

**40º ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS**

**SPG 31 - TEORIAS E PRÁTICAS PATRIMONIAIS: O PAPEL DO CIENTISTA  
SOCIAL**

**TRILHANDO PATRIMÔNIOS ENTRE MUSEUS, NARRATIVAS, MEMÓRIAS  
E DURAÇÕES: UM ESTUDO ETNOGRÁFICO SOBRE OS FERROVIÁRIOS  
APOSENTADOS DE PORTO ALEGRE**

Yuri Schönardie Rapkiewicz

Mestrando (PPGAS/UFRGS)

Bolsista CAPES

yrapkiewicz@gmail.com

Orientação: Dra. Cornelia Eckert

Docente PPGAS/IFCH/UFRGS

chicaeckert@gmail.com

**SETEMBRO DE 2016**

# **TRILHANDO PATRIMÔNIOS ENTRE MUSEUS, NARRATIVAS, MEMÓRIAS E DURAÇÕES: UM ESTUDO ETNOGRÁFICO SOBRE OS FERROVIÁRIOS APOSENTADOS DE PORTO ALEGRE**

Yuri Schönardie Rapkiewicz

**Orientação:** Dra. Cornelia Eckert

**Resumo:** O estudo etnográfico, no contexto vivido pelos antigos ferroviários de Porto Alegre foi concebido por especializações do método, como a etnografia de rua (ECKERT; ROCHA, 2013c) com saídas de campo nos universos de pesquisa com o objetivo de filmar e fotografar, em convergência com a etnografia da duração (ECKERT e ROCHA, 2013b) que orienta a elaboração de **coleções etnográficas**. Os objetivos dessa comunicação giram em torno dos seguintes tópicos: (a) A discussão sobre o fenômeno da memória numa perspectiva antropológica, no que diz respeito a uma categoria pensada na interface de significação coletiva de sujeitos cognoscente em paralelo às políticas públicas de patrimonialização. (b) Quais as imagens evocadas pelo grupo operário e pelo imaginário social associado ao universo ferroviário. (c) Situar as redes de sociabilidade atuais do grupo pesquisado contrastando as camadas temporais vivenciadas pelos indivíduos e a transformação material da cidade. (d) Compreender as condicionantes do agenciamento de identidades por parte de indivíduos que reivindicam o direito à moradia num território específico de Porto Alegre (porção do bairro Humaitá), além do reconhecimento, da preservação e divulgação de sua história em âmbito local e nacional.

**Palavras chave:** Documentos, Fotografia, Memória Coletiva, Cidade, Patrimônio Ferroviário.

## **Introdução:**

“Sem memória, não há presente humano, nem tampouco futuro. Em outras palavras a memória gira em torno de um dado básico do fenômeno humano: a mudança. Se não houver memória, a mudança será sempre fator de alienação e desagregação, pois inexistente uma plataforma de referência e cada ato seria uma relação mecânica, uma resposta nova e solitária a cada momento, um mergulho no passado esvaziado para o vazio do futuro.” (Ulpiano Bezerra Menezes)

Esta é uma investigação etnográfica sobre o fenômeno da construção da memória de uma classe de trabalho, manifesta nas continuidades e rupturas das práticas de trabalhadores aposentados, através das suas performances e dos seus itinerários individuais pela região metropolitana de Porto Alegre. Contrastamos a duração do grupo na contemporaneidade e os jogos de uma memória incorporada (emaranhados nos cotidianos e nas narrativas dos ferroviários aposentados, suas gestualidades e seus corpos envelhecidos), nas suas interfaces com a memória na sua dinâmica institucionalizada e objetivada via documentos, espaços museológicos e políticas de patrimonialização. Nosso interesse recai sobre a interpretação dos ritmos temporais, das associações dessas formas diferenciadas de tratamento memorial, reconhecendo pontos de toque, intersecções, dissonâncias e particularidades caras as representações e agenciamentos por parte de múltiplos atores (aposentados, sindicalistas, antropólogos, historiadores, mediadores de museus, visitantes, arquivistas, políticos, entre outros). Embora todos esses agentes sejam, de alguma forma, visibilizados, colocamos em relevo os aposentados e suas redes de sociabilidade, bem como a questão do posicionamento do antropólogo enquanto narrador. Nesse sentido, fazemos, ao longo de todo o texto, ponderações sobre “o lugar delicado de “mediação cultural” que configura a prática da etnografia e [...] o lugar do antropólogo que estuda a memória e o patrimônio nas sociedades complexas contemporâneas” (ECKERT; ROCHA, 2015, p. 179).

Preambulando nossos interesses, adentramos agora no contexto urbano em que os ferroviários aposentados relatam a degradação física e simbólica dos seus territórios tradicionais em Porto Alegre, após concessão da infraestrutura da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), para iniciativa privada, em 1997. A situação desdobrou-se em transformações práticas na vida social do grupo, como o desemprego, a incerteza sobre a permanência das famílias nas casas da vila operária e a gradual desvalorização da aposentadoria – só para citar algumas. Nos tempos de operação, a empresa estatal, criada em 1957, centralizava praticamente todas as operações de trens do país, e era dividida em Superintendências Regionais, sendo a SR-6 a unidade que administrava a região sul do país. A RFFSA, além do avolumado patrimônio físico, contava com políticas especializadas no âmbito de habitação, trabalho, saúde, educação, cultura e lazer, sendo elas mediadas e executadas pelo Departamento de Assistência ao Ferroviário (DAF) da RFFSA.

O desmantelamento físico e social da empresa, sob a égide de sua extinção, levou a ruptura nas formas de mobilização do grupo profissional, levando o mesmo a buscar formas alternativas de organização e reivindicação dos seus direitos e interesses. Os habitantes da vila, até então “acomodados” pelo assistencialismo empresarial, em que praticamente todos os serviços eram oferecidos pela RFFSA (a manutenção das casas, a gestão das cooperativas de consumo e agremiações esportivas) tiveram de reaver suas estratégias de ação. O sindicato da categoria assume um papel preponderante nesse contexto, operando na assessoria e execução de articulações em prol da ferrovia e dos aposentados, nas mediações das relações de trabalho com a empresa concessionária, nos trâmites previdenciários junto ao poder público e na fiscalização em relação ao patrimônio cultural ferroviário. *Os moradores não sabem participar, representar-se, discutir e buscar melhorias... foram educados pela empresa e hoje não deram-se conta que tudo acabou...* (LORD, 2002, p. 59-60). O testemunho da esposa de um ferroviário, coletado por outro pesquisador<sup>1</sup> da vila operária, atesta que a adaptação do grupo não foi fácil, no entanto os ferroviários conseqüentemente se rearticularam. Nos tempos da Rede, existia a associação dos moradores, “dentre as atividades cabíveis à Associação, estava a reivindicação de melhorias para a vila junto à empresa e administrar a farmácia comunitária [...]”. (LORD, 2002, p.60) Para substituir a entidade, foi articulada a Cooperativa Habitacional dos Moradores da Vila Ferroviária, que vem representando os habitantes junto ao poder público em suas instâncias municipal, estadual e federal, no que diz respeito a regularização fundiária das casas.

Nessa abordagem a questão da materialidade entra no escopo de análise, circunscrita, por um lado, nas edificações, ruínas e espaços específicos da cidade. Espaços como o sindicato, criado em 1963, hoje estabelecido na Rua Voluntário da Pátria, 1358. A vila ferroviária, que data da década de 1940, mas também as estações desativadas<sup>2</sup>, que foram sendo gradualmente empurradas para os confins da cidade. A construção do TRENSURB<sup>3</sup>, em 1985, que ameaçou passar em cima da vila (a linha foi recuada, mas de toda forma dividiu regiões da cidade, e, no Centro Histórico, vedou o contato com o Rio Guaíba). Esse breve histórico das transformações na infraestrutura

---

<sup>1</sup> Em 2002, Lucio Lord, na época vinculado ao Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV) e do Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL), desenvolveu pesquisa neste contexto, sobre a biografia do seu Hélio, orientado por Cornelia Eckert. A obra resultante de sua pesquisa é um aporte bibliográfico importante desse artigo.

<sup>2</sup> Prédios que atualmente contam com novos usos ou estão abandonados.

<sup>3</sup> Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB)

urbana de Porto Alegre já dá pistas da ascensão do modelo rodoviário<sup>4</sup> e o gradual sucateamento das ferrovias<sup>5</sup>. Outro exemplo é o edifício da RFFSA, situado perto da Rodoviária, ambos construídos em 1970, década dos últimos respiros da RFFSA, este local foi sede da empresa em Porto Alegre até a privatização, em 1997. Sua construção reuniu praticamente todos os departamentos e divisões da empresa, fato mencionado pelos interlocutores como fundamental para articulação política da categoria, uma vez que a comunicação era facilitada e o nível de coesão entre o pessoal da ferrovia passou a ser maior. No semblante do prédio, ainda hoje é possível ver a pintura desbotada com o emblema da RFFSA, denunciando o uso original da edificação, que abriga agora a Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul (SSP/RS).

Por outro, situamos as materialidades de outra natureza, minúcias reunidas nas **coleções** de objetos, **papéis**, **fotografias** (que particularmente nos interessam) e outros fragmentos materiais da vida social da ferrovia no Rio Grande do Sul. O colecionamento e o ato de documentar são práticas comuns aos aposentados, às instituições museológicas e ao narrador-antropólogo que realiza essa pesquisa. Essa interlocução e os deslocamentos em Porto Alegre entre a Vila Ferroviária, o Grêmio Esportivo Ferrinho (ambos localizados no Bairro Humaitá), o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Rio Grande do Sul (SINDIFERGS) bem como em São Leopoldo - RS, no Museu do Trem<sup>6</sup>, subsidiam a produção e coleta de material audiovisual proveniente de saídas de campo.

Sobre a questão das políticas públicas de patrimonialização, selecionamos algumas leis (sobretudo as federais) que servem de marco regulatório em relação ao processo de registro dos bens oriundos da ferrovia, bem como sua salvaguarda e manutenção. Nesse sentido traçamos também um breve histórico da institucionalização

---

<sup>4</sup> Na década de 1950, período do governo Juscelino Kubitschek (JK), a abertura da economia ao capital estrangeiro deslocou os investimentos mais robustos para o desenvolvimento das estradas, estava aberta a era do rodoviarismo no Brasil. A infraestrutura de transportes que estava sendo estabelecida privilegiava o asfalto em detrimento do ferro. As ferrovias foram deixadas em segundo plano, embora correspondessem ainda a grande parte da fatia do deslocamento de cargas e pessoas no país. A competitividade entre os dois modais se intensificou.

<sup>5</sup> O transporte de passageiros intermunicipal foi abolido em 1996, ficando restrito aos municípios atendidos pelo TRENURB, sendo eles, respectivamente: Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. A ferrovia passa ser exclusivamente destinada ao transporte de cargas. O enxugamento das operações ferroviárias começa a ficar evidente a partir da década de 1990, quando a RFFSA, já em 1992, é incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), [Instituído pela Lei 8.031 de 12 de abril de 1990.] A privatização se consumou em 1997, sendo a empresa pública extinta em 2007. A concessão rendeu aos cofres públicos, na ocasião, a bagatela de R\$1,5 bilhões.

<sup>6</sup> Ressalto o tempo em que estive atuando como mediador cultural da instituição, entre 2012 e 2014.

dessa memória dentro da empresa RFFSA durante os anos em que esteve ativa, situando o contexto de implementação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE), mais especificamente através da instalação do Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul (Museu do Trem, situado em São Leopoldo - RS). Ao enfocarmos o Museu do Trem situamos suas práticas institucionais atuais e a relação dos aposentados e outros atores com essa ambiência.

Nesses deslocamentos apontamos que os **arquivos** têm sido recorrentemente analisados nos termos de uma etnografia documental, na medida em que reconhecemos os papéis como constitutivos de subjetividades, ideologias, conhecimentos, práticas e objetos (Hull, 2012). É preciso se ater ao caráter mediador desses objetos e papéis, como produtores de conhecimento, e buscar apreender de que forma eles constituem, hierarquizam, separam e relacionam as pessoas (CUNHA, 2004). Ampliando as margens do estudo, não nos bastamos nas análises dos papéis, buscando através de uma etnografia da duração (ECKERT e ROCHA, 2013) dar uma ordem de sentido às narrativas, testemunhos e imagens subjetivadas pelos interlocutores, fragmentos oriundos do mundo social circunscrito à ferrovia, catalogados em coleções etnográficas. Esse estudo é tributário de análises antropológicas da memória e do envelhecimento no âmbito da moderna sociedade urbana. Estamos aqui interessados pelos relatos de experiências vivenciadas pelos antigos ferroviários, esse estudo tem sido concebido por especializações do método etnográfico: a etnografia de rua (ECKERT E ROCHA, 2003) com saídas de campo nos universos de pesquisa com o objetivo de filmar e fotografar, em convergência com a etnografia da duração (ECKERT E ROCHA, 2005, 2013, 2015) que orienta o trabalho de elaboração das **coleções etnográficas** (texto, imagens, vídeos e sons), que nos estimulam a pensar nas noções de desencaixe do tempo e do espaço, tomando os dados de campo como fragmentos hierarquizados, classificados e unificados em um banco de conhecimento, em suma, a coleção etnográfica tomada como uma unidade associativa, uma constelação de imagens simbólicas. Nesse panorama entrecruzamos a Antropologia Visual, Urbana e a Antropologia do Imaginário e das formas sensíveis, a História, a Museologia e as Políticas Públicas, além de tangenciar, o Urbanismo. É nesse avolumado terreno pelo qual transito desde meados de 2010.

### **Trabalhadores, cidades e patrimônios:**

No sentido das discussões teóricas que devem subsidiar a investigação, sem a pretensão de querer esgotá-las aqui, algumas referências podem ser listadas: A produção antropológica brasileira com enfoque na classe operária, com ênfase na questão de vilas operárias, autores como José Sérgio Leite Lopes (1976), Luiz Fernando Dias Duarte (1986) e Cornelia Eckert (1993). A categoria de trabalho é um elemento importante para pensarmos o processo de urbanização, tendo na análise da combinação tipo fábrica com vila operária um meio de imobilização da mão de obra, disciplinarização dos empregados e forma de controle direta de instituições laborais sobre o operariado. Situamos também outros autores clássicos como Hobsbawm (1979) e Thompson (1980) - que habilmente desvela as tramas da história social dos trabalhadores. Ambos os autores discutem a formação da classe operária na Inglaterra, fornecendo modelos explicativos para ascensão desse segmento social ao redor do mundo. Abordamos a memória dos ferroviários pelos olhares estendidos na interlocução com segmentos da historiografia cultural, social e oral. Destacamos as reflexões de Thompson (1987) como inspiradoras nessa análise, já que o autor parte das noções dos próprios trabalhadores, ao longo de toda sua produção intelectual, fomentando a discussão sobre a construção histórica da experiência da classe operária na Inglaterra. Nessa mesma conjuntura histórica, como ressonância da Revolução Industrial e o advento da máquina a vapor, o capitalismo financeiro, por meio dos investidores europeus e norte-americanos, custeou, entre os séculos XIX e XX, empreendimentos de matriz industrial ao redor do mundo (entre os quais as ferrovias na América do Sul). No Rio Grande do Sul as estradas de ferro surgem para escoar a produção agrícola da Região colonial do Vale do Rio dos Sinos, até o porto da capital, Porto Alegre, em 1874. As obras foram financiadas com recursos da Inglaterra. As localidades do interior do Rio Grande do Sul se desenvolveram e foram integradas ao sistema de transportes ferroviários, tornando mais complexas as realidades rurais. A chegada do trem, sinônimo de modernidade, literalmente revolucionou paisagens e práticas. As estações eram locais de efervescência, de movimento – sociabilidades de viajantes e trabalhadores.

A polarização urbano-rural, com o avanço da urbanização, creditada, entre outras, a chegada das ferrovias, foi sendo superada. Grandes contingentes de pessoas passaram a se dirigir às cidades, seduzidas pelas oportunidades que a urbe podia oferecer. Sobre isso Oliven (1985, p.33) frisa que:

Há uma série de variáveis que devem ser levadas em consideração ao analisar o ajustamento de migrantes a vida urbana. Entre estas variáveis se encontram: a área de origem, a motivação para migrar, as expectativas em relação ao meio urbano, as oportunidades de trabalho oferecidas pela cidade de destino, o tempo de exposição à vida urbana, os mecanismos e instituições que ajudam no processo de ajustamento, o aspecto ou a área de envolvimento social que está sendo aprofundada pelo pesquisador, etc.

Entre as instituições que amparavam esses migrantes, temos a empresa de trabalho. A envergadura institucional, que dava assessoria de diferentes naturezas e por vezes provinha de habitações para os trabalhadores, contribuía decisivamente na adaptação desses sujeitos ao âmbito citadino. Ter o operário perto da fábrica fazia parte do modelo, “imobilização da mão-de-obra pela moradia” (LEITE LOPES, 1979, p. 41). Vemos assim que na cidade:

Apesar da rigidez e monotonia do trabalho operário e das dificuldades que os imigrantes têm de enfrentar no meio urbano, este geralmente é encarado positivamente, na medida em que simboliza o ideal de ascensão social e de acesso a bens e serviços. (OLIVEN, 1985, p. 35).

Chegamos assim em uma das variáveis que é colocada em relevo nos meandros dessa discussão: a cidade. A Escola de Chicago é reconhecida pela sua vertente de estudos sociológicos sobre a cidade, nos primórdios do século XX, sobretudo entre as décadas de 1920 e 1930. É grande o número de intelectuais que dedicaram suas pesquisas à temática urbana, abordando assuntos como a vida da classe trabalhadora, o movimento migratório campo-cidade e a proliferação da violência. O pioneirismo nesta forma de enquadrar as cidades fornece caminhos para interpretação da vida nas metrópoles, fazendo menção especial às reflexões de George Simmel (2002) sobre a cultura objetiva e cultura subjetiva, interpretações sobre as interações e os simbolismos da vida citadina. A pluralidade de grupos sociais em relação caracteriza as sociedades complexas, como nos dizem nos sugere Simmel (2002). A Cidade torna-se o espaço do culto da individualidade, das relações econômicas, de trânsitos e trajetórias, os habitantes imprimem suas marcas nos bairros, ruas e vielas. Assim podemos citar as construções, desconstruções e ruínas como elementos potencializadores de sentidos.

Eckert e Rocha (2013) apontam o impacto proveniente da obra de Georg Simmel nas reflexões sobre a cidade. Ressaltam concepções do autor sobre a crise, o processo de



“individuação” e “sociação” nas metrópoles. Também reconhecem seu pioneirismo e contemporaneidade inspiradora para investigações em Antropologia Urbana, mobilizando alguns conceitos como:

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

O estudo de agrupamentos urbanos, formados aos moldes do capital, revela como a cidade é palco de diferentes manifestações sociais. Nas pesquisas etnográficas do espaço citadino, são abordadas as relações complexas, dentro do tema da Antropologia Urbana, seguindo em especial os antropólogos brasileiros como Gilberto Velho (1980), Ruben Oliven e as orientadoras Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha. Contemplam-se perspectivas de interesse nas interações entre os sujeitos, nesta pesquisa debruço-me a partir do prisma de Goffmann (1970), ao etnografar as circulações e significações dos indivíduos habitantes da cidade em relação aos seus territórios de pertença. Parafraseando o teórico, que nos lembra de que no meio “urbano a pessoa recebe um tipo de sacralidade que é exibido e confirmado por atos simbólicos”. (GOFFMANN, 1970, p.51).

Pensamos assim que as paisagens citadinas (como bem nos lembram Ana Luiza e Cornelia) são frutos da ação humana sobre a natureza – não entendemos natureza e cultura como oposições, mas formas associativas que configuram uma estética, fator preponderante da cultura, um “reencontro entre quem sente e o sensível” (ECKERT e ROCHA, 2013) Sobre a memória e o sensível, interessamo-nos pelo conteúdo e forma dos discursos, das palavras, imagens narradas, histórias de vida contadas para o pesquisador. Tomamos a cidade como um lugar simbólico, um objeto temporal, que reúne signos diversos e públicos. A objetividade costura as intencionalidades do etnógrafo, na escuta sensível e observação atenta aos atos de interlocução, aos personagens do meio urbano que protagonizam, transmitem e agenciam imagens próprias, significantes. A busca do etnógrafo parte de uma investigação sensível sobre as

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

Seguindo os trilhos de intelectuais que se debruçam sobre o estudo do imaginário (Gaston Bachelard e Gilbert Durand), a fenomenologia busca equalizar as instâncias relacionais entre os sujeitos e os objetos, o mundo subjetivo e o mundo objetivo. A fenomenologia pode ser circulada, nesses termos, ao integrar uma análise sobre a consciência temporal que instiga os agentes pensantes, nas suas ações simbólicas sobre o mundo. Gilbert Durand (1980), por exemplo, frisa o papel da imaginação simbólica, delimitando a força poética dos símbolos e a transcendência da liberdade criadora. O ponto de Durand (1989) é assegurar ao imaginário uma inteligibilidade integrada à racionalidade, e não uma natureza antagônica e submissa às estruturas da cognição humana. A sua teoria geral do imaginário aponta que a imaginação é um fator de equilíbrio psicossocial. A memória está inscrita nessas ondulações entre as continuidades e as rupturas. A percepção temporal passa pela mediação dos sentidos. A cidade provoca estímulos nos sujeitos por meio de suas cores, sonoridades, cheiros e também sabores – um repertório cultural que reitera as orientações de práticas individuais e coletivas, portanto, sociais. Assim, ao ouvirmos os ferroviários, estamos atentos às “imagens, sons, cheiros, sabores e marcas impregnados em suas memórias, seus ouvidos, nariz, paladar e corpo” (ROUCHOU, 2009, p 117).

A memória, nesse contexto, se apresenta como um fenômeno observável, na relação entre os habitantes e seus espaços de referência, correspondência traçada por Maurice Halbwachs (2006), na sua obra *memória coletiva*. As cidades se transformam, a circulação na rua, entendida como encontro, mistura e movimento, é a própria essência da vida urbana. Assim os indivíduos vivenciam e experimentam o espaço citadino, tendo mais afinidades com alguns locais. A habitação e os itinerários individuais são orientadores da duração das práticas de sociabilidade e a relação simbólica, por vezes afetiva, com construções, ruas e outros lugares. (ECKERT; ROCHA, 2015). Como Halbwachs (2006) sugere, na relação espaço-memória:

Assim se explica como as imagens desempenham seu papel na memória coletiva. O lugar ocupado por um grupo não é como um quadro-negro no qual se escreve e depois se apaga números e figuras. Como a imagem do quadro-negro poderia recordar o que nele traçamos, se o quadro negro é indiferente aos números e se podemos reproduzir as figuras que bem entendemos? Não. Mas o

local recebeu a marca do grupo, e vice-versa. Todas as ações do grupo podem ser traduzidas em termos espaciais, o lugar por ele ocupado é apenas a reunião de todos os termos. Cada aspecto, só é inteligível para os membros do grupo, porque todas as partes do espaço que ele ocupou correspondem a outros tantos aspectos diferentes da estrutura e da vida de sua sociedade, pelo menos o que nela havia de mais estável. (HALBWACHS, 2006, p. 160).

A noção de duração de Bachelard (1988) vai além: situa a importância das práticas cotidianas de uso do espaço por parte dos habitantes que criam e recriam modos de durar no tempo. Assim, Porto Alegre é a cidade tomada como objeto temporal, que se transforma materialmente, e pulsa de forma contínua pela ação simbólica de seus habitantes. O percurso de pesquisa acaba tencionando o conceito de patrimônio, através de dados etnográficos, conjugando as abordagens sensíveis da antropologia adjacentes às representações objetificadas e formalistas da museologia. É preciso se ater aos aspectos subjetivos dos interlocutores, entendendo a subjetividade como o “conjunto de modos de percepção, afeto, pensamento, desejo, medo e assim por diante, que animam os sujeitos atuantes.” (ORTNER, 2007, p. 376). A memória coletiva (HALBWACHS, 2006) dos grupos urbanos, estruturada por camadas espaço-temporais, coloca em jogo a disputa, o conflito de valores e interesses que conformam o fenômeno urbano. Tomamos a memória como fruto da imaginação criadora, um “vento de liberdade” da consciência, uma expressão cognitiva, a mobilização e transfiguração de imagens percebidas e transmitidas (narradas) por sujeitos. As autoras Ana Luiza e Cornelia nos sugerem que o ato de lembrar, é resultado “de movimentos do pensamento, uma construção produtiva e criadora de conhecimento, ela é a expressão das estruturas dinâmicas da inteligência.” (ECKERT; ROCHA, 2001, p. 7). As memórias são olhares presentes sobre recortes pretéritos, gestos corpóreos e discursivos mobilizados na transmissão de noções de mundo e nas expectativas de um devir coletivo. São apreensões voláteis dos sujeitos que tornam coerentes, por meio da linguagem, suas experiências de vida. A coerência esta associada à intencionalidade, no jogo de lembranças e esquecimentos que tramam as biografias individuais, narradas, que passam a compor imagens poéticas que constelam num imaginário coletivo que se renova e oxigena num tempo descontínuo, justamente na convergência de sentidos (ordenados e ordenadores) provenientes da imaginação criadora de sujeitos cognoscentes.

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

Ao abordarmos a questão do patrimônio cultural, colocamos em relevo Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses, sua abordagem recai sobre a questão do patrimônio cultural, problematizando o trabalho dos profissionais da área, no que diz respeito à contextualização provocativa sobre as práticas envolvidas no ofício de historiadores, arquivistas e outras especialidades. Para isso o autor procura traçar um panorama denso sobre as características definidoras dos bens culturais, nas suas dimensões objetivas e subjetivas, acentuando o antagonismo existente no âmbito dos valores e das experiências dos detentores do patrimônio (classificados como habitantes, no nosso caso em particular os ferroviários), e dos demais sujeitos envolvidos, tais como “especialistas” e consumidores do mercado de bens simbólicos (por exemplo, os turistas). Meneses afirma que são privilegiadas as representações em detrimento das práticas e que a dicotomia material *versus* imaterial é insustentável na medida em que obscurece a correlação entre os objetos e os simbolismos a eles atribuídos. Partindo de uma charge na qual um guia turístico, no interior de um templo religioso tombado, aborda uma senhora que está rezando, alegando que a mesma estaria interferindo de forma negativa na visita de um grupo de turistas. A cena narrada subsidia suas reflexões seguintes, onde procura

contrapor as categorias de valor cultural<sup>7</sup> associadas aos atores envolvidos, de um lado uma habitante que exercita sua fé – numa ação territorializada, de fruição cognitiva e subjetividades intensas. De outro, o turista, que embora esteja encantado com a construção possui uma experiência superficial e desterritorializada, sua contemplação é passageira, e tem na fala do mediador o principal suporte para interpretar os símbolos do local. Assim, a localidade seria apropriada de distintas formas, desassociando as práticas culturais imersas e “nativas” (que se encontram em constante metamorfose) das respectivas representações – usos da cultura como segmentos recortados, fechados e cristalizados. Nas palavras do próprio autor:

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

Corroborando com a discussão patrimonial, trazemos ao debate José Reginaldo Santos Gonçalves, antropólogo, pesquisador do campo do patrimônio, atuante na UFRJ. O intelectual dá partida na sua análise dos limites do patrimônio cultural, tecendo comentários sobre o inflacionamento da categoria e os eventuais riscos envolvidos nessa constatação: a banalização do poder descritivo da classificação de patrimônio cultural e o comprometimento do potencial político como “instrumento de luta pelo reconhecimento público de grupos sociais e indivíduos” (GONÇALVES, 2007, p. 239). O autor busca as associações existentes entre a delimitação dos patrimônios culturais e o mercado, tidas como “ambíguas e incontornáveis” (GONÇALVES, 2007, p. 247).<sup>8</sup>

Inicialmente Gonçalves (2007) afirma que durante um longo período, no Brasil, a mirrada lançada sobre o mercado era pejorativa e externalizada, no âmbito das arguições relativas às políticas preservacionistas. A autenticidade dos bens culturais seria

---

<sup>7</sup> Meneses dá ênfase aos componentes que julga mais importantes do valor cultural, sendo eles: valores cognitivos, formais, afetivos, pragmáticos e éticos. Acentua, porém, que não podem ser considerados como fatores isolados, mas que devem ser pensados de forma articulada.

<sup>8</sup> Esse não é o escopo central de análise desse artigo, embora seja salutar mencionarmos as associações entre o capital financeiro, a especulação imobiliária e o processo de “revitalização” de espaços urbanos, apontando a transformação de espaços patrimonializados e seus usos e contra-usos, para pensarmos sobre as questões de gentrificação, planejamento urbano e turismo. Ver as reflexões de Rogério Proença Leite (2002).

constantemente ameaçada pelos efeitos do mercado, já que contribuiriam com a descaracterização dos mesmos. O autor situa que na contemporaneidade a situação é inversa, na sociedade urbana (onde as relações monetárias são imperativas), o mercado passa a ser visto, em alguma instância, como um potencial aliado, já que pode ser percebido no interior da natureza do patrimônio cultural, através de mecanismos de apropriação dos bens inalienáveis – apropriação, essa, submetida a regras próprias e sob o julgo do controle social e institucional de determinadas agências. Identifica, também, relações mercantis formais (como a aquisição de coleções de acervos por parte dos museus), privadas e clandestinas, além de uma gama diversificada de usos da indústria turística. Por último o autor problematiza capacidade de alcance (categorizada como ressonância) de certos bens culturais, já que são concebidos como representações que suprimem ambiguidades situadas entre a história e as memórias coletivas.

### **Os trilhos da pesquisa, entre aposentados, livros e outras fontes:**

Aqui situo a primeira e mais decisiva bibliografia de apoio, um estudo etnográfico com descrições da vila que me introjetaram numa ambiência diferenciada de Porto Alegre. Em 2002, Lucio Lord, na época vinculado ao Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV) e do Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL), desenvolveu pesquisa naquele espaço, sobre a biografia de Hélio, orientado por Cornelia Eckert. A obra resultante de sua pesquisa é um aporte bibliográfico importante desse artigo. A presente investigação acaba por ser uma revisitação à localidade da vila. Assim é necessário ressaltar que embora a localidade em questão seja a mesma, cada uma das produções científicas possui suas próprias especificidades de abordagem, além, obviamente, de serem realizadas em contextos temporais distintos. As fotografias de Lord registraram ruínas que não existem mais, e a sua pesquisa consta na bibliografia do livro “Pelos Trilhos” (observamos assim um primeiro indício em relação à ressonância da produção antropológica, uma vez que seja restituída.)

Seguindo os trilhos, descrevo minha entrada em campo, o processo etnográfico; a escuta de diversas narrativas fantásticas de trabalho, causos, historietas de família, vizinhança e luta operária... Essa trajetória preencheu meu imaginário de “imagens mentais” de um tempo que não vivi. Outras perguntas me desafiam: Quais contribuições teórico-metodológicas? Como transmitir esse universo, textualmente e visualmente,

numa interpretação narrativa que compreenda o discurso de trabalhadores e outros habitantes urbanos?

A problematização é dar voz e imagem aos personagens diversos, de forma a contornar o discurso unilateral da história. A história social, a história oral, os museus comunitários e o patrimônio cultural são categorias que evidenciam as vozes e as histórias profundas, são aberturas dentro da disciplina. Nessa seara mobilizamos pontos de reflexão ancorados numa perspectiva antropológica. Pensamos assim a partir de Walter Benjamin (1994) que aborda a memória na sociedade moderna e sugere a ameaça à figura dos narradores no contexto urbano. Estariam eles realmente fadados ao desaparecimento?

Antes de responder essa questão e para situarmos o “outro”, é preciso situar-se desde o lugar de fala, a de alguém que realiza uma pesquisa antropológica interessada e comprometida com as vozes dos interlocutores (nossos personagens parceiros de pesquisa) buscando uma relação dialógica, ética e aberta para com a pluralidade de formas de subjetivação da realidade social.

Retomando minha inserção no grupo operário, situo que a partir de 2010 passei a integrar a equipe do Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL) e do Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV), na condição de bolsista de iniciação científica. Os grupos, vinculados ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRGS, são coordenados pelas professoras Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornelia Eckert. A capacitação nesses ambientes ocorreu após me engajar no projeto *Trabalho e Cidade: Antropologia da Memória do Trabalho na Cidade Moderno-Contemporânea* (CAPES/PNPD), que segue a tradição dos estudos etnográficos com imagens, enfocando a memória do trabalho, de diferentes profissões, na cidade de Porto Alegre. As produções estão relacionadas às pesquisas etnofotográficas. É salutar também, dimensionar a experiência profissional adquirida durante os dois anos em que estagiei no Museu do Trem de São Leopoldo, estando imerso na rotina dessa instituição entre 2012 e 2014, fator que possibilitou acesso facilitado à reserva técnica local e sua coleção de acervos de documentos e objetos.

A opção por uma análise da e na cidade, se coloca no processo de estranhamento da experiência urbana, tomando os pontos de vista da cidade do antropólogo e de dois ferroviários, numa negociação que previu deslocamentos físicos e epistemológicos. As biografias se cruzam em linhas narrativas, frutos do estranhamento de indivíduos que

carregam suas potências discursivas, operando no entendimento de si-mesmos e da cidade em que estão inseridos, transmitindo, pela oralidade, seus testemunhos. Estamos atentos aos cruzamentos entre a institucionalidade que permeava a vida laboral, representada pela RFFSA e, no contexto presente, pela institucionalização da memória ferroviária via Museu do Trem e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Reconhecemos a inventividade dos atores que tem seus deslocamentos mediados pelas suas andanças na cidade e pelo manusear de papéis, diante da realidade burocrática dos estados modernos. Parafraseando Gilberto Velho, reconhecemos que:

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

O que se coloca no horizonte da pesquisa presente é uma abordagem sobre o envelhecimento e o patrimônio, colocando em evidência as vozes dos interlocutores que lutam pelo reconhecimento de sua história e um lugar no imaginário social. A dimensão política da memória, também é enquadrada, enquanto instrumento de luta na demanda dos direitos de moradia, previdência e, principalmente, **a memória**. Estes trabalhadores aposentados detêm um saber-fazer do trabalho operário e um olhar e um entendimento singular sobre os espaços alcançados pelos trilhos de ferro, nos oferecendo uma ótica diferenciada ao enquadrarmos o processo de urbanização de Porto Alegre. O envelhecimento de personagens enquanto condição de um acúmulo de experiências de trabalho vividas e inscritas nos corpos, que vivem uma nova condição na cidade, é um ponto atravessado pelo debate.<sup>9</sup> Amiúde, como o patrimônio, na sua dimensão mais ressonante, transmite, perpetua e ressignifica os territórios de sentido e de que forma contribui para a duração do grupo profissional aposentado na contemporaneidade?

Para este artigo dois interlocutores serão privilegiados, ambos trabalhadores aposentados e militantes da memória ferroviária. Abordaremos a relação desses sujeitos com documentos, livros, biografias, recortes de jornais, certidões, objetos e outros fragmentos materiais da ferrovia que sempre são trazidos ao longo das entrevistas. Em

---

<sup>9</sup> Ecléa Bosi (2004) faz um mergulho na questão do envelhecimento no seio da sociedade industrial, relatando a dimensão biológica da velhice e, socialmente, as necessidades de diante da desvalorização geral dos velhos, estes sujeitos possam “se engajar em causas que os transcendam, que não envelhecem e que dão significado aos gestos cotidianos. Talvez esse seja um remédio contra os danos do tempo.” (BOSI, 2004, p.80). Muitas vezes essas causas são o acúmulo de papéis e objetos, o ato de colecionar.



especial, me refiro aos **livros** de história oral e entrevistas, levando em conta seus processos de negociação, produção, publicação e os seus eventuais desdobramentos. O livro sobre a Vila Ferroviária de Porto Alegre foi editado pela municipalidade local, o outro, que reúne entrevistas concedidas por um aposentado residente em Rio Grande - RS, foi editado pela Universidade Federal de Rio Grande (FURG). Os livros são frutos da mobilização destes ferroviários, e durante as conversas informais que tivemos, eles mencionavam com entusiasmo a materialidade dessas publicações. Os idosos que apresento neste artigo também são atuantes no sindicato: Paulo Nilton de Carvalho e Hélio Bueno Silveira, este último residente em uma porção do bairro Humaitá que era uma vila operária de propriedade da extinta empresa de trabalho – A Rede Ferroviária Federal (RFFSA).<sup>10</sup> Hélio tem sido até o momento meu maior parceiro de pesquisa, o aposentado sempre me recebeu no Grêmio Esportivo Ferrinho, e aos seus apontamentos fui tomando conhecimento das atividades relacionadas à ferrovia em diferentes lugares.<sup>11</sup>

Privilegiar as pistas dos livros pela via da história oral, na qual se documenta a oralidade de forma escrita, em produções com excertos de entrevistas densas, originam rico material de análise, que de encontro à pesquisa etnográfica resulta num fortuito meio de trabalhar com a memória. O que ocorre é que a simples apropriação dos discursos publicados obscurece a realidade vivida pelos indivíduos, é preciso dialogar, fazer campo pressupõe o encontro face-a-face, o olho no olho. A identidade narrativa (DIAZ, 1999) está justamente na performance individualizada de sujeitos que através de um ato discursivo encandeiam suas percepções sensíveis da realidade. O ato discursivo, enquanto lugar de enunciação evidencia um corpo em ação, gestualidade e palavra. As biografias desses senhores trazem à tona as paisagens de outros tempos, narradas. As pausas das falas denotam momentos importantes, rupturas nos discursos que, juntamente com expressões faciais, dão vida as histórias de vida: tensões, transbordos de emoções, alternadas entre saudades, lamentações, perspectivas e esperanças. Impressões que não teríamos nas entrelinhas dos registros escritos. A percepção diferenciada em relação às piscadelas jocosas ou “tiques” nervosos involuntários dos quais falava Geertz (2002), só se faz possível através da descrição minuciosa do “encontro etnográfico”. São nas

---

<sup>10</sup> A empresa em questão é pano de fundo da narrativa dos aposentados, e esse estudo não tem a pretensão de ser um histórico da empresa, mas prestar atenção no alcance da sua estrutura física, e como ela permanece subjetivada pelos sujeitos.

<sup>11</sup> Voltaremos a falar dos dois interlocutores e do Museu na sequência do texto.

entrevistas, conversas informais e deslocamentos que observamos nas falas e nos silêncios ritmados a criatividade desses senhores, vigilantes ainda as influências e intimidações do ambiente e situação no qual os depoimentos foram coletados.

Cabe, uma última consideração, dos idosos contarem suas histórias, municiados de anotações, fotos, cadernos e papéis da antiga RFFSA. Inseridos nos seus acervos pessoais, rodeados de fragmentos que são encadeados na construção de suas identidades, os ferroviários sentem-se mais a vontade para falar. Entendo isso por dois aspectos: Eles procuram nos papéis a legitimidade das suas falas, além de referenciais, amparos escritos para driblar alguns esquecimentos provenientes de um ato cognitivo que vai se tornando falho durante o envelhecimento, em maior ou menor grau<sup>12</sup>. Sujeitos que se preocupam com a finitude de suas vidas e anseiam em contar suas histórias e que elas possam transcender, por meio de imagens (e que imagens?) a existência a do seu grupo operário no mundo. Localizo aqui duas publicações, a partir das quais adenso essa discussão.

Privilegio, primeiramente, o livro “Pelos Trilhos: História da Vila Ferroviária de Porto Alegre”, publicado em 2009. Por quê? A primeira consideração nesse sentido foi o apontamento de Hélio, logo no primeiro campo que realizei, situando a importância desta publicação. O aposentado dizia que eu “encontraria tudo que quisesse naquele livro”.<sup>13</sup> A confecção do volume foi demandada nas reuniões do Orçamento Participativo<sup>14</sup>, onde Hélio era delegado. As entrevistas densas reunidas no livro foram realizadas no G.E Ferrinho, onde dezesseis pessoas participaram das atividades, todas em 2007. Eram ferroviários, homens e mulheres, moradores da vila, além de alguns participantes do grupo de teatro Trilho. A incumbência das pesquisas sobre a vila, a fim de juntar material para a publicação, ficou a cargo do Centro de Pesquisa Histórica (CPH), vinculado a Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre. Na seção de agradecimentos do livro, a

---

<sup>12</sup> Lembrando Joel Candau (2011) que atribui à escrita e a “infinitude” de informações disponibilizadas nos meios digitais, como ferramentas de expansão da memória.

<sup>13</sup> Conforme diário de campo de 13 de Setembro de 2010.

<sup>14</sup> “O Orçamento Participativo (OP) foi implantado em 1989 [...] e se caracteriza por três grandes momentos prioritários: as reuniões preparatórias, a Rodada Única de Assembleias Regionais e Temáticas e a Assembleia Municipal. [...] O Orçamento Participativo é um processo dinâmico que se adequa periodicamente às necessidades locais, buscando sempre um formato facilitador, ampliador e aprimorador do debate entre o Governo Municipal e a população.” Extraído de <[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/op/default.php?p\\_secao=1](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/op/default.php?p_secao=1)> último acesso em 26 de setembro de 2016.

Diretora do CPH na ocasião, Bernadete Dal Molin, situou o comprometimento da pesquisa do órgão público com os interesses do grupo operário:

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

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

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

longo desses anos é assim que viemos batendo, esbarrando e esbarrando. (PMPA/SMC, 2009, p. 116)

O livro foi uma das conquistas mencionadas, já que legítima a luta dos ferroviários pela moradia, a partir desses trâmites e deslocamentos, por exemplo, foi dado o primeiro passo no processo de tombamento do edifício no G. E. Ferrinho junto à municipalidade<sup>15</sup>. Em relação às moradias, Hélio informa que até o presente momento a situação não foi resolvida, encontrando-se pendente na Prefeitura. No último campo realizado, no dia 17 de Setembro, o aposentado ressaltava seu temor sobre instabilidade em relação à propriedade dos imóveis.

Nessa ocasião o aposentado reforçou a esperança em conseguir receber ainda em vida a titularidade da sua casa, já que só um documento finalmente atestaria a propriedade do imóvel e evitaria, por exemplo, que “uma patrula passasse por cima da vila”, nas suas próprias palavras. Verdade seja dita a maior dificuldade dos aposentados é saber realmente a quem se reportar em relação a cada caso, tanto que seu Hélio afirmou, na nossa última conversa, que a pulverização das atribuições de diferentes órgãos governamentais após a extinção da RFFSA é extremamente confusa. O aposentado nos lembra ainda que na estrutura centralizada da antiga empresa, as demandas poderiam ser atendidas ou não, mas que naquele contexto, ao menos, sempre recebia uma “resposta institucional” em pouco tempo.

Para fechar essa sessão ressaltamos que a epigrafe do artigo, citação de Upiano Meneses, é a contracapa desse livro, e alude a passagem do tempo e a sua implacável ação corrosiva, a mudança. As mudanças são as constantes variáveis que atravessam a existência e duração do grupo, que acaba por se reinventar na cidade.

### **O Grêmio Esportivo Ferrinho e a Vila Ferroviária**

A primeira entrada na Vila aconteceu em Setembro de 2010, conhecida até então somente por menção bibliográfica, fui até a localidade conhecer o conjunto de casas de madeira, e a figura do Sr. Hélio. No fim de uma tarde, motivado a conhecer o Grêmio Esportivo Ferrinho, desembarquei na estação Farrapos (trem metropolitano). A etnografia

---

<sup>15</sup> Encaminhamento realizado através de solicitação junto à “Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural - EPAHC - que foi criada pela Portaria nº 45, de 12 de maio de 1981, com o objetivo de gerir os bens culturais de propriedade do Município. Com o passar dos anos, suas atribuições foram-se ampliando e diversificando.” Extraído de <[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?p\\_secao=87](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smc/default.php?p_secao=87)> Último acesso em 27 de Setembro de 2016.

de Lucio Lord já havia me ambientado informalmente, a cada passo mais próximo da vila encontrava situações descritas pelo pesquisador. Finalmente avistei a entrada da Vila dos Ferroviários, chegando pela Rua Dona Teodora. Esta via duplicada em 2007 tem um tráfego intenso de caminhões. Numa de suas faces avistamos núcleos de habitações<sup>16</sup> irregulares – porém urbanizados, além de um posto de saúde (Unidade Diretor Pestana) e uma escola estadual (EEEF Lions Club Porto Alegre Farrapos).

A vila ferroviária tem acesso somente pela Avenida dos Ferroviários, contando com duas entradas, a principal situada de encontro à Rua Dona Teodora enquanto a outra, dos fundos, desemboca na Rua Ernesto Neugebauer. O acesso principal é na esquina do colégio, que se encontra junto à construção onde uma placa enferrujada identifica o logradouro: “Avenida dos Ferroviários”. O aspecto das ruas internas denuncia a padronização das casas, distintas entre si por modificações feitas pelos habitantes. Cores, cercas e muros. As casinhas de madeira destoam por não haver mais um regime de empresa e disciplinarização dos espaços. Muitos terrenos tiveram as casas originais derrubadas dando lugar às novas estruturas de alvenaria, algumas com mais de um piso. As remanescentes de madeira a heterogeneidade se ilustra nos estados de conservação, algumas novas, enquanto outras beiram à ruína. Naquele reduto residencial, a vinte minutos do centro, podemos ver crianças descalças jogando bola, moradores aposentados sentados em frente as suas casas tomando chimarrão e os varais recheados de roupas, que dão um colorido especial a toda localidade. Saindo da vila e seguindo na Rua Dona Teodora, encontramos um prédio verde, de dois pavimentos, o G.E. Ferrinho, número 1250.

O Grêmio Esportivo Ferrinho nasceu nas Oficinas Diretor Pestana, localizadas ao lado da vila, a agremiação foi fundada em 31 de Outubro de 1963. Durante algum tempo permaneceu sem sede própria, sendo alojada em diferentes endereços, quando finalmente, em 1989, a RFFSA liberou o uso do edifício, que segue como sede do clube até hoje. A primeira finalidade do Ferrinho foi o incentivo ao esporte por parte da empresa, como estratégia de afastamento dos ferroviários do álcool. O alcoolismo era uma mal que assombrava muitos dos trabalhadores. Embora tenha nascido com essa

---

<sup>16</sup> Essas vilas do entorno estão consolidadas há bastante tempo, os ferroviários narram o surgimento dessas ocupações e o processo de urbanização do bairro Humaitá. Essas habitações surgiram com o transcorrer dos anos e cercam a vila ferroviária, são em sua maioria ocupações simples como casas de madeira. Conforme verificado em saída de campo em Agosto de 2016, a ocupação segue aumentando em terrenos da Prefeitura e da União, pertencentes à extinta RFFSA.

função, a agremiação também realizou inúmeras outras atividades em sua sede, desde atividades esportivas, como as Ferríades<sup>17</sup>, até bailes, aniversários, carnavais e desfiles de garotas da ferrovia. O lugar é um verdadeiro depósito de miscelâneas materiais da ferrovia. As coleções de Hélio, que contam com documentos, fotografias e instrumentos de trabalho, dispostos por todo o prédio.

Hélio me recepcionou na minha primeira chegada ao clube, naquela oportunidade eu portava uma máquina fotográfica e alguns livros na mochila. Subindo a escada e sentando-me junto da mesa central, começamos a conversar sobre quem eu era e quais os meus interesses. O senhor me indagava os pormenores da minha pesquisa, sugeri meu interesse sobre a história da vila e da ferrovia em Porto Alegre. Procurei explicar a particularidade do estudo, que tinha a memória no seu enfoque, mas era de cunho etnográfico, e não propriamente histórico. O que buscava era a narrativa de ferroviários aposentados. Por inúmeras vezes o senhor fazia referência ao livro que mencionei mais acima, dizendo que nele encontraria todas as informações necessárias à minha investigação.

Nesse momento, perguntando ao ferroviário se eu poderia tirar algumas fotografias do espaço, fui autorizado em silêncio, por um balançar de cabeça. Antes de registrar qualquer imagem, percebi que a atenção de Hélio estava centrada na minha mochila, onde avistou entre os vários livros um exemplar de capa bordô, obra que pediu para manusear.<sup>18</sup> Após folhear algumas páginas, o senhor apontou para a seção de agradecimentos, onde constava seu nome. Este evento evidenciou que a preocupação daquele ferroviário com a preservação da história da ferrovia não era recente, mas que acompanhava toda a sua trajetória de trabalho. A publicação de 1985 remetia ao Museu do Trem e seus acervos. Hélio participou na elaboração deste catálogo que traz um material fotográfico fantástico sobre as operações ferroviárias no Rio Grande do Sul. O aposentado seguiu folheando o livro, e em determinadas páginas, apontava sua participação enquanto colecionador de imagens. Na composição do acervo da instituição, o ferroviário frisa também que ajudou a transportar objetos de todo o estado para São

---

<sup>17</sup> A Ferríades foi um torneio de diferentes modalidades esportivas, que contou com a participação de Porto Alegre e demais distritos do Rio Grande do Sul, além da estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, com sede em Tubarão, Santa Catarina.

<sup>18</sup> O livro em questão era intitulado “Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul”, de 1992.

Leopoldo-RS, inclusive sinos e peças de locomotivas. A alcunha de guardião da memória, sugerida por Lord (2002) ao ferroviário, não poderia ser outra.

Hélio Bueno da Silveira nasceu em 1943, entre o município de Cruz Alta e de Ijuí: “Eu nasci em Cruz Alta. Eu nasci entre... propriamente no município de Cruz Alta, mas era na beira da linha” (LORD, 2002, p.51). O aposentado, que alega ter em suas veias “sangue ferroviário”, é casado, filho e neto de ferroviário, trabalhou durante 32 anos na ferrovia. Dentro da empresa desempenhou a função de artífice da linha permanente, e depois foi realocado para o Departamento de Comunicação Social da RFFSA, setor onde se aposentou. Negro, de fala doce, militante da causa férrea, enxerga o Ferrinho como um espaço especial, parte importante de sua vida. Desde que o conheço, sempre se esforçou para transformar o local em um centro cultural reconhecido, luta aguerrida que leva com esmero. A ajuda, nesse sentido, sempre é bem-vinda, segundo palavras do próprio interlocutor. Políticos, moradores, pesquisadores e artistas, o repertório de pessoas envolvidas nesse projeto é vasto, Sr. Hélio procura dinamizar a pauta, encabeçando o movimento pela regularização do imóvel. O prédio, situado em área operacional da América Latina Logística (ALL), sofre constantes ameaças, e seu nível de conservação não é dos melhores, se o mesmo segue em pé é devido à insistência do ferroviário aposentado. O Grupo Trilhos, que tem sede na agremiação, é um aliado importante nessa causa, o coletivo de teatro, organizado sob a orientação do grupo de atores *Ói Nóz Aqui Trávez*, da *Terreira da Tribo*, oferta oficinas de teatro gratuitas à comunidade do entorno desde 2003.

Após me situar nesse contexto, começamos a conversar mais contundentemente sobre a ocupação da vila ferroviária, dos seus tempos áureos até a conjuntura atual. O diálogo começou sobre como Hélio enxergava as transformações pelas quais a ferrovia passou no Brasil, para tanto pediu que me direcionasse até a janela basculante localizada no fundo do prédio, onde a partir da paisagem começou a fazer inúmeros apontamentos. Entre os comentários procurava descrever quais as transformações materiais haviam acontecido no local, mostrando que prédios haviam sido derrubados, e que agora o mato havia tomado conta do terreno. Hélio sempre esteve em constante movimentação para assegurar a permanência do edifício, chegou, inclusive, a residir no espaço com sua família. Apesar de ser aberto e sensível a toda ajuda possível, o aposentado tem muita discrição em relação às atividades que são desenvolvidas no espaço. Depois das conquistas que foram se somando ao longo dos anos, o senhor, que já possui experiência

enquanto gestor do Ferrinho procura evitar tensões com a empresa concessionária, uma vez que o imóvel, formalmente, permanece como propriedade da ALL. Na última ida ao espaço, no final de Setembro de 2016, o aposentado comemorava e exibia orgulhosamente a certidão de tombamento do edifício, concedida pelo município em Julho de 2016.

### **Museu do Trem**

O Museu do Trem foi inaugurado no dia 26 de novembro de 1976, sendo estabelecido num convênio entre a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, com o Museu instalado na estação ferroviária de São Leopoldo ainda em funcionamento. O prédio só deixa de funcionar como estação ferroviária em 1980, permanecendo unicamente como sede do Museu. Dois anos mais tarde, a RFFSA inicia um longo processo de restauro a fim de recuperar a estação, já bastante alterada, visando devolvê-la a seus moldes originais. O processo de reconstrução durou quatro anos, de 1981 a 1985. Em 1985 foi criado o PRESERVE<sup>19</sup> junto ao Setor Geral de Preservação do Patrimônio da RFFSA, e foi reinaugurado o Museu do Trem, denominado de Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul. Em 02 de outubro de 1990, o IPHAE realiza o tombamento do Sítio Histórico, assegurando a preservação do espaço, que contempla a antiga estação e a praça de seu entorno. Em 1991, é firmado o comodato entre da RFFSA e a Prefeitura de São Leopoldo, delegando a mesma, a responsabilidade de administrar o Museu (IPHAE, 2002). Essa cronologia de acontecimentos resgata a trajetória de musealização da memória ferroviária no contexto do Museu do Trem de São Leopoldo.

Integrei a equipe museológica em 2012, na condição de mediador cultural estagiário. O estágio me permitiu o estudo do acervo histórico (documentos da empresa, ferramentas, fotografias e mapas). Cabe ressaltar a desorganização da reserva técnica da instituição, que é localizada abaixo da estação do metro. Esta inserção me aproximou das iniciativas de preservação levadas a termo pelo museu, inseridas num grande leque de possibilidades.

Nesse sentido situamos a participação em atividades promovidas por esta instituição cultural em que os ferroviários aposentados figuravam como destaques (em

---

<sup>19</sup> Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes.



atividades como as rodas de memória). As atividades institucionais buscavam dialogar com os habitantes de São Leopoldo, num viés educativo, a plataforma de programas do espaço contava com visitas mediadas de grupos, cine vagão, exposições permanentes e temporárias, oficinas de educação patrimonial e conservação de metais. A agenda institucional promovia esporadicamente Rodas de Memórias temáticas, que levantavam questões importantes como o gênero, as práticas e os ofícios do trabalho, entre ferroviários aposentados, idosos interessados e a comunidade em geral. Eram episódios de verdadeira intersecção de idades, gerações. As histórias de vida compartilhadas entre antigos colegas de trabalho, no interior de um museu, e o público, sobrepunham tempos distintos. Ao descreverem suas vivências, encontravam espectadores atentos e curiosos, que ouviam os testemunhos com muita atenção, inclusive interagindo.

Paulo Nilton de Carvalho se tornou um personagem importante nesse contexto. Conheci o aposentado no Museu do Trem, na Semana Nacional de Museus, em maio de 2012. Paulo contava histórias incríveis, era um narrador que prendia a atenção dos espectadores. Estava na plateia quando ele palestrava com seus painéis de própria autoria, os quais ele levava por todos os cantos do estado do Rio Grande do Sul para divulgar a história da ferrovia. O senhor em questão havia sido Agente de Estação no interior do estado e atualmente mora em Rio Grande-RS. Este ferroviário me presenteou com o livro de sua biografia, registrada em forma de entrevistas. Numa excerto do livro, na seção que trata da exposição dos seus painéis o ferroviário circunscreve uma de suas reflexões:

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

Deslocando nosso olhar para mais longe, desembocamos, fazendo referência à Lei Federal 11.483, de 31 de Maio de 2007, que *“atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da*

*extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural.”*<sup>20</sup>

A legislação citada é outro marco importante que subsidia a presente abordagem. Outro instrumento importante de ser registrado é a Portaria número 407, de 21 de dezembro de 2010, que dispõe sobre o estabelecimento da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007.

Por último, saindo do universo exclusivamente ferroviário, acessamos documentos mais amplos, como o Plano Nacional de Cultura que é regido pelos princípios do direito à informação, à comunicação e à crítica cultural. Ele também cita o direito à memória por meio dos museus, arquivos e coleções. Na última década o campo museológico ganhou destaque e visibilidade por meio da criação do Instituto Brasileiro de Museus (Ibram), em 2006, angariando capitais via editais públicos para modernização, acessibilidade e qualificação dos espaços e serviços. A mobilização de recursos humanos da área em todo o país levou à sistematização de diretrizes, estratégias, ações e metas previstas em um documento do ano de 2010, Plano Nacional Setorial de Museus. Uma das tônicas do Plano é de afirmar o papel educativo dos espaços de memória e a importância da articulação entre museus, escola e sociedade civil.

Este panorama, onde ainda poderíamos citar outras iniciativas do poder público, como os projetos de Pontos de Memória, as casas de Patrimônio do IPHAN e a aprovação da Lei de Cultura Viva (LEI Nº 13.018, DE 22 DE JULHO DE 2014) evidenciam o reconhecimento e a preservação da diversidade de memórias constituintes do Patrimônio Cultural Brasileiro como fatores intrínsecos ao desenvolvimento do país. A memória e a sua natureza dinâmica deve ser objeto do financiamento público, com ênfase nos museus, que amargam dificuldades para suas respectivas sustentabilidades.

### **Ferrovíários, Antropólogos, Museus e Durações: A memória vivente.**

Concebemos a memória coletiva enquanto uma experiência dinâmica e vivida, em constante manutenção e ressignificação no tempo. Rememorar, assim, não seria o resultado estático e consolidado das lembranças de um grupo, mas constantemente reinventada no presente, no cotidiano, nas trajetórias individuais dos ferroviários

---

<sup>20</sup> (extraído de <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Último acesso em 10 de Abril de 2016).

narradores, que em comum compartilham o trabalho ferroviário como transversalidade de suas vidas e discursos. Nesse ponto circunscrevo o zelo com a preservação dos seus espaços de referência, prédios operários, estações e moradias. A destruição e o abandono dessas estruturas causa, além do mais, um sofrimento coletivo entre os aposentados. Durante a pesquisa, ouvindo inúmeros depoimentos acerca da realidade ferroviária atual, era unanimidade a repulsão que os ferroviários manifestavam pelo desleixo relacionado às estruturas férreas. Estações abandonadas, em ruínas, os ramais que foram fechados. Foram coletados dizeres como “assassinato do patrimônio nacional” ou, ainda, “está tudo largado por aí”. Mais do que apenas insatisfação, os discursos eram entoados com tristeza, sofrimento, por vezes os senhores enchiam seus olhos de lágrimas, para os mesmos é inconcebível que tantos anos de trabalho tenham culminado em situação tão desastrosa. Nesse contexto retomamos a um ponto norteador do estudo.

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

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

O patrimônio, na sua dimensão ressonante, me chama atenção pela gana dos sujeitos que anseiam em transmitir as memórias do grupo. São formas de habitar a cidade, na sua ritmicidade de tempos, na pluralidade das práticas cotidianas de ocupação

do espaço público, ambos são aspectos que denotam as percepções das paisagens urbanas. O artigo buscou relatar como os próprios ferroviários operam nesse sentido para além das suas redes de relações. Como? Delegando, em partes, essa função aos Museus e a suas práticas diversas, e por outro, confiando suas narrativas aos pesquisadores interessados, como Hélio, Paulo e tantos outros ferroviários fizeram. Mas vamos mais a fundo, situando a agência dos interlocutores: Hélio acredita na duração dos valores da ferrovia perpassam pela consolidação de um Centro Cultural no Grêmio Esportivo Ferrinho, enquanto Paulo, significa seus dias através da ressonância de seus painéis.

Nesse cenário identificamos que Porto Alegre é marcada por uma pluralidade de tempos e espaços, pensados e vividos, grifamos as experiências em relação a um espaço citadino marcado pela constante transformação. As paisagens efêmeras da cidade, nas suas concretudes e nos seus sentidos, são objetos da interpretação do antropólogo, mais um “habitante-hermeneuta-narrador” da cidade, provocado pelo encontro com outro, pelas suas próprias memórias e pela afetação dos tempos narrativos dos sujeitos “modernos”. O trajeto antropológico do qual falava Gilbert Durand (1980) é um processo de transformação do próprio etnógrafo, que tem sua imaginação criadora afetada pelo percurso da pesquisa, que coloca em interface a objetividade e a subjetividade do pesquisador na sua proposição narrativa. Assim, essas produções antropológicas possibilitam uma abertura a novos arranjos interpretativos, dando seguimento à circularidade de narrativas sobre o patrimônio.

### **Referências Bibliográficas:**

BACHELARD, Gaston. *A dialética da duração* SP, Ática, 1988.

BENJAMIN, Walter. "O narrador. Considerações sobre a obra de Nikolai Leskov". In: *Magia e técnica, arte e política. Ensaio sobre Literatura e História da Cultura* [1936] – Obras Escolhidas, Volume 1 – Walter Benjamin [1892-1940]. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 197 – 221.

BENJAMIN, Walter. *Walter Benjamin obras escolhidas III*. São Paulo, Brasiliense, 1989.

BRASIL. Lei nº. 11.483, de 31 de Maio de 2007. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Último acesso em 10 de Abril de 2016.

CANDAU, Joel. *Memória e identidade*. São Paulo, contexto, 2011.

- DIAZ, Raul. Personaje e identidade narrativa: una aproximación metodológica. Revista Horizontes Antropológicos, numero 12, ano 1999.
- DIDI HUMERMAN, Georges. *The image in spite of all*. Chicago, Chicago Press, 2005.
- DURAND, Gilbert. *A imaginação simbólica*. Lisboa, Perspectiva, 1980.
- DURAND, Gilbert. Introdução. In: *As estruturas antropológicas do imaginário*. Lisboa, Presença, 1989.
- ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **A preeminência da imagem e do imaginário nos jogos da memória coletiva em coleções etnográficas**. Brasília: ABA Publicações, 2015.
- ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. *Antropologia da e na cidade: interpretações sobre as formas da vida urbana*. Porto Alegre: Marca Visual, 2013a.
- ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. *Etnografia da Duração: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas*. Porto Alegre, Marcavisual, 2013b.
- ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; *Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2013c.
- ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografia de Rua: Estudo de Antropologia Urbana. Revista Iluminuras, Porto Alegre, v. 4, n. 7, p. 1-22, 2003. Disponível em: <<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras/article/view/9160/5258>>. Acesso em: 30 jun. 2014.
- GEERTZ, Clifford. *A interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- GUARINI, Carmen. Calles de la memoria: filmando los procesos performativos de la memorialización. In Revista Iluminuras. V 13, n 31 (2012)
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo, Centauro, 2006.
- HOBBSAWM, ERIC J. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. 3. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1981.
- IPHAE, Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul: pesquisadoras Alice Cardoso e Frinéia Zamin. Porto Alegre: Pallotti, 2002.
- LE GOFF, Jacques. Memória. In *História e memória*. Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990
- LEITE LOPES, José Sergio. *O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.
- LEITE LOPES, José. Sergio.; ALVIM, Rosilene. *Uma memória social operária forte diante de possibilidades difíceis de patrimonialização industrial*. In: GRANATO,

Marcus; RANGEL, Marcio F. (Org.). *Cultura Material e Patrimônio da Ciência e Tecnologia*. Rio de Janeiro, MAST, 2009, v. p. 1-2.

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

LORD, Lucio. Nascidos na beira do trilho: um estudo antropológico na Vila dos Ferroviários/Porto Alegre, RS. *Revista Iluminuras*. Porto Alegre, n.46, 2001, p. 1-58.

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

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

ORTNER, Sherry. Uma breve história do debate sobre o sujeito. *Subjetividade e crítica cultural*. [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-71832007000200015](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832007000200015)

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

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade*. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, v.1

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