessoas contatadas o registro de suas memórias, a materialização da auto-visão do grupo sobre si no passado e sobre o mundo que lhe envolveu. Mais ainda, me expunham o contraste entre o passado e o presente, e a sensação de abandono que muitas vezes eu mesmo senti enquanto espectador envolvido naquele universo. Neste ponto, como testemunha de um passado não vivido mas experimentado pela narrativa do informante, testemunha do olhar assustado sobre uma realidade que o próprio informante não entende, o espírito do antropólogo registra o efêmero³⁸, algo de difícil captação às lentes da máquina fotográfica. E nesses momentos, nunca pude fazer o registro fotográfico, talvez por receio de que somente eu fosse entender o sentido da imagem, ou por achar que ela não captaria aquilo que se formava em um momento e logo desconfigurava.

Ao certo, o Seu Hélio e Dona Gilda sabiam bem o que era o meu trabalho. Aos demais, não interessou tanto a discussão sobre o mesmo. No grupo, Dona Gilda logo se tornou importante como informante e estrategista de uma rede. Esposa de um ex-ferroviário aposentado, e como presidenta da Cooperativa, ela relacionava-se com todos os moradores da Vila. Talvez na mesma proporção do Seu Hélio, mas as relações que os moradores estabelecem com Dona Gilda são diferenciadas. Sobre ela, recai o interesse dos moradores em relação à posse das casas. Também era ela quem orientava a vizinhança quanto o que era possível e o que não deveriam fazer em relação ao imóvel. Além disso, Dona Gilda trabalha na Faculdade de Odontologia da Ufrgs, como secretária. Lá, iniciou na limpeza, e por “aproveitar oportunidades” lhe ensinaram a datilografar, digitar e fazer os serviços de secretária.

³⁶ Conforme Eckert e Rocha, em *Etnografia de rua*, 2002:4.

³⁷ Conforme Leite Lopes, 1978:7.

³⁸ Em *Etnografia de rua*, Eckert e Rocha fala sobre a intenção do antropólogo em registrar o efêmero.

Assim, para Dona Gilda não foi difícil entender o que eu fazia na Vila. Sempre muito atenciosa, foi ela quem marcou as entrevistas para mim com seu marido, o Seu Adão. Também foi na casa dela que reencontrei o Seu Pedro, outro ex-ferroviário que eu já havia conhecido nas caminhadas com Seu Hélio pela Vila.

Dona Gilda nasceu em Cachoeira do Sul, onde casou-se com o Seu Adão Diniz, já ferroviário³⁹. De lá veio à Porto Alegre, morar na Vila dos Ferroviários. Nesse período o grupo contava com uma assistência da empresa, era o tempo em que o trabalho ritmava a vida familiar e social do grupo: *“Vim em agosto de 1967... A rua era toda uma extensão, a rua era uma extensão assim como se fosse um bairro. Era um bairro, um bairro muito populoso. E oferecia pra gente um comércio muito bom, nós tínhamos farmácia, tínhamos açougue, tínhamos uns minimercados, nós tínhamos fruteiras, nós tínhamos áreas de esporte com seis campos de futebol, nós tínhamos uma sociedade que era só nossa, uma Sociedade pra lazer, que mais...?”* (Dona Gilda, esposa de ferroviário aposentado)

A década de sessenta, quando Dona Gilda veio morar na Vila dos Ferroviários em Porto Alegre, ainda era um período de plena atividade das estradas de ferro. Em consequência disso a empresa ainda mantinha a estrutura das vilas operárias, e era reduzida ao espaço da empresa a esfera de socialização dos seus operários: *“Nós tínhamos, se eu tivesse a necessidade de um cano ser substituído, eu só levantava um telefone que eu tinha à disposição, fazia um ramal e falava com a chefia da área e pedia que as pessoas da área ali, e pedia que as pessoas desse setor viessem aqui, pois na rua Diretor Augusto Pestana, número tal, estava precisando de que fosse desobstruído um cano ou qualquer coisa assim. Se tivesse que mudar telha eles viriam, pois a manutenção e a conservação era deles. Então as pessoas eram bem tranqüilas. A luz era gerada, tinha um convênio, não sei bem, mas a luz era da rede. Era precária, mas era da rede. Nós não pagávamos luz pra CEEE. E a água também. Nós não tínhamos um serviço de limpeza urbana. Eles mesmo tinham um caminhão e determinava pessoas de um determinado setor que em dias preestabelecidos recolhiam os lixos. Onde jogavam, não se, se tinha convênio com o DMLU, não sei.”* (Dona Gilda, esposa de ferroviário aposentado)

³⁹ Neste ponto, as experiências narradas pelos personagens do “mundo da ferrovia”, parece convergir à característica analisada por Bilac (1978) sobre o grupo operário pesquisado. A autora estipula uma ligação entre o emprego estável na empresa e o casamento.

Já a partir da década seguinte, 1980, a assistência da empresa se retrai. Em busca de diminuir sua atuação e manutenção de infra-estrutura da Vila, a empresa abre convênios com os órgãos públicos de águas, esgotos e energia elétrica. Ao início da década de 1990, mais nenhum serviço era feito pela empresa na Vila. As mudanças nas relações estabelecidas pela empresa com seus funcionários forçaria logo uma exposição do grupo ao mundo externo à ferrovia.

Assim, a reorganização familiar pela busca de recursos e atendimento das necessidades mínimas define novos atributos aos gêneros da família⁴⁰, ao mesmo tempo que mantém outros. Na esfera doméstica do grupo operário, entendida como local de papéis definidos em função do trabalho e captação de recursos⁴¹, o papel da mulher é resignificado. Nas famílias da Vila, a mulher ainda será quem cuida do marido e dos afazeres da casa. No entanto, o cenário de sua atuação deixa de ser somente a casa, e passa a ser a rua. O emprego da mulher inicialmente em alguma atividade não qualificada, é forma de cuidar do seu marido, do lar e da estrutura familiar.

“Em setenta, em setenta e um, a gente começou a sentir que começou um arroxó. E aí, no meu caso, agente tinha que se definir, tinha que definir uma coisa: o que eu vou fazer pra ajudar na economia da casa? E o que que tinha que fazer? Ou tu tinha que estudar, ou tu tem que fazer cursos técnicos pra trabalhar e ajudar teu marido. E a Gilda saiu pra rua. Não esperei muito. Não queria ser das últimas a sair, pois depois não ia ter mais idade. Cedo eu saí e fui procurar um investimento, alguma coisa que desse pra ajudar os meninos na casa, pra folgar mais. E comecei em fábrica.” (Dona Gilda, esposa de ferroviário aposentado)

Compreender o papel da mulher na esfera familiar, mesmo que em diferentes espaços, foi possível pela convivência primeiro com a família do Seu Hélio, e depois com as demais famílias que conheci. Diferente da Dona Gilda, a esposa do Seu Hélio não trabalha fora. Mas o papel de ambas na esfera doméstica é o mesmo, qual seja, apoiar o marido e estruturar a família. Sendo as casas da Vila, em sua maioria, redimensionadas por peças extras na intenção de abrigar temporariamente outros membros da família, esse papel estruturador da mulher perpassa os limites da família nucleada – pais e filhos.

⁴⁰ Bilac define as diferenças dos papéis da mulher nas classes operárias e não operárias (1978:153).

⁴¹ Eckert fala do papel atribuído aos sexos em função da atividade produtiva na empresa (1985:414).

Da minha inserção no grupo, devo uma parte considerável às senhoras da Vila, que desde o evento natalino com as crianças passaram a me identificar. Das vezes que revi essas pessoas, algumas das quais eu não recordava, elas diziam me conhecer da festividade. Apesar de eu reconhecer o ritual de apresentação ao grupo como o jantar no qual Seu Hélio fez agradecimentos aos trabalhos em prol do grupo, e junto ao meu, ainda vejo naquela atividade com as crianças, um passo fundamental para minha aceitação no grupo: o ato da troca.

Compreender que tinha sido aceito e reconhecido pelo grupo de pesquisa na medida que crescia a confiança dos moradores em mim. Seu Hélio e sua esposa comparavam, não raro, minha inserção com a de outras pessoas que já haviam estado na Vila e na Estação, recolhido algum material para o que diziam ser uma pesquisa e nunca mais retornado. Em especial, certa vez Seu Hélio havia conseguido uma autorização dos guardas do Quadro Ferroviário, para que um senhor que se dizia fotógrafo fizesse uma seqüência de imagens dos antigos trens abandonados. Alegando ser para um trabalho, o fotógrafo prometeu trazer algumas para Seu Hélio ver, talvez como retribuição ao esforço do ferroviário em conseguir o acesso do outro. No entanto nem as fotografias nem o senhor da máquina voltara a aparecer. Também outras vezes, alunos de diversos cursos universitários estiveram consultando o Seu Hélio, coletando informações e nunca mais voltaram. Estes fatos explicam o motivo pelo qual Seu Hélio, assim que o conheci, me alegasse, sem que eu perguntasse, não poder emprestar qualquer documento que guardava. Com o passar do tempo, ele mesmo me dispôs seus materiais para que eu levasse pra casa e reproduzisse. Então, a partir do que pude experienciar, o convite para o jantar de confraternização de final de ano na Vila foi o próprio ato de presentear. Outra vez, recebi do Seu Hélio um presente: era um pedaço de tijolo com o timbre da VFRGS, utilizado nas construções da Ferrovia Gaúcha. Seu Hélio sabia que aquela peça representaria pra mim uma pequena parte da memória palpável do grupo.

O ingresso no grupo através do Seu Hélio, me garantiu antes conhecer os agentes sociais daquele cenário, personagens engajados nas lutas do grupo. Através desses, o estudo da “cultura operária” e suas manifestações seriam facilmente perceptível. A rede de informantes que estabeleci a partir do Seu Hélio teve interesse no meu trabalho, identificando-o como importante ao grupo. Graças a estes aspectos, a inserção no grupo foi possível.

“Fios” da memória, “linhas” da identidade

É a cooperação⁴² no processo produtivo, e o envolvimento da vida social e familiar pela esfera do trabalho⁴³, que condicionam experiências comuns ao grupo e singulares em relação à sociedade. Envolvidos pelo sistema produtivo desde a infância, sendo oriundos de famílias operárias, o grupo de moradores da Vila dos Ferroviários tem sua identidade estruturada no mundo do trabalho, no “mundo da ferrovia”⁴⁴. Como uma comunidade de trabalho⁴⁵, o grupo se compreende pertencente a um mundo comum, onde o referencial ainda é o resultado da sua força produtiva⁴⁶. Findado o referencial, o mundo ritmado pelo trabalho se desordena⁴⁷, e à sua comunidade cabe reestruturar-se, reinventando o cotidiano.

Entender como o grupo se compreende, tanto em relação ao seu mundo de referências, o trabalho na ferrovia, como nas relações estabelecidas com outros agentes sociais externos ao grupo, significa abstrair do seu imaginário a visão de si frente a sociedade que o envolve. De outra forma, é a partir das memórias do trabalho, das histórias comuns do passado, que se identifica quem é ferroviário.

Nas entrevistas rotineiras, estávamos eu e meu entrevistado e o processo interrogativo era feito por mim a partir de perguntas semi estruturadas e narrativas de vida. A experiência de realizar entrevistas com dois ou três informantes ao mesmo tempo vinha acrescentar narrativas sobre assuntos tais que sozinho eu não era capaz de conseguir. Apesar de eu ter claras dúvidas e algumas perguntas serem até bem pontuais, eu não tinha vivências e só seria capaz de perguntar até onde já tivesse certo conhecimento. Para ser mais claro, estou dizendo que durante as entrevistas com mais de um informante o diálogo entre eles era elucidado. Durante esse tipo de entrevista, eu tentava ser um condutor do diálogo, sempre voltando a insistir nos pontos novos que surgiam, na expectativa de coletar maiores informações sobre tais.

⁴² Segundo Leite Lopes (1978), a cooperação no processo produtivo coloca todos os operários em uma mesma situação, onde passam a compartilhar o sentimento de opressão, podendo vir, a posterior, opor-se ao próprio sistema.

⁴³ Conforme Eckert (1993), o grupo operário tem sua vida ritmada pelo trabalho, uma vez que a presença do trabalho é sentida em todas as instâncias da vida operária.

⁴⁴ Idem. Utilizo a noção de mundo do trabalho desenvolvido pela autora. “A alusão ao ‘mundo da mina’ detém um valor positivo para os mineiros grad-combianos conceberem-se como um grupo de pertencimento, uma ‘comunidade de identidade’.” (1993:12)

⁴⁵ O conceito é desenvolvido por Eckert (1993:10), conforme resgatado no capítulo 2 desse trabalho.

⁴⁶ Da força produtiva o resultado é seu trabalho, conforme Marx, referenciado na obra de Segnini (1982).

⁴⁷ Conforme Ekert (1993).

Transcritas as entrevistas, pude observar como eram mais ricas essas entrevistas. A diferença estava que, durante as entrevistas com mais de um informante, entre eles eram lembradas histórias de trabalho, trajetória de vida, expectativas sobre o trabalho e a formação do grupo e seus personagens. Assim, foi a partir da entrevista com Seu Adão e Seu Ubirajara que compreendi o reconhecimento do grupo sobre o trabalho do Seu Hélio. Através desses “diálogos” entre personagens, o cenário do meu estudo ia se configurando:

“Adão: Na época que tu veio era a época que se ganhava em bônus. Não tinha dinheiro, era bônus pra pagar os aposentados.

Ubirajara: E aquilo foi uma época de dificuldades financeira e que eles pagaram isso. Isso foi lá por 60, 64, por aí.

Lúcio: O Brizola era governador?

Ubirajara: O Brizola teve nessa época.

Adão: Não, não. Fio antes disso tudo. Sabe por que? É que o velho faleceu em 60, e eu me lembro que teve uma vez que eu vim a Porto Alegre com ele porque ele tinha um monte de bônus e ele vinha trocar aqui.” (Seu Adão e Seu Ubirajara, ambos ferroviários aposentados)

O ofício de ferroviário ia se esclarecendo ao estranho que tudo tentava compreender:

“Lúcio: Mas ali o sr ainda trabalhava como o que?

Ubirajara: Como Foguista, o tempo todo. e daí fui pra Santiago também como foguista. Lúcio: Então tem o foguista, que é o que joga...

Ubirajara: Naquele tempo

tinha o... Adão: Eram três!

Ubirajara: Eram três, era o auxiliar, de foguista, o foguista e o maquinista. E depois é que foi, quando havia a escassez de gente então, de acordo com a quilometragem viajava um só.” (Seu Adão e Seu Ubirajara)

As memórias dos ferroviários somavam-se na construção de um passado:

“Lúcio: daí o sr já estava aqui em Porto Alegre, trabalhando aqui na estação.

Ubirajara: 57? Não, em 57 eu não estava aqui ainda. Eu vim pra cá em 60.

Adão: Eu vim pra cá em 57.

Ubirajara: Não, naquela greve grande que deu aqui na Rede, de quinze dias ou mais. Eu não tenho lembrança de que ano foi aquilo. Foi em 64? Pois houve uma greve em 64.

Adão: Foi, foi.

Ubirajara: Porque se foi essa, foi quando eu vim pra cá. Adão: Foi, pois eu vim em 57 pra cá.

Lúcio: Mas era greve de quê?

Ubirajara: Olha, era greve de ferroviário. Adão: Faziam muita greve, pedindo aumento.

Ubirajara: Foi aquela última greve que eles fizeram grande, planejando ganhar uns 120% e que aí entrou, naquela época, o regime militar.

Adão: O regime Militar, porque aí nós ia ficar ganhando mais do que militar. E aí deu bolo. Lúcio: Ah! Então antes o salário era bom? O salário de ferroviário era um salário bom.

Ubirajara: O salário era bom. O salário sempre foi bom. Mas depois diminuiu. E ele só piorou quando entrou o regime militar, tanto é que estava pronto já pra eles pagarem os 120 de aumento, e o Cel que era o Manta, que veio pra cá e assumiu a Rede, e aí ele então, não sei se era ele ou algum outro do Rio- Centro, que mandou parar, não pagar. E aí é a razão de até agora, o pessoal está se debatendo até hoje, por uma metade daquilo.”(Seu Adão e Seu Ubirajara)

A partir dos diálogos são estabelecidas distinções entre categorias:

“Adão: Sim, pois nós pagávamos 6% de aluguel. Lúcio: 6% do salário era o aluguel?

Adão: Sim, era.

Ubirajara: Eram 6% baseado dentro do salário. Se ele ganhava um determinado monte.

Adão: É, dentro do salário. O único que não pagava era o pessoal de Via Permanente. Pois os vencimentos já eram menos, e eles tinham nem pra queimar, o que ele ia fazer sem casa pra morar? Se tinha que pagar então!?”(Seu Adão e Seu Ubirajara)

Nas narrativas entre os operários, as formas de poder se expunham mais livremente:

Pedro: Meu avô fugiu do hospital, todo queimado. Não queria ficar mais no hospital.

Lúcio: Depois do acidente tudo isso? Pedro: Depois do acidente.

Gilda: Na rede era tipo um regime militar. Depois foi mudando, né?

Adão: Mudando foi mais tarde.

Gilda: O Regime militar foi tomando forma, né? Foi fortalecendo.

Pedro: Eu acho que o regime militar veio depois.

Gilda: mas o sindicato foi fortalecendo, pois quando eu casei o Diniz [Seu Adão] trabalhava sábado

Pedro: E quando tinha os cedidos eles não aprontavam. Depois... quem é que dizia? Ah, o Charão dizia: ‘você vão ver quando os cedidos saírem todos. Aí você vão passar trabalho. Mas enquanto nós estivermos aí você estão bem, mas quando nós saís você vão ver o que você vão comer!’”(Seu Adão e Seu Pedro, ferroviários aposentados, e Dona Gilda)

Então, são as memórias comuns aos personagens da Vila que estabelecem a identidade do grupo. A partir das histórias de trabalho, das vivências no “mundo da ferrovia”, o grupo produz sua identidade social. Mas se são as memórias um fator de reconhecimento e identificação dentro o grupo, também é este fator que estabelece uma “distinção”⁴⁸ dentro os moradores da Vila dos Ferroviários. Neste sentido, existe uma diferenciação estabelecida pelo grupo operário em relação aos demais moradores da Vila. Nos primeiros momentos da pesquisa, assim que as referências de distinção entre os moradores surgiram, interessou estudar essa distinção. Nas palavras de Pierre Bourdieu, estudar a distinção necessitaria aprender o sistema de regras a partir do qual ela é criada⁴⁹. Neste sentido, o passo inicial foi saber quem eram os “outros” e como eram percebidos pelos meus informantes. Depois, considerando a formação do grupo operário e sua representação de si, a distinção entre ser do “mundo da ferrovia” e ser “estranho” a esse, ficou clara.

O processo de desmantelamento da empresa estatal de estradas de ferro, a RFFSA, exigiu primeiro o fim das concessões aos operários. A moradia operária, outrora cedida como forma de tornar disponível à empresa um corpo de operários que garantissem suas atividades produtivas, deixou de ser administrada pela empresa. A Vila já não é mais segura, as pessoas que por ali transitam já não são só “ferroviário”, nem todos são conhecidos. E desestruturado a organização do espaço em função do trabalho, as regras de habitação já não são mais válidas. Algumas famílias do local migram em busca de emprego e renda, e cedem a moradia na Vila a parentes, amigos – e em alguns casos, as vendem.

⁴⁸ O conceito é usado a partir da formulação teórica de Pierre Bourdieu (1979).

⁴⁹ Tradução minha, da obra “La distinction”, Pierre Bourdieu (1979: Introdução)

Na Vila, os moradores mais antigos, o grupo no qual me inseri, conhece as histórias de vida de cada morador. Nas caminhadas com Seu Hélio, cada casa lhe era conhecida, não tanto pela estrutura, mas pelos residentes. E nas narrativas, a diferença entre quem é do grupo e quem “nem é daqui”, torna-se evidente.

“Lúcio: Agora, a Vila mudou daquele tempo pra hoje?”

Ubirajara: Não, a Vila é a mesma coisa.

Adão: A Vila só mudou de pessoal.

Ubirajara: Não, olhe aqui, o que mudou foi o pessoal que foi saindo, saindo e se aposentando e voltando e tal. E muita gente que está aqui morando agora, nem é daqui. Mas é porque a Rede foi vendida, a Rede terminou, não existe mais a Rede Ferroviária. Então a coisa mudou tudo, isso aqui ficou tudo a bangu, ficou com o seu fulano ou sicrano, ninguém se entende aí. Porque quem está dirigindo a Rede, alguma coisa da Rede, é no Rio. Tem representante aqui, representante, tem aqui um prédio onde funciona com engenheiro da Rede, que pertence a Rede.”(Seu Adão e Seu Ubirajara)

Em um outro momento, quando de uma visita à Vila, estive com Seu Adão enfrente a sua casa e pedi que ele me descrevesse quem eram seus vizinhos e o que faziam. Dessa forma ele foi identificando-os: *“esse é ferroviário aposentado... aqueles dois ali também. Este aqui não conseguiu se aposentar. Aquele não é daqui, é parente. O parente dele é que era ferroviário, mas saiu e ele veio morar aqui...”(Seu Adão)*

Além da exposição da Vila às pessoas que não são do grupo, que não trabalharam na ferrovia, mas que de algum modo hoje conseguem residir nas casas, ainda existe a exposição do local aos vizinhos da região. Próximo à Vila existe uma grande área de sub-habitação. O espaço tem características de favela, e me despertou atenção mesmo antes de encontrar a Vila dos Ferroviários. As mães de família da Vila contam que no passado, proibiam seus filhos de brincarem com as crianças das áreas vizinhas – era forma de evitar que aquelas viessem à Vila.

Vinda de um processo histórico de enclausuramento, o espaço habitado pelos operários é progressivamente exposto à cidade. Inicialmente adentram os serviços públicos da cidade, depois, a problemática urbana da metrópole.

Hoje, no entanto, o acesso às ruas da Vila não é mais controlado pela empresa, e os moradores do local já não são todos ferroviários. Assim, não há como controlar continuamente quem transita pelo local. O resultado então é a “violência”, os furtos domésticos e assaltos. A Vila já não é mais a mesma e nem todos ali são “da ferrovia”.

A pesar dessa distinção ser dada dentro da Vila, visível a partir das teias de relacionamento dos moradores mais antigos, dos meus personagens, ela não impera em todas as instâncias da Vila. Existem momentos nos quais essa distinção desaparece, dando lugar a uma homogeneidade.

A busca pela posse legal das casas fez com que os moradores da Vila formassem a Cooperativa Habitacional da Vila dos Ferroviários. Esta entidade passaria a representá-los juridicamente frente aos órgãos públicos e demais instituições sempre que estivesse envolvido o espaço da Vila. Sem discriminação, o trabalho da Cooperativa visa a legalização de todas as casas da Vila. Na última visita à casa da Dona Gilda, presidenta da entidade, recebi a notícia de que logo deve estar solucionado o problema que se arrasta por dez anos, segundo ela.

O agravante na questão da posse dos moradores sobre suas casas perpassa a liquidação da empresa estatal. Ocorre que quando da construção do Viaduto da Conceição pela Prefeitura, feito sob a Avenida Independência, a área no local pertencia à empresa de estradas de ferro, e no local do viaduto estava a antiga Estação Porto Alegre, ainda ativa na data. De outra forma a área sobre a qual foi erguida a Vila dos Ferroviários, era da Prefeitura. A troca entre ambas as entidades foi feita com um acordo de cavalheiros, não sendo feito o registro oficial. Nunca legalizado o acordo, foi este o grande entrave para a posse das casas pelos moradores.

Em especial, tive três oportunidades de acompanhar as negociações da Cooperativa com diferentes entidades. A primeira foi com a RFFSA, em uma assembléia aberta aos moradores, na Assembléia Legislativa do Estado, sob a coordenação de deputados estaduais. Outras duas foram junto à Secretaria Municipal de Habitação, tendo junto o Departamento Municipal de Habitação. Para ambas as reuniões, recebi o convite do Seu Hélio.

Os motivos alegados pela Cooperativa na busca da apropriação das moradias giram em torno de dois pontos: primeiro, pela política da empresa em retirar essas famílias do interior do Estado, em função da atividade necessária à empresa, e hoje abandoná-la; segundo, pelo processo de desapropriação já em tramitação pela RFFSA deixar mais de 200 famílias desabrigadas, o que seria um problema social. A partir da análise das ações da Cooperativa enquanto representante do grupo operário, importa dizer que, se dentre os moradores da Vila existe uma distinção de quem é ferroviário, essa distinção desaparece frente a outros agentes.

Diante dos órgãos públicos, os agentes do grupo, representantes legais do mesmo via entidade cooperativada, referem-se aos moradores da Vila como detentores de uma situação comum, qual seja, de morador. Assim, utilizando a concepção de Goffman, é possível compreender a maquiagem da distinção no segundo caso, a partir do conceito de “manipulação da identidade detentora”⁵⁰. Dessa forma, implicaria dizer que conforme a instância observada, o grupo manipula sua identidade perante terceiros agentes, abrangendo ou excluindo indivíduos⁵¹.

De outra forma, compreendendo a primeira motivação alegada para apropriação das casa aos seus moradores, cabe dizer que poderia não interessar ao grupo operário, através da Cooperativa, a inclusão dos novos moradores as reivindicações de processo – e assim o movimento de inclusão e exclusão de indivíduos sob a concepção de “ferroviários”. Sim, pois uma vez inseridas todas as casas num processo de apropriação legal, legitimada pelo histórico do grupo operário, perante os órgãos públicos todos os residentes são ex- ferroviários.

Tendo em mente essa última discussão levantada, prefiro observar o movimento de inclusão e exclusão de indivíduos ao grupo perante os órgãos públicos como uma reelaboração de categorias, na concepção de Leite Lopes (1978). Sim, pois parece ser mais “estranho”⁵² que seja a “solidariedade”⁵³ que movimenta as ações do grupo operário, ao invés de uma camuflagem na busca de seus interesses.

O grupo atua no interesse de adquirir a posse legal de todas as moradias da Vila aos seus atuais residentes. Independente da origem das famílias residentes, se ferroviária ou não, a Cooperativa tem respondido por todas diante dos vários processos de desocupação dirigidos antes pela RFFSA e agora pela ALL – empresa que ganhou a licitação da estatal. Nesse processo, a Cooperativa tem levado ao conhecimento dos órgãos públicos, envolvidos na questão, as mesmas justificativas para todos os casos, qual sejam: primeira, pela política da empresa em retirar essas famílias do interior do Estado, em função da atividade necessária à empresa, e hoje abandoná-la; segunda, pelo processo de desapropriação já em tramitação pela RFFSA deixar mais de 200 famílias desabrigadas, o que seria um problema social (conforme citei acima).

⁵⁰ O conceito é desenvolvido pelo autor em “Estigma” (Goffman, 1988).

⁵¹ Neste último ponto, já se estaria fazendo uma alteração proposital na concepção de Goffman (1988), uma vez que o autor fala da possibilidade do indivíduo apresentar características que lhe insiram hora em um grupo, e, camuflando-as, horas lhe diferenciando do mesmo grupo.

⁵² A escolha pelo estudo da ação de inclusão e exclusão a partir do conceito de solidariedade ao que chamei de “mais estranho” é justificada por Leite Lopes (1997), para quem quanto mais estranho um fato se apresentar, mais interessante ele pode ser.

⁵³ O conceito de solidariedade é adotado por Leite Lopes (1997), para explicar a organização dos operários em função de ajudar um colega de trabalho demitido pela empresa.

Sendo apresentadas as mesmas justificativas em todos os caso, mesmo as famílias não pertencentes ao grupo são assimiladas pela imagem da Vila divulgada aos outros agentes. Bem, a questão ainda está em aberta: por que são englobadas as demais famílias se o que está em jogo é a legitimação do grupo enquanto ocupantes históricos do local, com uma identidade social?

Leite Lopes (1978) desenvolve o conceito de “cultura operária” de forma a explicar a reinterpretação de categorias por parte dos operários que estuda. Para o autor, o processo produtivo que impõe a todos os trabalhadores do grupo a mesma dominação, além de colocá-los sob a mesma hostilidade do sistema, também provoca no operariado a socialização⁵⁴ e a solidariedade para com os outros trabalhadores na mesma situação⁵⁵. É preciso entender que o grupo operário tem no mundo do trabalho as suas referências de valores, e que mesmo extinguido o trabalho, sobre o qual os valores do grupo foram formados, suas referências no passado ainda guiam suas interpretações no presente e movimentam suas ações⁵⁶.

Então, entender a assimilação de outros indivíduos pelo grupo operário a partir da ótica de solidariedade pensada por Leite Lopes, significa saber que o grupo compreende o presente a partir das referências no passado. Assim, a solidariedade se expressa pelo grupo entender que tanto as suas famílias como as demais moradoras da Vila passam pelo mesmo processo hostil de algo externo à elas. A visão do grupo sobre seu espaço da Vila, a partir da ótica da solidariedade, lhe possibilita ver o mesmo cenário que eu avistei na primeira visita ao local: uma situação comuns a todos os moradores.

Seguindo a análise sobre as reinterpretações do grupo, e as relações em função da moradia, aspectos culturais do grupo frente a experiência singular de uma política paternalista da empresa, é uma questão relevante. Através da empresa o operário tinha acesso a uma casa em uma das ruas da Vila. O acesso era permitido levando em conta a atividade daquele funcionário. Sendo esta de importância à garantia das atividades da empresa, o operário tinha seu espaço nas moradias. Em compensação, o operário ficava à disposição da empresa em tempo integral, e a Vila próxima à empresa garantia seus serviços. Assim, a moradia era forma de imobilizar a mão-de-obra, dominá-la e ter seus serviços à sua disposição.

⁵⁴ Conforme Leite Lopes (1978:8)

⁵⁵ Em especial, Leite Lopes (1997) aponta para a organização dos operários da tecelagem, que formavam um fundo de ajuda aos colegas demitidos da empresa.

⁵⁶ Conforme Eckert (1993).

⁵⁷ A família operária nucleada, pais e filhos, conforme Bilac (1978).

Mas apesar da dominação se dar sobre a esfera social e familiar, ela era resignificada pelo operariado, e muitas vezes as técnicas de dominação da empresa eram usadas contra o processo. O exemplo disso se apresentou em várias narrativas, nas quais os informantes alegavam que na casa da empresa só poderia morar a família⁵⁷, mas que a recorrência a estratégias de burla, como o “jeitinho” para acomodar mais um parente, era recorrente. As famílias da Vila, em geral, eram oriundas do interior do Estado, e por não ter capacidade de adquirir a moradia própria, era natural que receberiam em suas casas parentes migrantes em busca de trabalho e renda na capital. Assim, enquanto não estabilizado em Porto Alegre, o familiar utilizava o apoio estratégico de um parente com casa. Em outros casos, a casa recebia uma peça a mais, para acomodar um filho adulto ou os pais do operário. Dessa forma, o sistema e moradia revelava uma prática cotidiana do grupo, aspectos de um estilo de vida operário e uma cultura singular que os identificavam.

Esta cultura singular é caracterizada, em suas memórias, por saberes e práticas criativas no contexto cotidiano do trabalho, como exemplifica Seu Pedro ao relatar sobre as atividades que seu pai e seu avô desempenhavam na empresa e as vivências deles. Conta o Seu Pedro, que certa vez seu pai e o sogro dele fizeram uma viagem de Porto Alegre a Passo Fundo. A viagem num trem de carga a vapor, necessitava o maquinista, o carvoeiro e o auxiliar. Assim os três homens, ao chegarem em Passo Fundo, necessitavam revisar a máquina por baixo e lubrificá-la. Pela forte chuva fria, a abertura no piso da oficina estava inundado, mas era lá dentro que um deles deveria descer para verificar a máquina por baixo. Foi então que o pai do Seu Pedro pegou o chapéu do auxiliar, e escreveu enfrente a este três vezes o nome do seu sogro, como forma de simular um sorteio mas garantir que fosse ele o “escolhido” a tirar a roupa e entrar na água fria. E assim ocorreu. Após sorteado o nome, seu sogro tirou a roupa e entrou na água pra fazer o trabalho. Na volta da viagem, o auxiliar que não conseguia mais guardar o segredo, contou ao “sorteado” como fora realizado o sorteio. Ciente do fato, e sogro disse ao auxiliar que ele deveria ser assim: esperto como o outro, pois era assim que as pessoas deveriam ser para trabalhar na Rede Ferroviária.

Ainda o Seu Pedro, quando me contava de suas memórias, falava sobre certa vez que foi trabalhar ainda jovem na carvoeira. O trabalho era alimentar a caldeira jogando diversas toneladas de carvão a partir de uma pá. Já no primeiro dia, suas mãos estavam descascadas e com grande calos.

⁵⁸ Conforme Weber (2002), uma situação pejorativa ao grupo pode ser reinterpretado, resignificado e valorizado positivamente por este.

Ao final da narrativa, Seu Pedro conclui que “naquele tempo era serviço de homem”, conforme seu pai dizia. Nesses dois casos, acontece uma significação positiva⁵⁸ do fato. Assim, o que poderia ser entendido como uma época de condições precárias de trabalho, é valorizado.

Outros eventos são lembrados como significativos da identidade do trabalhador ferroviário. Os valores como responsabilidade e dedicação à “Ferrovia” eram aspectos premiados pela empresa mas lembrados hoje como uma relação afetiva do trabalhador com o maquinário. A sala grande da Estação Diretor Pestana, espaço utilizado constantemente pelo grupo, possui uma prateleira com diversos troféus. Em sua maioria, os troféus são de eventos esportivos, mas um em especial desperta a atenção pela narrativa. Segundo o Seu Hélio, o Galo era dado ao funcionário maquinista que melhor cuidasse da máquina, e ainda cumprisse os horários. A estátua, um galo azul petróleo em metal, fora recebida por seu avô. O prêmio dado pela empresa pelo senso de responsabilidade é resignificado, como contendo um valor de honra da cultura ferroviária que valoriza a identidade do grupo. E dessa forma, Seu Hélio fala de como o trem do seu avô era bem cuidado. Mais que isso, hoje a peça é motivo de orgulho do Seu Hélio, pois seu avô precisou ser o melhor maquinista para receber aquele prêmio.

Analisa-se aqui, a noção de “cultura operária, na forma como os ferroviários são socializados com a lógica da empresa e, ao mesmo tempo, reinterpretem significativamente aspectos, valores e práticas reinterpretadas no cotidiano de trabalho e de vida no grupo de identidade. A cultura operária então, é capaz de produzir objetos, e sobre eles depositar significações que não reproduzem a lógica do capital. Dessa forma, ao resultado do trabalho do grupo, à produção materializada, são atribuídos significados, mesmo que esses operários não tenham controle sobre o produto do seu trabalho. Ainda sob a perspectiva de Leite Lopes, essas obras são reutilizadas pelos operários como resistência ao processo de dominação do capitalismo. Partindo dessa visão, é possível perceber as formas com as quais o grupo operário da Vila busca garantir a permanência de suas memórias.

A luta do grupo para resguardar sua memória tem como primeiro passo a busca do reconhecimento da sociedade. Para isto, a posse das moradias é fator importante. Um outro ponto é a busca do tombamento do prédio da antiga Estação.

O tombamento vem auxiliar o grupo em sua .luta .de .duas .formas: antes, porque

tombar a Estação significa reconhecer a importância do grupo à história da cidade; e depois, porque possibilita um espaço à criação de um museu ferroviário, onde as memórias teriam nos objetos a proteção contra o esquecimento da identidade do grupo. É para o museu, que Seu Hélio guarda os pequenos objetos que recolhe em nossas caminhadas entre os escombros e ruínas do Quadro Ferroviário. Produto do trabalho operário, tais objetos possuem em si histórias do trabalho ferroviário – e dessa forma, acabam estimulando as memórias do Seu Hélio. Proteger tais objetos, símbolos resignificados, implica encontrar um local seguro, onde as memórias do grupo podem “repousar”⁵⁹.

Tendo como último fim, a busca de garantias de um local onde suas memórias possam se acomodar, o grupo passa a atuar também nas demais esferas de reivindicações da sociedade. Nesse sentido é possível entender os papéis desenvolvidos pelo Seu Hélio e Dona Gilda junto aos conselhos municipais do Orçamento Participativo⁶⁰.

Embora no passado a Vila dos Ferroviários formasse “uma cidade dentro de outra cidade”⁶¹, na busca de uma reordenação social hoje ela busca se integrar à cidade a partir da região onde está localizada. Neste sentido pude observar a organização do grupo quando da escolha, pela Prefeitura, de uma área na cidade onde seria construída a pista de carnaval. A partir do interesse de sua região ser escolhida, foram feitos abaixo-assinados e movimentadas reuniões com os responsáveis da Prefeitura. A Construção da pista na região era entendida pelos moradores da Vila como positivo ao local, uma vez que criaria postos de trabalho, e tornaria mais visível aos olhos da cidade aquela região. Também nesse sentido, há a participação de personagens do grupo nas questões sobre a construção da Terceira Perimetral da cidade. Sendo a Rua Dona Teodora local por onde passará a alteração, o Seu Hélio guarda todas as reportagens sobre o tema, e participa das reuniões onde o projeto tem sido discutido e avaliado pela população junto à Prefeitura.

⁵⁹ Bachelard apud Eckert (1997), em “A saudade em festa e a ética do tempo”, mostra como o grupo que estuda encontra no Museu um local para abrigar suas memórias.

⁶⁰ O Orçamento Participativo é a forma utilizada pela Prefeitura de Porto Alegre para obter a participação da população nas decisões políticas da cidade. Assim são feitas plenárias por regiões da cidade, abertas a toda a sociedade. Neste espaço é possível ao cidadão estipular prioridades na aplicação de recursos do município, e levar reivindicações da sua região, bairro ou rua.

⁶¹ Quando questionados sobre suas visões sobre a Vila nas décadas de 1960 e 70, os moradores acabavam por fazer esta referência: “uma cidade dentro de outra cidade”.

Hoje, se as relações do grupo com a cidade de Porto Alegre são conflituosas em uma instância, e em outra há uma integração harmônica. A abertura do grupo ao dia-a-dia da cidade o expôs à hostilidade da vida urbana, mas também possibilitou que esse se projetasse para fora dos limites da Vila, e passasse a ser agente na socialização da região.

É nesse cenário que ainda guarda as lembranças de uma época de plenas atividades na “cidade ferroviária”. Ameaçada de esquecimento, hoje o grupo se movimenta e se organiza em torno de um projeto de continuidade da memória do grupo, aue busca reestabelecer-se, construir cotidianamente sua identidade em um mundo que lhe parece agressivo, mas do qual passou a necessitar.

O sentimento de desordem no modo de vida da comunidade de trabalho da Vila dos Ferroviários é fruto das mudanças pelas quais o centro de sua referência, o trabalho, sofreu. As relações estruturadas a partir da ótica da produção não têm mais seu mundo, o mundo do trabalho na Ferrovia. Hoje, a organização familiar não se dá mais em função da atividade do pai na empresa, e de um destino semelhante aos jovens. Assim como definia as relações em todas as esferas da vida operária, agora o fim do trabalho deixa seu vazio enquanto atividade diária, prática comum, agente socializador.

No entanto, se o resultado objetivo prático do trabalho deixou de ser produzido em função da não mais atividade, os resultados subjetivos sobre sua comunidade ainda são reproduzidos. A representação e reordenação do tempo vivido é feito, mesmo que inconsciente, a partir das memórias do grupo. No presente, a ruptura em relação ao passado é constantemente revelada pelos personagens do cenário. Mas se a descontinuidade de um tempo é tão perceptível ao grupo, existe então um outro tempo para a referência. As mudanças na Vila, nas formas de sobrevivência e nos planos familiares, são referenciados como “anormais” dentro de algo que era esperado pelo grupo: a continuidade do seu mundo.

A família ferroviária precisou reelaborar sua organização. O papel da mulher ainda é o mesmo, mas o espaço de desempenho da sua função alterou-se. Ainda é a história dos homens que suas esposas contam, uma vez que eles foram a ligação mais estreita delas ao trabalho, mas a forma como olham o mundo leva as significações do feminino, da mãe e esposa. O espaço onde a atividade geradora de renda ocorria expandiu-se além do Quadro, além das profissões, além do masculino e do mundo da ferrovia. Ao conhecer a cidade nessa busca de novos horizontes, ficou mais forte a concepção sobre o si, e o grupo fez mais fortes suas distinções.

O caos não desintegrou a comunidade de trabalho, pois apesar das mudanças no cenário e nos sonhos, a forma de conceber o cotidiano ainda é significada nas memórias. Enquanto reunidos nos espaços que permaneceram ou que agora foram reinventados para socialização, ainda são os assuntos do trabalho discutidos, lembrados e revividos pelos mais velhos. A moradia, as fotos na parede, o tema da conversa das famílias, tudo gira em torno do trabalho no passado. E nesse ambiente, embriagado por lembranças, filhos e netos são criados, ensinados sobre os valores da vida, os valores do grupo.

O cotidiano, reinventado, ainda faz sentido. Viver na Vila é lembrar, e lembrar é a forma do grupo viver. Hoje, a aposentadoria garante tempo livre, e o atendimento mínimo das necessidades econômicas. Nesses espaços de tempo livre, onde ociosas são as lembranças, o grupo se reencontra, pensa maneiras de perpetuar as recordações do passado. Buscam o reconhecimento de sua história, e nessa busca torna-se agentes sociais em diversas esferas.

Importa então dizer que o mundo da Vila Ferroviária ainda não acabou, pois no presente é o passado revivido através da reelaboração. No cotidiano, os rituais cerimônias, como o jantar de confraternização, são momentos onde o passado é encenado. O ritual reafirma os valores, reproduz nos mais jovens as lembranças de um passado que não viveram, mas do qual são herdeiros.

Se a imagem do local hoje transmite o abandono e o fim do trabalho na ferrovia, o convívio com o grupo mostra uma continuidade do seu tempo. Sobre o pouco que resta, o grupo derrama seus planos. Para os moradores, manter o sólido das construções é garantir que a memória permaneça. E a memória é a garantir da continuidade do grupo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALMEIDA, Maria Soares de. **Habitação operária no Brasil: um resgate histórico.** In: MACHADO, Denise Pinheiro & VASCONCELOS, Eduardo Mendes de (org). Cidade e Imaginação. UFRJ/FAU. Rio de Janeiro: UERJ 1996.
- BACHELARD, G. **La dialectique de la durée.** Paris: Editora Quadrige/PUF, 1989.
- BILAC, Elisabete Dória. **Famílias de trabalhadores: estratégias de sobrevivência.** São Paulo: Editora Símbolo, 1978.
- BOURDIEU, Pierre. **La distinction.** Paris: Editora De Minuit, 1979. BOURDIEU, Pierre. **Lições de aula.** São Paulo: Editora Ática, 1994.
- CORREIA, Telma de Barros. **De vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular.** In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, número 4, maio de 2001.
- CORREIA, Telma de Barros. **A indústria e a moradia operária: as diferentes formas de acesso a casas em vilas operárias e núcleos fabris.** In: SONOPSES: Revista da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Publicação semestral, Dezembro de 1997. São Paulo: USP, 1997.
- DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transporte ferroviários no Brasil meridional.** São Paulo: Editora Rios, 1986.
- ECKERT, Cornelia. **Ritmos e ressonâncias da duração de uma comunidade de trabalho: mineiros do carvão (La Grand-Combe, França).** Cadernos de Antropologia, número 11. Porto Alegre: Editora La Salle, 1993.
- ECKERT, Cornelia. **Os homens da mina: um estudo das condições de vida e representações dos mineiros de carvão em Charqueadas/RS.** Dissertação de Mestrado, PPGAS/UFRGS. Porto Alegre: 1985.
- ECKERT, Cornelia & ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **Etnografia da rua: estudo de antropologia urbana.** In: Revista RUA. Campinas, Editora da Unicamp: 2002.
- ECKERT, Cornelia & ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **Etnografia da rua e câmera na mão.** In: www.studium.iar.unicamp.br Revista Eletrônica Studium, Número 8. Unicamp: 2002.
- ECKERT, Cornelia & ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **A interioridade da experiência temporal do antropólogo como condição da produção etnográfica.** In: Revista de Antropologia, Vol. 41 n. 2, 1998. USP, São Paulo: Editora da USP 1998.
- ECKERT, Cornelia. **A saudade em festa e a ética da lembrança.** In: Estudos Feministas. Dossiê Gênero e Envelhecimento. IFCH/UFRJ, Volume 5, Número 1/97.
- ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra.** Coleção Bases, n.º 47, 2.ª edição, São Paulo: Editora Global, 1985.
- GOFFMAN, Erving. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade detentora.** Rio de Janeiro, Editora Guanabara Koogan, 1988.
- GRAMSCI, Antonio. **Maquiavel, a Política e o Estado Moderno.** Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1978.

- GRIGNON, Claude. **A moral técnica**. São Paulo: Editora Mimeo, EAESP/FGV, (Sem data - aproximadamente 1970).
- LEITE LOPES, José Sérgio. **Uma teatralização tradicional da dominação industrial**. In: ARAÚJO, Angela Maria Carneiro (org). Trabalho, cultura e cidadania: um balanço da história social brasileira. São Paulo: Editora Scritta, 1997.
- LEITE LOPES, José Sérgio. **O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2ª edição, 1978.
- LEITE LOPES, José Sérgio. **A tecelagem dos conflitos de classe na cidade das chaminés**. São Paulo/Brasília: Editora Marco Zero, 1988.
- MACEDO, Carmen Cinira. **O projeto de vida familiar**. In: MACEDO, Carmen Cinira. A reprodução da desigualdade: projeto de vida familiar de um grupo operário. São Paulo: Editora Hucitec, 1979.
- Ministério dos Transportes. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - **PRESERVE**. Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora Metrópole, 1992.
- Periódicos: Imprensa local – jornais **Zero Hora, Correio do Povo e Gazeta Mercantil** do período 01/2001 a 07/2002.
- Secretaria do Estado da Cultura, Centro de História Oral – **SEDAC**. Governo do Rio Grande do Sul.
- Memória cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: Sedac/CHO e Gráfica Metrópole, 2002.
- SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo: Editora Cortez, 1982.
- TAYLOR, Frederick W. **Princípios da administração científica**. São Paulo: Editora Atlas, 7.ª edição, 1970.
- TRAGTENBERG, Maurício. **Burocracia e ideologia**. 2.ª edição. São Paulo, Editora Ática, 1977.
- TURNER, Victor. **O processo ritual. Estrutura e antiestrutura**. Petrópolis: Editora Vozes, 1974.
- WEBER, Max. **Paternalismo e Governo numa Alemanha Reconstruída**. Coleção Os pensadores. São Paulo: Editora Abril. 1974.
- WEBER, Regina. **Os operários e a colméia: trabalho e etnicidade no sul do Brasil**. Ijuí: Editora Unijuí, 2002.