

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
FACULDADE DE LETRAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS LINGUÍSTICOS

LUCIANA MARTINS ARRUDA

**TRAÇOS IDENTITÁRIOS E REPRESENTAÇÕES DA MEMÓRIA EM  
DISCURSOS JORNALÍSTICOS E BIOGRÁFICOS SOBRE A FORMAÇÃO  
FERROVIÁRIA E OUTROS OFÍCIOS AFINS**

MINAS GERAIS

2013

LUCIANA MARTINS ARRUDA

**TRAÇOS IDENTITÁRIOS E REPRESENTAÇÕES DA MEMÓRIA EM  
DISCURSOS JORNALÍSTICOS E BIOGRÁFICOS SOBRE A FORMAÇÃO  
FERROVIÁRIA E OUTROS OFÍCIOS AFINS**

Belo Horizonte  
Faculdade de Letras da UFMG  
2013

LUCIANA MARTINS ARRUDA

**TRAÇOS IDENTITÁRIOS E REPRESENTAÇÕES DA MEMÓRIA EM  
DISCURSOS JORNALÍSTICOS E BIOGRÁFICOS SOBRE A FORMAÇÃO  
FERROVIÁRIA E OUTROS OFÍCIOS AFINS**

Tese de Doutorado desenvolvida junto ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos da Faculdade de Letras da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora.

Linha de Pesquisa: 2B - Análise do Discurso

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ida Lúcia Machado

Co-orientador: Cláudio Humberto Lessa

Belo Horizonte  
Faculdade de Letras da UFMG  
2013

Ficha catalográfica elaborada pelos Bibliotecários da Biblioteca FALE/UFMG

A779t Arruda, Luciana Martins.  
Traços identitários e representações da memória em discursos jornalísticos e biográficos sobre a formação ferroviária e outros ofícios afins [manuscrito] / Luciana Martins Arruda. – 2013.  
216 f., enc. : il., (color) (p&b)  
Orientadora: Ida Lúcia Machado.  
Coorientador: Cláudio Humberto Lessa.  
Área de concentração: Linguística do Texto e do Discurso.  
Linha de Pesquisa: Análise do Discurso.  
Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Letras.  
Bibliografia: f. 176-184.  
Anexos: f. 185-216.

1. Análise do discurso – Teses. 2. Imaginário – Aspectos sociais – Teses. 3. Discurso jornalístico – Teses. 4. Identidade – Teses. 5. Memória coletiva – Teses. 6. Linguagem e trabalho – Teses. 7. Biografia (como forma literária) – Teses. 8. Ferroviários – Aspectos sociais – Teses. I. Machado, Ida Lúcia. II. Lessa, Cláudio Humberto. III. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Letras. IV. Título.

CDD: 418



Universidade Federal de Minas Gerais  
Faculdade de Letras  
Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos

---

Tese intitulada *Traços identitários e representações da memória em discursos jornalísticos e biográficos sobre a formação ferroviária e outros ofícios afins*, defendida por LUCIANA MARTINS ARRUDA em 01/04/2013 e aprovada pela Banca Examinadora constituída pelos Professores:

---

**Dra. Ida Lucia Machado - UFMG**  
**Orientadora**

---

**Dr. Cláudio Humberto Lessa (coorientador) - UFMG**

---

**Dra. Virginia Borges Palmerston - Uni-BH**

---

**Dr. William Augusto Menezes - UFOP**

---

**Dr. Rosalvo Gonçalves Pinto - UFMG**

---

**Dr. Wander Emediato de Souza - UFMG**



*Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica,  
mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,  
atravessou minha vida,  
virou só sentimento.*

(Adélia Prado)

## AGRADECIMENTOS

Ao final desta jornada acadêmica, agradeço primeiramente a Deus, por estar sempre ao meu lado em todos os momentos e por conduzir as minhas ações e os meus sentimentos.

Em segundo e não menos importante, agradeço aos meus pais, irmãos, cunhado e cunhada, pelo zelo, pelas inúmeras ajudas e por tudo aquilo que fizeram e fazem por mim. A ajuda deles foi fundamental em mais essa conquista. Afinal, família é tudo! E a minha é tudo mesmo!!!

Nesses quatro anos, vivi muitas coisas, passei por grandes mudanças e conheci muitas pessoas especiais que, de uma forma ou de outra, também contribuíram para a realização desta tese. Entre elas agradeço especialmente:

ao professor Fábio Bonfim Duarte, a primeira pessoa que reencontrei quando cheguei a BH no dia da minha entrevista de doutorado. Isso foi há algum tempo.... mais precisamente, há quatro anos atrás. Durante todo esse tempo, sempre estivemos juntos, independente do que acontecesse, como fazem os grandes amigos e espero continuar assim por toda a minha vida...

à minha grande amiga Dalcyline, que também conheci no dia da entrevista. Ela, como ninguém, sabe de tudo o que a gente passa para terminar uma tese.

à minha orientadora querida, professora Ida Lúcia Machado, e ao meu (co-)orientador, Cláudio Humberto Lessa, por terem me acolhido carinhosamente num momento de turbulência. Cláudio, obrigada pelo companheirismo e pelas valiosas contribuições acadêmicas e pessoais. Saiba que você é o melhor (co-)orientador do mundo!

ao professor Antônio Augusto Moreira de Faria pela convivência, pelas suas contribuições e por ter me dado a oportunidade de dar um novo rumo a esta tese.

ao grande amigo Rosalvo e a sua esposa Beth pelo carinho, por terem contribuído para a minha permanência em BH e por tudo o que fazem por mim. Eles formam um casal incrível e admirável!

às professoras Eliana Amarante e Glaucia Muniz, que são um exemplo de bondade e de caráter. Muito obrigada por tudo!

à professora Ana Cristina Fricke Matte pela amizade e pelo carinho como sempre trata as pessoas que fazem parte dos seus projetos acadêmicos. Aprendi muito de EAD e de computação com ela, que é “fera” no assunto!

a todos os professores e amigos do NAD, pelos momentos de reflexão e pela amizade!

aos professores Gilmar, Mônica, Rosalvo, Wander, William e Virgínia por fazerem parte desta banca e deste momento.

à minha amiga Raquel Aoki e ao William, companheiros de estudo e de inúmeras aventuras. Obrigada pela amizade e pelos momentos compartilhados!

a todas as amigas que tenho em Juiz de Fora e as que conquistei em BH.

à minha amiga e companheira de mestrado Lillian, pela tradução do resumo.

às Irmãs da FAFISM, pelas orações e pelo carinho!

aos funcionários do Poslin que sempre me recebem carinhosamente e estão sempre dispostos a ajudar.

aos coordenadores do Poslin, professora Célia e professor Rui, pela disponibilidade, pelas inúmeras ajudas e pela dedicação.

aos responsáveis pelo “Santa Rosa Bureau Cultural” pela doação dos catálogos.



a todos os amigos que conquistei na CBTU, em especial à Isabel Vilhena, ao Gilberto e à Cláudia.

aos ferroviários da Vale e da FCA que cruzaram o meu caminho.

à Capes e à Fapemig pelas bolsas de estudo que me ajudaram bastante e foram decisivas para a realização desta pesquisa.

enfim, a todos aqueles que, por ventura, eu tenha esquecido de agradecer...

## RESUMO

Esta pesquisa tem como principal objetivo identificar e analisar quais são as imagens e representações dos trabalhadores ferroviários que são projetadas nos discursos jornalísticos e biográficos sobre formação profissional ferroviária e outros ofícios afins. Para isso, investigamos quais são as condições situacionais e históricas de produção desses discursos: suas finalidades, as identidades sociais dos seus produtores, suas visadas. Além disso, analisamos também como cada gênero, pertencente a esses discursos, atualiza, reconstrói e lida com a memória associada à profissão, aos ofícios e à vida desses profissionais. Essa análise é feita com base no que é informado sobre os ferroviários e sobre o que eles ou os seus familiares informam a respeito da profissão e do profissional. Por se tratar de uma abordagem discursiva, essa tese não dialoga apenas com a Análise do Discurso (AD) de vertente francesa, mas com outros campos disciplinares, tais como a Sociologia, a História e a Formação Profissional. Utilizamos as teorias da AD, especialmente a Teoria Semiolinguística, tal como a concebe Patrick Charaudeau, para mostrar como ela pode contribuir para o entendimento da relação entre linguagem e trabalho, por exemplo, através do estudo das identidades discursivas e dos imaginários sociodiscursivos construídos, promovendo a inserção do discurso do trabalhador no meio acadêmico. Desenvolvemos uma pesquisa representacional-interpretativa, a partir da seleção de dois *corpora* formados por discursos jornalísticos (duas reportagens publicadas na revista *História Viva – Caminhos do Trem*) e biográficos (quatorze narrativas reconstituídas ou relatos biográficos publicados nos catálogos *Vale Registrar 2006-2007* e *2007-2009*). De um modo geral, a análise desses discursos sinalizou que, mesmo pertencendo a mesma revista, as duas reportagens apresentam pontos de vista e enfoques diferenciados. Na primeira, a jornalista Aryane Cararo apresenta uma visão idealizada da profissão e constrói um imaginário que não condiz com a realidade, a de um trabalhador aventureiro e realizado. Na segunda, a socióloga, cientista social e educadora Batistina Corgozinho apresenta uma visão histórica e mais sociocrítica do que realmente é ser ferroviário, incluindo as mazelas e lutas da classe. Com relação ao discurso biográfico, o primeiro catálogo apresenta depoimentos de ferroviários aposentados ou na ativa e o segundo depoimentos de ex-companheiras ou filhas de ferroviários já falecidos. Neles, os depoentes entrevistados apresentam uma visão saudosista da profissão ou do profissional, seja por meio do uso de um discurso direto ou indireto. Em suma, a análise contrastiva desses discursos sinalizou que diferentes tratamentos são dados à memória segundo as intenções, as visadas, o projeto de palavra dos sujeitos comunicantes.

Palavras-chave: Formação profissional; Ofício ferroviário; Discurso jornalístico; Discurso biográfico; Memória; Identidades; Imaginários sociodiscursivos.

## ABSTRACT

This research has as main objective to identify and analyze what are the railway workers images and representations that are designed in journalistic and biographical discourses on railway vocational training and other related offices. For this, we investigate what are the situational and historical conditions in which these discourses are produced: its purposes, the social identities of their producers, their target. Furthermore, we also analyzed how each gender, belonging to these discourses, updates, and rebuilds and handles the memory associated to the profession, the crafts and the lives of these professionals. This analysis is based on what is reported on the railway and about what they or their relatives informed about the profession and the railway worker. Because it is a discursive approach, this thesis not only converses with french Discourse Analysis (DA), but with other disciplines, such as sociology, history and Vocational Training. We use theories of AD, especially the Semiolinguistic (não sei se a tradução é esta) Theory, as Patrick Charaudeau conceives it, to show how it can contribute to the understanding of the relationship between language and work, for example, through the study of discursive identities and imaginaries sociodiscursives constructed, promoting the insertion of the worker's discourse in academia. We develop a interpretative-representational research, from the selection of two corpora consist of journalistic discourse (two articles published in the magazine História Viva - Caminhos do trem) and biographical (fourteen narratives reconstructed or biographical accounts published in the catalogs Vale Registrar 2006 - 2007 and 2007-2009). Overall, the analysis indicated that these speeches, although belonging to the same magazine, the two reports show different approaches and points of view. In the first report, the journalist Aryane Cararo presents an idealized vision of the profession and builds a picture that does not match reality, the picture of a adventurous and accomplished worker. In the second, the sociologist, social scientist and educator Batistina Corgozinho presents a historical and more critical overview of what is to really be a railway worker, including the class struggles. Regarding the biographical discourse, the first catalog shows testimonials from active or retired railway workers and the second shows testimonials from former partners or daughters of deceased railway workers. In them, the witnesses interviewed present a nostalgic vision of the profession or of the worker, either through the use of a direct or indirect speech. In short, the contrastive analysis of these discourses signaled that different treatments are given to memory according to the intentions, the targets, the project of word communicating subjects

Keywords: Vocational training; Craft rail; Journalistic Discourse; Biographical Discourse, Memory; Identities; Sociodiscursives Imaginaries.

**LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AD = Análise do Discurso  
ALL = América Latina e Logística  
ANTT = Agência Nacional de Transportes Terrestres  
CBTU = Companhia Brasileira de Trens Urbanos  
CELFI = Centro de Excelência em Logística Aplicada  
CEPEFER = Centro de Estudos e Pesquisas Ferroviárias  
CEPET = Centro de Educação Profissional de Ensino Técnico  
CFESP = Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional  
CFN = Companhia Ferroviária do Nordeste  
CFP = Centro de Formação Profissional  
CLP = Controlador Lógico Programado  
CNI = Confederação Nacional da Indústria  
CPTM = Companhia Paulista de Trens Metropolitanos  
CTU = Colégio Técnico Universitário  
EPI = Equipamento de Proteção Individual  
FCA = Ferrovia Centro-Atlântica  
FD = Formação Discursiva  
FERROBAN = Ferrovia Bandeirantes  
IFET = Instituto Federal de Educação Tecnológica  
PIB = Produto Interno Bruto  
PND = Programa Nacional de Desestatização  
POSLIN = Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos  
PUC/SP = Pontifícia Universidade Católica de São Paulo  
RFFSA = Rede Ferroviária Federal S. A.  
SAPE = Sociedade Além-paraibana de Educação  
SENAI = Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial  
SESP = Serviço de Ensino e Seleção Profissional  
SINDFER = Sindicato dos Ferroviários do ES e MG  
SR = Superintendência Regional  
RMV = Rede Mineira de Viação

## ÍNDICE DE FIGURAS E ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Praça da Estação de Belo Horizonte e detalhe do relógio .....	36
FIGURA 2 – Quepe utilizado pelos maquinistas da RFFSA .....	37
FIGURA 3 – Capas das seis edições publicadas pela revista .....	51
FIGURA 4 – Capa de edição número 5 .....	51
FIGURA 5 – Capas das três edições publicadas pelo Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale .....	55
FIGURA 6 – Entrevistados do <i>Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007</i> ..	56
FIGURA 7 – Entrevistadas do <i>Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2007-2009</i> .	57
FIGURA 8 – Quadro sinóptico contendo informações sobre os entrevistados das narrativas selecionadas .....	58
FIGURA 9 – Quadro dos Modos de Organização do Discurso .....	77
FIGURA 10 – Esquema representativo da gênese dos saberes .....	92
FIGURA 11 – Esquema de organização do verbo “enunciar” .....	101
FIGURA 12 – Quadro dos procedimentos da construção enunciativa .....	105
FIGURA 13 – Quadro dos principais componentes de nomeação da primeira reportagem .....	107
FIGURA 14 – Processo de organização da construção do universo narrado .....	117
FIGURA 15 – Papéis actanciais do Modo de Organização Narrativo .....	118
FIGURA 16 – Tabela de alguns signos-sintomas identificados nos discursos jornalísticos .....	136
FIGURA 17 – Relato biográfico e fotografia do ferroviário Duílio Ferreira .....	143
FIGURA 18 – Quadro dos principais componentes de nomeação dos catálogos .....	154
FIGURA 19 – Quadro dos principais componentes de localização dos catálogos .....	155
FIGURA 20 – Tabela de alguns signos-sintoma identificados nos discursos biográficos .....	168

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	15
PARTE I – O SURGIMENTO DAS FERROVIAS E DO SER FERROVIÁRIO: BUSCANDO SUBSÍDIOS PARA O ENTENDIMENTO DE UMA PRÁTICA SOCIODISCURSIVA .....	20
CAPÍTULO 1: Algumas considerações sobre aspectos histórico-culturais associados ao fazer ferroviário	
1.1 O surgimento das estradas de ferro e das primeiras instituições de ensino .....	21
1.2 A privatização da RFFSA e suas implicações .....	28
1.3 Vida de ferroviário: onde o individual e o coletivo se fundem .....	33
1.4 Experiências compartilhadas: “um dedo de prosa” com os ferroviários... ..	42
CAPÍTULO 2: Apresentação da pesquisa e de seus aspectos descritivos/metodológicos	
2.1 A natureza da pesquisa .....	48
2.2 Os <i>corpora</i> .....	49
2.2.1 A revista <i>História Viva – Caminhos do Trem</i> .....	50
2.2.2 Os catálogos de entrevistas <i>Vale Registrar</i> .....	54
2.3 As categorias analíticas .....	61
PARTE II – A ANÁLISE DO DISCURSO E A TEORIA SEMIOLINGUÍSTICA: ALGUNS CONCEITOS-CHAVE .....	63
CAPÍTULO 3: Os discursos, suas regras e maneiras de dizer	
3.1 A problematização do termo “discurso” .....	64
3.2 A Teoria Semiolinguística e a noção de Contrato de Comunicação .....	69
3.3 Os Modos de organização do discurso: visão geral .....	76
CAPÍTULO 4: A dimensão situacional do discurso jornalístico e suas estratégias na revista <i>História Viva – Caminhos do Trem</i>	
4.1 As finalidades e as identidades das instâncias de produção .....	78
4.2 As estratégias de credibilidade e de captação .....	80
4.3 A noção de imaginários sociodiscursivos .....	88
4.4 A noção de identidade .....	93
4.4.1 O impacto das novas tecnologias na construção <i>versus</i> desconstrução dos traços identitários .....	96
4.4.2 O estudo das identidades sociais e discursivas .....	97
CAPÍTULO 5: O estudo dos modos de organização do discurso jornalístico	
5.1 O modo enunciativo .....	102
5.2 O modo descritivo .....	106
5.3 O modo narrativo .....	115
5.4 Visão geral dos imaginários depreendidos da análise dos discursos jornalísticos .	132
5.5 As identidades sociais e discursivas depreendidas da análise dos discursos jornalísticos .....	137

PARTE III – ANÁLISE DO DISCURSO BIOGRÁFICO: SEU ESTATUTO E SUA DIMENSÃO SITUACIONAL .....	138
CAPÍTULO 6: O estatuto do discurso biográfico, as finalidades e as identidades das instâncias de produção dos catálogos <i>Vale Registrar</i>	
6.1 O estatuto do discurso biográfico .....	140
6.2 As finalidades e as identidades da instância de produção .....	145
6.3 As estratégias de credibilidade e de captação .....	147
CAPÍTULO 7: O estudo dos modos de organização nos discursos biográficos	
7.1 O modo enunciativo .....	152
7.2 O modo descritivo .....	153
7.3 O modo narrativo .....	157
7.4 Visão geral dos imaginários depreendidos da análise dos discursos biográficos ..	166
7.5 Traços identitários projetados do ser ferroviário e de outros ofícios .....	168
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	170
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	176
ANEXOS .....	185

## INTRODUÇÃO

As reflexões aqui apresentadas servirão de subsídio para a análise de alguns aspectos identitários emergentes nos discursos jornalísticos e biográficos sobre formação profissional ferroviária e outros ofícios afins, mostrados a partir de diferentes pontos de vista discursivos. Essa análise será feita com base no que é informado sobre os ferroviários e sobre o que eles ou os seus familiares informam a respeito da profissão e do profissional. Cabe lembrar que, por se tratar de uma abordagem discursiva, essa tese dialoga com outros campos disciplinares, tais como a Sociologia e as teorias que versam sobre a Formação Profissional.

De um modo geral, estamos interessados em buscar respostas para a seguinte questão: *“Quais são os traços identitários e os imaginários sociodiscursivos projetados a partir dos discursos jornalísticos e biográficos enunciados pela revista História Viva – Caminhos do Trem e pelo Vale Registrar sobre o processo de formação ferroviária e outros ofícios afins?”*.

A escolha por discursos relacionados a esses profissionais ocorreu, inicialmente, porque, apesar de o trem fazer parte do imaginário sociodiscursivo de muitos mineiros e de ser um símbolo de mineiridade, ele não fazia parte do imaginário da pesquisadora pelo fato de ela não ser mineira. Isso despertou o seu interesse em pesquisar a história e os relatos dos profissionais que direta ou indiretamente deram vida à máquina de ferro e continuam mantendo o trem “vivo” na memória dos mineiros.

Apesar de não ser mineira, a pesquisadora é uma linguista e acredita que a Análise do Discurso de vertente francesa, principalmente a Teoria Semiolinguística, com o auxílio de outras teorias, pode contribuir significativamente para o estudo dos discursos que circulam na nossa sociedade.

Além disso, cabe destacar que os ferroviários estão diretamente ligados à história e à expansão da formação (ensino) profissional no Brasil<sup>1</sup>. Com a expansão da economia e a carência de mão de obra qualificada, eles foram os primeiros trabalhadores a serem formados por instituições de ensino profissional. Uma das primeiras instituições criadas para atender a essa demanda no país foi o SENAI (Serviço

---

<sup>1</sup>Os ferroviários foram uma das categorias mais evoluídas em termos de reivindicações trabalhistas: jornada de trabalho delimitada, 13º salário, abono de Natal, coisas que existiam na Europa (MARTINELLI, 2009, p.40).



Nacional de Aprendizagem Industrial), que permanece se destacando na formação de outros trabalhadores<sup>2</sup>.

A escolha desse objeto de estudo também se justifica: a) pela expansão e valorização dos cursos técnicos, entre eles os cursos voltados para a formação profissional ferroviária; b) pela procura dos jovens por esses cursos; c) pela demanda do mercado de trabalho por profissionais capacitados; d) pelos investimentos atribuídos ao Governo Federal e às empresas (públicas e privadas) no setor ferroviário e nos cursos técnicos; e e) principalmente, pela carência de material científico e de publicações específicas sobre esse assunto no âmbito da Análise do Discurso e de outras teorias que investigam a relação entre linguagem e trabalho.

A Análise do Discurso (doravante AD), em sua fundação, privilegiou o discurso político. Mas, com sua evolução, passou a incorporar outras práticas e objetos discursivos (ex. o discurso midiático, o pedagógico, o religioso e outros). Dentre esses discursos, a AD também tem se interessado pelos discursos sobre o trabalhador e produzidos pelo trabalhador, tais como os desenvolvidos por Bronckart, na Universidade de Genebra. No Brasil, alguns pesquisadores também vêm se dedicando à análise desse objeto discursivo, tais como Maria Cecília Pérez de Souza e Silva, na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP), Antônio Augusto Moreira de Faria e Rosalvo Gonçalves Pinto, aqui na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)<sup>3</sup>.

Assim como fazem esses pesquisadores, também acreditamos ser necessária uma aproximação ou inserção do discurso sobre o trabalhador no ambiente acadêmico, no sentido de promover um intercâmbio de experiências entre o pesquisador (conhecedor da teoria) e os ferroviários e seus familiares ou pessoas próximas (conhecedores da prática).

Visando a mostrar como a AD, especificamente uma de suas teorias, a Semiologia, pode contribuir para o entendimento da relação entre linguagem e trabalho, por exemplo, através do estudo das identidades discursivas e dos imaginários

---

<sup>2</sup>Essa informação será objeto de discussão no primeiro capítulo.

<sup>3</sup>Como exemplo de trabalhos publicados por esses pesquisadores podemos citar:

BRONCKART, Jean-Paul. **O agir nos discursos: das concepções teóricas às concepções dos trabalhadores**. Campinas, SP: Mercado de Letras, 2008.

SOUZA E SILVA, Maria Cecília Pérez de; FAÏTA, Daniel (Orgs.). **Linguagem e trabalho: construção de objetos de análise no Brasil e na França**. 1. ed. São Paulo: Cortez Editora, 2002.

FARIA, Antônio Augusto Moreira de Faria; PINTO, Rosalvo Gonçalves (Orgs.). **Poemas brasileiros sobre trabalhadores: uma antologia de domínio público**. Belo Horizonte: Viva Voz, FALE/UFMG, 2011.

sociodiscursivos construídos, promovendo a inserção do discurso do trabalhador no meio acadêmico, optamos por desenvolver uma pesquisa representacional-interpretativa, selecionando dois *corpora*<sup>4</sup> formados por discursos jornalísticos e biográficos<sup>5</sup>. Esses “discursos da memória”<sup>6</sup>, também chamados por alguns teóricos de “memorialísticos”, referem-se ao estudo das narrativas reconstituídas ou dos relatos biográficos<sup>7</sup> sobre a formação profissional ferroviária e outros ofícios associados ao ofício ferroviário, produzidos pelas autoras das reportagens e pelos entrevistadores do projeto “Vale Registrar”. Esses textos são constituídos de pequenas narrativas cujo objetivo é o de reconstituir o cotidiano desses profissionais, as condições de trabalho, a importância do ofício ferroviário para a sociedade e, em alguns casos, as principais formas de organização social e política da classe ferroviária.

Para fins didáticos e de acordo com o suporte no qual os textos aparecem, esses *corpora* foram divididos em duas partes: as reportagens (publicadas na revista *História Viva – Caminhos do Trem*) e os relatos biográficos (publicados nos catálogos de entrevistas *Vale Registrar 2006-2007* e *2007-2009*).

Trabalhamos com a hipótese inicial de que ambos os discursos, cada um a sua maneira, apresentam imagens positivas da profissão e do profissional ferroviário: (i) no *discurso jornalístico*, observam-se duas visadas, uma de caráter persuasivo (também presente no biográfico, pois ambos buscam convencer/persuadir), que idealiza as figuras do profissional e de seu processo de formação; outra, informativo-histórica e sociocrítica; (ii) no *discurso biográfico*, é possível perceber a projeção de uma visão saudosista do ferroviário, de outros ofícios a ele relacionados, a partir de um resgate de seus hábitos, rotinas de trabalho, costumes e vidas social e cultural; e (iii) além disso, defendemos que, ao produzir esses catálogos, a Vale visa produzir imagens positivas de

---

<sup>4</sup>Utilizamos o termo “*corpora*” ao invés de “*corpus*” porque esta pesquisa se debruça sobre dois gêneros textuais distintos (reportagem e biografia, ou melhor, fazer biográfico).

<sup>5</sup> Para integrar esses *corpora* também estavam previstas entrevistas com ferroviários da FCA de Belo Horizonte. Porém, tivemos muita dificuldade em ter acesso a esses trabalhadores, visto que tentamos por mais de seis meses agendar um encontro com o responsável pelo setor de imprensa da empresa. Enviamos diversos *emails* e ligamos diversas vezes, sempre na promessa de sermos recebidos por ele, o que de fato nunca aconteceu.

<sup>6</sup> Nesta tese, o nosso objetivo não é o de fazer um estudo da memória, mostrando as diferentes concepções teóricas a respeito do assunto. O que pretendemos é mostrar quais são as memórias que surgem a partir da análise dos discursos jornalísticos e biográficos.

<sup>7</sup>Estamos chamando de biográficos os relatos produzidos, sob a forma de entrevistas, para os catálogos *Vale Registrar*. Cabe destacar que não se trata de biografias espontâneas, mas de recortes feitos pelo enunciador para mostrar pequenos trechos que narram a vida do(a) entrevistado(a) de acordo com a proposta da publicação.

si, na medida em que se mostra como uma empresa que valoriza e busca preservar a memória do ofício em questão e das tradições culturais.

Defendemos a tese de que, ao fazer um estudo dos traços identitários e das representações da memória que emergem nos discursos jornalísticos e biográficos sobre formação ferroviária e outros ofícios afins, estamos lidando com a existência de, pelo menos, duas “vozes” distintas e com interesses distintos: a da imprensa e a dos produtores dos catálogos *Vale Registrar*. Assim sendo, interessa-nos investigar quais são os interesses e os imaginários sociodiscursivos que perpassam essas vozes e que aspectos da memória estão a serviço dos modos de ativação das narrativas de vida associadas ao fazer e ao ser ferroviário, a fim de tentar mostrar os diversos pontos de vista em confronto.

Pelas razões apontadas e para responder à questão apresentada, fixamos como:

#### I) Objetivos gerais:

- identificar e analisar as imagens e representações dos trabalhadores ferroviários que são projetadas nos discursos jornalísticos e biográficos sobre formação profissional ferroviária e outros ofícios afins, visando a entender as condições situacionais e históricas de produção desses discursos: suas finalidades, as identidades sociais dos seus produtores, suas visadas;
- analisar e descrever como cada gênero (reportagem e relato biográfico) atualiza, reconstrói e lida com a memória associada à profissão, aos ofícios e à vida desses profissionais.

#### II) Objetivos específicos:

- investigar as possíveis estratégias de credibilidade e de captação, a partir da Teoria Semiolinguística, presentes em tais discursos que visariam a projetar uma visão positiva da profissão com o intuito de despertar o interesse de futuros profissionais;
- contrapor as duas “vozes” identificadas (imprensa e catálogos *Vale Registrar*) para analisar as semelhanças e diferenças presentes nesses discursos com relação ao objeto pesquisado.

Esta tese está dividida em três partes e contempla sete capítulos:

- Na **primeira parte**, traçamos um panorama geral sobre o surgimento das ferrovias e da formação profissional ferroviária no Brasil, resgatando alguns aspectos sociais e histórico-culturais a respeito dos ofícios desempenhados e do *modus vivendi* dos ferroviários. É nessa parte também que apresentamos a metodologia que norteia o desenvolvimento desta pesquisa e as categorias elencadas para análise dos *corpora*. Nela, se inserem os capítulos 1 e 2.
- Na **segunda parte**, apresentamos as bases teóricas da Análise do Discurso, da Teoria Semiolinguística e alguns conceitos-chave para a investigação dos gêneros textuais selecionados, priorizando a análise dos discursos jornalísticos. Essa parte abrange os capítulos 3, 4 e 5.
- Na **terceira parte**, a partir da Teoria Semiolinguística, apresentamos uma abordagem mais detalhada dos discursos biográficos, discorrendo sobre os imaginários sociodiscursivos construídos e as possíveis identidades projetadas por tais discursos. Além disso, analisamos as condições e os aspectos situacionais implicados na produção desses discursos, ou seja, as finalidades comunicacionais e os estatutos sociais dos sujeitos implicados no intercâmbio de sua produção. Essa última parte engloba os capítulos 6 e 7.

**PARTE I – O SURGIMENTO DAS FERROVIAS E DO SER FERROVIÁRIO:  
BUSCANDO SUBSÍDIOS PARA O ENTENDIMENTO DE UMA PRÁTICA  
SOCIODISCURSIVA**

## **CAPÍTULO 1:**

### **ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE ASPECTOS HISTÓRICO-CULTURAIS ASSOCIADOS AO FAZER FERROVIÁRIO**

Ao acessar os portais de algumas publicações, como a *Revista Ferroviária*, e de empresas ferroviárias, como a Vale e a FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), percebemos a existência de alguns trabalhos sobre as inovações tecnológicas do setor ferroviário, sobre o apontamento de soluções e de alternativas para os problemas existentes nesse modo de transporte e assim por diante. Porém, ainda são raras as publicações acadêmico-científicas sobre o tema formação profissional ferroviária, principalmente no âmbito da Linguística<sup>8</sup>.

Durante uma pesquisa realizada no início deste ano, no *site* do PosLin (Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos), desta universidade, não identificamos nenhuma dissertação ou tese que apresente no título palavras como “ferrovia”, “formação profissional ferroviária” ou “ferroviários”. Por essa razão, iniciamos este capítulo fazendo algumas considerações sobre o surgimento das estradas de ferro e das primeiras instituições de ensino ferroviário no Brasil.

#### **1.1 O surgimento das estradas de ferro e das primeiras instituições de ensino**

O ensino profissional, cujas origens situam-se em tempos remotos, é oriundo de um contexto em que graçavam duas concepções básicas e diferentes de ensino. Uma dirigia-se à educação formal e, por conseguinte, desfrutava de um certo caráter sistemático que, na Idade Média, deu origem aos colégios e universidades que hoje possuímos. A outra concepção de ensino – com características progressivas, não sistemáticas, lentas e sem método – refere-se àquele destinado à aprendizagem de ofícios e que ficou conhecido como “aprendizagem medieval”. Foi desta última que derivou o ramo de ensino que conhecemos hoje como ensino profissional (NASCIMENTO, 2007, p. 39).

O surgimento das estradas de ferro no Brasil esteve condicionado à chegada de D. João VI, à abertura dos portos, ao incremento do comércio e à necessidade de se

---

<sup>8</sup>A maioria dos artigos, monografias, dissertações e teses que encontramos são oriundos das Ciências Sociais, principalmente da História.

aproveitar os recursos existentes. A viação férrea começou a existir em 1852, quando Irineu Evangelista de Souza, também conhecido como “Barão de Mauá”, recebeu o privilégio do Governo Imperial para construção e exploração de uma ferrovia entre a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. A primeira seção, de 14,5 km, foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854, data que explica a origem do *Dia do Ferroviário*<sup>9</sup>.

Para Lamounier (2008a, p. 6), a construção das estradas de ferro representou um marco nas relações de trabalho no Brasil porque foi a primeira grande oportunidade de emprego oferecida aos homens livres numa sociedade ainda dominada pela mão de obra escrava. Segundo ela, com o desenrolar desse processo de construção das ferrovias, que culminou com a abolição da escravatura, a proclamação da República (em 1889) e a instituição de um regime federativo, os brasileiros se depararam com uma expansão da economia manufatureira e das exportações – ocasionada, principalmente, pela produção agrícola cafeeira. Essa expansão provocou uma nova estruturação social, isto é, à medida que as indústrias se multiplicavam, o operariado tornava-se cada vez mais “livre” e necessitava ser capacitado para as suas atribuições. Essa necessidade de capacitação também atingiu o setor ferroviário, conforme revela a autora, na reportagem “A construção de ferrovias no Brasil Imperial”:

Essa onda de construções de ferrovias coincidiu com a grave crise de mão de obra provocada pela extinção do tráfico de escravos em 1850. Muitos senhores de engenho e fazendeiros de café encontraram na construção das estradas de ferro uma atividade lucrativa capaz de contrabalançar os efeitos negativos do término do tráfico negreiro, prenunciador do eventual fim da escravidão. Além de reduzir os custos do transporte e trazer “progresso” e “trabalho livre”, esperava-se que as ferrovias contribuíssem para a liberação de centenas de trabalhadores engajados no sistema de transporte por tropas de mulas e bois. Nas décadas de 1860 e 1870, a construção de um grande número de linhas, extensões e ramais ferroviários ampliava cada vez mais a fronteira agrícola. Nessa época, a aprovação da Lei Rio Branco (1871) – conhecida como Lei do Ventre Livre –, que dispunha sobre a liberdade gradual dos escravos, intensificou a preocupação com a “falta de braços” e incentivou a busca de mão de obra alternativa. Com o progressivo alargamento da fronteira agrícola e o aumento da produção, crescia a demanda por mais trabalhadores. As obras das ferrovias e a construção de novos caminhos ligando as propriedades às estações e a sua manutenção também aumentavam o interesse por braços para as atividades produtivas (LAMOUNIER, 2008a, p. 8).

---

<sup>9</sup> Informações retiradas do blog do *Sindicato dos Ferroviários do ES e MG (SINDFER)*. Disponível em: <http://sindfer.wordpress.com/publicacoes/informativo-raizes/> Acesso em 04 de agosto de 2010.

O aumento do número de estradas de ferro, a carência de operários livres e capacitados fez com que as ferrovias instalassem pequenas oficinas próprias. Nelas, os ferroviários, em sua maioria, menores de idade, aprendiam a fazer pequenos reparos e/ou a confeccionar algumas peças de locomotivas. Cabe destacar que essas oficinas estavam fora do sistema educacional regular, isto é, não eram reconhecidas e nem validadas, nacionalmente, como instituições de ensino.

Segundo Zucchi (2005), aos aprendizes não era dedicado nenhum tipo de educação específica ou gradual e, quando atingiam uma certa idade, tornavam-se definitivamente profissionais. O ofício era aprendido no ato de observar e de imitar os outros, impedindo o aprendizado de novas técnicas e seu aperfeiçoamento, além de não haver nenhum tipo de seleção conforme as aptidões pessoais. Até 1923, o ensino profissionalizante continuou tendo um caráter assistencialista e era dirigido principalmente aos órfãos, aos desvalidos, aos jovens e às crianças à beira da marginalidade. As escolas que ofereciam essa modalidade escolar muitas vezes estavam ligadas às instituições religiosas.

Nessa época, o ensino profissional ferroviário ainda não existia no Brasil e o trabalho era considerado, por toda a sociedade, como uma atividade marginal. O que existia era a educação formal recebida pela elite, as “casas de correção”<sup>10</sup> para onde iam os desvalidos de fortuna e criminosos, a formação profissional recebida pelos militares e as “casas de educandos artífices”. A esse respeito, Nascimento (2007), comenta que:

O início da trajetória da formação profissional no Brasil foi bastante conturbado. Isso porque ele foi fruto de uma sociedade escravista e nasceu sobre o estigma da marginalização. Essa marginalização decorreu do fato de que o ensino era ofertado (imposto) nas chamadas “casas de correção” e consistia numa espécie de castigo imposto aos desvalidos da fortuna, tanto pelo Estado como pelas elites sociais dominantes na época.

A primeira ação efetivamente voltada para a formação profissional, fora do ambiente militar, foi a criação das “casas de educandos artífices”, no período de 1840 a 1845, quando ainda vigorava o regime escravista. Essas casas tinham a função de cuidar da formação de operários livres em diferentes ofícios<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup>As *Casas de correção da corte*, na segunda metade do século XIX, eram direcionadas ao aperfeiçoamento do controle e da vigilância sistemáticos sobre criminosos ali apenados, para pagamento de pena com trabalho e silêncio, enquanto mecanismos de correção (cf. COSTA, 2005, p. 1). Disponível em: [http://www.dgz.org.br/fev05/Art\\_01.htm](http://www.dgz.org.br/fev05/Art_01.htm). Acesso em 21 de junho de 2011.

<sup>11</sup>Dos dez estabelecimentos criados, o mais importante e que merece algum destaque foi o Asilo dos Meninos Inválidos, criado em 1875, na cidade do Rio de Janeiro, na época a sede do império. Sua função era atender e assistir os então denominados “meninos desvalidos”, que eram crianças com idades entre seis e doze anos que fossem encontrados em tal estado de pobreza que, além da falta de roupa adequada



A aprendizagem dos ofícios abrangia tipografia, encadernação, alfaiataria, carpintaria, marcenaria, tornearia, entalhe, funilaria, ferraria, serralheria, trabalhos em couro e sapataria (p. 66-67).

O aprendizado desses ofícios foi de grande valia para o trabalho ferroviário porque havia pouquíssima mão de obra livre e a maioria das pessoas não estava apta para exercer um ofício. Por isso, nas oficinas ferroviárias, se aprendia a fazer algo fazendo. Em outras palavras, tudo era aprendido na prática, através de tentativas de erros e acertos.

Cunha (2000) enfatiza que essa realidade começa a mudar quando foram criados em São Paulo a Escola Profissional Mecânica, no Liceu de Artes e Ofícios, em 1924; o Serviço de Ensino e Seleção Profissional (SESP), na Estrada de Ferro Sorocabana, em 1930; e os seus resultados levaram ao projeto mais amplo de criação dos Centros Ferroviários de Ensino e Seleção Profissional (CFESPs) – escolas técnicas criadas por diversas companhias férreas do estado, voltadas para a formação de jovens ferroviários. De acordo com Salvadori (2006), esses centros se expandiram pelo território paulista, servindo também de modelo para iniciativas do gênero em outras partes do Brasil.

As práticas educacionais desenvolvidas nesses centros diferenciavam-se das demais instituições de ensino “regular”, não só por causa da adoção das séries metódicas, da fabricação de peças e da manutenção de maquinários como também pela certificação recebida que resultava em uma carta de ofícios. Essa carta representava uma espécie de “diploma”, atestando o valor da formação recebida, mas, ao mesmo tempo, depois de formado, o aprendiz era “impedido” de prosseguir seus estudos e deveria ingressar na profissão. Dito de outra maneira, se ele escolhesse ser um ferroviário, deveria seguir a profissão escolhida. Entretanto, Victor José Ferreira, presidente do *Movimento de Preservação Ferroviária*, aponta algumas personalidades que enveredaram para outras profissões e se destacaram socialmente: “Diversos ex-alunos, porém, optaram por atuar em outros segmentos e neles se destacaram, como o jornalista, escritor e musicólogo Sérgio Cabral; o Deputado Federal Carlos Santana; o saudoso compositor e cantor Gonzaguinha” (2009, p. 50).

Os centros de formação funcionavam, simultaneamente, como instituições de ensino e como fábricas nas quais os alunos, enquanto aprendiam, produziam peças que

---

para frequentar escolas comuns, viviam na mendicância (NASCIMENTO, 2007, p. 67). Como podemos observar, o nome dessa instituição, principalmente o sintagma nominal “meninos inválidos”, nos revela o modo como o trabalho era marginalizado pela sociedade, que não via com “bons olhos” aqueles que trabalhavam.

eram efetivamente utilizadas na ferrovia e nas quais os símbolos do trabalho fabril eram bastante evidentes: as máquinas, os uniformes de trabalho, os logotipos das companhias, a distribuição dos espaços, entre outros. Devido à seriedade do trabalho de formação profissional desenvolvido nesses centros, eles passaram a receber cada vez mais o apoio da iniciativa privada e do governo do estado de São Paulo e de outras partes do país.

Essa expansão propiciou o surgimento do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), uma referência internacional em educação profissional.

Criado em 22 de janeiro de 1942, pelo decreto-lei 4.048 do então presidente Getúlio Vargas, o SENAI surgiu para atender a uma necessidade premente: a formação de mão de obra para a incipiente indústria de base. Já na ocasião, estava claro que sem educação profissional não haveria desenvolvimento industrial para o País. Euvaldo Lodi, na época presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), e Roberto Simonsen, à frente da Federação das Indústrias de São Paulo, inspiraram-se na experiência bem-sucedida do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional e idealizaram uma solução análoga para o parque industrial brasileiro. Dessa maneira, o empresariado assumiu não apenas os encargos, como queria o Governo, mas também a responsabilidade pela organização e direção de um organismo próprio, subordinado à CNI e às Federações das Indústrias nos estados<sup>12</sup>.

Apesar de ser considerado por muitos como uma referência internacional, Nascimento (2007) faz uma ressalva:

Durante toda a sua existência, ou seja, desde a sua criação em 1942, até esta data em que orgulhosamente comemoramos o primeiro centenário do ensino profissional no Brasil, nem sempre o Senai teve aceitação plena do Sistema Geral de Educação Nacional. Esse é, portanto, um grande paradoxo e uma grande contradição do sistema educacional brasileiro. Se por um lado, o Senai é reconhecido nacional e internacionalmente como uma das mais legítimas obras da criatividade brasileira no campo da educação, por outro lado, em flagrante contradição, não é suficientemente valorizado pelo chamado sistema geral e acadêmico de educação. Contudo, tudo indica que essa situação já mudou bastante, especialmente nos últimos anos quando o Senai passou a oferecer cursos mais condizentes com aqueles academicamente mais valorizados (p. 216).

---

<sup>12</sup>Informações disponíveis em: [http://www.senai.br/br/Institucional/snai\\_his.aspx](http://www.senai.br/br/Institucional/snai_his.aspx). Acesso em 17 de abril de 2010.

O primeiro diretor do Departamento Regional de São Paulo do Senai foi Roberto Mange<sup>13</sup>, ex-diretor do CFESP (Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional) criado em 1934. Mange foi o responsável por incorporar as séries metódicas ao ensino dos diversos ofícios.

As séries metódicas foram utilizadas para sistematizar o ensino ferroviário e serviram como uma espécie de material didático de consulta oferecido aos alunos-aprendizes. Elas foram desenvolvidas por Victor Della Vos, diretor da Escola Técnica Imperial de Moscou, a partir de 1875, para enfrentar a necessidade de formação de grande quantidade de trabalhadores qualificados para apoiar a expansão das ferrovias da Rússia (CUNHA, 2000) e, posteriormente, foram incorporadas por Roberto Mange.

Consideradas, por Mange, como um meio de aquisição de técnicas de trabalho, um instrumento disciplinador e formador do caráter dos jovens aprendizes, as séries metódicas ocupacionais resultaram da aplicação do método de ensino individual ao estudo dos ofícios industriais. As tarefas consideradas típicas de cada ofício eram decompostas em operações simples, compreendendo quatro fases: estudo das tarefas, demonstração das operações novas, execução da tarefa pelo educando e avaliação (CUNHA, 2000).

Parece-nos que as séries metódicas, bem como toda essa relação prático-profissional, de formação e produção de valores, de comportamentos, de símbolos, passaram, então, a constituir um imaginário em torno da profissão ferroviária por meio de uma prática social que produziu a constituição de possíveis pontos de identificação para os sujeitos. Eles passaram a se ver como pertencendo a um mesmo grupo, o dos ferroviários. De certa forma, são imaginários que apontam maneiras de ser, de se portar, idealizadas, influenciadas pelo modelo externo de trabalhador, isto é, o modelo ferroviário russo. Traços do processo de formação de tais imaginários, parece-nos, podem observados quando Mange introduz novas diretrizes no processo de formação dos ferroviários.

Mange defendia o método do CFESP baseado na nítida separação entre os espaços dos aprendizes e o espaço operário da fábrica, e no uso das séries metódicas, em substituição à presença de um mestre instrutor; segundo ele, no modelo anterior de aprendizado, “[...] os aprendizes são jogados na oficina de trabalho, aprendem como

---

<sup>13</sup>Roberto Mange foi um engenheiro suíço diplomado pela Escola Politécnica de Zurich, em 1910. Esteve em posição de liderança no ensino profissional brasileiro, desde a criação da Escola Profissional Mecânica até os anos 50 (CUNHA, 2000, p. 132).

querem e como podem e não raro copiam processos defeituosos de trabalho, adquirem vícios” (MANGE, 1932, p. 16).

Cunha (2000, p. 134) ressalta que, no sistema tradicional de aprendizagem, praticado antes da criação das escolas técnicas e das séries metódicas, a formação consistia na admissão de um jovem menor de idade como praticante ou como aprendiz, escolhido por recomendação pessoal ou por outro motivo estranho à eventual capacidade do candidato. O preparo desse jovem processava-se em geral sem o necessário aperfeiçoamento cultural e técnico – didática dos mestres de oficina, da boa ou má vontade de oficiais e resultava em aquisição de vícios e defeitos.

Com o objetivo de mudar essa situação, Mange pretendia criar um novo tipo de trabalhador, que se ajustasse às novas demandas da indústria e fizesse parte de uma nova cultura do trabalho. O uniforme limpo e engomado dos ferroviários, além de ser considerado um símbolo dessa cultura, também representava um índice simbólico para a produção dos imaginários em torno do trabalho, do fazer, do ofício, da ascensão e do prestígio social. No nível da idealização, dos valores em torno dos quais se aglutinava uma comunidade, um grupo social. Com relação à farda usada pelos ferroviários, Corgozinho (2008) relata que:

o caráter militar manifestava-se através de vários símbolos, como as insígnias douradas nos bonés dos maquinistas, identificando pelo número delas “a classe” a que pertenciam, e o uniforme que deviam usar. Cada trabalhador de linha obrigava-se ainda a usar e manter limpa uma placa de metal incrustada no chapéu com as letras RMV [Rede Mineira de Viação]. Na oficina, alguns engenheiros exigiam que os funcionários se levantassem quando eles passassem; além disso, o mestre de linha determinava que os trabalhadores de linha ficassem perfilados no momento em que ele passasse no trecho, para que pudesse contá-los mais facilmente, do alto do trem (p. 36).

Surge, assim, o aprendizado racional que visava à eficiência e à produtividade. Na concepção de Cunha (2000, p. 137), esse novo modelo de aprendizagem era significativamente superior à aprendizagem comum porque era mais rápida e eficaz no processo de formação profissional e, além disso, era a que implicava menores custos. Isso porque, segundo Conceição (2006, p. 6), a formação profissional ajustaria as aptidões individuais ao mercado de trabalho; a seleção profissional garantiria a destinação das pessoas às atividades em que fossem mais produtivas, evitando o desperdício humano; e, desse modo, haveria uma maior eficiência e produtividade.

Mas apesar da racionalização do aprendizado, do aprimoramento das práticas pedagógicas e do nível de capacitação dos profissionais formados pelas instituições de ensino, que sofreram fortes transformações no decorrer dos anos, as ferrovias não receberam a devida atenção do Governo e nem das empresas privadas. Com o crescimento da produção industrial brasileira, a ferrovia foi sendo substituída pela rodovia e o país passou a viver um período de crise e de estagnação. Ao recordar esse momento, Zambello (2006) descreve a seguinte situação:

No momento em que tombou o primeiro vagão e a empresa [RFFSA] não procurou o responsável pelo acidente, muito pelo contrário, deixou de dar atenção ao caso, iniciou-se um processo de desordem que culminou com o abandono total da estrada de ferro. Para o ferroviário [o Sr. Milton], a causa de toda crise é a queda do controle que a empresa exercia sobre as ações dos seus funcionários, desobrigando-os da responsabilidade em relação ao patrimônio da empresa. A crise do sistema ferroviário paulista está associada às razões do progresso das estradas de ferro no passado, à falta de investimentos no setor, à desestruturação da organização hierárquica nas empresas e ao desequilíbrio salarial entre os cargos de chefia e das profissões com menores remunerações. Porém, para quem trabalhava na estrada de ferro e cuidava do patrimônio, a crise se deu primeiro nas instâncias institucionais, ao ponto dos trabalhadores ensinarem os engenheiros (p. 88).

Vejamos, brevemente, alguns aspectos relacionados à privatização da RFFSA e as suas consequências no processo de formação ferroviária.

## **1.2 A privatização da RFFSA e suas implicações**

A Rede Ferroviária Federal S. A. foi criada em 30 de setembro de 1957 e representou a existência da maior concentração de malha ferroviária do Brasil. Aprovada durante o governo de Juscelino Kubitschek, pela Lei n. 3.115, a RFFSA foi considerada uma estatal de economia mista controlada pela União. Conforme Diego Vales Deslandes Ferreira (2009),

Durante a sua existência a estatal atuou em quatro das cinco regiões brasileiras e em dezenove estados da federação. Embora tenha impulsionado a estatização da malha ferroviária nacional sobre os auspícios desenvolvimentistas, Juscelino Kubitschek investiu somente 30% do previsto em seu plano de governo no reequipamento das ferrovias, revertendo os investimentos para o modal rodoviário.

Em 1975, em meio a problemas econômicos e administrativos oriundos da conjuntura internacional vigente, os sistemas regionais criados em 1969 com a finalidade de fortalecer o controle da RFFSA sobre suas ferrovias, foram substituídos pelas Superintendências Regionais (SR). A SR-2 em Belo Horizonte foi uma das mais significativas, pois além de servir a quatro Estados (MG, SP, RJ, GO) recebeu mais de quinze mil funcionários de grandes ferrovias como a Central do Brasil e a Viação Férrea Centro-Oeste. Em 1996 ocorreu a assinatura do contrato de concessão da malha ferroviária da RFFSA a empresas privadas. No ano de 1999, por meio do decreto n. 4.109, iniciou-se o processo de liquidação da estatal, alterado nos anos de 2002, 2003, 2004. Em maio de 2007 a RFFSA foi oficialmente extinta pela MP n. 353, convertida na lei federal n. 11.483 (p. 13).

O processo de liquidação da RFFSA implicou no arrendamento de ativos operacionais (infraestrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) às concessionárias operadoras das ferrovias – Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), MRS Logística S.A, Ferrovia Bandeirantes (Ferrobán), Ferrovia Novoeste S. A., América Latina e Logística (ALL), Ferrovia Teresa Cristina S. A., competindo à Rede a fiscalização dos ativos arrendados<sup>14</sup>. Porém, Maia (2009a) nos chama a atenção para o fato de que a realidade não é bem essa:

À estatal couberam as funções de fiscalizar os bens arrendados e preservar seu patrimônio histórico, cultural e artístico. No que tange o patrimônio ferroviário evidencia-se nas narrativas a abordagem sobre a deteriorização principalmente material da empresa. O senhor Feijó, que participou da segurança patrimonial da RFFSA, relata a destruição em que se encontra hoje a ferrovia: “... a desestatização, cujo processo legal as empresas têm a concessão do transporte, faz com que elas tenham a obrigação de manter a linha funcionando, mas o que elas fizeram? Cortaram tudo, abandonaram. Está tudo deteriorado [...] você vê aí as estações maravilhosas construídas com madeira de lei, foram todas abandonadas e destruídas...” (p. 10).

Sob o ponto de vista dessa historiadora, diversos fatores contribuíram para a privatização da RFFSA:

As décadas de setenta e oitenta foram palco de sucessivas crises político-econômicas no Brasil, com o fim do “milagre econômico” e o esgotamento do regime militar no país. O sistema ferroviário brasileiro que, ao longo do século XX, alternava momentos de crise e crescimento, sofreu significativamente os impactos das crises

---

<sup>14</sup>Informações disponíveis em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em 12 de abril de 2010.

conjunturais, embora já viesse sendo paulatinamente desmontado desde a década de 50, com a chegada da indústria automobilística. No caso da Rede Ferroviária Federal SA, acrescentavam-se aos déficits financeiros, problemas operacionais e administrativos, além de passivos trabalhistas e inúmeras manifestações da categoria – uma das mais reivindicativas da história do trabalho no Brasil – devido às perdas constitucionais e salariais surgidas nos planos político-econômicos governamentais (p. 2).

Ao analisarmos alguns textos jornalísticos, como, por exemplo, a reportagem publicada na *Revista Ferroviária*, intitulada “Formação Profissional Ferroviária”, escrita por Victor José Ferreira, percebemos que o tema da privatização da RFFSA se faz presente mas, na maioria das vezes, as suas implicações são silenciadas ou amenizadas, conforme podemos observar no fragmento a seguir:

Com a desestatização da empresa, na década de 1990, as 16 unidades então existentes foram extintas ou absorvidas por outras entidades. Nessa última hipótese se enquadram alguns Centros de Formação Profissional, como o CFP de Além Paraíba – MG, absorvido com sucesso pela SAPE – Sociedade Além-paraibana de Educação [...] (FERREIRA, 2009, p. 50).

Nele, vemos que o vocábulo “desestatização” foi selecionado pelo autor para fazer referência à “privatização” da RFFSA. Essa escolha vocabular pode indicar: (i) um eufemismo diante da carga semântica que a palavra “privatização” traz consigo; ou, então, (ii) uma estratégia de polidez utilizada pelo autor, tendo em vista que ele era o presidente de um movimento social<sup>15</sup>, para ter o seu texto publicado pela revista. Associado ao tema da “desestatização” aparece a consequência dessa ação, isto é, a extinção ou a absorção de 16 unidades educacionais existentes por outros centros de formação.

Com a privatização das ferrovias e com o fechamento de várias instituições públicas de ensino profissionalizante, muitos ferroviários deixaram de ser admitidos pelo mercado de trabalho e os que já atuavam na RFFSA foram demitidos em massa. Esse foi um período de enorme crise para o setor:

Neste momento a SR-2 em Belo Horizonte já apresentava um quadro reduzido de empregados, demitindo, no ano das concessões centenas de trabalhadores. Houve também financiamentos do Banco Mundial e do

---

<sup>15</sup>Victor José Ferreira não é mais o *Presidente do Movimento de Preservação Ferroviária* pois ele faleceu no dia 25 de outubro de 2012. Informações disponíveis em: <http://www.trembrasil.org.br/> Acesso em 05 de janeiro de 2013.

Tesouro Nacional para a reestruturação da empresa e para seu programa de desligamento de funcionários, facilitando assim sua desestatização. Inúmeros setores considerados não essenciais foram extintos e o produto disso foi mais uma infinidade de demissões (FERREIRA, 2009, p. 19).

Com o passar do tempo, ocorre uma aceleração no crescimento econômico, o país começa a produzir cada vez mais riquezas e elas precisam ser transportadas. Logo, os empresários e os governantes percebem que a malha rodoviária é insuficiente para transportar essa produção. Então, aos poucos, o setor ferroviário começa a tomar fôlego e vai-se em busca de profissionais capacitados para fazer esse transporte.

Se por um lado, o período que antecede a privatização das companhias ferroviárias, bem como o início dessa privatização, provocou a demissão de muitos trabalhadores e o fechamento de várias instituições de ensino, por outro, o período pós-privatização também trouxe a competitividade ao setor ferroviário, implementou o uso da tecnologia e propiciou o investimento em novos processos de formação profissional como, por exemplo, cursos de nível superior e de pós-graduação. No entanto, cabe destacar que nem todos os trabalhadores conseguiram adentrar nesse novo mercado de trabalho, principalmente os mais experientes (idosos). Aliado a isso, de acordo com conversas realizadas com ferroviários, em algumas situações informais, temos percebido que alguns trabalhadores ainda se questionam sobre o que vem a ser essa competitividade e o que algumas empresas ou veículos de informação entendem por tecnologia.

Depois da privatização da RFFSA, o setor ferroviário vem se recuperando e recebendo investimentos públicos e privados. Atualmente, nos deparamos com o discurso da falta de mão de obra ferroviária especializada.

Segundo Laura Pontual, gerente de Desenvolvimento de Recursos Humanos da MRS Logística, “Com a retomada da atividade no país e na malha sudeste, a busca por profissionais é grande. Para se ter uma ideia, a demanda por maquinistas é muito maior do que a velocidade com que novas turmas são formadas para exercer a função nas cidades ao longo da malha.” Por esse motivo, a empresa tem assimilado todos os técnicos formados em cursos ministrados em parceria com o Senai (CAMPOS, 2009, p. 1).



Por causa dessa situação, várias empresas recorrem a instituições públicas e privadas para capacitar os seus funcionários<sup>16</sup>. No entanto, elas não dão conta de atender a essa demanda, como mostra a matéria jornalística: “A formação complementar em Engenharia Ferroviária – IME”,

Poucas são as instituições públicas ou privadas que oferecem cursos de formação e de especialização, em vários níveis e na área metroferroviária, relacionados ao transporte de passageiros e de cargas, sejam eles cursos autônomos ou em complementação às necessidades das diversas operadoras que se socorreram criando as suas próprias universidades corporativas para aperfeiçoar seus profissionais (REVISTA FERROVIÁRIA, n. 70, abril/2009, p. 60).

Na tentativa de amenizar a carência por mão de obra profissional especializada, o país vem passando por um período de expansão e de reformulação tanto das instituições formadoras quanto dos cursos oferecidos por elas. Com o apoio e o investimento do Governo Federal, muitas Escolas Técnicas e Colégios Técnicos Universitários (CTUs), foram transformados em Institutos Federais de Educação Tecnológica (IFETs). Essa busca por qualificação profissional também propiciou a criação de novos cursos e a abertura de novas instituições de ensino:

Em 2009, o Brasil terá 100 novas escolas técnicas federais. Só esta semana, serão inaugurados sete novos campi de institutos federais nos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. Os recursos para a expansão da rede federal são da ordem de R\$ 1,1 bilhão. O Ministério de Educação tem hoje o maior orçamento dos últimos anos para investir na formação profissional.<sup>17</sup>

Apesar de todos esses esforços e dos investimentos realizados no setor ferroviário para formar profissionais cada vez mais qualificados, gostaríamos de salientar que eles são insuficientes. Isso porque os cursos criados são em número reduzido, são ofertados por poucas instituições de ensino e os horários nem sempre são compatíveis com os do trabalhador, elas oferecem conteúdos que atendem parcialmente às necessidades das empresas etc. Com mais profissionais qualificados, os ferroviários

---

<sup>16</sup>Operadoras como a MRS Logística, Vale e ALL-América Latina Logística, através de suas universidades corporativas – Academia MRS, VALLER e UNIALLL – realizam cursos de tecnologia ferroviária com, p. ex., as instituições IME/Cepefer para o aperfeiçoamento e qualificação dos engenheiros da empresa, em cursos desenvolvidos e estruturados especificamente para a realidade empresarial de cada operador (REVISTA FERROVIÁRIA, n. 70, março/2009, p. 61).

<sup>17</sup>Informações disponíveis em: <http://portal.mec.gov.br/> Acesso em 09 de novembro de 2009.

não precisariam enfrentar exaustivas jornadas de trabalho, pois haveria um contingente maior de trabalhadores para dividir as tarefas.

Após abordarmos alguns aspectos da trajetória da formação profissional ferroviária no Brasil e da privatização da RFFSA, temos a consciência de que os assuntos discutidos são bem mais densos. No entanto, a nossa intenção não é fazer uma abordagem muito detalhada desses aspectos e, sim, mostrar um pouco da história das ferrovias e dos ferroviários.

Todo esse processo histórico apresentado, as transformações decorrentes da privatização, a busca por uma boa formação, a qualificação dos profissionais, as mudanças tecnológicas etc, fizeram emergir novas expectativas, novos significados e representações em torno do fazer ferroviário. O que nos leva a refletir mais detidamente sobre o modo de vida desses profissionais e sobre as formas pelas quais eles vêm se organizando individual e coletivamente, o que nos dará subsídio para empreendemos, posteriormente, a análise discursiva e tentar compreender os imaginários e imagens projetadas desses sujeitos.

### **1.3 Vida de ferroviário: onde o individual e o coletivo se fundem**

O trabalho na ferrovia tinha especificidades, morar na vila ferroviária era uma delas: na beira da Estrada de Ferro, as crianças brincavam, as mulheres nas janelas olhavam o trem vir e partir e os velhos se reuniam para conversar; nas estações os passageiros aguardavam o trem que significava a ligação de vários pequenos lugarejos com os centros maiores: cidades inteiras cresceram em torno do complexo ferroviário... Este é um mundo que hoje se perdeu, aqueles espaços salpicados de gente no passado se transformaram em estações abandonadas, lugares fantasmas, calmaria sem vestígios do antigo burburinho (MONTEIRO, 2012, p. 1).

Antes de apresentarmos quem eram os ferroviários e alguns aspectos do seu *modus vivendi*, consideramos importante retomar a discussão feita neste capítulo sobre o surgimento das ferrovias.

A construção das primeiras ferrovias brasileiras coincide com o período da extinção do tráfico internacional de escravos em 1850 e com a gradual abolição da escravidão no Brasil. Com a expansão da economia cafeeira no sudeste e com o possível término do trabalho escravo, era preciso buscar outras alternativas para a

captação de trabalhadores. Nessa época, as opções existentes eram os imigrantes, os brasileiros livres e pobres.

A principal condição imposta pelo governo para a construção das ferrovias era a não utilização do trabalho escravo. Na lei que definiu a nova política ferroviária em 1852, no parágrafo 9º., do artigo primeiro, encontra-se registrado:

A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiro, participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais (LEI No. 641, de 26 de junho de 1852).<sup>18</sup>

Desse modo, começaram a surgir novas relações de trabalho, destacando-se o trabalho assalariado, já que os trabalhadores deveriam receber algum provento conforme as funções desempenhadas. Lamounier (2008b), ao escrever sobre a escravidão e o trabalho livre, comenta que:

A literatura em geral relaciona a implantação das ferrovias com o desenvolvimento do capitalismo, especialmente do processo de industrialização e de expansão de relações de trabalho assalariado. As transformações, evidentes a partir da segunda metade do século, na produção e beneficiamento dos produtos de exportação como o café e o açúcar, na reorganização do trabalho na lavoura, a abolição da escravidão, a promoção da imigração e a difusão do sistema de colonato revelam, para muitos autores, a consolidação de relações capitalistas no mundo rural brasileiro. No terceiro quartel do século, a constituição de empresas organizadas de maneira mais racional e em moldes capitalistas, que passam a atuar em vários setores interligados, como o de transportes e de serviços urbanos, formadas e dirigidas em grande parte sob os auspícios do capital estrangeiro, e contribuindo para a ampliação dos fenômenos de industrialização e urbanização são também, para muitos autores, indicadores da difusão e ampliação de relações capitalistas no país (p. 216-217).

A respeito dessa relação existente entre o desenvolvimento do capitalismo no Brasil e a construção das ferrovias, Maia (2009b), faz uma ressalva:

Enquanto os governantes e os empresários pensavam o progresso e o futuro da nação, via construção de linhas ferroviárias por todo o país, mesmo à custa de empréstimos ao estrangeiro, os trabalhadores

---

<sup>18</sup>Essas informações encontram-se disponíveis em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm). Acessado em 05 de janeiro de 2013.

ferroviários penavam com os atrasos de pagamento, as terríveis condições de trabalho e com a subordinação a um sistema disciplinar rígido e que alterava profundamente seus hábitos, costumes; enfim, que alterava suas próprias vidas (p. 77).

Feitas essas considerações, cabe, a partir de agora, conhecer um pouco mais sobre a vida desses trabalhadores que suscitaram tantas mudanças no país. Para começar essa discussão, lançamos algumas questões: quem eram os trabalhadores ferroviários? Que funções desempenhavam? Como eles viviam? Como se organizavam? etc. Para responder a elas, recorreremos à literatura existente e a algumas fontes históricas.

A construção das ferrovias demandou um grande número de trabalhadores, de uma nova classe que, até então, não existia no país. Os ferroviários também não existiam no país, era preciso formar trabalhadores nessa área, era preciso aprender a ser um ferroviário, a agir e a se comportar como tal. Sendo assim, era preciso qualificar e formar uma gama de trabalhadores que, a princípio, foram divididos em “qualificados”, “semi-qualificados” e “sem qualificação”. Essa divisão conduziu à formação do sistema hierárquico das relações de trabalho. Entre os ditos trabalhadores qualificados estavam os engenheiros e os técnicos, entre os semi-qualificados o maquinista, e entre os que não possuíam qualificação os limpadores de locomotiva e os de serviços em geral.

A organização dos trabalhadores e das funções a serem desempenhadas era feita conforme o setor no qual trabalhavam. Segundo Monteiro (2012), a ferrovia possuía, basicamente, três setores: o de *construção e manutenção*, o de *administração* e o de *locomção e transportes*.

O setor de *construção* e de *manutenção* de dormentes dos trilhos era o lugar onde trabalhavam os engenheiros, os fiscais da manutenção da Via Permanente e o pessoal menos especializado, serventes, carpinteiros etc. O setor de manutenção das locomotivas e dos vagões, inclusive a oficina onde se concentravam grande número de trabalhadores, abarcava os mecânicos, ferreiros, pintores, carpinteiros, torneiros, caldeiros.

O setor *administrativo* era o responsável pela contabilidade, pelos escritórios relacionados à fiscalização e à administração dos recursos humanos, pelo funcionamento das estações e dos telégrafos. Os trabalhadores que ingressavam nesse setor eram considerados pessoas de confiança das companhias onde trabalhavam. Uma das condições para fazer parte do setor administrativo era o de não se envolver em

brigas, “arruaças” ou greves. Os sindicalistas dificilmente chegavam a ocupar esses cargos.

O setor de *locomotão e transportes* (da linha, das estações e dos trens) era o que mais sofria com a vigilância e a fiscalização, era também o que sofria as maiores punições. Os chefes de estação, guarda-freios, foguistas, maquinistas e outros trabalhadores estavam diretamente responsáveis pela segurança e eficiência dos transportes. Sobre o maquinista pesava uma imensa responsabilidade com relação aos atrasos e constantes acidentes que aconteciam. Dos maquinistas era exigida a pontualidade nos horários.

Essa pontualidade nos horários está registrada até hoje nas estações ferroviárias por meio dos grandes e famosos relógios, um símbolo marcante do novo sistema capitalista e da cultura do trabalho ferroviário. Zambello (2003, p. 1), também se reporta ao relógio para falar do impacto causado, pelas ferrovias, na vida dos moradores do interior do país: “O tempo natural estava agora ameaçado pelo tempo do relógio. O trem era eficiente, podia-se ajustar o relógio com a sua passagem”.



Figura 1 – Praça da Estação de Belo Horizonte e detalhe do relógio

No setor de locomotão e transportes, o cargo de maquinista, apesar das obrigações e das punições, era bastante almejado pelos ferroviários. Pilotar a imponente máquina de ferro era uma tarefa que exigia disciplina e dedicação, mas que também despertava a admiração e o respeito. Era uma tarefa que mexia tanto com o imaginário dos colegas de profissão quanto com os imaginários dos passageiros. A figura do maquinista era algo imponente. Mas, como se tornar um maquinista?

Para se tornar um maquinista da famosa locomotiva chamada “Maria Fumaça” e chegar a pilotar um trem de passageiros, o trabalhador ferroviário percorria um longo e

penoso caminho, isto é, geralmente precisava ter anos de experiência na ferrovia. Antes de assumir esse cargo, ele deveria já ter percorrido, por exemplo, os postos de limpador, foguista de manobra, foguista de trem de carga para, então, finalmente, ser um maquinista de primeira classe de trem de passageiros (cf. MONTEIRO, 2012).

De acordo com o relato de alguns ferroviários, o processo de ascensão ao cargo constava das seguintes etapas:

[...] em 1935, quando ainda se operava com máquinas a vapor, para iniciar-se na carreira de maquinista o candidato era submetido a um concurso para o cargo de limpador, uma espécie de faz-tudo na ferrovia. Se aprovado, o limpador, após assinar o ponto, deveria se dirigir ao feitor de limpadores. Este apresentava ao novo limpador o primeiro serviço da carreira de maquinista de locomotiva a vapor: dando-lhe um balde de óleo, um punhado de estopa, mandava-lhe descer na vala, para limpar a locomotiva em sua parte inferior; esta tarefa era bastante difícil, pois o limpador ficava sujeito aos respingos de óleo, de água quente e até mesmo de vapor, além de ser constantemente vigiado pelo feitor (MONTEIRO, 2012, p. 1).

Apesar disso tudo, ser maquinista garantia ao ferroviário um certo *status* social e contribuía para a construção de imaginários sociais. Muitas jovens e senhoras sonhavam casar-se com o maquinista. A estabilidade no emprego, a farda sempre limpa, o quepe e todas as indumentárias utilizadas faziam do maquinista “um bom partido” ou “a pessoa com quem se deveria casar”. O chapéu ou quepe era um dos símbolos que diferenciava o maquinista dos demais ferroviários e representava a consolidação de uma relação hierárquica, pois os trabalhadores dos cargos inferiores deveriam tirar o chapéu quando ele passasse em sinal de respeito. Ele também tirava o quepe para cumprimentar os passageiros e seus superiores.



Figura 2 – Quepe utilizado pelos maquinistas da RFFSA

Fonte: <http://www.amantesdaferrovia.com.br/>. Acesso em 10 de dezembro de 2012.

Um fator que também possibilitava não só ao maquinista como aos demais ferroviários constituírem família eram as constantes viagens realizadas, as cidades por onde passavam e a grande quantidade de pessoas que conheciam. É importante lembrar que, na época das ferrovias ainda se convivia com uma sociedade de ordem escravista, sendo assim, os ferroviários representavam uma exceção: a classe dos trabalhadores assalariados.

Ser maquinista representava, principalmente, estar disponível para a ferrovia; era ligar a sua vida aos trilhos do trem; era se deixar levar para onde o trem o conduzisse. Ser ferroviário, acima de tudo, era estar em constante movimento e passar grande parte da sua vida viajando e trabalhando de estação em estação. Nesse sentido, eles passavam a assimilar outras culturas, hábitos e maneiras de viver. Durante a análise dos dados, perceberemos que essa mudança constante é um fato bastante recorrente nas narrativas dos sujeitos entrevistados pelo projeto *Vale Registrar*. Muitas famílias mudavam as suas vidas para acompanhar a ferrovia. Algumas dessas mudanças eram boas, por exemplo, possibilitavam a ascensão hierárquica do ferroviário no ambiente de trabalho; outras nem tanto, como, por exemplo, seus filhos nem sempre podiam estudar.

Pelo fato de os ferroviários não terem residência fixa, muitas crianças cresciam às margens das ferrovias e eram impossibilitadas de frequentar escolas, pois alguns lugares não possuíam instituições de ensino. Não devemos nos esquecer de que a ferrovia culminava no surgimento de cidades e, em muitos casos, ela chegava antes da infraestrutura social. Possivelmente, esse foi um dos fatores que contribuiu para a baixa escolaridade com a qual os ferroviários eram admitidos para o trabalho. Isso também despertou em alguns deles o sentimento de inferioridade, por acreditarem pertencer a um *status* baixo da sociedade, principalmente da parte daqueles que desempenhavam as funções consideradas sem prestígio, como os limpadores em geral.

Em função de crescerem às margens das ferrovias, de conviverem com o ambiente de trabalho do pai, por exemplo, de não terem muitas opções de trabalho numa sociedade ainda deixando de ser escravista e de não ter estudo, muitos filhos e parentes de ferroviários ingressavam na ferrovia ainda bastante jovens e permaneciam nela até falecerem. Eram os chamados “menores-aprendizes”, como mostraram os estudos realizados por Cunha (2000) explicitados anteriormente.

Se a ferrovia fazia parte da vida urbana, para o ferroviário ela era a própria vida. O aprendiz começava muito cedo a trabalhar, mas antes disso, os meninos que brincavam nos pátios das estações, filhos de ferroviários moradores das vilas operárias, conviviam com o trem desde cedo; muitos deles já sabiam o que queriam ser quando crescer, assim clãs se formavam e diferentes gerações seguiam a mesma profissão (MONTEIRO, 2012, p. 1).

As brincadeiras de infância às margens da ferrovia, o fato de observar e de conviver com a chegada e a partida do trem, das atividades desempenhadas pelo pai, de vê-lo chegar e partir constantemente ainda são bastante marcantes na memória dos ferroviários que um dia já foram crianças e conviveram com essa situação. Em suas falas percebemos o fascínio pela profissão e o desejo de vir a pilotar a grande máquina de ferro, chamada por alguns de “búfalo de ferro” ou de “bitolão”, conforme aparece nos nossos *corpora*.

A narrativa, a lembrança da infância, descortina o imaginário da ferrovia. A história da ferrovia é contada e recontada nas histórias familiares. Elas fornecem uma série de estórias, cenários, eventos históricos, panoramas, símbolos e rituais próprios ao cotidiano daqueles que viveram a ferrovia. São o que simbolizam ou representam as experiências partilhadas, as perdas, os triunfos e os desastres que dão sentido ao “ser ferroviário”. Como membros da comunidade ferroviária, os ferroviários se veem compartilhando essa narrativa. Ela dá significado e importância às suas existências, conectando suas vidas cotidianas a um destino coletivo, até nacional, destino da ferrovia brasileira, que preexiste a eles e continua existindo após suas mortes (MAIA, 2009b, p. 90-91).

Mas a vida de ferroviário não se restringia a isso, muitos chegavam a passar fome e passaram a se organizar e a lutar por melhores salários. Para isso, eles começaram a formar pequenos grupos que, aos poucos, foram se fortalecendo, até se tornarem organizações sindicais. Em suas narrativas, muitos deles esclarecem que não estão lutando contra a ferrovia e, sim, contra as condições de trabalho.

No momento em que eles aprenderam a se organizar e a enfrentar as suas chefias pela busca de melhores condições, iniciaram-se os primeiros movimentos grevistas. Nem todos os trabalhadores podiam participar das greves. Os maquinistas, por exemplo, considerados pessoas de confiança, estavam impedidos de aderir aos movimentos. Mesmo assim, eles não concordavam com os abusos trabalhistas sofridos e não ofereciam resistência, quando impedidos de pilotar os trens pelos seus colegas grevistas. Nesse momento surge, principalmente, o espírito de união e coletividade. Os



ferroviários, aos poucos, iam percebendo que a união fazia a força. Com isso, eles passaram a se ver cada vez mais como membros de um mesmo grupo de pertença, a lutarem pelos seus direitos, pois eles eram “ferroviários” que aprenderam a sê-lo. Eles pertenciam ao grupo dos trabalhadores assalariados. Trabalhadores que provocaram mudanças sociais e econômicas profundas no sistema social brasileiro.

Dentre os abusos sofridos pelos trabalhadores, destacamos a exploração do trabalho, as exaustivas jornadas, os acidentes constantes, o cumprimento dos horários e a assiduidade, independente do que acontecesse, o fato de não serem bem vistos quando necessitavam tirar licença mesmo estando doentes etc. Em outras palavras, de certa forma, muitos deles eram os “escravos das ferrovias”.

Além de estarem submetidos aos mandos da ferrovia, alguns desses trabalhadores estavam sujeitos às ordens dos coronéis, que ainda mandavam no país naquela época. Cabe resaltar que alguns deles, antes de se tornarem homens livres, pertenceram às fazendas desses coronéis e, por isso, se viam divididos entre seguir a política dos coronéis (representantes de um passado agrário) e a política das ferrovias (representantes da modernização).

O fato de se unirem para lutar em prol de melhores condições de trabalho e estarem lado a lado na busca pelos seus direitos, por exemplo, o direito a uma aposentadoria digna, despertou nesses trabalhadores o sentimento do que era realmente “ser ferroviário”. Independente da hierarquia ou da diferença de *status* social, todos eles pertenciam à mesma classe social e eram explorados diariamente pelo ferrovia. Segundo Maia (2009b), nesses momentos de luta, era como se “ser ferroviário” homogeneizasse as diferenças existentes entre os ferreiros, trabalhadores de turma, escriturários, contabilistas e, até mesmo, os engenheiros, que embora recebessem salários maiores e fossem de classes sociais diferentes, pertenciam todos à “grande família ferroviária”. Corgozinho (2008) chama a nossa atenção para o fato de que as mulheres desempenharam um papel fundamental para o fortalecimento desses movimentos grevistas, ora lutando ao lado dos maridos na ferrovias atacando os trens que passavam, ora cozinhando e alimentando os grevistas. Na grande maioria das vezes, esses movimentos geravam saldos positivos e os ferroviários conseguiam interferir na escolha das chefias.

Porém, com o decorrer do tempo, todos passaram a lutar para manter “vivas” as ferrovias e garantir o seu “ganha-pão”. Isso aconteceu no período pré-privatização da RFFSA. Nesse período, os investimentos cessaram, a força hierárquica decaiu e os

ferroviários passaram a enfrentar as demissões em massa. A partir de então, “muitos trens já não passam mais por regiões agora quase desertas, muitos trilhos foram arrancados, estações abandonadas, trens enferrujados e o pior, milhares de trabalhadores perderam seus empregos e tiveram a memória e a identidade ameaçadas” (MAIA, 2009a, p. 2).

Hoje, mesmo depois da privatização da RFFSA e de alguns investimentos realizados no setor ferroviário, nem todos os trens e estações foram recuperados e passaram a funcionar, principalmente os trens de passageiros:

Inúmeros caminhos cortaram rios, campos e vilas, para que a ferrovia carregasse mercadorias, gente e histórias, mas o tempo, impiedoso e irreversível, subtraiu das pequenas estações a emoção de encontros e despedidas, deixando-as para trás na geografia e no tempo. Na solidão de cada uma e nas lembranças de quem ficou ao redor,... (FERNANDES, 2009, p. 1).

Na condição de pesquisadores, apesar de não termos vivido nessa época e de pertencermos a um espaço e tempo diferenciados, pretendemos recuperar esses imaginários sociodiscursivos e representações sociais recorrendo aos registros mnemônicos construídos, principalmente, pelas autoras das reportagens e pelos enunciadores dos catálogos que integram os nossos *corpora*. Dessa forma, possibilitaremos o entrecruzamento da memória individual com a memória coletiva, trazendo à tona experiências de trabalho e vida na ferrovia que passaram de geração a geração. Sendo assim,

Uma possível interpretação pode revelar que o tempo não apaga as peculiaridades desse grupo de trabalhadores, a análise do modo de vida e do trabalho permitiria caracterizar o fazer(-se) ferroviário sempre dando sinais de sua vitalidade através da transmissão da experiência a partir da memória dos sujeitos [...] A memória dos ferroviários permite-nos recuperar o espaço e o tempo da vida do trabalho e das relações sociais comuns, possibilitando a compreensão do viver e do fazer(-se) ferroviário.

A partir da memória, procura-se analisar sociologicamente as experiências de trabalho e a organização dos trabalhadores, o modo de vida peculiar, o questionamento acerca das relações de trabalho do passado, as técnicas dos ferroviários e a identidade do grupo em relação ao trabalho. A memória é o trabalho de reconstrução, o caminho pelo qual a experiência retorna em forma de representação. A memória é mediadora da história que será apresentada, um significativo documento para análise sociológica, desde que considerada criticamente. Recorrer à memória é também um ato de passar do mundo real para o mundo da fantasia. Neste mundo estamos livres de nossas atitudes pragmáticas e

afastados do padrão de tempo, que nos amarra à nossa vida diária (ZAMBELLO, 2003, p. 3-4).

Nesse sentido, investigar o discurso da memória não significa apenas trazer para o presente as experiências e vivências do passado, mas resgatar o *modus vivendi* de uma época ou, até mesmo, de gerações inteiras. Isso porque, na maioria dos casos, as gerações mais velhas se viam refletidas nas gerações mais novas, ao verem os seus filhos e netos se tornarem ferroviários. Sendo assim, as memórias se entrecruzam, fazendo do indivíduo um ser coletivo, isto é, ele não se reconhece de forma isolada e sim como pertencendo a um grupo, o dos ferroviários.

Após essas reflexões sobre o passado da constituição do ser e do fazer ferroviário, sentimos necessidade de verificar aspectos desse fazer na atualidade. Então, apresentaremos um relato da experiência que tivemos durante alguns encontros informais com ferroviários da Vale e da FCA.

#### **1.4 Experiências compartilhadas: “um dedo de prosa” com os ferroviários...**

No final de 2012, tivemos a oportunidade de visitar a *Vale – Mina de Fábrica*, em Congonhas, e a *Oficina da FCA* (Ferrovia Centro-Atlântica), em Divinópolis<sup>19</sup>. Nesses lugares, conhecemos alguns ferroviários e, como dizem os mineiros, foram “dedos de prosa” valiosos para entendermos melhor os índices do *modus vivendi*, dos imaginários do ser e do fazer ferroviário, que ainda parecem ecoar alguns aspectos do sistema de trabalho, da disciplina e também do *status* relacionados a esse fazer que se constituiu ao longo da história, como vimos nas seções anteriores. De um modo geral, podemos dizer que, fisicamente, são ambientes bastante diferenciados e, talvez por essa razão, exijam dos seus trabalhadores regras de conduta particulares, além daquelas conhecidas pelo coletivo.

A *Vale – Mina de Fábrica*, localizada às margens da BR-040, foi o primeiro ambiente visitado. Ela impressiona pela sua extensão e pela quantidade de funcionários exercendo as atividades de ferrovia ou mineração. Lá, tudo é grandioso, o tamanho das montanhas de minério, os veículos utilizados para a realização das atividades e

---

<sup>19</sup> Na segunda reportagem, “Ferroviário: cruzamento de linhas”, Batistina Corgozinho apresenta informações sobre a Rede Mineira de Viação (RMV), mais especificamente, sobre a oficina ferroviária de Divinópolis, onde hoje funciona a oficina da FCA, local onde estivemos.

transporte de pessoas etc. Entretanto, essa imensidão não impede o controle, feito pelas portarias, das atividades administrativas, bem como dos visitantes e do patrimônio material da empresa. Tudo o que entra é registrado pelos funcionários do turno, 24 horas por dia.

Já a *Oficina da FCA*, localizada no perímetro urbano de Divinópolis e próxima ao centro da cidade, possui dimensões bem menores. Por se tratar de uma oficina, percebemos a existência de galpões e de áreas de manobra de trens. O barulho das marretadas e da solda também é bem perceptível. Da mesma forma como acontece em Congonhas, tudo é controlado, em primeira instância, pela portaria. Diferente do que acontece na Vale, pudemos observar que um número considerável de trabalhadores costuma se ausentar da empresa durante o horário do almoço e retornar depois.

Nessas visitas, muitas perguntas e curiosidades surgiam à cabeça, como: qual é o ofício desempenhado por esse profissional? Como é o dia a dia da sua profissão? Por que ele escolheu seguir esse ofício? O que a empresa representa na vida dele? etc, etc, etc. Mas, acima de tudo, queríamos conhecer quem são esses trabalhadores que mantêm vivas as nossas ferrovias.

Em linhas gerais, podemos dizer que, diferente do que acontecia no passado, eles são homens e mulheres desempenhando as mais variadas funções. Na oficina, talvez por se tratar de um ambiente mais hostil, a maioria dos ferroviários é do sexo masculino. Eles possuem graus de instrução diferenciados e o ensino não se dá mais por tentativas de erros e acertos. Eles são instruídos e qualificados para os ofícios desempenhados.

Nas duas empresas, pudemos perceber que, através da fala, os ferroviários se autodenominam como “pião”. Essa expressão é comumente utilizada por eles para fazer referência e/ou justificar o modo como agem individual ou coletivamente: “não repara porque a gente é tudo pião”. Embora se considerem como “peões”<sup>20</sup>, eles são extremamente educados e disciplinados.

Outro fato percebido e que nos chamou a atenção é o modo como os ferroviários se referem à Vale como “a prima rica” e à FCA como “a prima pobre”. Isso ocorre porque eles acreditam que a primeira empresa dispõe de mais recursos financeiros para a compra e manutenção de equipamentos, além de proporcionar um tratamento melhor

---

<sup>20</sup>Provavelmente, o vocábulo “peão” é usado por eles como sinônimo de “homem rude”. De acordo com o *Dicionário Escolar da Língua Portuguesa/Academia Brasileira de Letras*, esse vocábulo pode significar: 1) aquele que revela pouca civilidade ou fineza; grosseiro, descortês, indelicado; ou 2) sujeito sem instrução; ignorante, inculto (2008, p. 1146).

aos seus funcionários por meio de certas “regalias” como, por exemplo, transporte e restaurante melhores.

Tanto em Congonhas quanto em Divinópolis, que foram os lugares visitados, os ferroviários são respeitados e contribuem significativamente para a economia local. Alguns moram em municípios vizinhos, como Conselheiro Lafaiete e Itaúna, pelo fato de acharem o custo de vida mais baixo. Independente do lugar onde moram, eles são valorizados socialmente e adquirem um certo *status* social. Para muitos, trabalhar na Vale ou na FCA é sinônimo de estabilidade financeira e de reconhecimento por se tratar de empresas bastante influentes e conhecidas.

O *status* social adquirido pelos ferroviários não é fruto somente da estabilidade financeira propiciada por essas empresas, mas tem a ver com a própria história da categoria. Esses fatores têm influenciado, ao longo de décadas, a escolha da profissão.

Na Vale e na FCA ouvimos relatos de ferroviários que ingressaram na carreira por admirar ou conviver com a profissão do pai ou de um parente próximo. Essa influência vem ultrapassando gerações de ambos os sexos, pois alguns comentaram que têm irmãos ferroviários trabalhando na mesma empresa. Outras relatam que o irmão ou o primo está só esperando concluir os estudos e fazer dezoito anos para entrar.

No passado, como vimos nas seções anteriores, o uniforme também representava *status* e prestígio social, por meio do uso de uma farda sempre limpa e bem passada. Hoje, verificamos o uso de uniformes bem mais simples e funcionais, como um macacão ou uma camisa com as cores e a logomarca da empresa. No caso da Vale, elas são de cor verde-claro, e da FCA, laranja. Isso não exime os ferroviários de se apresentarem sempre limpos para o início da jornada de trabalho.

O uniforme mudou e, com ele, vieram os Equipamentos de Proteção Individual (EPIs). O seu uso é rigorosamente cobrado pelas empresas e pelos fiscais do trabalho para prevenir acidentes e proteger o ferroviário, caso aconteça algo. Quando eles não são utilizados a empresa e o trabalhador são multados e sofrem punições. O controle começa já na portaria, onde funcionários e visitantes são impedidos de entrar se não estiverem calçando um calçado completamente fechado e sem salto, como um tênis ou uma botina. A vestimenta também é rigorosamente cobrada, nada de pernas de fora ou de braços à mostra.

A preocupação com o uso dos EPIs vai além das multas e dos acidentes, pois já virou uma questão de disputa entre as empresas para o recebimento de certificações (os

ISOs 9000)<sup>21</sup> e, assim, agregar valor aos produtos e à marca. Nos ambientes internos e nos pátios identificamos placas e cartazes, algumas vezes contendo informações alertando sobre o uso obrigatório desses equipamentos e outras parabenizando os funcionários pela inexistência de acidentes ou registrando o baixo número de pessoas acidentadas.

Para evitar acidentes, além do uso desses equipamentos, também são adotados outros procedimentos, como, por exemplo, o uso de faixas de pedestre nos pátios. Elas funcionam como vias por cima das quais os ferroviários devem transitar ao se deslocar de um lugar para outro. Eles são tão disciplinados a seguir esse percurso que parecem “formiguinhas” percorrendo uma trilha. Dificilmente vemos alguém fora dessas faixas, principalmente, quando avistam algum superior.

A disciplina se faz presente em vários momentos, como a pontualidade com os horários, o respeito às filas, o modo como devem se comportar, o zelo pelo patrimônio da empresa etc. Desse modo, os ferroviários acabam por criar hábitos tendo em vista o que podem ou não fazer e como devem ou não agir. Com relação ao zelo pelo patrimônio é interessante destacar que nenhum funcionário ou visitante pode sair dessas empresas com algum bem material, sem que este seja comunicado a um superior ou à portaria, mesmo um simples pincel de quadro. Todos os equipamentos eletrônicos, exceto aparelhos celulares, devem ser devidamente registrados em uma ficha no momento de entrada. Caso contrário, se houver uma revista, ele pode ser confiscado por ser considerado como um patrimônio que está sendo desviado da empresa, a menos que o portador tenha a nota fiscal desse bem.

Essas mesmas empresas que punem e exigem disciplina acabam se tornando também a família do ferroviário. Talvez por passarem uma grande parte do seu tempo e da sua vida nelas, por construírem muitas amizades, criarem hábitos e adquirirem vícios, a vida social deles gira em torno dessas empresas. Quando eles têm um familiar trabalhando no mesmo local, essas relações se estreitam ainda mais. Um exemplo disso é o que observamos na Vale, na qual alguns ferroviários e ferroviárias casam-se com os colegas de profissão. Pelo fato de trabalharem “juntos”, morarem juntos, geralmente conversarem sobre a empresa, terem familiares ferroviários, frequentarem os mesmos

---

<sup>21</sup>O certificado é o documento que atesta a conformidade do sistema da qualidade implantado em uma empresa de acordo com os requisitos das normas da série NBR ISO 9000. A implantação do sistema da qualidade destina-se prioritariamente à obtenção da satisfação do cliente pela prevenção de não-conformidades em todos os estágios, desde a produção até os serviços associados (assistência técnica). Informações disponíveis em: <http://www.normalizacao.cni.org.br/perguntas.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2013.

ambientes sociais e de lazer dos colegas de profissão, a vida pessoal e social acaba por ser a empresa. Logo, o pessoal, o familiar e o social se misturam criando um só “corpo”. Nesse sentido, o individual e o coletivo também se misturam, pois percebemos que eles sempre partem da empresa para falar de si, ou seja, eles se veem e se identificam como ferroviários da empresa “x” na qual trabalham. A empresa é tomada como referência quando eles dizem “aqui na Vale...”, “como ferroviário da FCA, eu penso que...” ou “nós/a gente aqui na empresa...”.

Esse sentimento de coletividade também se manifesta quando os ferroviários comentam sobre o uso da tecnologia no ambiente de trabalho. Esses ambientes ainda não são altamente tecnológicos, como mostram algumas matérias jornalísticas, e o advento da tecnologia não é algo que eles encaram com tanta segurança e naturalidade. Nas suas falas, observamos que nem todos “dominam” essa tecnologia e a maioria deles, principalmente os mais “velhos”, busca ajuda no coletivo para resolver as situações do dia-a-dia. O uso da tecnologia passa a ser, então, um elemento de aproximação e de exclusão entre os trabalhadores.

Recentemente, os ferroviários foram submetidos a uma prova de interpretação *online* e muitos relataram não saber acessar corretamente à *internet*, nem o programa utilizado. Por essa razão e pelo fato da escassez de mão de obra qualificada, tanto a Vale quanto a FCA investem continuamente na capacitação dos ferroviários, oferecendo diversos cursos internos e externos, inclusive de interpretação de gêneros textuais variados. Há ainda, aqueles ferroviários que buscam outros meios de capacitação fazendo cursos de graduação, principalmente em Engenharia Mecânica.

Esse contato com os “ferroviários de hoje” foi de suma importância para, principalmente, na posição de pesquisadores, podermos compreender melhor as reportagens e os relatos biográficos que, por hora, parecem tão distantes da nossa memória e do nosso campo de visão. Além do mais, podemos perceber que algumas representações, como a de homem rude e sem instrução, ainda ecoam nos discursos dos ferroviários, quando eles se autodenominam “peões”. Outras, porém, passam a fazer parte do seu cotidiano, como a busca por capacitação para se manter no mercado de trabalho e o convívio com a tecnologia, na qual as máquinas vêm substituindo os “homens de ferro”.

De “dedo de prosa”, em “dedo de prosa”... ficamos sabendo de tudo isso. Ou seja, de todos esses aspectos sócio-históricos que envolvem os processos de formação dos ferroviários, bem como as possíveis implicações dessas informações para a

formação dos imaginários e imagens do que representavam e representam os ferroviários para a sociedade brasileira.

Ao fazermos uma análise geral desse capítulo podemos perceber que os ferroviários, desde a sua constituição, provocaram grandes mudanças sociais e foram vítimas dessas mudanças, mas, apesar da extinção de alguns ofícios associados ao fazer ferroviário continuam sendo uma classe bastante atuante e significativa para o desenvolvimento do país.



## CAPÍTULO 2:

### APRESENTAÇÃO DA PESQUISA E DE SEUS ASPECTOS DESCRITIVOS/METODOLÓGICOS

Neste capítulo, apresentamos informações mais detalhadas sobre a pesquisa que estamos realizando e sobre os enunciadores e/ou personagens que “dão vida” aos discursos selecionados, sem nos esquecer da metodologia adotada.

#### **2.1 A natureza da pesquisa**

Esta pesquisa vincula-se ao viés representacional-interpretativo. Em linhas gerais, ela parte da materialidade e de signos-sintoma que podem indiciar imaginários sociodiscursivos. Em se tratando dessa relação entre signos-sintoma e imaginários, podemos dizer que os signos-sintoma sinalizam determinados valores e os imaginários pertencem a um grupo social. Nesse sentido, é possível investigarmos, a partir de certos signos, representações da mulher moderna nas publicidades, sobre o culto ao corpo, sobre a sustentabilidade etc.

Como vimos no capítulo anterior, as normas e rotinas comportamentais, o quepe, a farda, parecem constituir signos que integram um imaginário em torno do ser ferroviário. Símbolos emblemáticos de uma categoria profissional, de um modo de ser de um grupo.

No artigo “Análise do Discurso: controvérsias e perspectivas”, Charaudeau (1999, p. 27) comenta que o sentido do discurso depende das circunstâncias da enunciação e dos destinatários aos quais ele é dirigido. Sob o ponto de vista do autor, uma “linguística do discurso” deve tratar de três noções básicas e interligadas: o *objeto*, o *sujeito* e o *corpus*. E fazer uma pesquisa representacional-interpretativa leva em conta o fato de que os indivíduos podem:

Se definir e se reconhecer como pertencendo a um grupo social em função dos discursos de representação aos quais eles aderem ou, ao contrário, em função dos discursos de representação que eles rejeitam. É construída assim uma “consciência social” do sujeito, consciência essa que não é necessariamente consciente e que o sobredetermina parcialmente. [...]

O objeto de estudo da problemática representacional é definido através de hipóteses sobre a existência de representações sociodiscursivas dominantes em um dado momento de uma sociedade (elas seriam, pois, sócio-históricas) e caracterizando um ou outro grupo social.

Elas são, portanto, interpretativas, já que é necessário possuir, *a priori*, uma hipótese sobre o que são os “posicionamentos sociais”, assim como sobre a relação destes com as “práticas discursivas” e com os “tipos de sujeitos” correspondentes (CHARAUDEAU, 1999, p. 36).

Assumir uma postura interpretativista de investigação significa dizer que não se pode ignorar a visão e as ações discursivas dos participantes presentes no mundo social. Isso porque a construção desse mundo, bem como da sua condição existencial só são possíveis graças à linguagem por meio da qual os significados são co-construídos socialmente. Essa co-construção de significados envolve, por exemplo, questões relativas a poder, história, memória e subjetividade. Mais adiante, observaremos que essas questões se tornam evidentes na análise dos dados<sup>22</sup>.

Velho (1986) assinala que, quando se decide tomar sua própria sociedade como objeto de pesquisa, é preciso sempre ter em mente que sua subjetividade precisa ser “incorporada ao processo de conhecimento desencadeado” (p. 16). Essa atitude não implica abrir mão de um compromisso com a obtenção de um conhecimento mais ou menos objetivo, e sim buscar formas mais adequadas de se lidar com o objeto de pesquisa.

As marcas de subjetividade são bastante latentes nos discursos selecionados para análise, sobretudo em uma das reportagens que foge um pouco ao princípio da “neutralidade ou imparcialidade jornalística”.

## 2.2 Os corpora

---

<sup>22</sup>Nesse caso, podemos dizer que se trata de uma pesquisa considerada qualitativa porque não estamos interessados em fazer uma análise linguístico-discursiva volumosa de dados, utilizando técnicas de amostragem, por exemplo. Interessa-nos, aqui, fazer uma análise exploratória dos discursos selecionados.

Os *corpora* analisados são formados por um conjunto de textos sobre formação profissional ferroviária e outros ofícios associados ao ofício ferroviário. Didaticamente, consideramos pertinente dividi-lo em duas partes: o discurso jornalístico (representado pelas reportagens publicadas na revista *História Viva – Caminhos do Trem*) e o discurso biográfico (representado pelas narrativas ou relatos biográficos publicados no *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007 e 2007-2009*).

### 2.2.1 A revista *História Viva – Caminhos do Trem*

A revista *História Viva – Caminhos do Trem* foi publicada em seis edições especiais, pela editora Duetto, durante os anos de 2007 e 2008. Essas edições foram intituladas como: 1) “Origens – Nos trilhos do café”; 2) “Grandes ferrovias – Malha ferroviária”; 3) Locomotivas e vagões – Do vapor ao elétrico”; 4) “A conquista do território – Paisagens recriadas”; 5) “Profissão ferroviário – Gente de ferro”; 6) De volta aos trilhos – expresso para o futuro”<sup>23</sup>.



<sup>23</sup> Informações disponíveis em: <http://www2.uol.com.br/historiaviva/caminhostrem/>. Acesso em 27 de outubro de 2009.



Figura 3 – Capas das seis edições publicadas pela revista  
 Fonte: <https://www.lojaduetto.com.br/produtos/?categoria=84>

Conforme mencionamos anteriormente, o discurso jornalístico será analisado a partir da seleção de duas reportagens: “Uma profissão do futuro” e “Ferroviário: cruzamento de linhas”, ambas publicadas na revista *História Viva – Caminhos do Trem*, edição número 5, intitulada “Profissão ferroviário – Gente de ferro”.



Figura 4 – Capa da edição número 5  
 Fonte: <https://www.lojaduetto.com.br/produtos/?categoria=84>

A primeira reportagem selecionada foi “Uma profissão do futuro”<sup>24</sup>, escrita por Aryane Cararo<sup>25</sup>. O texto dessa reportagem está distribuído em cinco páginas (p. 62 a

<sup>24</sup>As reportagens completas encontram-se em anexo.

<sup>25</sup>Aryane Cararo é formada em jornalismo pela Universidade Federal do Paraná (UFPR - Curitiba/PR). Iniciou a carreira no jornal Folha do Boqueirão (PR), onde foi repórter e chefe de reportagem. Ainda no Paraná, foi coordenadora de conteúdo do portal Bonde / Folha de Londrina (PR).

66), apresenta cinco fotografias coloridas e um quadro informando o leitor sobre alguns cursos técnicos oferecidos na área ferroviária. Logo de início, nos deparamos com uma fotografia grande, que ocupa cerca de uma página e meia, mostrando técnicos em operação no Centro de Tráfego e Controle da Estrada de Ferro Vitória a Minas, da Vale, conforme informado pela autora.

O texto começa e termina com a jornalista emitindo opiniões sobre o fazer da profissão ferroviária e sobre o setor ferroviário na atualidade:

SEGMENTO 1: [R1]<sup>26</sup>

**Engana-se quem acredita que maquinistas e trabalhadores das ferrovias entraram em extinção.** O setor está mais aquecido do que nas últimas décadas, e a tecnologia agregada tem devolvido aos quadros ferroviários o glamour que a categoria já teve um dia (CARARO, 2008, p. 63). [grifos nossos]

Ao utilizar a expressão “engana-se”, a jornalista julga estarem equivocadas aquelas pessoas que acreditam que a profissão de ferroviário entrou em extinção (linhas 1 e 2).

SEGMENTO 2: [R1]

**“Se eu fosse dar um conselho, diria ‘faça um curso técnico, porque a demanda é grande’.** A ferrovia já é a profissão do futuro”, resume e caso encerrado (CARARO, 2008, p. 66). [grifos nossos]

Para finalizar a reportagem, a jornalista cita um trecho da fala da analista de Recursos Humanos da Vale, Rachel Pessoa, aconselhando o leitor a fazer um curso técnico e, novamente, valorizando a profissão ferroviária.

A segunda reportagem selecionada para análise foi “Ferroviário: cruzamento de linhas”, escrita por Batistina Maria de Sousa Corgozinho<sup>27</sup>. O texto dessa reportagem

Entre 2001 e 2006, foi repórter de cidades para o Jornal da Tarde (SP). A jornalista passou três anos realizando matérias freelancer para as revistas UM - Universo Masculino, Superinteressante, Aventuras na História, Vida Bosch.

Aryane também ocupou os cargos de editora e jornalista responsável pela revista Minha Casa, Meu Imóvel, editada pela Verde Brasil Editorial. Ocupou o cargo de redatora do Destak (SP) e ingressou em *O Estado de S. Paulo* em 2008, onde foi primeiramente coordenadora de projetos especiais dos suplementos e, desde 2009, é editora do suplemento infantil do jornal, o Estadinho.

Informações disponíveis em: <http://www.portaldosjornalistas.com.br/perfil.aspx?id=11120>. Acesso em 25 de janeiro de 2013.

<sup>26</sup> Aqui, leia-se: *reportagem 1*.

<sup>27</sup> Possui graduação em Ciências Sociais pelo Instituto de Ensino Superior e Pesquisa/Fundação Educacional de Divinópolis/MG (1976); especialização em Sociologia pela PUC/MG (1979); mestrado em Educação pela Universidade Federal de Minas Gerais (1989) onde analisou a experiência de trabalho e resistência do trabalhador ferroviário na primeira metade do séc. XX através da oralidade;

abrange oito páginas (p. 32 a 39) e apresenta quatro fotografias antigas em tons acinzentados. Logo de início, também percebemos a existência de uma grande fotografia, ocupando cerca de uma página e meia, mostrando um ferroviário fardado abastecendo a locomotiva.

A reportagem inicia com a autora explicando o que a ferrovia representou para os ferroviários e para as suas mulheres:

SEGMENTO 3: [R2]<sup>28</sup>

A ferrovia representou para milhares de trabalhadores a primeira oportunidade real de profissionalização e de ascensão social. E, para as mulheres dos ferroviários, o primeiro mecanismo concreto de afirmação da cidadania (CORGOZINHO, 2008, p. 32).

Para os ferroviários a ferrovia representou: “a primeira oportunidade real de profissionalização e de ascensão social” (linhas 1 e 2). E, para as suas mulheres: “o primeiro mecanismo concreto de afirmação da cidadania”. Essas informações podem pressupor duas coisas: 1º.) os trabalhadores não tinham oportunidade de profissionalizar-se e de ascender socialmente; e 2º.) as mulheres não tinham a sua cidadania “afirmada”, no sentido de reconhecida.

Corgozinho encerra a reportagem falando sobre a unidade do movimento grevista:

SEGMENTO 4: [R2]

A unidade do movimento garantiu aos ferroviários, até o início da década de 60, interferir na escolha dos dirigentes das oficinas em Divinópolis. O direito à estabilidade, que naquele momento o trabalhador ferroviário possuía, influiu decisivamente na força de seus movimentos grevistas. As mudanças ocorridas mais tarde em relação a esse direito, dentre outros fatores, dificultaram o amadurecimento posterior de sua mobilização, organização e luta (CORGOZINHO, 2008, p. 39).

---

especialização em "Escolhas e Contingências" (política e sociedade) pela PUC/MG (1994) e doutorado em Educação pela Universidade Federal de Minas Gerais (1999) onde analisou evidências do processo de modernização ocorrido no Centro-Oeste Mineiro a partir da experiência da cidade de Divinópolis/MG. Atualmente está desenvolvendo estágio de pós-doutorado no Centro de Memória da UNICAMP realizando estudos sobre a "Festa da Santa Cruz e Terço Cantado: permanência e mudança", uma tradicional manifestação da religiosidade popular realizada nas áreas rurais e periferias de cidades dessa região de Minas Gerais. É professora da Universidade do Estado de Minas Gerais / *Campus* da Fundação Educacional de Divinópolis na área de política, em diversos cursos de graduação, especialmente Comunicação Social, Serviço Social e História. Texto informado pela autora em: <http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=N023885>. Acesso em 10 de janeiro de 2013.

<sup>28</sup>Aqui, leia-se *reportagem 2*.

A autora chama a atenção para o fato de que, a partir da década de 60, o movimento grevista ferroviário de Divinópolis perdeu forças e, conseqüentemente, deixou de interferir na escolha dos dirigentes das oficinas. Além disso, os trabalhadores sofreram algumas perdas quanto ao seu direito à estabilidade no emprego.

De um modo geral, ao observarmos os segmentos retirados das duas reportagens podemos perceber que eles sinalizam visões ou “tons”<sup>29</sup> diferenciados. Na primeira, identificamos uma visão idealizada, quando a jornalista emprega o vocábulo *glamour*. Se comparada à segunda reportagem, constatamos que ser ferroviário não representava exatamente pertencer a uma “categoria de *glamour*”, mas, sobretudo, saber “agarrar” uma oportunidade de profissionalização e, conforme mencionamos no capítulo 1, garantir um trabalho assalariado numa sociedade deixando de ser escravista. Nesse sentido, podemos constatar que Batistina Corgozinho apresenta um tom sociocrítico, de luta ferroviária.

### **2.2.2 Os catálogos de entrevistas *Vale Registrar***

Até o momento, a Vale já lançou três edições do catálogo *Vale Registrar* organizados a partir de dois grupos “História de vida” e “Histórias temáticas”, cujos temas variam conforme a edição. Em 2006-2007, os temas foram *ferrovia* e *mineração*; em 2007-2009, foram *ferrovia*, *mineração* e *tecelagem*; e em 2009-2011, foi exclusivamente sobre *tecelagem*.

---

<sup>29</sup> Ao explicar sobre o “modo de enunciação”, Maingueneau (1984, 2008) se reporta ao fato de Bakhtin demonstrar uma preocupação com a ausência de estudos sobre o tom, apesar de ele ser um dos aspectos mais importantes da vida verbal. O “tom” é definido pelo autor como apoiado em dois componentes: o caráter e a corporalidade. Ao falar de corporalidade, introduz o conceito de *incorporação*, para evocar a ligação estreita entre um discurso e seu modo de enunciação.

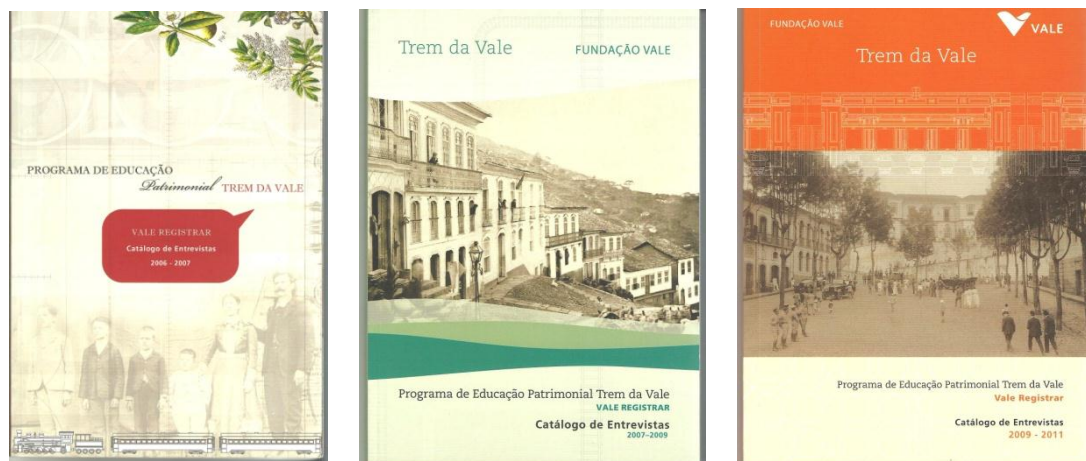


Figura 5 – Capas das três edições publicadas pelo Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale

Interessam-nos aqui os dois primeiros catálogos porque abordam a temática da ferrovia. De acordo com a proposta deste estudo, destacamos essa temática por considerarmos que ela pode nos apresentar índices de comportamentos, de imaginários sociodiscursivos, ecos de memórias que parecem resultar de um esforço de recriação de toda uma época; sinalizando, por exemplo, comportamentos e *habitus*<sup>30</sup>, a partir de um ponto de vista valorizante, que presta culto, que projeta imagens de homens e mulheres virtuosos, abnegados.

Soma-se a isso o fato de as ferrovias terem sido fundamentais para o desenvolvimento econômico do país, para as mudanças provocadas nas relações de trabalho e para o crescimento dos centros urbanos, pois muitas cidades surgiram e cresceram ao redor das ferrovias.

A ferrovia, que impulsionou a economia brasileira desde o século XIX até meados do século XX, foi responsável pela ligação dos municípios de Mariana e Ouro Preto aos centros urbanos de maior vulto, pelo incremento das atividades econômicas no país e pela possibilidade de empregos (VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS, 2006-2007, p. 15).

<sup>30</sup> É uma palavra latina utilizada pela tradição escolástica. Traduz a noção grega *hexis* utilizada por Aristóteles para designar então características do corpo e da alma adquiridas em um processo de aprendizagem (SETTON, 2002, p. 61).

Estamos adotando o conceito de Bourdieu (1983), segundo o qual o *habitus* é compreendido como: “um sistema de disposições duráveis e transponíveis que, integrando todas as experiências passadas, funciona a cada momento como uma matriz de percepções, de apreciações e de ações – e torna possível a realização de tarefas infinitamente diferenciadas, graças às transferências analógicas de esquemas (p. 65).

O conceito de *habitus* também pode ser identificado em obras mais antigas do autor (1964a, 1964b, entre outras).



Feita a escolha dos catálogos e da temática, é preciso selecionar quem serão os sujeitos pesquisados, ou seja, quais serão as narrativas analisadas. A definição de critérios a partir dos quais serão selecionados os sujeitos que vão compor o universo de investigação é algo primordial, pois interfere diretamente na qualidade das informações a partir das quais será possível construir a análise e se chegar às conclusões.

Em se tratando de uma pesquisa qualitativa é difícil determinar, *a priori*, o número de sujeitos que virão a compor os *corpora*, pois tudo dependerá da qualidade das informações obtidas, assim como da profundidade e do grau de recorrência e divergência destas informações. Isso implica dizer que também não podemos selecionar as narrativas biográficas de todos os sujeitos, ou seja, de todos os trabalhadores ferroviários registrados no catálogo da Vale e nem tampouco todas as ex-companheiras ou filhas de ferroviários falecidos, por isso é preciso fazer um “recorte”.

No catálogo 2006-2007, foram entrevistados 23 ferroviários ou pessoas associadas aos ofícios ferroviários, todas do sexo masculino. Já no catálogo de 2007-2009, foram entrevistadas 13 esposas, filhas e/ou familiares de ferroviários falecidos e apenas 3 pessoas do sexo masculino, sendo que somente uma delas exerceu a profissão ferroviária.

Conforme já mencionamos, é tarefa do analista selecionar os dados considerados como sendo os mais relevantes para a execução do seu trabalho. Então, optamos por selecionar 8 narrativas do *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007* e 6 do catálogo 2007-2009, conforme os temas e informações apresentadas.

As duas tabelas a seguir apresentam quem são os 14 sujeitos cujas narrativas serão analisadas, assim como o local e o ano em que as entrevistas foram realizadas pelo “Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale”<sup>31</sup>.

<b>NOME</b>	<b>MARIANA</b>	<b>OURO PRETO</b>	<b>ANO</b>
Benjamim Nicomedes de Oliveira	x		2006
Duílio Ferreira		x	2006
Elpídio Araújo Vieira	x		2006
José Benigno de Souza	x		2007
José Fernandes Dutra	x		2006
José Gomes Pereira	x		2006
José Siqueira Alves		x	2006
Nilson Lourdes de Oliveira		x	2006

Figura 6 – Entrevistados do *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007*

<sup>31</sup>O Trem da Vale, inaugurado em 5 de maio de 2006, é uma iniciativa da Fundação Vale e da Ferrovia Centro-Atlântica e tem como gestor técnico o Santa Rosa Bureau Cultural, responsável pela idealização e implantação do projeto (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 13).

NOME	MARIANA	OURO PRETO	ANO
Célia Nazareth de Souza		x	2009
Geralda da Purificação Gomes		x	2008
Maria de Lourdes Walter	x		2007
Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito		x	2008
Marília Barbosa Dias		x	2007
Marília Bastos da Silva	x		2008

Figura 7 – Entrevistadas do *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2007-2009*

Visando situar o leitor desta tese, que não teve acesso a todas as narrativas ou relatos biográficos presentes nos catálogos, elaboramos um quadro sinóptico fornecendo algumas informações sobre a vida dos sujeitos pesquisados. Essas informações serão de grande valia para o entendimento das análises feitas no decorrer desta pesquisa.

NOME	DATA DE NASCIMENTO	LOCAL ONDE NASCEU	PROFISSÃO	LUGAR ONDE TRABALHOU	PARENTES QUE TRABALHARAM NA FERROVIA
<b>Benjamim Nicomedes de Oliveira</b>		Passagem de Mariana	ajudante de pedreiro, pedreiro, mestre-de-obras e “biscateiro”	Central do Brasil (onde ingressou em 1952) e Estrada Leopoldina	
<b>Duílio Ferreira</b>	28 de janeiro de 1931	Monsenhor Horta	bombeiro, feitor de turma e mestre-de-linha	Estrada de Ferro Central do Brasil	
<b>Elpídio Araújo Vieira</b>		Teixeiras	auxiliar de maquinista e maquinista	Rede Ferroviária Federal e FCA	
<b>José Benigno de Souza</b>	28 de junho de 1934	Mariana	guarda-fios e supervisor do setor eletrotécnico	Estrada de Ferro Central do Brasil	
<b>José Fernandes Dutra</b>		Furquim	construtor de casas, trocador de bastão, cozinheiro, trabalhador do escritório da Residência, servidor público, ferroviário e vereador	Estrada de Ferro Central do Brasil	
<b>José Gomes Pereira</b>	16 de setembro de 1925	Miguel Burnier	graxeiro, foguista e maquinista	Estrada de Ferro Central do Brasil	
<b>José Siqueira Alves</b>	05 de junho de 1954	Ouro Preto	condutor de auto-de-linha	Rede Ferroviária Federal	o avô, o pai, tios e um irmão
<b>Nilson Lourdes de Oliveira</b>	11 de fevereiro de 1933	Mariana	escriturário, chefe de escritório, supervisor geral de administração, coordenador do serviço burocrático e operacional da Via Permanente (material, mão-de-obra, oficinas,	Estrada de Ferro Central do Brasil	pai

			contabilidade)		
<b>Célia Nazareth de Souza</b>	22 de maio de 1926	Ouro Preto	professora (cursou o Magistério)		pai e irmão
<b>Geralda da Purificação Gomes</b>	2 fevereiro de 1945	Ouro Preto	professora (cursou o Magistério) e funcionária da prefeitura	Prefeitura de Ouro Preto	pai
<b>Maria de Lourdes Walter</b>	7 de fevereiro de 1945		vendedora (café, broa, pastel), professora, inspetora e supervisora escolar	Estação Ferroviária de Mariana e distritos	pai
<b>Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito</b>	27 de setembro de 1933	Ceará			marido
<b>Marília Barbosa Dias</b>	23 de junho de 1926	Ouro Preto	professora	Ouro Preto	pai
<b>Marília Bastos da Silva</b>	7 de maio de 1939	Mariana	professora	Distrito de Monsenhor Horta	pai

Figura 8 – Quadro sinóptico contendo informações sobre os entrevistados das narrativas selecionadas

Cabe salientar que, neste quadro, a ordem dos entrevistados(as) foi apresentada como consta nos catálogos. Também, durante a análise, as narrativas serão apresentadas ao leitor na forma como aparecem nos catálogos, isto é, elas representam um recorte feito pelos enunciadorees do “Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale”, a partir de um roteiro de entrevistas<sup>32</sup> elaborado para o subprograma “Vale Registrar”.

Fundamentado em uma perspectiva de caráter interdisciplinar da Educação Patrimonial,

o Vale Registrar abre a prática educativa à comunidade, com atividades voltadas para o resgate da memória individual e coletiva, por meio do trabalho com a história oral e valendo-se de modos de educação não formal, utilizando espaços e equipamentos existentes nas estações de Mariana e Ouro Preto, voltados para o registro audiovisual e a valorização de bens culturais materiais e imateriais da região (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 14).

Dentre as ações realizadas pelo *Vale Registrar*, destacamos:

Realização de entrevistas com moradores das duas cidades, nas quais a abordagem histórica é feita por meio de um relato autobiográfico – a História de Vida, em que o entrevistado relembra fragmentos de seu passado; ou pela História Temática, que trata de um assunto específico, sem abranger toda a vida do depoente (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 14).

<sup>32</sup> Este roteiro, bem como as demais informações que explicam os projetos desenvolvidos pelo “Trem da Vale” foram colocados em cd-rom no final desta tese.

Esse programa desenvolve uma metodologia voltada para a história oral. Ela é elaborada a partir: “da análise de trabalhos similares realizados por instituições de pesquisa e de coleta de dados, da leitura de referências bibliográficas e, também, da experiência adquirida pela própria equipe durante o desenrolar de suas atividades” (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 15).

A metodologia de história oral consiste em coletar os dados seguindo duas linhas de abordagem: *História de Vida* e *História Temática*<sup>33</sup>. O que essas linhas contemplam?

Nas Histórias de Vida, são contemplados personagens representativos de Mariana e Ouro Preto, seja por sua atuação profissional, seja por fornecerem informações relevantes sobre diversos aspectos das cidades onde nasceram ou vivem: o cotidiano, o conjunto urbano, a vida social, economia, política, religião, formação educacional. Ao abordar a vida de cada entrevistado, busca-se criar um *corpus* documental útil ao entendimento do processo histórico dos municípios, a partir do século XX (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 15).

Esse trecho é bastante significativo para a nossa pesquisa porque nos remete a uma reflexão sobre as representações, os imaginários e os aspectos da memória que são ativados pelos entrevistadores dos catálogos nos sujeitos entrevistados. Através desse discurso, há uma tentativa de recriação de uma época por meio de personagens que foram representativos para a sociedade, principalmente, em se tratando de uma cultura associada aos ofícios ferroviários.

O roteiro de entrevistas do Vale Registrar está organizado da seguinte maneira:

- a) **Roteiro para entrevista “História de Vida”** – divide-se em três momentos: I) Infância e adolescência, 42 perguntas; II) Vida familiar, 14 perguntas; e III) Vida profissional e outros aspectos, 15 perguntas.
- b) **Roteiro para entrevista “História Temática – Ferrovia”** – divide-se em cinco momentos: I) O protagonista, 27 perguntas; II) O complexo ferroviário, 25 perguntas;

---

<sup>33</sup>De acordo com o catálogo 2006-2007, no período de março de 2006 a abril de 2007, foram realizadas 58 entrevistas, assim distribuídas: 10 Histórias de Vida e 48 Histórias Temáticas, sendo 25 sobre o tema Mineração e 23 sobre o tema Ferrovia (p. 15).

No catálogo 2007-2009, no período de maio de 2007 a abril de 2009, foram realizadas 58 entrevistas, assim distribuídas: 20 Histórias de Vida e 38 Histórias Temáticas, sendo 16 sobre o tema Ferrovia, 12 sobre o tema Mineração e 10 sobre o tema Tecelagem (p. 15).

III) O trem, 23 perguntas; IV) O trecho, 14 perguntas; e V) A estação e a cidade, 12 perguntas.

De acordo com as informações dos catálogos, esses roteiros “têm como objetivo munir o entrevistador de um instrumento que o ajude no encaminhamento da entrevista, bem como garantir uma base homogênea do tipo de informações coletado, para análise comparativa posterior, por parte de estudiosos dos assuntos” (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 16).

Além de seguir um roteiro, na História Oral, a escolha dos depoentes é feita de forma criteriosa. Seja qual for a vida e/ou o tema abordado, os enunciadores dos catálogos destacam que é preciso levar em conta a disponibilidade e o desejo de prestar o depoimento por parte do entrevistado, a indicação prévia de que o agente histórico escolhido possui memórias sobre o objeto em foco e que tenha relativa facilidade para discorrer sobre ele.

As entrevistas de História Oral, por possuírem um caráter documental, necessitam de locais apropriados para a sua realização e de procedimentos técnicos e comportamentais para garantir a qualidade e objetividade do material coletado. “No ‘Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale’, foram planejados dois ambientes para esse fim: o Vagão Oficina de Vídeo/Sala de Histórias, na estação de Mariana; e a Sala de Histórias, na estação de Ouro Preto” (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 16). O tempo médio de duração dessas entrevistas é delimitado em cerca de uma hora, para as entrevistas temáticas, e em duas horas, para as entrevistas de História de Vida.

Além do mapeamento dos *corpora*, acreditamos ser de suma importância para o pesquisador estabelecer situações de contato entre ele e os sujeitos pesquisados. No nosso caso, não seria possível um contato com os ferroviários cujas histórias são narradas nos discursos jornalísticos nem, tampouco, com os entrevistados pelo programa da Vale. Por essa razão, buscamos outros meios e realizamos algumas conversas informais com ferroviários da Vale (em Congonhas) e da FCA (em Divinópolis), conforme discorremos anteriormente.

Na opinião de Duarte (2002),

As situações nas quais se verificam os contatos entre pesquisador e sujeitos da pesquisa configuram-se como parte integrante do material de análise. Registrar o modo como são estabelecidos esses contatos, a

forma como o entrevistador é recebido pelo entrevistado, o grau de disponibilidade para a concessão dos depoimentos, o local em que é concedido (casa, escritório, espaço público etc.), a postura adotada durante a coleta do depoimento, gestos, sinais corporais e/ou mudanças de tom de voz etc., tudo fornece elementos significados para a leitura/interpretação posterior daquele depoimento, bem como para a compreensão do universo investigado (p. 145).

Consideramos pertinente fazer toda essa explanação sobre os *corpora*, a revista e os catálogos, uma vez que eles são formados por textos escritos e que fazem circular entre os seus leitores memórias e representações sociais de uma época distante.

Em suma, todo esse material ensejou uma busca por reflexões teóricas que nos ajudará a compreender as representações, os imaginários construídos e as identidades projetadas pelos sujeitos e pelos discursos jornalísticos e biográficos sobre as quais nos debruçaremos com mais afinco nos próximos capítulos, depois de elencadas as categorias usadas para análise desses *corpora*.

### **2.3 As categorias analíticas**

A Teoria Semiolinguística analisa os discursos a partir de duas dimensões interdependentes, uma considerada “interna” e outra “externa”. A dimensão interna corresponde à *mise en scène*, ou seja, à encenação do ato de linguagem, a partir da ativação da língua, dos modos de discurso, a partir dos quais o sujeito enuncia, narra, descreve, argumenta. Podemos dizer também que a dimensão interna refere-se ao próprio processo de discursivização. É a partir dessa dimensão que nos é possível observar, o uso da *seleção lexical* para realizar os procedimentos de nomeação, localização, qualificação, a mobilização de personagens, temas, espaços e tempos.

É, também, a partir dessa *mise en scène* linguageira que podemos observar os índices dos signos-sintoma reveladores dos imaginários sociodiscursivos associados ao ser e ao fazer ferroviário, nos discursos jornalísticos e biográficos. Podemos observar ainda os tipos de imaginários sociodiscursivos que incidem sobre esses discursos, os tipos de saberes que os constituem, as estratégias linguístico-discursivas utilizadas.

A dimensão externa da Teoria Semiolinguística, além de compreender os sujeitos, seus estatutos, também abarca os *interdiscursos*<sup>34</sup> que atravessam esses sujeitos.

Por se tratar de uma pesquisa que utiliza um método interpretativo-representacional, ela nos permite fazer uma análise das **dimensões situacionais, discursivas e linguísticas** dos discursos que compõem os *corpora* selecionados. Com relação a essas dimensões analisaremos nos DISCURSOS JORNALÍSTICOS e BIOGRÁFICOS:

- os **imaginários sociodiscursivos** que concorrem para a formação de traços identitários sociais e discursivos sobre o ser e o fazer dos ferroviários e de outros ofícios afins;
- as **estratégias de credibilidade e de captação** e as **visadas discursivas** (cf. CHARAUDEAU, 2006b) presentes nas narrativas.

A questão da memória será abordada a partir dos conceitos de **memória discursiva e interdiscurso**, por meio de um diálogo com um referencial exterior à AD. Estamos nos referindo aos estudos de Namer (1987), intérprete do pensamento do sociólogo Maurice Halbwachs. A partir dessa leitura, trataremos da influência da **memória coletiva** na constituição dos discursos biográficos.

Feitas essas colocações e apresentadas as categorias analíticas selecionadas, discorreremos sobre as bases teóricas desta pesquisa.

---

<sup>34</sup> De acordo com Maingueneau (2008), opõe-se intuitivamente o **intradiscurso**, relações entre os constituintes do mesmo discurso, a **interdiscurso**, relações desse discurso com outros discursos. Mas é necessário desconfiar de qualquer representação que faria do “interior” e do “exterior” dois universos independentes. As problemáticas do dialogismo ou da heterogeneidade constitutiva mostram que o intradiscurso é atravessado pelo interdiscurso (CHARAUDEAU & MAINGUENEAU, 2008, p. 290).

**PARTE II: A ANÁLISE DO DISCURSO E A TEORIA SEMIOLINGUÍSTICA:  
ALGUNS CONCEITOS-CHAVE**



### **CAPÍTULO 3:**

#### **OS DISCURSOS, SUAS REGRAS E MANEIRAS DE DIZER**

Este é o primeiro dos capítulos considerados teórico-analíticos. Nele, apresentamos a Teoria Semiolinguística e o conceito de discurso que norteia as nossas análises. Sendo assim, neste capítulo, daremos início à investigação das duas reportagens publicadas na revista *História Viva – Caminhos do Trem* e das quatorze narrativas ou relatos biográficos publicados no *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007 e 2007-2009*.

Iniciaremos essa discussão analítica fazendo algumas reflexões acerca do termo “discurso”.

#### **3.2 A problematização do termo “discurso”**

Para a Análise do Discurso de vertente francesa, o termo “discurso” é polissêmico e defini-lo é uma tarefa complexa, pois a variedade lexical que envolve a palavra é grande. Machado (2010b), durante a disciplina “Teorias sobre o discurso”, ministrada no Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos da Faculdade de Letras da UFMG, expôs que:

enquanto disciplina, o termo “discurso” designa um certo modo de apreensão da linguagem, mais que um campo limitado e fixo para a investigação desta. A linguagem não é considerada como uma estrutura arbitrária, mas como a atividade de sujeitos inscritos em contextos determinados. Como o discurso pressupõe a articulação da linguagem com parâmetros de ordem não-linguística, ele não pode ser objeto de uma abordagem puramente linguística (p. 1).

Isso significa dizer que não estamos analisando somente as expressões lexicais utilizadas pelos enunciadores dos discursos jornalísticos e biográficos e sim a ação comunicativa ou o propósito comunicacional visado por cada um desses sujeitos-enunciadores – ações essas como persuadir ou convencer uma pessoa a ingressar na carreira ferroviária. Estamos analisando, também, os imaginários sociodiscursivos que

são mobilizados nos discursos desses sujeitos e as imagens que eles produzem do ser e do fazer ferroviário.

Com relação ao termo “discurso”, Charaudeau (2006b) explica que ele está sempre voltado para além das regras da língua porque:

Resulta da combinação das circunstâncias em que se fala ou escreve (a identidade daquele que fala e daquele a quem este se dirige, a relação de intencionalidade que os liga e as condições físicas da troca) com a maneira pela qual se fala. É, pois, a imbricação das condições extradiscursivas e das realizações intradiscursivas que produz sentido. Descrever sentido de discurso consiste, portanto, em proceder a uma correlação entre dois pólos (p. 40).

No “Dicionário de Análise do Discurso”, Charaudeau & Maingueneau (2008, p. 169-172) propõem oito características com o objetivo de elucidar o termo “discurso” que, segundo eles, pode aparecer tanto no *singular* (“o domínio do discurso”, “a análise do discurso”...) quanto no *plural* (“cada discurso é particular”, “os discursos inscrevem-se em contextos”...). Vamos a uma breve explanação sobre cada uma delas:

1) **O discurso supõe uma organização transfrástica** – ele mobiliza estruturas de uma outra ordem, diferente das da frase. Por exemplo, “Não fumar” pode ser considerado um discurso porque forma uma unidade completa, apesar de ser constituído de uma única frase. Como unidades transfrásticas, os discursos estão submetidos a regras de organização em vigor em uma comunidade determinada. As dos múltiplos gêneros de discurso: regras que recaem sobre o plano de texto, sobre a dimensão do enunciado etc. Por exemplo: uma crônica não é vista como uma dissertação.

2) **O discurso é orientado** – ele é “orientado” não somente porque é concebido em função do *propósito* do locutor, mas também porque ele se desenvolve no *tempo*. O discurso se constrói em função de um fim, de se chegar a alguma parte. Mas, as digressões, por exemplo, podem fazê-lo desviar-se durante o percurso, voltar à direção inicial, mudar de direção etc. A linearidade do discurso manifesta-se, frequentemente, pelo uso de um jogo de antecipações (ex. “veremos que”..., “voltaremos ao ponto”...) ou de retomadas (“ou melhor”..., “deveria ter dito”...).

3) **O discurso é uma forma de ação** – toda enunciação constitui um ato (ex. prometer, sugerir, afirmar, interrogar etc), visando a modificar uma situação, conforme a Teoria dos Atos de Linguagem, propostas por Austin (1962) e Searle (1969).

4) **O discurso é interativo** – a conversação é a manifestação mais evidente dessa interatividade, pois ela permite que dois locutores coordenem suas enunciações. No entanto, nem todo discurso deriva da conversação porque existem formas de oralidade que parecem ser pouco “interativas”, por exemplo, uma conferência, na qual o conferencista não concede a fala aos seus interlocutores.

Cabe destacar que toda forma de enunciação, mesmo produzida sem a presença de um destinatário, é de fato assumida em uma interatividade constitutiva, ela é uma troca, explícita ou implícita, com outros locutores, virtuais ou reais, ela supõe sempre a presença de uma outra instância de enunciação à qual o locutor se dirige e em relação à qual ele constrói seu próprio discurso. Nessa perspectiva, a conversação não é considerada como discurso por excelência, mas somente um de seus modos de manifestação da interatividade fundamental do discurso.

5) **O discurso é contextualizado** – ele não intervém *em* um contexto, como se o contexto não passasse de uma moldura, um cenário; de fato não existe discurso que não seja contextualizado: não se pode, de fato, atribuir um sentido a um enunciado fora de contexto. Além disso, o discurso contribui para definir seu contexto e pode *modificá-lo* durante a enunciação.

6) **O discurso é assumido** – para ser discurso, ele precisa estar relacionado a uma instância que, ao mesmo tempo, se põe como fonte dos pontos de referência pessoais, temporais, espaciais, e indica qual atitude adota em relação àquilo que diz a seu interlocutor (processo de modalização). O locutor pode modalizar o grau de adesão (ex. “Pode ser que chova”), atribuir a responsabilidade a algum outro (ex. “Segundo Paulo, chove”), comentar sua própria fala (ex. “Na minha opinião, vai chover”), tematizar (“Paulo, ele não está em questão”) etc. Pode mostrar, ainda, a seu interlocutor que apenas finge assumir a responsabilidade (ex. caso de ironia). Em suma, a reflexão sobre as formas de subjetividade que o discurso supõe é um dos grandes eixos da Análise do Discurso.

7) **O discurso é regido por normas** – como todo o comportamento social, ele é submetido a normas sociais muito gerais. Cada ato de linguagem implica, ele mesmo, normas particulares. Fundamentalmente, nenhum ato de enunciação pode ocorrer sem justificar, de uma maneira ou de outra, seu direito de apresentar-se tal como se apresenta. Sua inscrição nos gêneros de discurso contribui de maneira essencial para esse trabalho de legitimação que é indissociável do exercício da fala.

8) **O discurso é assumido em um interdiscurso** – ele não adquire sentido a não ser no interior de um universo de outros discursos, através do qual ele deve abrir um caminho. Para interpretar o menor enunciado, é preciso colocá-lo em relação com um outro, o qual pode ser citado, parodiado, comentado. Cada gênero de discurso tem sua maneira de gerar as multiplicidades das relações interdiscursivas: um manual de filosofia não cita da mesma maneira nem se apóia nas mesmas autoridades que um animador de promoções de vendas...

Charaudeau (1996) destaca ainda que o discurso cobre duas realidades languageiras distintas e complementares. A primeira delas diz respeito ao uso do termo como um “dispositivo” de encenação da linguagem (*mise en scène*), dispositivo este capaz de determinar as regras de um gênero e os elementos situacionais de sua enunciação (neste caso, das reportagens e narrativas ou relatos biográficos investigados), cada um deles com características peculiares que serão analisadas nos dois próximos capítulos. A segunda realidade corresponde ao uso do termo como uma representação dos valores que circulam em um dado grupo social. No catálogo *Vale Registrar 2006-2007* essa dimensão do discurso pode ser observada nos dois excertos abaixo:

#### SEGMENTO 5:

**“Naquele tempo, os ferroviários eram uma coisa muito importante!”** Em 1960, quando José Benigno de Souza ingressou na Estrada de Ferro Central do Brasil, grande parte do transporte de mercadorias e de passageiros no país ainda estava a cargo da ferrovia. No caso de José de Souza, nascido em Mariana, em 28 de junho de 1934, a importância do seu serviço talvez pudesse passar despercebida por um distraído usuário do trem. Afinal de contas, ondas magnéticas e fios não tinham a mesma visibilidade que uma vaporosa ou uma estação ou um vagão de boi cheio de congonheiros. Naquela época, no entanto, ondas e fios eram a base da comunicação naquele meio de transporte, além do apito da máquina, das bandeiras, do lampião. José de Sousa foi um guarda-fios e chegou a se aposentar como supervisor do setor eletrotécnico. Não raras vezes, subiu em postes de ferro, com espora, cinturão e a mão para consertar defeitos. Seus aparelhos: o seletivo, o telégrafo, o relé, por meio dos quais se fazia o controle do movimento

de trens, o envio de ordens, o aviso de acidentes, o pedido de socorro, **coisas muito importantes naquele tempo** (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 59). [grifos nossos]

A narrativa começa com uma citação da entrevista de José Benigno de Souza, em discurso direto no qual ele expressa um julgamento de valor a respeito do que significava ser ferroviário no passado: “Naquele tempo, os ferroviários eram uma coisa muito importante!”. Nesse sentido, ele faz uma avaliação considerando os profissionais de um modo geral, isto é, o coletivo.

Quando o entrevistador e possível enunciador do catálogo narra as atividades desenvolvidas pelo ferroviário ele também faz um julgamento de valor desse profissional. Nesse caso, ele atribui um valor positivo ao indivíduo e revela a importância desse profissional e dos aparelhos que ele utilizava para o andamento dos trabalhos na ferrovia. Além disso, ele reforça a ideia de passado através do uso da expressão “naquele tempo”.

Vejamos o próximo excerto:

#### SEGMENTO 6:

**“Entrar na Central do Brasil era o melhor emprego, melhor do que Banco do Brasil!”** Nilson Lourdes de Oliveira, nascido em Mariana no dia 11 de fevereiro de 1933, não completara 18 anos quando ingressou na Estrada de Ferro Central do Brasil.

[...]

Nesses cargos, pôde se estruturar financeiramente, pôde construir uma relação de família com colegas de trabalho; **pôde desfrutar do melhor emprego que existia**, até que a ferrovia foi descambando, descambando, descambando, e os ferroviários ficaram aí “desdeixados” (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 66). [grifos nossos]

O ferroviário Nilson Lourdes de Oliveira enaltece e supervaloriza a sua profissão ao comparar o lugar onde trabalha, a Estrada de Ferro Central do Brasil, com o “Banco do Brasil”. Até hoje, essa instituição bancária possui cargos que são disputadíssimos por concurso público, ao contrário da empresa ferroviária extinta com a privatização da RFFSA. O entrevistador reforça o imaginário do melhor emprego ao narrar: “pôde desfrutar do melhor emprego que existia”.

Portanto, esses discursos expressam um determinado ponto de vista (p. ex. de um grupo, de um sujeito) sobre uma época. É por meio do discurso que o sujeito combate ou defende ideias, expressa os valores dos grupos com os quais se identifica,

aos quais pertence. Charaudeau propõe abordar a questão das representações, dos valores que emergem em um discurso a partir do conceito de imaginários sociodiscursivos.

Como vimos nas definições de discurso de Machado (2010b) e Charaudeau (1996, 2006b), ambos salientam a importância de se levar em consideração as circunstâncias de produção do discurso, a “articulação da linguagem com parâmetros de ordem não-linguística” (MACHADO, 2010b); as identidades dos parceiros, “a relação de intencionalidade que os liga” (CHARAUDEAU, 1996, 2006b). Na sequência, apresentamos, então, conceitos que buscam explicitar os elementos e o funcionamento das circunstâncias de produção de discurso, os rituais que as governam, as restrições que elas impõem aos sujeitos. Estamos nos referindo aos conceitos que giram em torno da noção de “Contrato de Comunicação”.

### **3.2 A Teoria Semiollingüística e a noção de Contrato de Comunicação**

No quadro da Teoria Semiollingüística, assim como em outras teorias, a noção de “Contrato de Comunicação” vem sendo usada para “tratar daquilo que torna legítima a construção de sentidos, durante as interações humanas. É o que rege as expectativas mútuas dos sujeitos do ato de linguagem” (COURA-SOBRINHO, 2003, p. 271).

Como se observa, a comunicação humana não se dá de forma aleatória ou desregrada, pois todo ato de linguagem fundamenta-se numa espécie de contrato discursivo entre enunciador (que pode ser o autor do texto ou não) e enunciatário (interlocutor). Esse contrato extrapola o domínio estrito do código lingüístico, uma vez que eles podem utilizar-se tanto de elementos semânticos explícitos quanto implícitos.

Geralmente, o enunciador, ao proferir um enunciado, o faz a partir de objetivos argumentativos bem definidos, mas nem sempre explícitos para o seu enunciatário. Isso implica dizer que, “o uso da linguagem é essencialmente argumentativo” (KOCH, 2004, p. 29), pois assumimos a posição de que não há discurso neutro, objetivo ou imparcial, principalmente quando se trata dos discursos jornalísticos e biográficos sobre formação profissional ferroviária e outros ofícios afins. Vejamos:

### SEGMENTO 7: [R2]

A empresa respondia à reação do trabalhador, muitas vezes, através da violência policial, ou impedindo suas promoções e também com o discurso da unidade familiar, envolvendo a todos sem distinção. A eficácia desse discurso pode ser percebida em opiniões de ferroviários que consideravam que fazer greve era falta de patriotismo, que as greves traziam prejuízos para a Rede e para o país, porque interrompiam a produção e geravam desordem. Além disso, levantando aspectos de ordem moral, afirmavam que as greves traziam prejuízos para aqueles que participavam delas, por provocarem sofrimento, discórdia, animosidade e inimizade entre as pessoas, e porque não se deve insurgir contra as autoridades.

Os grevistas que desenvolviam uma atuação mais decisiva eram perseguidos sorrateiramente e punidos de diversas formas: suspensão, remoção para outras cidades, atribuição dos serviços considerados mais penosos, estagnação em suas promoções e, em alguns casos, prisões de lideranças pela polícia. Demissões não ocorriam, porque eles estavam garantidos pelas leis do trabalho e gozavam de estabilidade (CORGOZINHO, 2008, p. 37).

Nesse trecho da reportagem “Ferroviário: cruzamento de linhas”, observamos que a autora adota um “tom” de denúncia, ao relatar como a Rede Mineira de Viação reagia violentamente para punir os trabalhadores grevistas. Ela denuncia também qual era o sentimento ou a ideologia que a empresa pretendia difundir no meio dos trabalhadores e de suas famílias. Ela os ainda fazia pensar, por exemplo, que não se deveria insurgir contra as autoridades e que as greves traziam prejuízos a todos, sem distinção.

Na visão de Charaudeau (2006b), “todo discurso depende das condições específicas da situação de troca na qual ele surge. A situação de comunicação constitui assim o quadro de referência ao qual se reportam os indivíduos de uma comunidade social quando iniciam uma comunicação” (p. 67). Para tornar mais clara essa asserção, ele compara a situação de comunicação a um palco, expondo que há restrições de espaço, de tempo, de relações, de palavras, no qual se encenam as trocas sociais e aquilo que constitui o seu valor simbólico.

O reconhecimento recíproco dessas restrições da situação pelos parceiros da troca linguageira pode nos levar à conclusão de que estes estão ligados por uma espécie de acordo prévio sobre os dados de um quadro de referência da cointencionalidade, pois ambos possuem um conhecimento prévio sobre o que vai acontecer e sobre algumas regras do que podem ou não fazer/dizer, conforme as suas intenções “partilhadas”.

Esse reconhecimento das condições de realização da troca linguageira nos quais os parceiros do contrato de comunicação estão envolvidos deve levar em conta

características próprias à situação de troca (os dados externos) e delas decorrentes (os dados internos), conforme sugere Charaudeau (2006b).

Os *dados externos* são definidos como:

aqueles que, no campo de uma prática social determinada, são constituídos pelas regularidades comportamentais dos indivíduos que aí efetuam trocas e pelas constantes que caracterizam essas trocas e que permanecem estáveis por um determinado período; além disso, essas constantes e essas regularidades são confirmadas por discurso de representação que lhes atribuem valores e determinam assim o quadro convencional no qual os atos de linguagem fazem sentido. Esses dados não são essencialmente linguageiros (o que os opõem aos dados internos), mas são semiotizados, pois correspondem a índices que, retirados do conjunto dos comportamentos sociais apresentam uma convergência, configurando-se em constantes (CHARAUDEAU, 2006b, p. 68).

O mesmo autor acrescenta que esses dados podem ser reagrupados em *quatro categorias*, cada uma delas correspondendo a um tipo de condição de enunciação da produção linguageira. São elas:

1) **Identidade dos parceiros engajados na troca** – depende dos sujeitos inscritos no ato de linguagem e deve responder às perguntas: “quem troca com quem?” ou “quem fala a quem?” ou “quem se dirige a quem?”. Em suma, destaca os traços identitários que interferem no ato de comunicação.

2) **Finalidade dos parceiros engajados na troca** – requer que todo ato de linguagem seja ordenado em função de um objetivo e deve responder à pergunta: “Estamos aqui para dizer o quê?”. Essa questão poderá ser respondida em termos de quatro tipos de *visadas* porque o objetivo maior é fazer com que o outro seja incorporado à sua própria intencionalidade.

a) *Visada prescritiva*: consiste em querer “fazer fazer”, isto é, querer levar o outro a agir de uma determinada maneira.

b) *Visada informativa*: consiste em querer “fazer saber”, isto é, querer transmitir um saber a quem se presume não possui-lo.

c) *Visada incitativa*: consiste em querer “fazer crer”, isto é, querer levar o outro a pensar que o que está sendo dito é verdadeiro (ou possivelmente verdadeiro). Essa visada é exemplificada no excerto a seguir:



## SEGMENTO 8: [R1]

Apesar das novas tecnologias absorvidas pelo transporte ferroviário, com a instalação de computadores de bordo nas locomotivas, o jovem [Bruno] não acredita que a profissão vá perder o seu romantismo e o glamour, e que o homem será substituído pelas máquinas. “Será como guiar um trem com câmbio automático. Perderá um pouco aquele negócio de segurar o trem no braço e será mais confortável para nós. Mas sempre vai existir o maquinista e esta sempre será uma profissão de prestígio. A única diferença é que daqui pra frente ele terá de ter um grau de conhecimento maior e ficar aberto às novas tecnologias” (CARARO, 2008, p. 66).

A jornalista, através da citação do discurso de Bruno, quer fazer o seu enunciatário crer em duas “verdades”. Primeiro, as novas tecnologias empregadas no setor serão benéficas para os ferroviários, “Será como guiar um trem com câmbio automático. Perderá um pouco aquele negócio de segurar o trem no braço e será mais confortável para nós.” Segundo, isso não irá fazer com que o homem seja substituído pela máquina, “Apesar das novas tecnologias absorvidas pelo transporte ferroviário, com a instalação de computadores de bordo nas locomotivas, o jovem [Bruno] não acredita que a profissão vá perder o seu romantismo e o glamour, e que o homem será substituído pelas máquinas”. Portanto, a tese defendida pelo maquinista é: “sempre vai existir o maquinista e esta sempre será uma profissão de prestígio”.

d) *Visada do páthos*: consiste em “fazer sentir”, ou seja, provocar no outro um estado emocional agradável ou desagradável. Os dois estados emocionais podem ser identificados, respectivamente, num trecho retirado da primeira reportagem e em outro retirado do catálogo 2006-2007.

## SEGMENTO 9: [R1]

De fato, a emoção de estar numa estrada de ferro de verdade supera qualquer descrição, garante Bruno. Ele tenta: “Descer uma serra igual à do Fazendão (MG) só no controle de freio e não deixar a velocidade passar de 60 km/h dá muita adrenalina, porque você está com um trem com 24 mil toneladas e 250 vagões. A sensação é de total êxtase, igual a fazer rapel” (CARARO, 2008, p. 66).

Ao reportar essa fala de Bruno, ao tê-la escolhido, a jornalista parece se valer de uma estratégia de *dramatização*: o tom emocionado do relato, as descrições e as ações relatadas o inscrevem em um imaginário de aventura, que parece desejar despertar

empatia no leitor, fazer com que ele se identifique à profissão de maquinista, acredite que ela pode, de fato, proporcionar aventura e prazer a quem a exerce.

SEGMENTO 10:

**“Uma tristeza fora do comum! Fora do comum!”** Benjamim Nicomedes de Oliveira, natural de Passagem de Mariana, distrito de Mariana, **já estava aposentado e, mesmo assim, sentiu essa tristeza toda quando a ferrovia foi paralisada.** Por 31 anos, viveu a parte que lhe coube viver na estrada de ferro, seja a Central do Brasil (onde ingressou em 1952), seja a Leopoldina. Como ajudante de pedreiro, pedreiro e mestre-de-obras, dava manutenção em bueiros, canaletas, estações e casas e fazia escoramentos e muros de arrimo. Se o trabalho exigisse o deslocamento até a Parada de Goiabeira ou Honório Bicalho, Benjamim de Oliveira e seus companheiros faziam do vagão um dormitório e de um barraco, uma cozinha. Se o trabalho fosse em Mariana, depois das quatro horas da tarde, ao terminar o serviço, ele ia fazer biscate para manter a família, para suprir as necessidades. Por isso, também, nunca gozou um dia de férias, quando adquiriu o direito de tê-las. **Lutou muito, com dificuldade, no mesmo trabalho cujo fim lhe trouxe tanta tristeza** (VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS, 2006-2007, p. 51). [grifos nossos]

A fala dos dois ferroviários são bastante diferentes. Enquanto a fala de Bruno pode produzir um efeito de sentimento agradável (o de alegria), Benjamim Nicomedes sinaliza um sentimento desagradável (o de tristeza). Essa tristeza perdura por anos, mesmo depois de ele ter lutado tanto para se aposentar e de ver a paralisação dos trabalhos na ferrovia. Em seu discurso também podemos identificar uma exacerbação desse sentimento em: “Uma tristeza fora do comum! Fora do comum!” e “Lutou muito, com dificuldade, no mesmo trabalho cujo fim lhe trouxe tanta tristeza”.

Ao relatar esses sentimentos, o biógrafo parece desejar sensibilizar o leitor com relação ao sentimento da personagem e aos efeitos negativos da extinção das ferrovias para a vida desses profissionais.

**3) Propósito dos parceiros engajados na troca** – requer que todo ato de comunicação se construa em torno de um domínio de saber, uma maneira de recortar o mundo em “universos de discursos tematizados” e deve responder à pergunta: “Do que se trata?”. Corresponde ao universo de discurso dominante ao qual a troca deve reportar-se, uma espécie de macro-tema (o que não impede que se acrescentem em seguida outros temas e subtemas), o qual deve ser admitido antecipadamente pelos parceiros envolvidos, sob pena de atuarem fora de propósito. Como foi visto nos segmentos anteriores, os relatos biográficos também refletem um universo de tematização proposto pelo entrevistadores

aos entrevistados. No entanto, ao recontar as suas histórias, outros temas são acrescentados de acordo com os domínios de saber dos entrevistados.

4) **Dispositivos dos parceiros engajados na troca** – requer que o ato de comunicação se construa de uma maneira particular, segundo as circunstâncias materiais em que se desenvolve, e deve responder às perguntas: “Em que ambiente se inscreve o ato de comunicação, que lugares físicos são ocupados pelos parceiros, que canal de transmissão é utilizado?”. Esses dispositivos serão analisados particularmente nos discursos investigados.

Os *dados internos* são considerados aqueles propriamente discursivos e usados para responder à pergunta: “como dizer?”. Na perspectiva de Charaudeau (2006b),

Uma vez determinados os dados externos, trata-se de saber como devem ser os comportamentos dos parceiros da troca, suas maneiras de falar, os papéis languageiros, que devem assumir, as formas verbais (ou icônicas) que devem empregar, em função das instruções contidas nas restrições situacionais. Esses dados constituem as restrições discursivas de todo ato de comunicação, são o conjunto dos comportamentos languageiros esperados quando os dados externos da situação de comunicação são percebidos, apreendidos, reconhecidos (p. 70).

Esses dados se dividem em três espaços de comportamentos languageiros, a saber: o espaço de *locução*, o espaço de *relação* e o espaço de *tematização*.

**O espaço de locução** – é aquele no qual o sujeito falante deve resolver o problema da “tomada da palavra”. Ele deve, de algum modo, conquistar seu direito de poder comunicar. Isso porque, de um modo geral, todo ato de linguagem é regido pelos princípios de alteridade, pertinência, regulação.

**O espaço de relação** – é aquele no qual o sujeito falante, ao construir sua própria identidade de locutor e a de seu interlocutor (ou destinatário), estabelece relações de força e de aliança, de exclusão ou de inclusão, de agressão ou de convivência com o interlocutor.

**O espaço de tematização** – é onde é tratado ou organizado o domínio (ou domínios) do saber, o tema (ou temas) da troca, sejam eles predeterminados por instruções contidas nas restrições comunicacionais ou introduzidos pelos participantes da troca. Desse modo, o sujeito falante deve não somente tomar posição com relação ao

tema imposto pelo contrato (aceitando-o, rejeitando-o, deslocando-o, propondo um outro), escolhendo um *modo de intervenção* (diretivo, de retomada, de continuidade etc.), mas também escolher um *modo de organização discursivo* particular (descritivo, narrativo, argumentativo) para esse campo temático, em função das instruções contidas nas restrições situacionais.

Sobre essa “flexibilidade”, Charaudeau (2006b, p. 71) comenta: “nenhum ato de comunicação está previamente determinado”. Mas, com relação ao contrato de comunicação todo ato de linguagem será “um ato de liberdade, sem deixar de ser uma liberdade vigiada”. Nesse sentido, percebemos o contrato de comunicação como sendo um espaço de restrições, pois sinaliza aos parceiros sobre determinados limites do comportamento discursivo.

Cada discurso é determinado por regras, por rituais comunicacionais específicos a cada situação de comunicação nas diversas práticas sociais. Por isso, é possível falar que cada situação de comunicação determina um contrato de comunicação para os parceiros. Esse contrato, por sua vez, determina os papéis discursivos a serem desempenhados pelos falantes, segundo seus *status* e papéis sociais, as finalidades da troca, os possíveis temas e as possíveis maneiras de falar, o sistema da troca de turnos. Contudo, os parceiros gozam de uma margem de liberdade, escolhem dentro das determinações previstas no ritual.

Para consubstanciar as reflexões aqui apresentadas, destacamos as considerações feitas por Menezes (2005), no artigo “Semiolinguística e política”, no qual ele expõe que:

o próprio contrato comunicacional sinaliza aos parceiros sobre determinados limites dos comportamentos discursivos, a partir de convenções sociais formadas pelo compartilhamento de eventos, no cenário político-discursivo. Isto é, a competência político-discursiva dos participantes articulada a partir das informações e conhecimentos internalizados sobre os eventos políticos e as práticas discursivas da sociedade, e todo um aparato de conhecimentos e legislação definidos em função deste evento, indica aos interlocutores determinados procedimentos. O sujeito comunicante deve usar as formas disponíveis no léxico que são reconhecidas entre os sujeitos da interlocução e determinados procedimentos que integram este conhecimento compartilhado. [...]

Como ser de intencionalidade, o sujeito comunicante sempre age estrategicamente a fim de tirar o melhor proveito da situação discursiva, explorando para isso as margens de manobra do contrato. Para isso, adota, conscientemente ou não, as formas linguísticas, os recursos de raciocínio e o estilo que melhor lhe convém para avançar na

sua intenção comunicativa: persuadir o outro para conceder-lhe o voto e, no limite, tornar-se um coenunciador discursivo (p. 163-164).

Após ter explicado a noção de contrato, daremos uma visão geral de como a Teoria Semiolinguística nos fornece ferramentas para que possamos analisar a dimensão interna dos discursos, ou seja, o próprio processo de discursivização. Estamos, então, nos referindo aos Modos de Organização do Discurso.

### 3.3 Os modos de organização do discurso: visão geral

Na obra “Linguagem e discurso: modos de organização”, Charaudeau (2009a) mostra que todo o discurso possui um modo de organização particular. Isto é, são procedimentos que consistem em utilizar determinadas categorias de língua para ordená-los em função das finalidades discursivas do ato de comunicação. Segundo ele, essas categorias formam quatro *modos de organização do discurso*: o *enunciativo*, o *descritivo*, o *narrativo* e o *argumentativo*.

A cada um desses modos é atribuída uma *função de base* e um *princípio de organização*. A função de base corresponde à finalidade discursiva do projeto de fala do locutor, identificada através das seguintes questões: o que é “enunciar”? O que é “descrever”? O que é “contar”? e o que é “argumentar”? O autor destaca que o princípio de organização é dupla para o descritivo, o narrativo e o argumentativo, porque cada um desses modos propõe, ao mesmo tempo:

- uma organização do “mundo referencial”, e o que resulta em *lógicas de construção* desses mundos (descritiva, narrativa, argumentativa);
- e uma organização de sua “encenação” (descritiva, narrativa, argumentativa).

Charaudeau (2009a) destaca também que o *modo enunciativo* tem uma função particular na organização do discurso:

Por um lado, sua vocação essencial é de dar conta da posição do locutor com relação ao interlocutor, a si mesmo e aos outros – o que resulta na construção de um *aparelho enunciativo*; por outro lado, e em nome dessa mesma vocação, esse Modo *intervém* na encenação de cada um dos três outros Modos de organização. É por isso que se pode dizer que este Modo *comanda* os demais (p. 74).

Para tornar mais legível esses conceitos, apresentamos o quadro dos *modos de organização do discurso* (p. 75), elaborado pelo autor, que será utilizado ao longo das análises que faremos dos *corpora*:

<b>MODO DE ORGANIZAÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO DE BASE</b>	<b>PRINCÍPIO DE ORGANIZAÇÃO</b>
<b>ENUNCIATIVO</b>	<b>Relação de influência</b> (EU → TU) <b>Ponto de vista do sujeito</b> (EU → ELE) <b>Retomada do que já foi dito</b> (ELE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Posição</b> em relação ao <b>interlocutor</b></li> <li>• <b>Posição</b> em relação ao mundo</li> <li>• <b>Posição</b> em relação a <b>outros discursos</b></li> </ul>
<b>DESCRITIVO</b>	<b>Identificar e qualificar</b> seres de maneira objetiva / subjetiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organização da construção descritiva</b> (Nomear-Localizar-Qualificar)</li> <li>• <b>Encenação descritiva</b></li> </ul>
<b>NARRATIVO</b>	<b>Construir a sucessão das ações</b> de uma história no tempo, com a finalidade de fazer um relato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organização da lógica narrativa</b> (actantes e processos)</li> <li>• <b>Encenação narrativa</b></li> </ul>
<b>ARGUMENTATIVO</b>	<b>Expor e provar casualidades</b> numa visada racionalizante para influenciar o interlocutor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organização da lógica argumentativa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Encenação argumentativa</b></li> </ul> </li> </ul>

Figura 9 – Quadro dos *Modos de Organização do Discurso*

No decorrer desta pesquisa, priorizaremos as discussões acerca dos *modos enunciativo, descritivo e narrativo*. Antes, porém, vamos descrever/analisar a dimensão situacional do discurso jornalístico para, em seguida, abordarmos a sua dimensão interna. Faremos o mesmo percurso, quando da análise do discurso biográfico.

## CAPÍTULO 4:

### **A DIMENSÃO SITUACIONAL DO DISCURSO JORNALÍSTICO E SUAS ESTRATÉGIAS NA REVISTA *HISTÓRIA VIVA – CAMINHOS DO TREM***

Iniciaremos este capítulo levantando a seguinte questão: “Será que a prioridade do discurso jornalístico é somente a transmissão de informações?”. Essa questão poderá ser respondida com algumas reflexões sobre as instâncias de produção e de recepção do discurso jornalístico.

#### **4.1 As finalidades e as identidades das instâncias de produção**

No entendimento de Charaudeau (2006b), a comunicação midiática, como todo ato de comunicação,

põe em relação duas instâncias: uma de produção e outra de recepção. A instância de produção teria, então, um duplo papel: de fornecedor de informação, pois deve fazer saber, e de propulsor do desejo de consumir as informações, pois deve captar seu público. A instância de recepção, por seu turno, deveria manifestar seu interesse e/ou seu prazer em consumir tais informações (p. 72).

Sobre essas instâncias de produção, Emediato (2005), faz a seguinte ressalva:

O senso comum concebe a atividade de transmissão da informação como um simples procedimento de mediação entre a posse de um saber por uma fonte e sua comunicação, por um mediador, a um receptor que supostamente não o possui. Atribui-se, além de uma objetividade ingênua, um papel de benfeitor à instância de transmissão da informação sem levar-se em conta todos os múltiplos desejos e intenções que orientam a informação midiática (p. 106).

Na primeira reportagem, a finalidade é a de informar para o leitor o que dizem cada um dos três profissionais da Vale sobre o ser e o fazer ferroviário, ou seja, o que representa ser um maquinista ou um ferroviário na atualidade, como ocorre o processo de formação desses profissionais e as oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho. Todas essas informações estão a serviço da tese defendida pela autora da reportagem de que “ser ferroviário é a profissão do futuro”.

Na segunda reportagem, a autora apresenta informações mais detalhadas sobre a vida dos ferroviários, mostrando a “realidade” desses profissionais, com a finalidade de despertar no leitor uma visão menos romanceada e mais sociocrítica da profissão. Ao fazer isso, ela mostra que ser ferroviário não implica estar totalmente satisfeito com a carreira escolhida e nem tampouco se restringe a viver “cenas ou momentos de aventura”, como os que foram protagonizados pelo maquinista Bruno. Assim como acontece em todas as profissões, é preciso apresentar as suas várias facetas.

Nas duas reportagens investigadas, o propósito era abordar o tema da formação ferroviária e outros ofícios afins. No entanto, o “universo de discursos tematizados” não é construído da mesma forma, pois Aryane Cararo focaliza, principalmente, o espaço do ambiente de trabalho e do processo de formação. Já Batistina Corgozinho expande esse universo ao inserir a família do ferroviário como fazendo parte desse ambiente e focalizando, principalmente, a participação das mulheres e a influência exercida por elas no espaço da empresa.

A análise das duas reportagens, conforme já mencionamos, nos mostra que Aryane Cararo e Batistina Corgozinho, enquanto mediadoras e representantes de uma instância de produção (a revista *História Viva – Caminhos do Trem*), não estão assumindo o papel de meras transmissoras de informações. Isso porque, ao redigir ou assinar um texto, nem tudo é apresentado ao seu interlocutor de forma explícita<sup>35</sup>. Isto é, no caso da reportagem “Uma profissão do futuro”, a jornalista não explicita o porquê de ter entrevistado somente funcionários da Vale e, indo mais além, o porquê de ter entrevistado somente pessoas totalmente satisfeitas com a profissão escolhida. Então, nós leitores, que fazemos parte da instância de recepção, podemos levantar algumas questões sobre isso, mas não temos acesso às respostas, a não ser que tenhamos contato com as instâncias de produção<sup>36</sup>.

Com relação a essas questões, Charaudeau (2006b) argumenta que:

---

<sup>35</sup> As relações entre explícitos, implícitos e silenciamentos consistem no modo como as informações aparecem ou são omitidas nos textos. As informações explícitas ou postas correspondem ao que está dito textualmente no enunciado, isto é, a todas as palavras, frases ou parágrafos utilizados pelos enunciadores e presentes no intradiscorso. No entanto, as informações implícitas exigem uma espécie de cooperação interdiscursiva entre enunciatador e enunciatário para que este seja capaz de interpretar, por inferência, os conteúdos pressupostos ou subentendidos textualmente e que são relevantes para a compreensão do todo textual. Os silenciamentos, por sua vez, correspondem às informações que, propositalmente ou não, foram omitidas do texto.

<sup>36</sup> Tentamos alguns contatos, via *e-mail*, com a instância de produção dessas reportagens, mas não obtivemos sucesso. Chegamos a elaborar um questionário contendo cinco questões e enviá-lo para a Redação da revista. No entanto, fomos informados de que a equipe que produziu a coleção “Caminhos do Trem” não trabalha mais para editora Duetto e que a equipe atual não tem contato com essas pessoas. Este questionário encontram-se anexado ao final desta tese.



No que concerne às mídias, nunca se sabe realmente quem pode responder por uma informação, mesmo quando é assinada por um determinado jornalista, de tanto que os efeitos da instância midiática de produção transformaram as intenções da instância de enunciação discursiva tomada isoladamente (p. 74).

Apesar da existência desse fator, não devemos perder de vista que; “o ato de linguagem não corresponde a um mero ato de comunicação – processo simétrico entre um emissor e um receptor –, mas resulta de um jogo entre o implícito e o explícito, que ocorre em circunstâncias de discursos particulares” (SILVA, 2004, p. 31).

Por não ser um mero ato de comunicação, geralmente, quando a instância de produção jornalística comunica algo, tem em vista um agir no mundo. Segundo Fiorin (2007), o enunciador,

ao exercer seu fazer informativo, produz um sentido com a finalidade de influir sobre os outros. Deseja que o enunciatário creia no que ele lhe diz, faça alguma coisa, mude de comportamento ou de opinião etc. Ao comunicar, age no sentido de fazer-fazer. Entretanto, mesmo que não pretenda que o destinatário aja, ao fazê-lo saber alguma coisa, realiza uma ação, pois torna o outro detentor de um certo saber (p. 74).

O agir pretendido pelo discurso jornalístico é fazer o leitor se posicionar diante daquilo que lê. Esse posicionamento demanda esforços tanto da parte de quem produz o texto, usando argumentos convincentes, quanto de quem o interpreta, articulando com pertinência os argumentos explícitos, os implícitos e os silenciados.

A dupla visada do discurso jornalístico, informar e agradar, captar e seduzir leva a instância de produção a jogar com determinadas estratégias, conforme discorreremos a seguir.

#### **4.2 As estratégias de credibilidade e de captação**

Segundo Charaudeau (2006b, 2009a), essas estratégias demandam algumas atitudes discursivas dos parceiros envolvidos no ato de comunicação. Essas estratégias são caracterizadas como:

D) “**Credibilidade**” → está ligada à necessidade, para o sujeito falante, de que se acredite nele, tanto no valor de verdade de suas asserções, quanto no que ele pensa realmente, ou seja, em sua sinceridade. O emprego dessa estratégia leva a uma atitude de engajamento.

Atitude discursiva de engajamento → leva o sujeito comunicante a optar (de maneira mais ou menos consciente) por uma tomada de posição na escolha de argumentos ou de palavras, ou por uma modalização avaliativa.

Na reportagem “Uma profissão do futuro”, essa estratégia e atitude aparecem, por exemplo, em:

SEGMENTO 11: [R1]

“Esse software ensina a melhor forma de operar o trem e, por isso, fazemos também simulação de emergências, como carros ou pessoas na linha, perda de um motor ou o aviso, pelo rádio de que houve um acidente mais à frente”, **informa o engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho, supervisor do Centro de Excelência em Logística Ferroviária – CELF, que a Vale mantém dentro de suas instalações.** Aula muito importante, já que ali todos os vícios e erros ferroviários são corrigidos. “O simulador não forma maquinistas, mas ganhamos tempo, pois cada instrutor pode orientar três ou quatro pessoas, em duas viagens simuladas por dia”, **diz.** Se fosse nos trilhos, seriam necessários muito mais professores (CARARO, 2008, p. 65).  
[grifos nossos]

Para que o seu enunciatário acredite nas informações veiculadas e assuma uma atitude de engajamento, validando positivamente o que é comunicado, a jornalista Aryane Cararo lança mão de artifícios, tais como: apresentar as falas pertencentes ao engenheiro entre aspas, para mostrar que não é ela quem está falando, mas sim uma pessoa que entende do assunto: “o engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho, supervisor do Centro de Excelência em Logística Ferroviária – CELF, que a Vale mantém dentro de suas instalações”. Além disso, ela também utiliza verbos como “informa” e “diz” para se referir ao engenheiro.

Na outra reportagem, visando a atribuir credibilidade ao seu discurso e buscar no seu enunciatário uma atitude de engajamento, neste caso, o despertar de uma visão mais crítica sobre a realidade do que acontecia nas oficinas ferroviárias da Rede Mineira de Viação e o modo como os ferroviários eram instruídos e tratados, Batistina Corgozinho apresenta algumas datas históricas como mostra o seguimento abaixo:

## SEGMENTO 12: [R2]

Somente **a partir de meados da década de 40** é que a RMV passou a ter em seu quadro de pessoal os artífices formados pela Escola Profissional. Essa escola, com o tempo, foi adquirindo mais credibilidade na formação dos futuros empregados, conseguindo a façanha de não dissociar teoria e prática. Segundo seus instrutores, para aprender era preciso ao mesmo tempo falar sobre, mostrar e fazer de maneira correta. No final do processo de estudos, os alunos deveriam ser capazes de “trabalhar por fora enxergando por dentro a peça que estavam fazendo”.

[...]

**Por volta de 1938**, foi feita uma reestruturação do trabalho na oficina, aglutinando funções, tarefas e ferramentas em seções subdivididas em diferentes turmas. Isso trouxe como resultado maior produtividade de trabalho, em decorrência de sua nova organização e racionalização: economia de tempo e aumento de produção. Cada ferroviário era responsável pela sua tarefa específica e deveria responder por ela. Era prudente, então, que se verificasse o trabalho já realizado para dar o prosseguimento necessário. Quando aconteciam irregularidades no serviço, a responsabilidade era dividida entre os envolvidos, após apuração e por meio de um processo. Através dele eram reconstituídas as situações, definidos os culpados e aplicadas as punições necessárias (CORGOZINHO, 2008, p. 34-35). [grifos nossos]

A primeira data, “a partir de meados da década de 40”, informa sobre o ingresso dos primeiros trabalhadores formados pela Escola Profissional no quadro funcional da RMV. Ao falar sobre a formação recebida por esses trabalhadores ferroviários, cuja façanha não dissociava teoria e prática, ela recorre à opinião dos seus instrutores: “Segundo seus instrutores, para aprender era preciso ao mesmo tempo falar sobre, mostrar e fazer de maneira correta”.

A segunda data, “Por volta de 1938”, informa sobre a reestruturação do trabalho na oficina que resultou no aumento da produtividade e, em alguns casos, na punição de trabalhadores. Eles eram considerados culpados, quando cometiam irregularidades no serviço a ser desempenhado e todos os envolvidos no processo acabavam sofrendo punições. Cabe destacar que esse modelo de aprendizagem e de organização das tarefas no ambiente de trabalho estava começando a surgir na sociedade brasileira, entre os trabalhadores daquela época.

Além disso, consideramos pertinente destacar que a enunciadora parece fundar sua credibilidade, também, a partir de sua legitimidade como socióloga, cientista social e educadora. Nesse sentido, ela se vê como alguém que tem autoridade de dizer o que diz.

2) “**Captação**” → essa estratégia surge quando o Eu-comunicante não está, para com o seu interlocutor, numa relação de autoridade. Há necessidade de assegurar-se de que seu parceiro perceba o seu projeto de intencionalidade, isto é, compartilhe das suas ideias, suas opiniões, e/ou fique “impressionado” (tocado em sua afetividade).

Resumindo, temos:

*Objetivo:*

Eu-comunicante ----- > “fazer crer”.

Interlocutor ----- > “dever crer”.

Na reportagem “Uma profissão do futuro”, temos:

SEGMENTO 13: [R1]

Houve um tempo em que ser ferroviário era motivo de orgulho e de prestígio social. Por onde o trem corria, alimentava o sonho de crianças que olhavam naquele aparato de ferro o seu futuro profissional. Quando grandes, a boa remuneração fazia com que os sonhos de criança virassem realidade em um dos quadros das várias empresas ferroviárias do país. Tudo isso parece a descrição de um passado muito distante, mas pode estar mais atual do que nunca. A profissão que decaiu na década de 60, junto com as estradas de ferro do Brasil, voltou com tudo nos últimos dez anos e ainda faz garotos estufar o peito para exclamar: “Sou maquinista” (CARARO, 2008, p. 63).

A jornalista, por não ser uma *expertise* ou autoridade em todos os assuntos, enquanto Eu-comunicante, precisa utilizar-se de algumas estratégias para que o seu interlocutor perceba o seu projeto de intencionalidade e compartilhe das mesmas ideias. Para isso, ela tenta “impressioná-lo” e tenta “tocar-lhe a afetividade”, com enunciados como: “Houve um tempo em que ser ferroviário era motivo de orgulho e de prestígio social”, “A profissão que decaiu na década de 60, junto com as estradas de ferro do Brasil, voltou com tudo nos últimos dez anos e ainda faz garotos estufar o peito para exclamar: ‘Sou maquinista’” (para causar uma boa impressão) e “Por onde o trem corria, alimentava o sonho de crianças que olhavam naquele aparato de ferro o seu futuro profissional.”.

A estratégia discursiva de “captação” tenta promover uma atitude de sedução e de dramatização.

Atitude discursiva de sedução → propõe ao interlocutor um imaginário no qual desempenharia o papel de herói beneficiário. Esta atitude manifesta-se quase sempre

através de um relato no qual as personagens podem funcionar como suporte de identificação ou de rejeição para o interlocutor.

No trecho abaixo, veremos que Bruno é apresentado ao leitor como um herói beneficiário, alguém que é beneficiado pela ferrovia por estar plenamente satisfeito com a escolha profissional e por possuir alguns “poderes”, como “domar um búfalo de ferro” e “segurar no braço milhares de toneladas de carga”. Ao ser apresentado dessa forma, alguns interlocutores podem se identificar com a profissão e com o profissional ou não.

SEGMENTO 14: [R1]

Muito antes de aprender a dirigir um carro, Bruno Nascimento da Silva, 29 anos, experimentou **a sensação de domar um búfalo de ferro**. Foi na cabine de uma locomotiva que, pela primeira vez, **ele descobriu a emoção de segurar no braço milhares de toneladas de carga**. “Não tinha carteira de motorista e nem sabia dirigir. A primeira coisa que aprendi a pilotar foi uma locomotiva. Nem caminhoneiro tem essa sensação: é muita potência no cavalo”, conta ele, que assumiu a boléia de um trem pela primeira vez em 1999, após passar por um ano de treinamento na Vale (então denominada Vale do Rio Doce), empresa da qual é empregado (CARARO, 2008, p. 64). [grifos nossos]

Atitude discursiva de dramatização → leva o Eu-comunicante a descrever fatos que concernem os dramas da vida, em relatos cheios de analogias, comparações, metáforas etc. A maneira de contar apóia-se largamente em valores afetivos socialmente compartilhados, pois trata-se de buscar levar o outro a sentir certas emoções.

Ainda com relação a Bruno, percebemos em seus relatos muitas figuras de linguagem e valores afetivos familiares, como em:

SEGMENTO 15: [R1]

**O trem já fazia parte do imaginário de Bruno havia muito tempo, como do de qualquer garoto que pede ao pai um ferrorama de presente** – embora ele nunca tivesse recebido o brinquedo. “**Quando era criança, na casa do meu avô**, escutava o trem passando e ficava doido para vê-lo, porque balançava tudo. Mas só escutava a buzina”, lembra (CARARO, 2008, p. 64). [grifos nossos]

A jornalista, ao relatar sobre esses valores afetivos, põe em evidência as figuras masculinas do pai e do avô, marcantes na vida de Bruno, bem como as relações familiares que dela surgem. Nos discursos biográficos também se busca reconstruir uma memória afetiva positiva dos eventos, ações, estados passados associados à ferrovia e ao ser ferroviário.

Em seu discurso, Corgozinho também destaca a importância do valor da família e o sentimento de afetividade e união existente entre as esposas e os filhos dos ferroviários ao lutarem juntos durante os movimentos grevistas:

SEGMENTO 16: [R2]

**Durante os movimentos grevistas, não só os ferroviários agiam em bloco como também toda sua família – mulher e filhos.** Essa participação evidencia mais uma vez que o envolvimento com a empresa ferroviária não era só do trabalhador, mas de todo o grupo familiar. **As mulheres e seus filhos desempenharam um papel importante nas greves,** participando ativamente, fazendo passeata pelas ruas da cidade, mandando comida para os que estavam escondidos no mato, solicitando apoio do comércio, fazendo piquetes, ajudando a tirar os furadores do trabalho, paralisando e vigiando os trens, enfrentando a polícia. Nos piquetes, agiam com violência, batiam nos furadores, raspavam sua cabeça e obrigavam os chefes de turma a parar suas atividades. Muitas participavam sem que os maridos estivessem entre os grevistas.

**Na eclosão do movimento, as mulheres ajudavam a divulgar a decisão e a aglutinar os trabalhadores** tocando o sino, paralisando as atividades da estação, do depósito e da oficina. Para garantir a continuidade da greve, elas armavam acampamento, faziam piquete em cima da linha para paralisar os trens ou então deitavam sobre a linha para forçar a parada deles. Lubrificavam a linha com sabão para impedir a circulação dos comboios. Quando um trem parava, elas invadiam a locomotiva, expulsavam sua equipagem, apitavam o sino para descarregar o vapor. Em resumo, ajudavam a manter aceso o ânimo dos ferroviários (CORGOZINHO, 2008, p. 38-39). [grifos nossos]

Corgozinho, ao reconstruir eventos e ações passadas, como, por exemplo, as greves, projeta imagens de uma família unida e envolvida no sentimento de luta. Como podemos observar, a participação das mulheres era bastante ativa e fundamental para a manutenção do movimento, pois, além de lutarem, enfrentando situações adversas (parando e vigiando trens, enfrentando a polícia, deitando-se sobre a linha do trem etc.), elas ainda desempenhavam os seus afazeres domésticos preparando a comida que alimentava os grevistas. As mulheres, ainda, se empenhavam para reunir forças fora dos movimentos grevistas, ao solicitar o apoio do comércio e não tendo medo de se expor ao fazerem passeatas pelas ruas de Divinópolis.

Nessa *mise en scène*, observamos também as estratégias de sedução/captação, dramatização, projetando um “imaginário quente” de ativismo e militância associados ao ser ferroviário e à sua família.

As estratégias apresentadas costumam aparecer nos discursos jornalísticos sob a forma de *discurso relatado* ou *narrativas reconstituídas*. Isso porque, ao transmitir uma informação ou noticiar um fato, o jornalista constantemente precisa recorrer ao discurso do *outrem* para dar credibilidade ao seu texto e, desse modo, captar a atenção do seu leitor/interlocutor. Para isso ele pode, por exemplo, incluir a fala de um especialista ou testemunha.

O *discurso relatado* ou *narrativa reconstituída* (cf. CHARAUDEAU, 2006b) permeia os dois gêneros textuais abarcados por esta pesquisa (reportagens e narrativas ou relatos biográficos) e, por essa razão, se inscreve nos discursos jornalísticos e biográficos. Isso porque, como já dizia Barthes ([1966], 1974, p. 9), “não há nem houve jamais em lugar algum um povo sem relatos [...] o relato zomba da boa e da má literatura: internacional, trans-histórico, transcultural, o relato está ali, como a vida”. O relato é uma espécie de narrativa de reconstrução das experiências vividas<sup>37</sup>.

No entendimento de Arfuch (2010), além das narrativas estarem relacionadas a um coletivo, elas também estão entrelaçadas por três tempos: o *tempo do mundo da vida* (a época em que os fatos aconteceram), o *tempo do relato* (quando a história foi contada) e o *tempo de leitura* (quando essa história será lida, no caso de ela ter sido escrita).

Partindo desse ponto de vista, quando articulamos esses tempos no mundo narrativo, principalmente, durante a análise das nossas reportagens e relatos, percebemos que ele se torna “humano”. Falar do relato nessa perspectiva então:

não remete apenas a uma disposição de acontecimentos – históricos ou ficcionais - numa ordem sequencial, a uma exercitação daquilo que constituiria primariamente o registro da ação humana, com suas lógicas, personagens, tensões e alternativas, mas à forma por excelência de estruturação da vida e, conseqüentemente, da identidade, à hipótese de que existe, entre a atividade de contar uma história e o caráter temporal da experiência humana, uma correlação que não é puramente acidental, mas que apresenta uma forma de necessidade “transcultural” (ARFUCH, 2010, p. 112).

Quando o sujeito escolhe consciente ou inconscientemente um determinado tempo de sua vida para relatar, quando ele mobiliza em seu dizer, a voz de *outrem* (familiares, senso comum, saberes de crença ou conhecimento), ele testemunha traços

---

<sup>37</sup> Com o objetivo de enriquecer essa discussão, destacamos os estudos realizados por Montenegro (2003) sobre história oral e memória.

de sua identidade, narra para seu interlocutor quem ele pensa que é no presente e quem ele crê ter sido ao longo de sua trajetória.

No discurso jornalístico, também, a escolha das personagens e dos seus relatos, das experiências presentes e passadas, produzem um efeito de construção identitária, constroem imagens dos ferroviários segundo um ponto de vista determinado majoritariamente pelas autoras. Assim sendo, é de suma importância aprofundar a análise dessas estratégias discursivas em nossa tese.

Por hora, lembremos que Authier-Revuz (1998) e Maingueneau (1984) comentam que, quando essa forma de relato acontece, o que está em jogo não é meramente o relato de uma palavra, frase ou enunciado, mas de todo um ato de enunciação, de uma maneira de dizer. Sendo assim, no decorrer desta pesquisa, estamos fazendo uma análise da voz do outro, ou seja, do discurso relatado.

Até este ponto, os trechos investigados, mostram-nos que as jornalistas escolheram relatar tanto discursos quanto ações de *outrem* que parecem sinalizar uma visada valorizante do ser e do fazer ferroviário, de acordo com uma dada intencionalidade. É preciso ressaltar, que, mesmo apresentando um tom sociocrítico, a reportagem de Gorgozinho, também, parece produzir um efeito idealizante do que foi a luta dos operários da ferrovia e de sua família. O uso dessa estratégia discursiva parece produzir a imagem do ser ferroviário e de sua mulher como heróis, militantes aguerridos.

Nesse sentido, Maingueneau define o ato de citar da seguinte maneira:

É preciso não perder de vista que a citação não é somente um fragmento de enunciado; ela pode ser somente isso quando se faz dela uma exploração mínima, mas com o enunciado vêm as palavras, o estatuto do enunciador e do enunciatário, o modo de enunciação, a intertextualidade... (1984, p. 120).

Nos discursos jornalísticos investigados, observamos que o ato de citar ocorre de maneira diferente nas duas reportagens. Na primeira, Aryane Cararo constrói o seu texto por meio das citações diretas, fazendo uso do discurso direto. Já na segunda reportagem, Batistina Corgozinho recorre ao uso das citações indiretas, ao fazer referência aos ferroviários de um modo geral, utilizando, para isso, o discurso indireto.

Ao longo das reflexões sobre o *modus vivendi* do ser ferroviário, e também, nas análises das estratégias de credibilidade e de captação, pudemos observar a mobilização de certos valores e representações associados ao ser e ao fazer ferroviário, a partir de



uma visão ora valorizante e idealizante, ora sociocrítica. Charaudeau (2007) propõe considerar os valores e as representações que são produzidas em um grupo a partir do conceito de imaginários sociodiscursivos. Inúmeros trabalhos em AD têm mostrado que o estudo dos modos de organização do discurso permite que o analista depreenda e interprete os imaginários veiculados em um determinado discurso.

Sendo assim, antes de continuarmos analisando a dimensão interna das reportagens, faremos breves considerações sobre o conceito de imaginário sociodiscursivo, pois pretendemos mostrar como o estudo dos modos de organização ensejou a depreensão de diversos imaginários associados ao ser/fazer ferroviário.

### **4.3 A noção de imaginários sociodiscursivos**

O termo “imaginário” pode ser definido como um saber prático “criador”, “produtivo”, ao invés de um saber “reprodutivo”. Imaginar pode significar produzir algo novo, ancorado no passado. Nesse sentido, Postic (1992) afirma que “imaginar é uma atividade de reconstrução, inclusive de transformação do real em função das significações que conferimos ou das repercussões anteriores que tem em nós” (p. 13).

Charaudeau (2007)<sup>38</sup>, sustenta que é preciso distinguir os termos “real” e “realidade” e propõe fazê-lo convocando a noção de signo linguístico de Saussure e de Benveniste. A realidade é considerada como o mundo fenomenal, em estado bruto, que espera ser significado, em si ele é a-significante; já o real refere-se ao mundo construído, estruturado pela atividade significante do homem, por meio da linguagem, em suas operações de nomeação, caracterização de propriedade, descrição das ações no tempo e espaço, ainda, de explicação de causalidades. O real liga-se, então, à atividade de racionalização do homem. A realidade, salienta o autor, sempre precisa ser formatada por meio da razão; esta constrói oposições.

Para falar das representações sociais como mecanismo de construção do real, ele nos lembra a origem do termo na Psicologia Social e em Durkheim. Este as chamava de coletivas; Moscovici contesta o epíteto por se referir a um grupo fechado, a opiniões restritas a uma comunidade; por isso, Charaudeau propõe qualificá-las de sociais,

---

<sup>38</sup> Algumas informações sobre o texto «Les stéréotypes, c’est bien, les imaginaires, c’est mieux » apresentadas aqui, fazem parte de um resumo analítico produzido pelo Prof. Dr. Cláudio Humberto Lessa.

conferindo ao fenômeno natureza mais genérica, mas que inclui as representações coletivas também, o que inclui explicação e justificção das práticas sociais e normas.

Também nos lembra que as representações são um modo de conhecimento sobre o mundo socialmente partilhado, permitem ao indivíduo dar para si uma razão para agir, motivos, finalidades, que lhe permitem fazer julgamentos sobre o bom fundamento de suas ações; os sujeitos, por meio das representações, inventam a sociedade, no processo de interação com os outros.

Charaudeau (2007) entende, então, as representações como processo de criação de um real simbólico, a partir da realidade. Esse processo implica na produção de saberes de crença e de conhecimento, são esses saberes que dão origem aos imaginários sociodiscursivos.

Segundo ele, o sentido do termo “imaginário” no dicionário, comumente, associa-se àquilo que não existe na realidade, fruto da invenção, não verdadeiro, possui como sinônimos: mito, lenda; frequentemente é associado também a sentido negativo: é uma doença imaginária, por exemplo; ou a um sentido positivo: um mundo imaginário, utopia, sonho. Na esfera artística, refere-se ao próprio fundamento do fazer artístico, remete à possibilidade de um outro mundo, prefigura, anuncia um próximo mundo real. Já na história, seu emprego não é tão claro; essa disciplina se dá por tarefa restituir a verdade contra o imaginário. O autor levanta a hipótese de que tal visão pejorativa vem de um resquício do pensamento do século XVIII, que distinguia uma cultura intelectual de uma popular.

Na obra “Discurso político”, Charaudeau (2005, 2006a) expõe que:

Efetivamente, para desempenhar plenamente seu papel de espelho identitário, esses imaginários fragmentados, instáveis e essencializados têm necessidade de ser materializados: isso acontece de diferentes maneiras: nos tipos de comportamentos (os ritos sociais da vida cotidiana), nas atividades coletivas (aglomerações, manifestações, cerimônias) que têm por efeito dar corpo aos imaginários; na produção de objetos manufaturados e de tecnologias que dão ao grupo o sentimento de possuir e dominar o mundo (a televisão e a internet dão a impressão de dominar o espaço e o tempo); na construção de objetos emblemáticos que, erigidos como símbolos, “objetualizam” e exibem até a exaltação e, às vezes, até mesmo o fetichismo, os valores identitários aos quais os membros do grupo aderem por assunção mais ou menos voluntária (as bandeiras, as insígnias, os *slogans*, como a foice e o martelo, a cruz gamada, o “*Black is beautiful*” etc.). [...]  
Mas essa mesma materialização tem a necessidade de ser sustentada por uma racionalização discursiva, sem que se saiba de fato quem

precede quem, nem a segunda desempenha um papel de promoção ou de justificação da primeira (p. 206).

Portanto, ele entende que os imaginários sociodiscursivos circulam em um espaço de interdiscursividade e são importantes porque dão o testemunho das identidades coletivas, isto é, da percepção que os indivíduos e os grupos têm dos acontecimentos, dos julgamentos que fazem de suas atividades sociais.

Os imaginários sociodiscursivos estruturam-se em: (i) saberes de conhecimento; e (ii) saberes de crença/opinião.

Segundo Charaudeau, os saberes de conhecimento:

a) expressam uma verdade sobre os fenômenos do mundo. É uma verdade que existe fora da subjetividade do sujeito;

b) com relação ao sujeito, a enunciação se mostra “neutra”, sem julgamentos e

c) os SABERES DE CONHECIMENTO que se dividem em dois tipos:

1) **saber científico** – é o saber das ciências em geral, onde estão presentes as teorias e os procedimentos metodológicos. No caso da formação ferroviária, isso poderia corresponder aos conteúdos ministrados por meio de teorias e de metodologias de ensino-aprendizagem utilizadas por cada centro de formação ou empresa, conteúdos que são referidos, comentados nos textos jornalísticos, que podem, às vezes, atuar no sentido de buscar credibilidade para a reportagem e construir uma imagem positiva para a profissão ferroviária. Ou seja, os enunciadores aludem a um saber de conhecimento teórico para validar suas argumentações.

2) **saber da experiência** – representa a construção de explicações sobre o mundo que correspondem ao conhecimento, mas sem nenhuma garantia de comprovação, derivam das experiências cotidianas vividas pelo grupo na resolução prática de seus problemas, trata-se de um saber prático, como é o caso da criança que adquire o saber prático de que se ela encostar a mão no fogo, sofrerá dor. Neste caso, não existem instrumentos específicos e nem procedimentos. Em nosso caso, esse saber poderia corresponder às práticas diárias, ou seja, problemas que surgem e que precisam ser discutidos ou sanados buscando a experiência daqueles trabalhadores mais experientes. Ou, até mesmo, a experiência construída por cada trabalhador no dia a dia da profissão, para, por exemplo, realizar o concerto de uma peça.

Os SABERES DE CRENÇA/OPINIÃO representam as avaliações, apreciações, julgamentos em relação aos fenômenos, aos eventos e aos seres do mundo. Esse saber se encontra no sujeito, procede dele e é ele o seu portador, pois é ele quem exerce a ação de julgar alguém ou algo.

Esse tipo de saber se subdivide-se em:

1) *saber de revelação* – há um lugar de verdade no exterior do sujeito, mas esta verdade não pode ser provada, nem verificada. São textos que podem possuir um caráter sagrado e que desempenham um papel de referência absoluta aos valores aos quais se quer aderir. Esse saber foi apresentado, aqui, a título de ilustração, pois ele não será contemplado nos nossos estudos.

2) *saber de opinião* – nasce através de um processo de avaliação ao final do qual o sujeito toma uma posição e se engaja em um julgamento em relação aos fatos do mundo. Um sujeito pode julgar um acontecimento das mais variadas formas, como algo necessário, provável, possível etc. Esse saber compreende três categorias:

a) *opinião comum* – é generalizante e se pretende universal. Por exemplo, todo ser humano é um ser pensante.

b) *opinião relativa* – se origina de um sujeito individual ou de um grupo restrito. Por exemplo, o modo como cada trabalhador ferroviário pensa determinado assunto.

c) *opinião coletiva* – é uma opinião que um grupo exprime em relação a um outro grupo. Por exemplo, poderia ser como os ferroviários veem a categoria metroviária e vice-versa.

A gênese dos saberes discutidos pode ser representada da seguinte maneira:

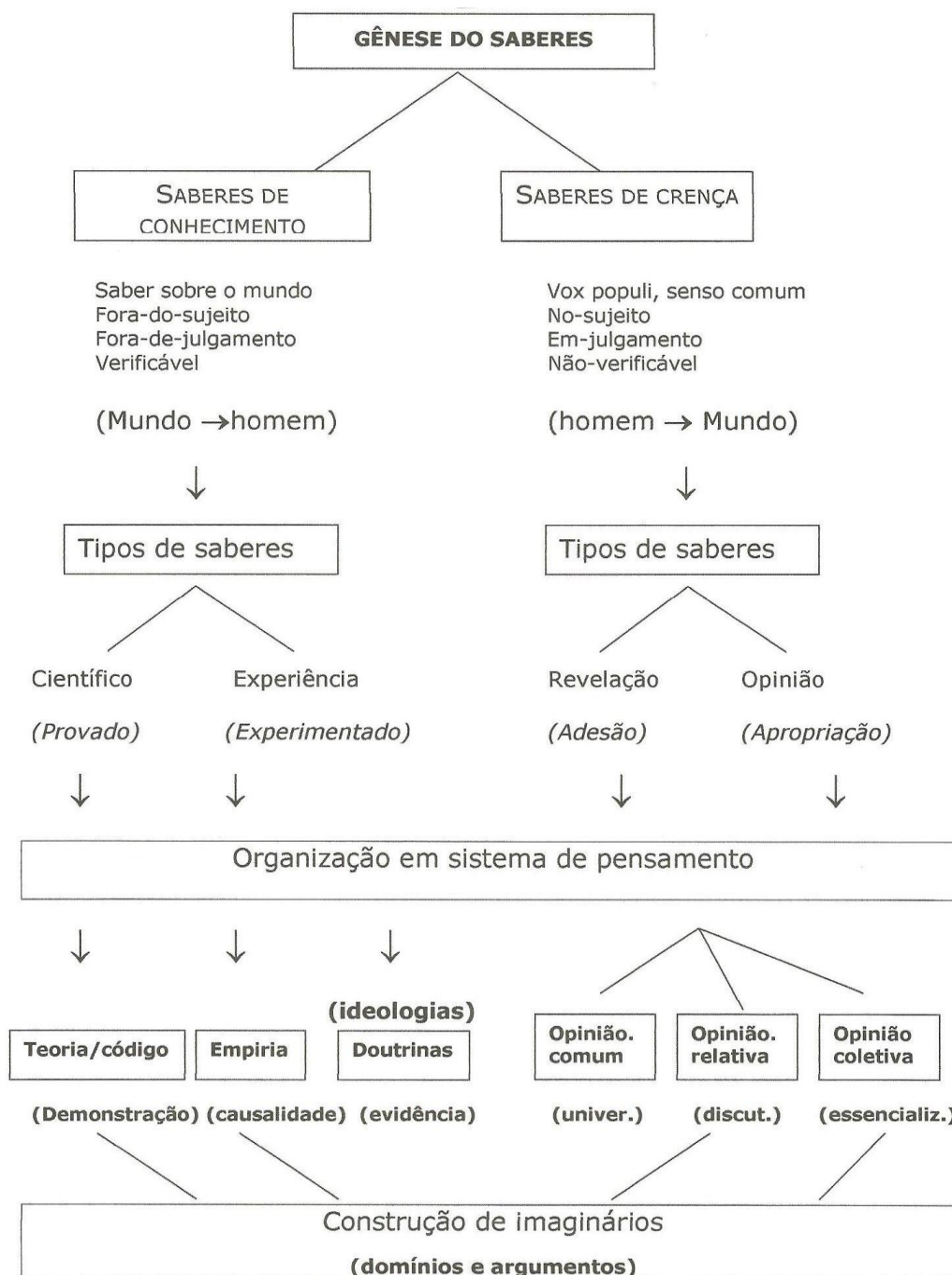


Figura 10 – Esquema representativo da gênese dos saberes

Fonte: Disciplina “Teorias do Discurso”, professora Emília Mendes, FALE/UFMG,

19/05/2011

Vimos, na metodologia desta pesquisa, que a AD proposta por Charaudeau parte do exame de signos-sintoma para, assim, formular hipóteses sobre as representações e sobre os imaginários circulantes em um grupo. Nesse sentido, a identificação de certas nomeações, qualificações, personagens a quem são atribuídas ações e falas, podem

constituir signos-sintoma de imaginários. Essas e outras categorias integram os modos de organização do discurso. Esses modos, bem como a construção dos possíveis imaginários sociodiscursivos serão investigados nos capítulos 5 e 7, no qual investigaremos os discursos jornalísticos e biográficos a partir desses modos.

Os imaginários sociodiscursivos também contribuem para a projeção das identidades sociais e discursivas, sejam elas individuais ou coletivas.

#### **4.4 A noção de identidade**

Ao refletir sobre o processo de construção identitária, nos debruçamos sobre o fato de que a identidade não é uma qualidade inerente a uma pessoa, pois ela nasce na interação com outros indivíduos (MOITA LOPES, 2002) e pode se reconfigurar ao longo da trajetória do sujeito. Um trabalhador ferroviário, por exemplo, além de ser identificado como tal, pode ter os seus traços identitários construídos ou reconstruídos de diversas maneiras, dependendo da situação de comunicação e/ou do veículo de informação. Nesse sentido, estudar o discurso jornalístico como um espaço de projeção de traços identitários sociais e discursivos significa reconhecer a força da mídia na construção desses traços.

De acordo com Gee (1990, p. xix), “cada um de nós é membro de muitos discursos, e cada discurso representa uma de nossas múltiplas identidades”. Sendo assim, ao investigar o discurso que integra as duas reportagens, temos acesso apenas a alguns traços identitários, ou seja, àqueles fornecidos pelas autoras.

Para a maioria dos pesquisadores, definir o que significa a projeção ou construção de uma dada identidade continua sendo uma tarefa árdua e complexa. Visando a enriquecer essa discussão, apresentamos alguns conceitos, compartilhados por nós, propostos por pesquisadores que se dedicam ao estudo do termo.

No “Dicionário de Análise do Discurso”, o termo “identidade” é apresentado da seguinte maneira:

a identidade do sujeito do discurso se constrói de duas maneiras diferentes, em dois domínios que são ao mesmo tempo distintos e complementares, ambos construindo-se em articulação com o ato de enunciação: uma identidade dita “pessoal”, uma identidade dita de “posicionamento”. A *identidade pessoal* não é somente psicológica ou

sociológica; ela é dupla. (CHARAUDEAU & MAINGUENEAU, 2008, p. 266).

Nesse sentido, a identidade pessoal é dupla porque pode ser distinguida em: uma *identidade psicossocial* e em uma *identidade discursiva*. A identidade psicossocial, dita “externa”, a do sujeito comunicante, pode ser entendida como um conjunto de traços que definem uma pessoa segundo sua idade, seu sexo, seu estatuto, seu lugar hierárquico, sua legitimidade para falar, suas qualidades afetivas, de acordo com o ato de linguagem. Já a identidade discursiva, dita “interna”, a do sujeito enunciator, pode ser descrita com a ajuda de categorias locutivas (refere-se aos modos de enunciação alocutivo, elocutivo e delocutivo)<sup>39</sup>, de modos de tomada de palavra, de papéis enunciativos etc. A identidade discursiva também se refere ao estilo e ao tom projetados pelo sujeito comunicante, abarca os temas que são mobilizados pelo sujeito, de acordo com as situações de comunicação nas quais ele se engaja. Portanto, as estratégias discursivas resultam da articulação entre os traços de identidade externos e internos.

A identidade de posicionamento caracteriza a posição ocupada pelo sujeito em um campo discursivo em relação aos sistemas de valor que aí circulam. Estes valores não são absolutos, mas estão em função dos discursos produzidos pelo próprio sujeito. (cf. CHARAUDEAU & MAINGUENEAU, 2008)

Cabe destacar que, tanto no caso da identidade pessoal quanto na de posicionamento, as identidades resultam, simultaneamente, (i) das condições de produção inscritas na situação de comunicação e dos pré-construídos<sup>40</sup> mobilizados pelo sujeito; e (ii) das estratégias que o enunciator põe em funcionamento de maneira mais ou menos consciente. Considerar o aspecto psicossocial, a diversidade de papéis que o sujeito pode exercer nas diversas interações, leva-nos a pensar a identidade social não como fenômeno imutável, que corresponderia à essência do sujeito, mas como processo

---

<sup>39</sup> O ato de enunciação *alocutivo* caracteriza-se pelo fato de que “o locutor *implica o interlocutor* em seu ato de comunicação e lhe impõe o conteúdo de seu propósito”; o *elocutivo* caracteriza-se pelo fato de que “o locutor *situa seu propósito em relação a ele mesmo*”; e o *delocutivo* caracteriza-se pelo fato de que “o locutor *deixa que o propósito se imponha* como tal, como se ele não fosse responsável por ele” (CHARAUDEAU, 1992, 2008).

<sup>40</sup> O pré-construído refere-se aos elementos ligados a um já-dito, pertencentes aos discursos que integram um universo discursivo em uma dada etapa da história. Assim, os diversos domínios de atividade social, as diversas formações ideológicas, expressas por formações discursivas, estabelecem memórias, constituídas de elementos pré-construídos que serão, então, atualizados ou não, nos discursos dos sujeitos, indicando suas pertencas, suas filiações ideológicas. Por isso, é possível, então, atribuir uma identidade de posicionamento ao discurso proferido por um sujeito.

dinâmico, interacional, resultante do jogo entre enunciador e enunciatário. É o que postulam Bastos e Santos (2006),

contando estórias, os indivíduos realizam um complexo trabalho social no qual se posicionam em relação a outras pessoas, projetando suas identidades sociais, em função de seus propósitos, do momento e dos outros participantes da interação. Compreendemos a identidade social como um processo situado e dinâmico de construção da imagem que queremos projetar para o mundo (p. 224).

Para Souza (1994, p. 17), o termo identidade remete imediatamente à questão da diferença, já que a “identidade é o que, em princípio, nos diferencia dos outros”. Contudo, há muito tempo preponderou uma ideia de que o sujeito seria fonte do dizer, dos sentidos, cuja identidade permaneceria a mesma ao longo de sua vida.

É o que nos mostra Hall (2011) quando retoma as concepções de identidade do sujeito do Iluminismo – essa visão de mundo considerava um sujeito totalmente centrado, unificado, dotado das capacidades de razão. Essa visão de um sujeito uno, centrado, foi colocada em xeque por diversos pensadores e correntes de pensamento: as teorizações de Freud sobre o inconsciente sinalizaram que o sujeito não é totalmente mestre das significações, do seu discurso; a AD, em sua constituição, dialogou com a psicanálise e com a noção de ideologia marxista, a partir de Althusser, e com a noção de formação discursiva de Foucault. Esse diálogo levou Pêcheux a postular a existência de um sujeito que é interpelado por uma ideologia, produz sentidos sempre subordinado a uma formação ideológica, expressa por formações discursivas que determinam uma injunção para o sujeito.

Cada formação discursiva representaria, assim, um sujeito universal, que impõe sentidos ao sujeito. Este é pensado como um efeito-sujeito (resultante do processo de interpelação); segundo essa abordagem, o sujeito não tem consciência desse processo, vive na ilusão de que seu dizer é transparente, que sua linguagem reflete fielmente o mundo e que possui o controle do seu dizer.

Mais contemporaneamente, Hall, no âmbito dos estudos culturais, dialogando com Foucault, também mostra a impossibilidade da unicidade do sujeito e da estabilidade nas sociedades modernas. Sob o seu ponto de vista, as sociedades modernas são, portanto, por definição, sociedades de mudança constante, rápida e permanente. Esta é a principal distinção entre as sociedades “tradicionais” e as “modernas”.

Ao fazer uma distinção entre esses dois tipos de sociedade, ele cita Giddens:



Nas sociedades tradicionais, o passado é venerado e os símbolos são valorizados porque contêm e perpetuam a experiência das gerações. A tradição é um meio de lidar com o tempo e o espaço, inserindo qualquer atividade ou experiência particular na continuidade do passado, presente e futuro, os quais, por sua vez, são estruturados por práticas sociais recorrentes (1990, p. 37-38 *apud* HALL, 2011, p. 15).

Revisitando as definições fornecidas até o momento sobre identidades, podemos observar que cada teórico apresenta uma visão particular sobre esse conceito: para Charaudeau e Maingueneau (2008) ela é psicossocial, discursiva e de posicionamento; Bastos e Santos (2006) entendem a identidade social como um fenômeno situado e dinâmico na construção das imagens projetadas; Souza (1994) propõe a identidade da diferença mostrando que não podemos ser identificados do mesmo modo; e Hall (2011) propõe um estudo das identidades culturais na pós-modernidade.

#### **4.4.1 O impacto das novas tecnologias na construção *versus* desconstrução dos traços identitários**

A rapidez dos meios de comunicação possibilita às pessoas se comunicarem mais rapidamente, e em tempo real com pares identitários transglobalmente na chamada sociedade em rede (CASTELLS, 1999). É esse tipo de comunicação que as empresas ferroviárias buscam atualmente, ou seja, uma comunicação mais eficaz entre os trabalhadores no sentido de maximizar o desenvolvimento de tarefas. Para isso, a tecnologia se inscreve na vida desses profissionais não só com relação aos meios de comunicação (por exemplo, revistas e boletins informativos), mas, principalmente, nas tecnologias agregadas a operação dos maquinários, por emissões de rádios transmissores, salas dotadas de computadores, simuladores avançados etc.

Woodward (1997) destaca que o interesse pelo estudo das identidades se prende ao fato de o seu conceito ser um construto central na compreensão das mudanças sociais, políticas, tecnológicas, culturais e econômicas. Sob o ponto de vista de Fridman (2000, p. 11), “se a modernidade alterou a face do mundo com suas conquistas materiais, tecnológicas, científicas e culturais, algo de abrangência semelhante ocorreu nas últimas décadas fazendo surgir novos estilos, costumes de vida e formas de organização social”, como a organização social do trabalho capitalista. Esse modo de

organização fez do trabalhador ferroviário um ser condicionado às transformações sociais e econômicas do mercado de trabalho.

Fazendo uma retrospectiva a esse respeito, no início, o ofício era apreendido através das situações práticas impostas pelo dia-a-dia e tinha um caráter assistencialista. Com o passar do tempo, foram criadas as oficinas e, depois, os centros de formação ou escolas profissionalizantes e o ensino passou a ser sistematizado, restringindo-se a uma carta de ofícios impedindo o aluno de prosseguir com seus estudos. Hoje, para acompanhar o avanço tecnológico, as empresas exigem um trabalhador cada vez mais qualificado e isso pode resultar no sentimento de uma perda de identidade, de referências, porque aqueles que não acompanham esse processo de modernização acabam por ser excluídos da empresa e, em alguns casos, migram para outros grupos. Outros deixam de ser ferroviários para ingressar em outra profissão.

Em suma, com relação ao uso dessas tecnologias, durante a realização de algumas conversas informais com os ferroviários, fomos informados de que nem todas as empresas dispõem desse aparato tecnológico, conforme mostra a reportagem “Uma profissão do futuro”.

#### **4.4.2 O estudo das identidades sociais e discursivas**

No discurso jornalístico é possível constatar a projeção de diversas facetas ou traços identitários atribuídos aos ferroviários, conforme a intenção comunicativa de cada autora e de cada situação de comunicação. Por exemplo, na primeira reportagem, o ferroviário Bruno e todos os envolvidos no processo de formação profissional ferroviária são identificados como “trabalhadores satisfeitos”. Já na segunda reportagem, os ferroviários são identificados como “trabalhadores insatisfeitos”. O modo como foram construídas essas identidades parece nos revelar que a intenção comunicativa de Aryane Cararo era a influenciar o leitor a se tornar um ferroviário. Sendo assim, se mostrasse as mazelas da profissão, por exemplo, essa força de influência pode diminuir e fazê-lo refletir melhor sobre essa escolha.

Vejamos, de um modo geral, quais são as principais identidades ou traços identitários representativos de cada um das duas reportagens, conforme as personagens identificadas.

**a) a reportagem “Uma profissão do futuro”:**

- o maquinista Bruno – é identificado como um herói viril (ao relatar as experiências tidas ao pilotar o trem), trabalhador capacitado (ao mencionar o seu processo de formação profissional e de ingresso na Vale) e trabalhador atualizado (ao mencionar a importância da tecnologia para o processo de formação e o dia-a-dia dos ferroviários, por exemplo, a inserção e operação dos computadores de bordo nas locomotivas);
- o engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho – é identificado como um trabalhador superior ao maquinista Bruno, porque ele é o supervisor do processo de formação profissional, e especialista em tecnologia, ao saber operar com computadores altamente especializados e *softwares*;
- a Analista de Recursos Humanos – é identificada como formadora de opinião, ao mencionar as oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho e, de certa forma, influenciar os futuros ferroviários;
- os ferroviários de um modo geral – são identificados como pertencendo a uma categoria profissional de glamour e de prestígio social.

**b) a reportagem “Ferroviário: cruzamento de linhas”:**

- os ferroviários – são identificados como trabalhadores altamente disciplinados pelo militarismo da empresa, como lutadores (ao lutar, principalmente, por melhores condições de trabalho), como pontuais e assíduos, como hierarquizados, como trabalhadores sem instrução profissional, mantenedores da união familiar etc.;
- as mulheres (companheiras ou familiares dos ferroviários) – são identificadas como pró-ativas na luta ferroviária, altamente dedicadas à família, patriotas e não eram identificadas como cidadãs;
- a Rede Mineira de Viação (a empresa) – é identificada como exigente e altamente repressora, apesar de “ser uma mãe”.

Neste momento, encerramos essa discussão, salientando que ambas as reportagens constroem imagens diferentes do ser ferroviário por meio da atribuição de traços identitários e de imaginários sociodiscursivos distintos.

Nos próximos capítulos, faremos um estudo mais detalhado dos discursos jornalísticos e biográficos e das identidades que emergem, a partir dos modos de organização do discurso.

## CAPÍTULO 5:

### O ESTUDO DOS MODOS DE ORGANIZAÇÃO DO DISCURSO JORNALÍSTICO

Neste capítulo, faremos a análise das duas reportagens que compõem os *corpora*, tendo em vista os três modos de organização do discurso selecionados: o *enunciativo*, o *descritivo* e o *narrativo*. Cada um deles possui características peculiares, conforme discutiremos a partir desse momento.

#### 5.1 O modo enunciativo

Charaudeau (2009a) explica que esse modo não deve ser confundido com a *Situação de Comunicação* porque nela encontram-se os parceiros do ato de linguagem – seres sociais, externos à linguagem. Isso porque, no *modo enunciativo*, o foco está voltado para os protagonistas, seres de fala, internos à linguagem.

Ele também não deve ser confundido com a *Modalização*. Esta é uma categoria de língua que reúne o conjunto dos procedimentos estritamente linguísticos, os quais permitem tornar explícito o ponto de vista do locutor.

O Modo Enunciativo é definido então como: “uma *categoria de discurso* que aponta para a maneira pela qual o sujeito falante age na *encenação* do ato de comunicação” (CHARAUDEAU, 2009a, p. 81). Nesse sentido, o verbo “enunciar” é entendido como sinônimo de *expor, formular, exprimir*.

Segundo o autor, no âmbito da AD, esse verbo se refere ao fenômeno que consiste em organizar as *categorias da língua*, ordenando-as de forma que deem conta da posição que o sujeito falante ocupa em relação ao *interlocutor*, em relação ao *que ele diz* e em relação ao *que o outro diz*. Vejamos o esquema abaixo:

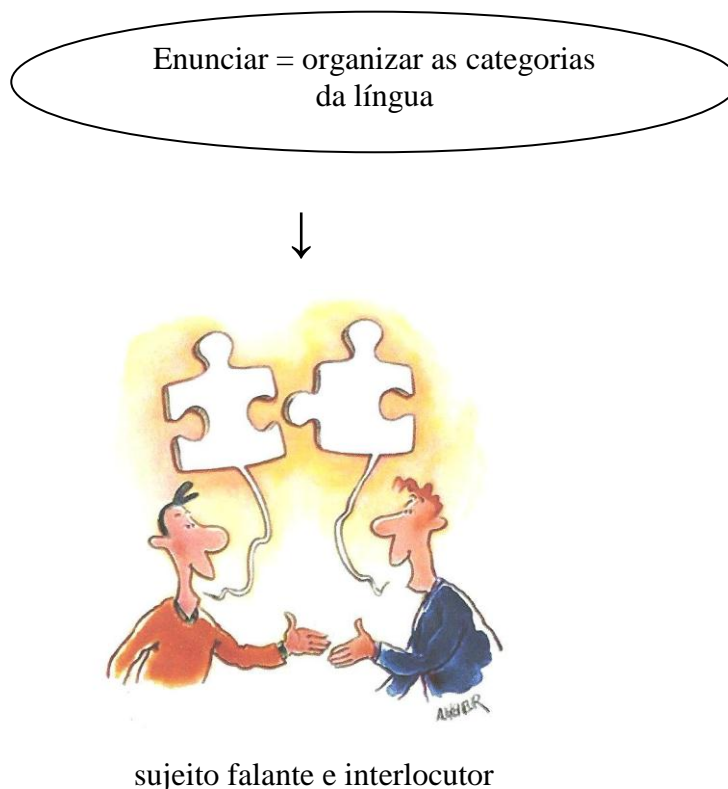


Figura 11 – Esquema de organização do verbo “enunciar”

Esse fenômeno distingue três funções do modo enunciativo:

- a) estabelecer uma *relação de influência* entre locutor e interlocutor num comportamento ALOCUTIVO;
- b) revelar o *ponto de vista* do locutor, num comportamento ELOCUTIVO;
- c) *retomar* a fala de um terceiro, num comportamento DELOCUTIVO.

Chamamos a atenção para o fato de que, durante a análise dos discursos jornalísticos, privilegiaremos a descrição e análise dos atos delocutivos (discurso relatado e asserção), devido à importância que o conceito de narrativa reconstituída exerce nesses discursos, como discutimos anteriormente.

Os *atos delocutivos* estabelecem uma relação do locutor com um terceiro, ou seja, ele testemunha a maneira pela qual os discursos do mundo (provenientes de um terceiro) se impõem a ele. O resultado é uma enunciação *aparentemente* objetiva e “desvinculada da subjetividade do locutor”. Contudo, sabemos que o relato da voz de *outrem* também pode revelar, ainda que implicitamente, o engajamento daquele que cita: pela escolha de quem é citado, pela forma como se introduz suas palavras, pela escolha do conteúdo citado. Como lembra Lessa (2001), ao pesquisar sobre “A função

dos índices de polifonia na construção e desconstrução de imagens em textos opinativos”.

Na primeira reportagem, podemos identificar, a ocorrência do ato delocutivo no relato da fala de Ricardo Penna de Azevedo Filho. Vejamos:

SEGMENTO 17: [R1]

“Este software ensina a melhor forma de operar o trem e, por isso, fazemos também simulações de emergências, como carros ou pessoas na linha, perda de um motor ou o aviso, pelo rádio, de que houve um acidente mais à frente”, informa o engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho, supervisor do Centro de Excelência em Logística Ferroviária – CELF, que a Vale mantém dentro de suas instalações (CARARO, 2008, p. 65).

Por meio de discurso relatado, a jornalista reproduz o discurso de *outrem*, neste caso, o do engenheiro que explica e informa aos seus interlocutores o modo como os maquinistas são instruídos e os equipamentos utilizados nessa instrução.

Ao utilizar a estratégia do discurso relatado, ela busca a fala de Ricardo para atribuir credibilidade ao seu dizer. Sendo assim, a jornalista escolheu uma fala que valoriza a atuação da Vale na voz do engenheiro. Observa-se que o conteúdo citado produz uma visão altamente positiva do processo de formação desses profissionais porque o engenheiro explica sobre os investimentos tecnológicos realizados pela empresa como, por exemplo, a aquisição e o emprego de *softwares* nessa formação.

Esse imaginário do uso da tecnologia na formação dos maquinistas também pode ser identificado no discurso relatado de Bruno, em:

SEGMENTO 18: [R1]

Aos 19 anos, Bruno não conhecia muito da profissão. “**Achava que era simples: só ir para a frente, para trás, apita aqui, buzina ali.**” Aprovado no concurso, o rapaz descobriu em oito meses de um curso no Senai, em parceria com a Vale, que aquela imagem de maria-fumaça tinha ficado no passado. “**Fui vendo toda a tecnologia e estrutura de operação e percebi que é um negócio totalmente tecnológico**”, comenta (CARARO, 2008, p. 64). [grifos nossos]

Nesse segmento, podemos observar que a jornalista insere o relato de Bruno com o propósito de apresentar alguém que pode servir de testemunha desse processo de formação altamente tecnológico praticado pela Vale com relação aos seus maquinistas. Isso porque Bruno foi um desses maquinistas formados através do emprego da

tecnologia. Além disso, a Vale é identificada como sendo uma parceira do Senai na formação dos trabalhadores ferroviários.

Na segunda reportagem, também podemos identificar a ocorrência de atos delocutivos para relatar, de maneira indireta, como se dava o processo de formação dos ferroviários. Observemos os dois excertos abaixo:

SEGMENTO 19: [R2]

Os trabalhadores ferroviários do tempo da locomotiva a vapor possuíam baixo nível de instrução, geralmente só o curso primário. Os conhecimentos necessários ao trabalho eram obtidos por meio da prática e da observação, de modo que o mais importante era a curiosidade, o desempenho e a atenção do funcionário. Curiosidade em conhecer, por exemplo, o esquema da locomotiva; modelos de peças; empenho em acompanhar as revisões quando as máquinas apresentassem algum defeito etc. Quanto mais domínio eles adquirissem sobre as tarefas produtivas de sua responsabilidade, mais prestígio alcançavam e menos se dispunham a instruir os subalternos, pelo receio de vir a sofrer competição. Nas oficinas, se um desses funcionários faltasse, era difícil que outro pudesse substituí-lo adequadamente (CORGOZINHO, 2008, p. 34).

Nesse parágrafo da reportagem “Ferroviário: cruzamento de linhas”, podemos observar que o processo de formação dos ferroviários do tempo da locomotiva a vapor era bem diferente do praticado pela Vale atualmente, conforme informado na reportagem anterior. Segundo Corgozinho, os trabalhadores ferroviários não apresentavam muita instrução, por essa razão, para exercer as funções na RMV só era exigido deles o curso primário. Eles também não dispunham de engenheiros para instruí-los, pois os conhecimentos eram adquiridos nas situações do dia-a-dia por meio da prática e da observação. Por não ter quem os instrísse e por não dispor de uma formação tecnológica, os conhecimentos não eram repassados, ou seja, o que era aprendido e modo como se dava a aquisição de um determinado conhecimento permanecia com aquele que teve a curiosidade de testar, conhecer, praticar e descobrir.

No próximo segmento, a autora relata que o processo de formação passa a sofrer algumas modificações:



SEGMENTO 20: [R2]

**Somente a partir de meados da década de 40 é que a RMV passou a ter em seu quadro de pessoal os artífices formados pela Escola Profissional.** Essa escola, com o tempo, foi adquirindo mais credibilidade na formação dos futuros empregados, conseguindo a façanha de não dissociar teoria e prática. Segundo seus instrutores, para aprender era preciso ao mesmo tempo falar sobre, mostrar e fazer de maneira correta. No final do processo de estudos, os alunos deveriam ser capazes de “trabalhar por fora enxergando por dentro a peça que estavam fazendo”.

**Os ferroviários tinham interesse em colocar seus filhos nessa escola porque, em três anos, eles já estariam preparados em termos profissionais e, muito provavelmente, integrados ao quadro de funcionários da empresa. Além dessas vantagens, os alunos ainda recebiam uma pequena gratificação em dinheiro e produziam para si as ferramentas de trabalho necessárias à realização do seu ofício no futuro.**

**Nas oficinas, o trabalho era executado por aprendizes, oficiais e mestres, termos renascentes do antigo sistema medieval de corporações de ofício, caracterizadas por produção artesanal, de caráter doméstico, relações de trabalho familiares, tecnologia pouco desenvolvida e divisão do trabalho em escala reduzida** (CORGOZINHO, 2008, p. 34-35). [grifos nossos]

Corgozinho nos informa que o nível de escolaridade para ser admitido nos quadros funcionais da RMV agora requer uma profissionalização, uma instrução que associe a teoria à prática e isso já é possível graças à criação de uma escola profissional, com a presença de instrutores e alunos. Ela também relata que essa busca por um emprego, pela valorização e pela qualidade da formação recebida faz com que muitos ferroviários, que na grande maioria não foram formados por essas escolas, coloquem seus filhos para frequentarem cursos profissionalizantes. Ao agir assim, há uma busca cada vez maior por essas instituições e a tecnologia já começa a ser empregada, mesmo que de maneira pouco desenvolvida.

Além dos três atos ou comportamentos identificados no modo enunciativo, ainda existem duas ordens de procedimentos da construção enunciativa:

- **ordem linguística** – são os procedimentos que explicitam os diferentes tipos de relações do ato enunciativo, através dos processos de modalização do enunciado. “Além das categorias de língua que dependem da posição do sujeito falante no ato de enunciação (a Pessoa, a Atualização, a Dependência, a Designação, a Situação no tempo etc.), a categoria da Modalização explicita os diferentes tipos de relação do enunciativo.

- **Ordem discursiva** – procedimentos que contribuem para pôr em cena os outros modos de organização do discurso (descritivo, narrativo e argumentativo). Esses procedimentos são descritos como ocorrendo: (i) na **encenação descritiva** – abordados a partir dos diferentes *efeitos de saber*, de *realidade/ficção*, de *confidência* e de *gênero*; (ii) na **encenação narrativa** – abordados nas maneiras de *implicar* o Destinatário-Leitor, nos modos de *intervenção* do narrador, *estatutos* e *pontos de vista* do narrador; (iii) na **encenação argumentativa** – abordados nos tipos de *posição do sujeito* que argumenta e nos tipos de *valores dos argumentos*.

Alguns desses procedimentos da construção enunciativa também são bastante visíveis nas narrativas ou relatos biográficos que integram os catálogos investigados e podem ser melhor compreendidos através do quadro a seguir:

COMPORTAMENTOS ENUNCIATIVOS	ESPECIFICAÇÕES ENUNCIATIVAS	CATEGORIAS DE LINGUAS
<b>RELAÇÃO DE INFLUENCIA</b> (relação do locutor ao interlocutor) ⇒ <b>ALOCUTIVO</b>	<b>Relação de força</b> (Locutor/interlocutor) +-	Interpelação Injunção Autorização Aviso Julgamento Sugestão Proposta
	<b>Relação de pedido</b> (Locutor/interlocutor) +-	Interrogação Petição
<b>PONTO DE VISTA SOBRE O MUNDO</b> (relação do locutor consigo mesmo) ⇒ <b>ELOCUTIVO</b>	Modo de saber	Constatação Saber/ignorância
	Avaliação	Opinião Apreciação
	Motivação	Obrigação Possibilidade Querer
	Engajamento	Promessa Aceitação/recusa Acordo/desacordo Declaração
<b>APAGAMENTO DO PONTO DE VISTA</b> (relação do locutor com um terceiro) ⇒ <b>DELOCUTIVO</b>	como o mundo se impõe	Asserção
	como outro fala	Discurso relatado

Figura 12 – Quadro dos procedimentos da construção enunciativa

Nesse quadro Charadeau (2009a, p. 85) detalha esses procedimentos pondo-os em relação aos comportamentos enunciativos, às especificações enunciativas e às categorias de língua que lhes são correspondentes.

Explicada e exemplificada a ocorrência do modo enunciativo nos discursos jornalísticos vamos à discussão do próximo modo: o descritivo.

## 5.2 O modo descritivo

O termo “descritivo” é usado por Charadeau (2009a, p. 111) para definir um procedimento discursivo que ele inclui entre os modos de organização do discurso. Esse modo configura-se como um processo e a descrição é o resultado desse processo. Em outras palavras, o modo descritivo está para as qualificações do relato, enquanto o narrativo está para as suas funções. Vejamos:

[...] **descrever** está estreitamente ligado a **contar**, pois as ações só têm sentido em relação às identidades e às qualificações de seus actantes. Não é a mesma coisa dizer: “O **leão** salvou o **camundongo**”, e dizer: “O **pequeno camundongo** salvou o **leão, o rei dos animais**”; aliás, todas as fábulas que contam como um personagem se livra de uma situação perigosa com a ajuda de um artifício só podem ser compreendidas na medida em que um dos personagens é identificado e qualificado como forte e ameaçador (o lobo, por exemplo) e o outro, como frágil e ameaçado, mas esperto (a raposa). (CHARAUDEAU, 2009a, p. 11-112). [grifos do autor]

Em nossos *corpora*, principalmente nos discursos biográficos, o modo de organização descritivo e as descrições feitas pelos entrevistados/biografados são de suma importância para se compreender hoje os imaginários sociodiscursivos que ecoam com relação ao ser e ao fazer ferroviário.

Os componentes de uma construção descritiva são: *nomear*, *localizar/situar* e *qualificar*. Segundo Charadeau, é por meio de tais componentes que personagens e ações são identificados e explicitados nos discursos. A seguir, mostraremos alguns exemplos de como cada um desses componentes aparece nos discursos jornalísticos.

**a) Nomear** → significa fazer com que os seres existam no mundo a partir de classificações dadas em função das semelhanças e diferenças na comparação com outros seres. Dentre as categorias linguísticas mais usadas para a nomeação, temos:

denominação, indeterminação, atualização, dependência, designação, quantificação e enumeração.

Nos discursos jornalísticos que estão sendo analisados, a categoria linguística mais adotada para a identificação das personagens é a denominação. Isso porque, na primeira reportagem, as personagens eram identificadas pelos seus nomes próprios e, na segunda, pelo papel social que desempenhavam na cena narrativa na qual se encontravam os ferroviários, a empresa como mãe, os grevistas, os feitores, mestres de linha, trabalhadores de turma, os maquinistas, os agentes de estação, as mulheres e os filhos dos ferroviários. A única exceção verificada nessa reportagem é o uso do nome próprio para se referir à Rede Mineira de Viação.

Vejamos alguns exemplos dessa ocorrência nas duas reportagens.

Na reportagem “Ferroviário uma profissão do futuro”, Aryane Cararo utiliza bastante o componente de nomeação, para se referir a todos os envolvidos no processo de formação profissional ferroviária. Ao fazer isso, ela nos apresenta o nome e o sobrenome de todos aqueles que participaram da narrativa, conforme podemos observar no quadro abaixo:

<b>PROFISSÃO</b>	<b>NOME DO PROFISSIONAL</b>
Maquinista	Bruno Nascimento da Silva
Analista de Recursos Humanos	Rachel Pessoa
Engenheiro	Ricardo Penna de Azevedo Filho

Figura 13 – Quadro dos principais componentes de nomeação da primeira reportagem

Nesse quadro, percebemos também que o processo de nomeação se dá através do pertencimento a grupos profissionais: maquinista, analista de Recursos Humanos e engenheiro.

Na reportagem “Ferroviário: cruzamento de linhas”, Batistina Corgozinho descreve e organiza o seu discurso a partir dos papéis sociais e das categorias de pertença dos ferroviários: família, empresa (Rede Mineira de Viação), hierarquia, grevistas e não grevistas. Além disso, todos os seres que pertencem ao seu discurso podem ser agrupados em dois macrogrupos: o dos homens e das mulheres.

A título de exemplificação, recortamos trechos dessa reportagem para apresentar alguns papéis sociais identificados, os grupos de pertença e os possíveis imaginários que eles suscitam.

→ Os ferroviários:

SEGMENTO 21: [R2]

No cotidiano de seu trabalho, **o ferroviário** ia assimilando um comportamento do tipo militar, manifesto em expressões como “eu me apresentei”, “eu servia como foguista de 3<sup>a</sup>.”, “fiquei aguardando ordens”, “fui até final de carreira” etc. O relacionamento entre os trabalhadores e a chefia em qualquer nível baseava-se em princípios hierárquicos do tipo militar, principalmente no respeito à autoridade, no cumprimento das ordens dadas e na disciplina (CORGOZINHO, 2008, p. 36). [grifos nossos]

Nesse trecho, apesar do vocábulo estar no singular “o ferroviário”, ele foi empregado pela autora no intuito de representar a classe ferroviária. Desse modo, observamos que os ferroviários estavam sujeitos a uma disciplina militarista e essa disciplina influenciou bastante o seu comportamento e o seu modo de falar. Com relação aos grupos de pertença, quanto mais obediente e disciplinado o ferroviário fosse, ele deixava de pertencer a um grupo hierarquicamente mais baixo ou menos valorizado e passava a fazer de outro mais valorizado de maior nível hierárquico.

Todas essas maneiras de falar e de se portar colaboraram para a construção de um imaginário em torno do qual alguns ferroviários eram vistos como trabalhadores “sérios”, responsáveis e cumpridores dos seus deveres.

→ A empresa:

SEGMENTO 22: [R2]

A **empresa ferroviária** apresentava-se como uma mãe, aglutinando ao seu redor os funcionários, premiando ou punindo suas atitudes e procurando desenvolver em cada um o sentimento de amor em relação a ela e ao trabalho que deveria ser executado. Isso impregnou de tal forma o ferroviário que muitos deles colocavam as necessidades da empresa acima das de sua própria família, alegando que o sustento da mulher e dos filhos provinha daquele trabalho, portanto, ele deveria ficar em primeiro plano (CORGOZINHO, 2008, p. 36). [grifos nossos]

Nesses outro trecho, observamos que a empresa é apresentada e assume o papel social de uma “mãe dos ferroviários”. Ao passar por um processo de personificação discursiva, como mãe, ela assume comportamentos humanos como premiar e punir, desenvolver um sentimento de amor com relação a ela e ao trabalho. A empresa era considerada o principal grupo de pertença dos ferroviários e, talvez, isso justificasse o

fato de muitos deles colocarem “as necessidades da empresa acima da sua própria família”.

Cabe destacar que, ainda hoje, esse imaginário da empresa acima de tudo e do sentimento de amor por ela permanece no imaginário de muitos ferroviários, principalmente, os da Vale, com os quais tivemos contato.

→ Os grevistas:

SEGMENTO 23: [R2]

**Os grevistas** que desenvolviam uma atuação mais decisiva eram perseguidos sorrateiramente e punidos de diversas formas: suspensão, remoção para outras cidades, atribuição dos serviços considerados mais penosos, estagnação em suas promoções e, em alguns casos, prisões de lideranças pela polícia. Demissões não ocorriam, porque eles estavam garantidos pelas leis do trabalho e gozavam de estabilidade (CORGOZINHO, 2008, p. 36). [grifos nossos]

Conforme podemos perceber nesse segmento, Corgozinho relata que o sentimento de amor e de mãe dedicado pela empresa não atingia a todos da mesma forma. Por exemplo, o grupo dos trabalhadores grevistas eram sorrateiramente perseguidos e punidos de diversas formas pela empresa e pela polícia. O ato de fazer greve parece ter gerado um imaginário discursivo de luta e de coragem porque muitos ferroviários tinham a consciência de que se insurgissem contra a empresa seriam seriamente punidos e reprimidos, mas, mesmo assim, eles não deixavam de fazê-las porque essa era a única maneira de conseguir “às duras penas”, melhorias trabalhistas.

→ Os feitores, mestres de linha, trabalhadores de turma, os maquinistas e os agentes de estação:

SEGMENTO 24: [R2]

**Os feitores, mestre de linha e trabalhadores das turmas**, quase sempre continuavam trabalhando durante as greves. **Os maquinistas e agentes de estação**, alegando serem pessoas de confiança da direção da Rede, diziam não poder participar do movimento. Entretanto, os grevistas sempre impediram de vários modos que eles trabalhassem, forçando assim sua adesão. Para não serem obrigados a sair com o trem, os maquinistas e foguistas eram escondidos pelos grevistas, geralmente no mato. Os maquinistas tinham de ter um motivo para justificar sua paralisação e, ao mesmo tempo, não serem responsáveis pela adesão à greve. Não ofereciam resistência quando os grevistas forçavam a parada do trem e os escondiam. Eles também queriam que a greve fosse

vitoriosa. Na verdade, eram as próprias condições do trabalho instituídas pela empresa que não permitiam que eles participassem das greves da categoria. A RMV, além disso, para conseguir que um maquinista conduzisse o trem durante um período de greve, apelava para o argumento de que tinha sido convocado para dirigir o trem naquele momento porque a chefia tinha confiança nele e no seu trabalho (CORGOZINHO, 2008, p. 38). [grifos nossos]

Todos esses trabalhadores ferroviários (feitores, mestre de linha, trabalhadores das turmas, maquinistas e agentes de estação) pertenciam ao grupo dos trabalhadores não grevistas. Alguns desses ferroviários, como o maquinista e os agentes de estação, desempenhavam um papel importante dentro da hierarquia da empresa e, por isso, eram considerados como pessoas de confiança. Por esse motivo, eles não aderiam aos movimentos grevistas, mas também não ofereciam resistência a ele. Essa ação coletiva parece ter criado um imaginário de união, de solidariedade, presente nos discursos desses sujeitos.

→ As mulheres e os filhos dos ferroviários:

SEGMENTO 25: [R2]

Durante os movimentos grevistas, não só os ferroviários agiam em bloco como também toda sua família – **mulher e filhos**. Essa participação evidencia mais uma vez que o envolvimento com a empresa ferroviária não era só do trabalhador, mas de todo o grupo familiar. **As mulheres e seus filhos** desempenharam um papel importante nas greves, participando ativamente, fazendo passeata pelas ruas da cidade, mandando comida para os que estavam escondidos no mato, solicitando apoio do comércio, fazendo piquetes, ajudando a tirar os furadores do trabalho, paralisando e vigiando os trens, enfrentando a polícia. Nos piquetes, agiam com violência, batiam nos furadores, raspavam sua cabeça e obrigavam os chefes de turma a parar suas atividades. Muitas participavam sem que os maridos estivessem entre os grevistas (CORGOZINHO, 2008, p. 38). [grifos nossos]

Nesse trecho da reportagem, podemos identificar que o sentimento de familiaridade era bastante difundido entre os trabalhadores ferroviários. Depois da empresa, a família era o segundo grupo de pertença desses trabalhadores. Nele, também é possível visualizarmos a importância da participação das mulheres (esposas) e dos filhos nos movimentos grevistas, mesmo que os maridos não estivessem entre os grevistas.

Com relação aos imaginários sociodiscursivos, aqui, também podemos perceber um sentimento de união familiar que, de certa forma, também atingia o espaço da

empresa. Isso porque a família acabava interferindo no regimento ou na organização da RMV.

→ A RMV:

SEGMENTO 26: [R2]

Somente a partir de meados da década de 40 é que **a RMV** passou a ter em seu quadro de pessoal os artífices formados pela Escola Profissional. Essa escola, com o tempo, foi adquirindo mais credibilidade na formação dos futuros empregados, conseguindo a façanha de não dissociar teoria e prática. Segundo seus instrutores, para aprender era preciso ao mesmo tempo falar sobre, mostrar e fazer de maneira correta. No final do processo de estudos, os alunos deveriam ser capazes de “trabalhar por fora enxergando por dentro a peça que estavam fazendo” (CORGOZINHO, 2008, p. 34). [grifos nossos]

Com relação ao ato de “nomear”, esse trecho representa uma exceção porque a empresa pode ser identificada pelo uso do nome próprio “Rede Mineira de Viação”. Corgozinho se refere a ela para relatar sobre as mudanças ocorridas no sistema de admissão e de profissionalização/instrução dos novos ferroviários que não dissociava a teoria da prática.

As mudanças provocadas pelo novo método de ensino provavelmente suscitavam nos trabalhadores ferroviários novos imaginários com relação aos grupos de pertença, isto é, o dos trabalhadores “instruídos/qualificados” e o dos “não instruídos/desqualificados”. Provavelmente, isso gerava algumas cisões entre os trabalhadores, principalmente, com relação à ascensão na hierarquia funcional da RMV. Essa hierarquização decorrente do grau de instrução ou da profissionalização recebida pelo trabalhador, ainda é bastante visível entre os ferroviários nos dias atuais. Muitos deles buscam cursos de capacitação para melhorar os salários e ascender hierarquicamente na empresa onde trabalham.

→ Os homens e as mulheres:

SEGMENTO 27: [R 2]

Num mundo sob domínio do **homem**, a consciência da **mulher** sobre a realidade era, muitas vezes, invertida. De um lado as mulheres demonstravam com a sua participação possuir força, tenacidade, posicionamento crítico, capacidade de organização e luta, mas, por outro, ao usarem um símbolo feminino – a saia – para intimidar os fura-greves e forçar sua adesão ao movimento paredista, elas demonstravam também estar impregnadas pelo sentimento de inferioridade oriundo da ideologia machista que colocava a mulher como fraca, impotente,



complemento do homem, incapaz de ter um posicionamento etc (CORGOZINHO, 2008, p. 39). [grifos nossos]

Nessa reportagem, os homens constituem um grupo maior visto que se trata de trabalhadores ferroviários e, na época relatada, as mulheres não faziam parte dos quadros funcionais das empresas como acontece hoje. O segmento chama a nossa atenção para o fato de que apesar de “os homens dominarem o mundo”, principalmente o do trabalho, isso não impediu que as mulheres tivessem consciência sobre a realidade dos acontecimentos e lutassem em prol do “mundo do trabalho”. Apesar de agirem dessa forma, as mulheres estavam “impregnadas por um sentimento de inferioridade”, pois eram socialmente dependentes do homem.

**b) Localizar/situar** → significa determinar o espaço e o tempo em que o ser ocupa e está diretamente ligado ao componente nomear, visto que suas características também dependem da sua posição espaço-temporal.

Os procedimentos linguísticos do componente descritivo localizar/situar referem-se ao uso de categorias da língua que visam a especificar os lugares ou a época em que o relato acontece. Esses componentes foram utilizados de maneira diferente pelas autoras das duas reportagens investigadas<sup>41</sup>.

Na primeira reportagem, o ferroviário Bruno, apresentado como um modelo de representante dos maquinistas, ocupa o espaço da Vale, uma vez que é empregado desta empresa. Os seus relatos são apresentados e situados a partir de três tempos: o da infância e o da adolescência (localizados no passado) e o da fase adulta, o da consolidação da carreira escolhida, localizado no “presente”.

As outras duas personagens, o engenheiro e a analista de Recursos Humanos, também integram o espaço da Vale e têm as suas falas apresentadas no “tempo presente”.

Na segunda reportagem, a maioria dos ferroviários ocupa os espaços da Rede Mineira de Viação, principalmente os da oficina de Divinópolis. Todo o processo de formação profissional e de luta ferroviária é descrito no tempo passado.

**c) Qualificar** → significa atribuir particularidades e é algo mais específico e singular do que nomear.

---

<sup>41</sup> A discussão sobre os componentes localizar/situar será retomada durante a investigação dos imaginários sociodiscursivos.

Charaudeau (2009a), define a ação de nomear como:

Uma atividade que permite ao sujeito falante manifestar o seu imaginário, individual e/ou coletivo, imaginário da construção e da apropriação do mundo (outros dirão “predação”) num jogo de conflito entre as visões normativas impostas pelos consensos sociais e as visões próprias ao sujeito (p. 116).

Na visão do autor cada sujeito constrói o mundo de maneira subjetiva, pois ele descreve os seres e os seus comportamentos a partir do seu ponto de vista, que não é necessariamente o verificável ou o único existente. Nesse sentido, “O universo construído é relativo ao imaginário pessoal do sujeito” (CHARAUDEAU, 2009a, p. 125). Um exemplo dessa construção pode ser identificado nas duas reportagens analisadas. Conforme mencionamos, a partir do seu ponto de vista, da sua formação e dos seus objetivos comunicativos, Ariane Cararo e Batistina Corgozinho constroem os seus textos apresentando enfoques bastante diferenciados sobre o “mundo” e o fazer ferroviário. Na primeira reportagem tem-se uma visão mais idealizada do passado e do presente da profissão. Na segunda, uma visão mais crítica, mostrando que ser ferroviário era estar submetido às ordens e ao regime de trabalho “semi-escravo” imposto pela ferrovia.

Dentre os procedimentos linguísticos utilizados para o comportamento descritivo de qualificar temos a acumulação/apresentação de detalhes e a precisão, feito principalmente pela adjetivação, ou a analogia, feita de forma explícita ou implícita.

Na primeira reportagem, Bruno pertence ao grupo dos ferroviários qualificado como estando plenamente satisfeito com a profissão escolhida e com a empresa na qual trabalha. Em contrapartida, no interdiscurso, ou então por analogia entre as duas reportagens, também podem existir aqueles trabalhadores que não estão plenamente satisfeitos, como mostra a segunda reportagem. Ao falar das greves e das condições de trabalho da maioria dos ferroviários no passado, Corgozinho cita a questão das greves:

SEGMENTO 28: [R2]

**A força de contestação** dos trabalhadores ferroviários concentrava-se na oficina – a fábrica onde trabalhavam reunidos em grandes grupos. Os ferroviários da oficina dispunham de maior possibilidade de iniciar e de sustentar os movimentos grevistas ocorridos na RMV, em meados do século XX, principalmente pelo fato de estarem reunidos em grandes grupos, concentração que garantia a ação em bloco e, a cada um, a força individual e a coragem necessárias à **ação contestatória** (CORGOZINHO, 2008, p. 36). [grifos nossos]

Logo no início desse segmento, já nos deparamos com uma nomeação que atribui uma qualificação aos trabalhadores ferroviários: “a força de contestação”. Podemos dizer que ao utilizar o substantivo “a força”, a autora relata que os ferroviários, apesar das repressões sofridas e do regime militarista, não eram trabalhadores passivos, pois eles “contestavam” o sistema de trabalho. No final, ela utiliza outra nomeação/qualificação, em “a ação contestatória”, que nos revela a imagem de um profissional militante, questionador, ou seja, aquele que luta pelos seus direitos.

Vejam como a qualificação ocorre em outros momentos da reportagem:

SEGMENTO 29: [R 2]

Que alternativas de trabalho existiam para a mão-de-obra **masculina** do centro-oeste mineiro, na primeira metade do século XX? Numa área predominantemente **rural**, naquele momento, o emprego na ferrovia constituía quase que a única **alternativa vantajosa**. Em comparação com o trabalho na roça, baseado em relações paternalistas, a ferrovia oferecia **maiores atrativos** – segurança e estabilidade, ou seja, a garantia de não ter de procurar, no dia-a-dia, um serviço com o qual pudesse manter a si e a sua família. O fato de ser oferecido em maior quantidade e não exigir instrução escolar tornava a atividade na estrada de ferro mais acessível e, principalmente, transformava o trabalhador em sujeito de direitos, oferecendo férias, licença para tratamento de saúde, assistência médica para ele e sua família e uma renda com a qual podia contar, apesar do **baixo salário** e dos constantes atrasos de pagamento. A relação assalariada de trabalho na ferrovia significou, portanto, uma possibilidade de avanço em termos empregatícios para o homem do centro-oeste mineiro que considerava o trabalho na ferrovia o **melhor emprego**, o que trazia para ele importância social, um status do qual se orgulhava (CORGOZINHO, 2008, p. 32). [grifos nossos]

Ao longo desse trecho destacamos alguns componentes de qualificação que foram associados por Corgozinho aos de nomeação para relatar o motivo que levou a maioria dos trabalhadores a ingressarem na ferrovia, especialmente na Rede Mineira de Viação. Segundo ela, a sociedade ainda era rural e estava deixando de ser escravista, portanto, ingressar na RMV, naquele momento, era “quase que a única alternativa vantajosa”. O trabalho na ferrovia, então, era qualificado como “o melhor emprego”.

O trabalho na ferrovia exigia dos seus trabalhadores alguns comportamentos ou requisitos:

SEGMENTO 30: [R 2]

**O trabalho bom e disciplinado** possibilitava aos funcionários oportunidades de ascensão na hierarquia. Isso trazia **prestígio**, um **salário melhor** e **avanços na carreira ferroviária**. O **comportamento adequado** do pessoal era medido através de atitudes como: fazer o **serviço pontualmente**; ter **boa vontade**; apresentar produção; não ficar bêbado em serviço; seguir as ordens dadas; não faltar; não tirar licença. Além disso, o **bom funcionário** era aquele que se preocupava em usar as ferramentas adequadamente, evitando **estragos desnecessários** e procurando não se acidentar. Quem agisse assim serviria de exemplo para aqueles que quisessem alcançar o mesmo nível. **Os maquinistas mais conceituados** eram escalados para **trens** considerados **de alta categoria – expressos e noturnos de alta velocidade**, naquela época 45 km/h. Por outro lado, se o funcionário não apresentasse produção e desse prejuízo para a empresa, além de ter sua carreira interrompida, seria passível de punição se fosse considerado culpado na apuração do processo. Os tipos de punição poderiam ser corte de 50% no salário ou suspensão do trabalho por determinado número de dias. O maquinista, por exemplo, era responsável pelo excesso de consumo de combustível, ou por hora de atraso ou adiantamento nas viagens (CORGOZINHO, 2008, p. 35). [grifos nossos]

Corgozinho faz uso de alguns componentes de nomeação para nos apresentar qual era o modelo de trabalhador almejado pela RMV e qual era o tipo de trabalho que se esperava desse trabalhador: “o trabalho bom e disciplinado”. Se o ferroviário seguisse esse modelo, ele passava a desfrutar de alguns benefícios dentro da empresa, como, por exemplo, “prestígio, salário melhor e avanços na carreira ferroviária”. Caso contrário, ele seria punido severamente para também servir de exemplo. De um modo geral, podemos dizer que Corgozinho, para fazer sua crítica às condições de formação e de trabalho do ser ferroviário, faz referência a signos-sintoma que integram o imaginário do “ferroviário modelo” ou “ferroviário ideal”.

Feitas essas considerações, vamos ao estudo do terceiro modo: o modo de organização narrativo.

### 5.3 O modo narrativo

Sob o ponto de vista de Charaudeau (2009a), esse modo de organização discursiva apresenta algumas especificidades que vão além do conceito do termo “narrar”, da sua definição no dicionário ou de que narrar seria simplesmente enumerar

ou mostrar uma sequência de fatos ou acontecimentos. Nesse sentido, o ato de narrar deve ser entendido como:

[...] uma atividade linguageira cujo desenvolvimento implica uma série de tensões e até mesmo de contradições [...] a construção de um universo de representações das ações humanas por meio de um duplo imaginário baseado em dois tipos de crenças que dizem respeito ao mundo, ao ser humano e à verdade (CHARAUDEAU, 2009a, p. 154).

O autor faz uma distinção entre a *narrativa* (que representa a totalidade) e o *modo narrativo* (que é apenas um dos componentes da narrativa). Segundo ele, o modo narrativo implica em:

- uma forma de organizar tal totalidade;
- no seu aparecimento em gêneros do discurso de forma não predominante (por exemplo, em audiências de conciliação do Procon, um gênero tipicamente argumentativo);
- uma forma de organizar o mundo de maneira sucessiva, coerente e contínua, num encadeamento progressivo, contendo início, meio e fim.

Ele ressalta ainda que não devemos confundir *gênero textual* e *modo de organização do discurso*, pois este não se destina à elaboração de uma tipologia dos textos narrativos. O objetivo do modo narrativo é o de colocar em evidência os componentes da narrativa e os seus procedimentos organizacionais. Isso nos permite compreender as múltiplas significações de um texto em particular, como, por exemplo, as ações discursivas desempenhadas pelos sujeitos comunicantes.

Nesse sentido, Charaudeau propõe uma dupla articulação entre a construção de uma sucessão de ações segundo uma lógica e a organização dessas ações num universo narrado. Esse processo de organização constrói o universo narrado propriamente dito sob a responsabilidade de um sujeito narrador ligado por um contrato de comunicação ao seu destinatário. Podemos representá-lo da seguinte forma:



Figura 14 – Processo de organização da construção do universo narrado

Os principais componentes da estrutura narrativa são:

- **os actantes** – sujeitos da narrativa que desempenham papéis relacionados às ações das quais dependem;
- **os processos** – determinam as relações entre os actantes e as suas devidas funções;
- **as sequências** – associam os actantes e os processos em uma finalidade narrativa segundo princípios de organização.

Charaudeau (2009a) chama a nossa atenção para o fato de que não devemos confundir *actante* com *personagem*. Segundo ele, um actante, tendo um certo papel narrativo, pode ser ocupado por diferentes tipos de personagens, seja sucessivamente, seja alternadamente, seja simultaneamente. Por exemplo, o papel de benfeitor pode ser ocupado por um presidente (cf. ABREU-AOKI, 2012), um professor ou um chefe. Além disso, um mesmo personagem pode desempenhar muitos papéis narrativos e ocupar o lugar de actantes diferentes dentro da mesma história.

Para facilitar a análise dos discursos jornalísticos e biográficos, vamos nos ater ao estudo dos papéis actanciais a partir das ações desempenhadas pelas personagens, conforme a teoria proposta por Charaudeau (2009a) e o esquema elaborado por Procópio (2008) sob a forma de um diagrama, que pode ser visualizado logo a seguir:

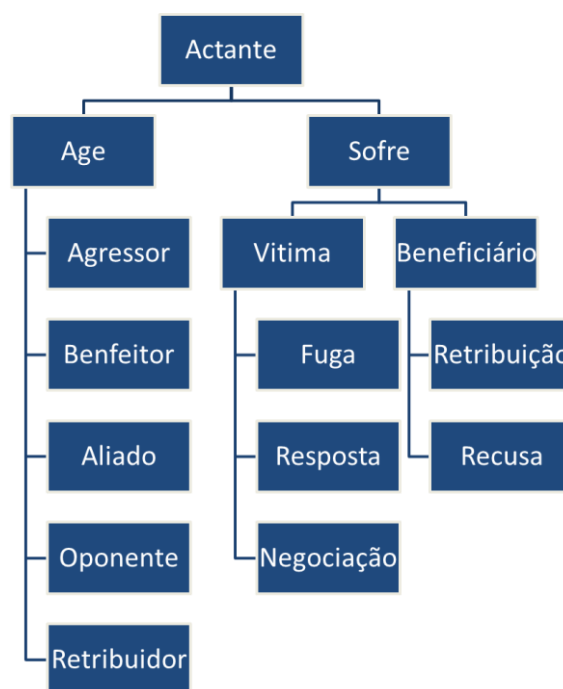


Figura 15 – Papéis actanciais do modo de organização narrativo

Segundo a autora, esse diagrama foi esquematizado a partir de um questionário proposto por Charaudeau na obra “Linguagem e discurso: modos de organização” que procura identificar, primeiramente, as ações que compõem a narrativa. De acordo com essas ações surge a seguinte questão: a personagem sofre ou executa a ação?. A partir daí, surgem outros desdobramentos desta ação inicial, pois se a personagem executou a ação, isto é, se foi ela quem agiu, como esta ação foi realizada?. Ao assumir o papel de **agente** da ação ela pode ter agido das seguintes maneiras:

- a) **agressor** – realiza uma ação negativa, isto é, um malefício;
- b) **benfeitor** – realiza uma ação positiva, isto é, um benefício;
- c) **aliado** – atua na defesa ou ajuda de um actante, seja agindo diretamente sobre o oponente do actante ou atuando ao mesmo tempo em que seu protegido atua;
- d) **oponente** – opõem-se aos projetos ou ações de um actante;
- e) **redistribuidor** – oferece a outro actante uma recompensa ou punição.

Procópio (2008) explica que todos os papéis acima mencionados podem ser desempenhados de maneira direta ou indireta e ainda de maneira voluntária ou involuntária.

Em contrapartida, se a personagem **sofrer** a ação, ela pode recebê-la como:

- a) **vítima** – é afetada negativamente pela ação de outro actante;

b) **beneficiário** – é afetada positivamente pela ação de outro actante.

Ainda, se a personagem tiver desempenhado o papel de **vítima**, ela pode reagir por:

- a) **fuga** – ela evita o afrontamento;
- b) **resposta** – age contra seu agressor;
- c) **negociação** – tenta neutralizar a agressão.

Porém, se a personagem desempenhar o papel de **beneficiária**, ela pode reagir por:

- a) **redistribuição** – ela age retribuindo de maneira benéfica o outro actante;
- b) **recusa** – ela recusa o benefício.

Assim, investigaremos os principais papéis actanciais identificados nas ações das personagens que aparecem na reportagem “Uma profissão do futuro” e “Ferroviário: cruzamento de linhas”. Cabe destacar que esses papéis são definidos em função de arquétipos de representações da memória coletiva a respeito de determinadas situações.

#### ➤ **Primeira reportagem: “Uma profissão do futuro”**

A identificação dos papéis actanciais presentes nessa reportagem foi feita com base nas falas relatadas das personagens e na fala da jornalista Aryane Cararo. O tipo de papel actancial mais recorrente foi o de agente-benfeitor, pois todas as personagens agem positivamente em benefício da carreira ferroviária e de Bruno que sofre essas ações e torna-se um beneficiário. Vejamos como isso acontece:

a) O ferroviário Bruno Nascimento da Silva:

SEGMENTO 31: [R1]

Muito antes de aprender a dirigir um carro, Bruno Nascimento da Silva, 29 anos, **experimentou a sensação de tomar um búfalo de ferro. Foi na cabine de uma locomotiva que, pela primeira vez, ele descobriu a emoção de segurar no braço milhares de toneladas de carga. “Não tinha carteira de motorista e nem sabia dirigir. A primeira coisa que aprendi a pilotar foi uma locomotiva. Nem caminhoneiro**



**tem essa sensação: é muita potência de cavalo”<sup>42</sup>** (CARARO, 2008, p. 64).

Nesse trecho Bruno sofre a ação de ter experimentado pilotar uma locomotiva e é beneficiário/privilegiado desta ação por ter feito algo diferente da maioria das pessoas, ou seja, ter pilotado um trem antes de ter carteira de motorista.

SEGMENTO 32: [R1]

**Já adolescente, decidi fazer o curso de Estradas na Escola Técnica Federal do Espírito Santo (hoje Centro Federal de Educação Tecnológica do Espírito Santo – Cefetes), onde aprendeu a planejar e a construir tanto estradas de pavimento como de ferro. O fim do curso coincidiu com a abertura de novas vagas na Vale, em 1998. “A empresa tinha sido privatizada, o quadro de maquinistas era antigo, muitos estavam para se aposentar e precisavam ser repostos”**, conta (CARARO, 2008, p. 64).

Na primeira parte, Bruno age ao decidir fazer o curso e, ao mesmo tempo, sofre com o benefício dessa ação através do aprendizado recebido. Na segunda, ele sofre a ação de ter sido contratado pela Vale e é beneficiário porque no momento em que terminou o curso ele estava preparado para assumir a vaga.

SEGMENTO 33: [R1]

Aos 19 anos, Bruno não conhecia muito da profissão. “Achava que era simples: só ir para frente, para trás, apita aqui, buzina ali.” **Aprovado no concurso, o rapaz descobriu em oito meses de um curso no Senai, em parceria com a Vale, que aquela imagem de maria-fumaça tinha ficado no passado. “Fui vendo toda a tecnologia e estrutura de operação e percebi que é um negócio totalmente tecnológico”**, comenta (CARARO, 2008, p. 64).

Nesse trecho, Bruno sofre a ação de ter sido aprovado no Senai e é beneficiário, pois é afetado positivamente pelos outros actantes, o Senai e a Vale. Esses actantes dão a ele a oportunidade de se aperfeiçoar, isto é, de fazer um curso e ter se tornado mais experiente.

SEGMENTO 34: [R 1]

Hoje, o maquinista ainda enfrenta as expressões espantadas das pessoas que descobrem sua atividade profissional. “Perguntaram se a maria-fumaça ainda existe e se o trem é de passageiros. Quase ninguém sabe

---

<sup>42</sup> Para identificar as ações das personagens, utilizaremos a seguinte legenda: “sublinhado” (quando ela age) e “**negrito**” (quando ela sofre a ação). Em alguns casos, ela pode tanto agir quanto sofrer a ação, então utilizaremos as duas marcações.

que 30% do PIB brasileiro é carregado por nós”, diz Bruno, referindo-se às cargas de minérios, grãos e outros produtos (CARARO, 2008, p. 64).

Na fala de Bruno percebemos que ele age e é um benfeitor, pois informa que os maquinistas são importantes para a economia do país porque transportam 30% do PIB.

SEGMENTO 35: [R 1]

De fato, a emoção de estar numa estrada de ferro de verdade supera qualquer descrição, garante Bruno. Ele tenta **“Descer uma serra igual à do Fazendão (MG) só no controle de freio e não deixar a velocidade passar de 60 km/h dá uma adrenalina, porque você está com um trem com 24 mil toneladas e 250 vagões. A sensação é de total êxtase, igual a fazer rapel”** (CARARO, 2008, p. 66).

Ao praticar a ação de descer a serra do Fazendão, Bruno age sendo um benfeitor/herói, por saber controlar a velocidade do trem. Ao mesmo tempo, ele sofre a ação sendo um beneficiário das sensações proporcionadas por tal experiência.

SEGMENTO 36: [R 1]

Apesar das novas tecnologias absorvidas pelo transporte ferroviário, com a instalação de computadores de bordo nas locomotivas, o jovem não acredita que a profissão vai perder o seu romantismo e o glamour, e que o homem será substituído pelas máquinas. **“Será como guiar um carro com câmbio automático. Perderá um pouco aquele negócio de segurar o trem no braço e será mais confortável para nós. Mas sempre vai existir o maquinista e esta sempre será uma profissão de prestígio. A única diferença é que daqui para frente ele terá de ter um grau de conhecimento maior e ficar aberto às novas tecnologias”** (CARARO, 2008, p. 66).

Dependendo do contexto, Bruno age e sofre a ação. Ele age como um benfeitor e redistribuidor quando informa o leitor sobre as recompensas de se poder dirigir um trem com câmbio automático. Ele sofre e é vítima da tecnologia também porque precisa estar aberto, ou seja, conhecer, se atualizar com as novas tecnologias.

b) O engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho:

SEGMENTO 37: [R 1]

**“Este software ensina a melhor forma de operar o trem e, por isso, fazemos também simulações de emergências, como carros ou pessoas na linha, perda de um motor ou o aviso, pelo rádio, de que houve um acidente mais à frente”**, informa o engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho, supervisor do Centro de Excelência em Logística Ferroviária – CELF, que a Vale mantém dentro de suas instalações.

Aula muito importante, já que ali todos os vícios e erros ferroviários são corrigidos. “O simulador não forma maquinistas, mas ganhamos tempo, pois cada instrutor pode orientar três ou quatro pessoas, em duas viagens simuladas por dia”, diz. Se fosse nos trilhos, seriam necessários muito mais professores (CARARO, 2008, p. 65).

Nos dois casos, Ricardo age e exerce o papel de benfeitor porque utiliza os seus conhecimentos e os equipamentos da Vale para instruir os maquinistas, inclusive Bruno, que sofre a ação e é beneficiário.

c) A analista de Recursos Humanos Rachel Pessoa:

SEGMENTO 38: [R 1]

De acordo com a analista de Recursos Humanos Rachel Pessoa, da Vale, há três iniciativas apoiadas pela empresa na formação de técnicos em ferrovias: o convênio com o Cefetes, a parceria com o Senai desde 1983 (são três meses de aulas técnicas com instrutores da Vale e de seis meses a um ano de atividade prática), e o próprio CELF, que mantém cursos regulares de capacitação para os funcionários da companhia (CARARO, 2008, p. 66).

Através da fala reportada de Rachel, podemos identificar que a Vale se torna uma actante e age como benfeitora ao proporcionar capacitação e também como aliada porque esta capacitação é oferecida em parceria com o Senai.

SEGMENTO 39: [R 1]

“Mesmo sendo técnicos, eles ainda não estão prontos para o mercado”, explica ela (CARARO, 2008, p. 66).

Rachel age como avaliadora/benfeitora porque avalia a formação recebida pelos maquinistas e demonstra preocupação com essa formação em relação ao mercado de trabalho.

SEGMENTO 40: [R 1]

Segundo Rachel, as perspectivas profissionais são mais que promissoras. “Se eu fosse dar um conselho, diria ‘faça um curso técnico, porque a demanda é grande’. A ferrovia já é a profissão do futuro”, resume (CARARO, 2008, p. 66).

Rachel realiza uma ação e desenvolve o papel de benfeitora/conselheira

Feitas essas análises, vejamos quais foram os actantes identificados na próxima reportagem.

➤ **Segunda reportagem: “Ferroviário: cruzamento de linhas”**

Nessa reportagem, podemos observar que não há uma personagem que fala diretamente, pois todas as informações, as ações e os papéis actanciais são construídos, num discurso indireto, pela autora Batistina Maria de Souza Corgozinho. Notamos que o papel actancial mais recorrente foi o de agente-benfeitor porque quando a ferrovia ou a RMV agem, elas se dizem agir para beneficiar os trabalhadores, por exemplo, dando-lhes uma oportunidade de trabalho, disciplinando-os, tratando-os como um mãe etc. Elas agem como agressoras contra os trabalhadores grevistas. Já os trabalhadores, na maioria das vezes, também agem em benefício da empresa seguindo o modelo esperado. As mulheres agem contra a empresa e a polícia opondo-se a elas e se aliando aos trabalhadores, principalmente, aos grevistas.

Para facilitar o entendimento sobre os papéis actanciais analisados, reunimos alguns grupos de personagens. Por exemplo, a empresa e a RMV estão no mesmo grupo, os ferroviários, os demais trabalhadores e os grevistas integram o grupo dos trabalhadores e as mulheres e os filhos integram o grupo da família.

a) A ferrovia:

SEGMENTO 41: [R 2]

A ferrovia representou para milhares de trabalhadores a primeira oportunidade real de profissionalização e de ascensão social. E, para as mulheres dos ferroviários, o primeiro mecanismo concreto de afirmação da cidadania (CORGOZINHO, 2008, p. 32).

A ferrovia é representada como um agente e desempenha o papel de benfeitora porque oferece aos trabalhadores a primeira oportunidade real de profissionalização e de ascensão social. Além deles, as mulheres também são beneficiadas porque conseguem afirmar a sua cidadania.

SEGMENTO 42: [R 2]

Que alternativas de trabalho existiam para a mão-de-obra masculina do centro-oeste mineiro, na primeira metade do século XX? Numa área predominantemente rural, naquele momento, o emprego na ferrovia

constituía quase que a única alternativa vantajosa. Em comparação com o trabalho na roça, baseado em relações paternalistas, a ferrovia oferecia maiores atrativos – segurança e estabilidade, ou seja, a garantia de não ter de procurar, no dia-a-dia, um serviço com o qual pudesse manter a si e a sua família. (CORGOZINHO, 2008, p. 32)

A ferrovia age e desempenha o papel de benfeitora porque oferece um emprego que ajuda o ferroviário a se manter e a manter toda a sua família.

b) A Rede Mineira de Viação:

SEGMENTO 43: [R 2]

A especialização de função era estimulada pela empresa, visando o aumento da produtividade e a qualidade do trabalho, mas do ponto de vista do ferroviário era um modo de sobressair, adquirir importância e obter o reconhecimento de seu valor (CORGOZINHO, 2008, p. 34).

A empresa (RMV) age ao aumentar a produtividade e a qualidade do trabalho, assumindo um papel de benfeitora. Mas, ela também sofre os benefícios dessa ação, tornando-se beneficiária desse aumento.

SEGMENTO 44: [R 2]

Somente a partir de meados da década de 40 é que a RMV passou a ter em seu quadro de pessoal os artífices formados pela Escola Profissional (CORGOZINHO, 2008, p. 34).

A empresa, novamente, age como benfeitora porque contrata os artífices e lhes dá uma oportunidade de trabalho.

SEGMENTO 45: [R 2]

Por volta de 1938, foi feita uma reestruturação do trabalho na oficina, aglutinando funções, tarefas e ferramentas em seções subdivididas em diferentes turmas. Isso trouxe como resultado maior produtividade de trabalho, em decorrência de sua nova organização e racionalização: economia de tempo e aumento de produção. Cada ferroviário era responsável pela sua tarefa específica e deveria responder por ela. Era prudente, então, que se verificasse o trabalho já realizado para dar o prosseguimento necessário. Quando aconteciam irregularidades no serviço, a responsabilidade era dividida entre os envolvidos, após apuração e por meio de um processo. Através dele eram reconstituídas as situações, definidos os culpados e aplicadas as punições necessárias (CORGOZINHO, 2008, p. 35).

No primeiro momento, a oficina (a RMV) age como benfeitora do progresso nas relações e na organização do trabalho. No segundo, ela age como agressora ao punir os trabalhadores.

SEGMENTO 46: [R 2]

As operações na RMV tinham uma acentuada característica militar: eram desempenhadas por uma espécie de exército civil constituído por trabalhadores interligados hierarquicamente, desenvolvendo tarefas produtivas. O início da jornada era marcado pela empresa, mas o término dependia das necessidades do serviço (CORGOZINHO, 2008, p. 35).

A RMV é representada como agente-agressor porque não respeitava a jornada de trabalho dos ferroviários, ou seja, ela os explorava.

SEGMENTO 47: [R 2]

Através dos concursos obtinha-se ascensão na carreira ferroviária, apesar de muitas vezes estes serem *pro forma*, para dar cumprimento ao regulamento da empresa. Eram realizados geralmente em Belo Horizonte, no escritório da Rede, por meio de provas escritas aplicadas pelo chefe da divisão. O critério de antiguidade era usado quando uma pessoa ficava muito tempo numa mesma função. Os grevistas raramente obtinham promoções, e alguns, indiretamente, eram forçados a abandonar o emprego (CORGOZINHO, 2008, p. 35).

A RMV age punindo os trabalhadores grevistas, isto é, não lhes dava promoção e, em alguns casos, despedia esses trabalhadores.

SEGMENTO 48: [R 2]

A empresa ferroviária apresentava-se como uma mãe, aglutinando ao seu redor os funcionários, premiando ou punindo suas atitudes e procurando desenvolver em cada um o sentimento de amor em relação a ela e ao trabalho que deveria ser executado. Isso impregnou de tal forma o ferroviário que muitos deles colocavam as necessidades da empresa acima das de sua própria família, alegando que o sustento da mulher e dos filhos provinha daquele trabalho, portanto, ele deveria ficar em primeiro plano (CORGOZINHO, 2008, p. 36).

A empresa age como uma benfeitora, ao simular um sentimento de amor pelos ferroviários.

SEGMENTO 49: [R 2]

A empresa respondia à reação do trabalhador, muitas vezes, através da violência policial, ou impedindo suas promoções e também com o discurso da unidade familiar, envolvendo a todos sem distinção. A

eficácia desse discurso pode ser percebida em opiniões de ferroviários que consideravam que fazer greve era falta de patriotismo, que as greves traziam prejuízos para a Rede e para o país, porque interrompiam a produção e geravam desordem (CORGOZINHO, 2008, p. 37).

A empresa age como agressora punindo os trabalhadores e como opositora, ao se colocar contra eles.

c) Os trabalhadores ferroviários:

SEGMENTO 50: [R 2]

Os trabalhadores ferroviários do tempo da locomotiva a vapor possuíam baixo nível de instrução, geralmente só o curso primário. Os conhecimentos necessários ao trabalho eram obtidos por meio da prática e da observação, de modo que o mais importante era a curiosidade, o desempenho e a atenção do funcionário. Curiosidade em conhecer, por exemplo, o esquema da locomotiva; modelos de peças; empenho em acompanhar as revisões quando as máquinas apresentassem algum defeito etc. Quanto mais domínio eles adquirissem sobre as tarefas produtivas de sua responsabilidade, mais prestígio alcançavam e menos se dispunham a instruir os subalternos, pelo receio de vir a sofrer competição. Nas oficinas, se um desses funcionários faltasse, era difícil que outro pudesse substituí-lo adequadamente (CORGOZINHO, 2008, p. 34).

Nesse trecho, os trabalhadores ferroviários agem em duas situações. Na primeira, eles agem como benfeitores, ao se dedicar à empresa para aprender. Na segunda, depois que eles aprendiam o ofício, passavam a agir como opositores porque não repassavam esses conhecimentos aos demais ferroviários por temerem perder o cargo.

SEGMENTO 51: [R 2]

**Como as funções eram altamente hierarquizadas, as chefias procuravam instruir seus subalternos a respeito do trabalho a ser feito, visando garantir seu próprio desempenho, pois também estavam sob as ordens de outra chefia acima e podiam ser destituídas de seus postos se não produzissem satisfatoriamente.** Por isso, precisavam ter sempre pessoas em condições de executar serviços variados – por exemplo, um foguista pronto para atuar como maquinista, um aprendiz capaz de exercer funções de oficial de oficina, um lenheiro já em condições de ser foguista etc (CORGOZINHO, 2008, p. 34).

Nesse outro momento, os trabalhadores passam a agir como benfeitores, por ordem das chefias, e passam a instruir os seus subalternos. Mas, eles também sofrem a ação das chefias e são vítimas do sistema hierárquico.

## SEGMENTO 52: [R 2]

Os ferroviários tinham interesse em colocar seus filhos nessa escola porque, em três anos, eles já estariam preparados em termos profissionais e, muito provavelmente, integrados ao quadro de funcionários da empresa. Além dessas vantagens, os alunos ainda recebiam uma pequena gratificação em dinheiro e produziam para si as ferramentas de trabalho necessárias à realização do seu ofício no futuro (CORGOZINHO, 2008, p. 35).

Os ferroviários agem como benfeitores porque oferecem um estudo profissionalizante aos seus filhos, visando a uma oportunidade de trabalho.

## SEGMENTO 53: [R 2]

O trabalho bom e disciplinado possibilitava aos funcionários oportunidades de ascensão na hierarquia. Isso trazia prestígio, um salário melhor e avanços na carreira ferroviária. **O comportamento adequado do pessoal era medido através de atitudes como: fazer o serviço pontualmente; ter boa vontade; apresentar produção; não ficar bêbado em serviço; seguir as ordens dadas; não faltar; não tirar licença.** Além disso, o bom funcionário era aquele que se preocupava em usar as ferramentas adequadamente, evitando estragos desnecessários e procurando não se acidentar. Quem agisse assim serviria de exemplo para aqueles que quisessem alcançar o mesmo nível. **Os maquinistas mais conceituados eram escalados para trens considerados de alta categoria – expressos e noturnos de alta velocidade, naquela época 45 km/h. Por outro lado, se o funcionário não apresentasse produção e desse prejuízo para a empresa, além de ter sua carreira interrompida, seria passível de punição se fosse considerado culpado na apuração do processo.** Os tipos de punição poderiam ser corte de 50% no salário ou suspensão do trabalho por determinado número de dias. O maquinista, por exemplo, era responsável pelo excesso de consumo de combustível, ou por hora de atraso ou adiantamento nas viagens (CORGOZINHO, 2008, p. 35).

Nesse trecho, surgem duas situações: uma em que o trabalhador age beneficiando a empresa com um comportamento considerado adequado e outra em que ele sofre os benefícios dessa ação.

Depois, os maquinistas que agem de forma correta, os mais conceituados, são beneficiados por pilotarem os trens considerados de alta velocidade. Já os que não produzem e dão prejuízos para a empresa sofrem sanções e punições, sendo vítimas de represálias.

## SEGMENTO 54: [R 2]

**As licenças para tratamento de saúde, apesar de serem um direito do trabalhador, podiam diminuir a possibilidade de obter promoções. Era comum o funcionário estar licenciado devido a problemas pulmonares, cardíacos, na coluna vertebral ou a**



**esgotamento físico e mental em decorrência, por exemplo, do peso que carregava, das altas temperaturas que tinha de suportar, além do excesso de horas de trabalho. Além disso, ao longo da RMV e principalmente no “sertão”, não raro os trabalhadores adquiriam a maleita (malária) (CORGOZINHO, 2008, p. 35-36).**

Os trabalhadores ferroviários sofrem diversas enfermidades e são vítimas da RMV porque não devem tirar licença, pois isso lhes traz prejuízos na carreira.

SEGMENTO 55: [R 2]

O caráter militar manifestava-se através de vários símbolos, como as insígnias douradas nos bonés dos maquinistas, identificando pelo número delas a “classe” a que pertenciam, e o uniforme que deviam usar. **Cada trabalhador de linha obrigava-se ainda a usar e manter limpa uma placa de metal incrustada no chapéu com as letras RMV. Na oficina, alguns engenheiros exigiam que os funcionários se levantassem quando eles passassem; além disso, o mestre da linha determinava que os trabalhadores de linha ficassem perfilados no momento em que ele passasse no trecho, para que pudesse contá-los mais facilmente, do alto do trem (CORGOZINHO, 2008, p. 36).**

Os trabalhadores sofrem a ação como vítimas do militarismo imposto pela ferrovia e pelas hierarquias.

SEGMENTO 56: [R 2]

Os trabalhadores de linha, ou via permanente, foram os mais suscetíveis à ideologia da ordem. **Constituíam o escalão mais baixo de todo o conjunto dos ferroviários, caracterizando-se pelo trabalho braçal pesado e carga horária extenuante. Eram os que possuíam a menor visão do conjunto da atividade e do setor, menor possibilidade de ascensão, os que mais abandonavam o emprego e os que estavam mais desgarrados e em menor número – grupos de cinco homens, totalmente vulneráveis ao controle exercido pelas chefias hierarquizadas. Não tinham grande defesa por não estarem organizados, por isso eram vulneráveis, e podiam ser punidos mais facilmente devido a sua fragmentação. Os homens da via permanente eram, portanto, os mais submissos às relações de trabalho, os que menos contestavam as chefias e menos resistiam às pressões (CORGOZINHO, 2008, p. 36).**

Esses trabalhadores sofrem e são vítimas da ferrovia porque desenvolvem trabalhos pesados, possuem uma carga de trabalho extenuante, dificilmente recebiam promoções, estavam vulneráveis dentro da empresa etc.

## SEGMENTO 57: [R 2]

A força de contestação dos trabalhadores ferroviários concentrava-se na oficina – a fábrica onde trabalhavam reunidos em grandes grupos. **Os ferroviários da oficina dispunham de maior possibilidade de iniciar e de sustentar os movimentos grevistas ocorridos na RMV, em meados do século XX, principalmente pelo fato de estarem reunidos em grandes grupos, concentração que garantia a ação em bloco e, a cada um, a força individual e a coragem necessárias à ação contestatória** (CORGOZINHO, 2008, p. 36).

Esses ferroviários agem como aliados por estarem reunidos em grupo e lutando pelos mesmos ideais. Mas, implicitamente, eles sofrem represálias com as greves.

## SEGMENTO 58: [R 2]

**Em decorrência do constante déficit financeiro na RMV nas décadas de 40 e 50, o pagamento do pessoal ficava sempre em atraso, afetando também a capacidade de manutenção da estrada de ferro e de veículos, o que provocava numerosos acidentes e mais problemas financeiros devido à perda de cargas, estrago dos carros e vagões, indenizações por mortes ou invalidez de empregados etc.** (CORGOZINHO, 2008, p. 36).

Por causa do déficit financeiro na RMV os ferroviários sofrem diversas ações, como, por exemplo, o atraso nos salários. Nesse sentido, eles são vítimas da empresa.

## SEGMENTO 59: [R 2]

**Os grevistas que desenvolviam uma atuação mais decisiva eram perseguidos sorrateiramente e punidos de diversas formas: suspensão, remoção para outras cidades, atribuição dos serviços considerados mais penosos, estagnação em suas promoções e, em alguns casos, prisões de lideranças pela polícia. Demissões não ocorriam, porque eles estavam garantidos pelas leis do trabalho e gozavam de estabilidade** (CORGOZINHO, 2008, p. 37).

Os grevistas praticam a ação de fazer greve colocando-se como oponentes da empresa. Com isso, eles sofrem sanções da empresa e também são vítimas da violência praticada pela polícia.

## SEGMENTO 60: [R 2]

**Ações dos grevistas consideradas violentas eram censuradas e recusadas, mas a intervenção da polícia era encarada como normal para manter a ordem e evitar abusos, alegando-se que a polícia não era agressiva, quando havia ordem.** No entanto, ela dava cobertura à saída forçada de locomotivas e aos “fura-greves” (CORGOZINHO, 2008, p. 37-38).

Os grevistas agem de maneira violenta. No papel de agressores, eles passam a sofrer como vítimas das ações desempenhadas pela polícia.

SEGMENTO 61: [R 2]

Os feitores, mestre de linha e trabalhadores das turmas, quase sempre continuavam trabalhando durante as greves. Os maquinistas e agentes de estação, alegando serem pessoas de confiança da direção da Rede, diziam não poder participar do movimento. Entretanto, **os grevistas sempre impediram de vários modos que eles trabalhassem, forçando assim sua adesão. Para não serem obrigados a sair com o trem, os maquinistas e foguistas eram escondidos pelos grevistas, geralmente no mato.** Os maquinistas tinham de ter um motivo para justificar sua paralisação e, ao mesmo tempo, não serem responsáveis pela adesão à greve. Não ofereciam resistência quando os grevistas forçavam a parada do trem e os escondiam. Eles também queriam que a greve fosse vitoriosa. Na verdade, eram as próprias condições do trabalho instituídas pela empresa que não permitiam que eles participassem das greves da categoria (CORGOZINHO, 2008, p. 38).

Esses trabalhadores ora agem, ora sofrem a ação. Ao continuarem trabalhando durante as greves, eles agem como beneficiários da empresa. Pelo fato de não poderem participar dos movimento grevistas, eles sofrem a ação dos seus aliados, ou seja, dos outros trabalhadores. E, por último, eles agem não oferecendo resistência e colocando-se como aliados por quererem que a greve seja vitoriosa.

d) A polícia:

SEGMENTO 62: [R 2]

A polícia ficava de dentro do portão da oficina para dar apoio àqueles que quisessem furar a greve ou impedir que as comunicações fossem cortadas. Mas nos portões das oficinas e estações ficavam sempre grupos de grevistas fazendo piquetes. A polícia sempre acompanhava o movimento grevista com o intuito de cercear e revidar os excessos dos participantes, alegando a necessidade da proteção do patrimônio da Rede. Na verdade, era mesmo para impor o medo, pois os próprios trabalhadores se incumbiam de proteger esse patrimônio (CORGOZINHO, 2008, p. 38).

A polícia agia como aliada daqueles trabalhadores que quisessem “furar a greve” e como opositora ou agressora daqueles que praticavam as greves, revidando os excessos com violência.

e) A família:

SEGMENTO 63: [R 2]

Durante os movimentos grevistas, não só os ferroviários agiam em bloco como também toda sua família – mulher e filhos. Essa

participação evidencia mais uma vez que o envolvimento com a empresa ferroviária não era só do trabalhador, mas de todo o grupo familiar. As mulheres e seus filhos desempenharam um papel importante nas greves, participando ativamente, fazendo passeata pelas ruas da cidade, mandando comida para os que estavam escondidos no mato, solicitando apoio do comércio, fazendo piquetes, ajudando a tirar os furadores do trabalho, paralisando e vigiando os trens, enfrentando a polícia. Nos piquetes, agiam com violência, batiam nos furadores, raspavam sua cabeça e obrigavam os chefes de turma a parar suas atividades. Muitas participavam sem que os maridos estivessem entre os grevistas (CORGOZINHO, 2008, p. 38).

As mulheres e os filhos dos ferroviários agiam como aliados dos trabalhadores grevistas e como oponentes dos furadores de greves.

SEGMENTO 64: [R 2]

Na eclosão do movimento, as mulheres ajudavam a divulgar a decisão e a aglutinar os trabalhadores tocando o sino, paralisando as atividades da estação, do depósito e da oficina. Para garantir a continuidade da greve, elas armavam acampamento, faziam piquete em cima da linha para paralisar os trens ou então deitavam sobre a linha para forçar a parada deles. Lubrificavam a linha com sabão para impedir a circulação dos comboios. Quando um trem parava, elas invadiam a locomotiva, expulsavam sua equipe, apitavam o sino para descarregar o vapor. Em resumo, ajudavam a manter aceso o ânimo dos ferroviários (CORGOZINHO, 2008, p. 38-39).

As mulheres agiam como aliadas e benfeitoras dos ferroviários, ao realizar diversas ações que ajudavam a manter aceso o ânimo dos grevistas.

SEGMENTO 65: [R 2]

Dentre suas estratégias de luta, cabe destacar a utilização que faziam do símbolo cívico – a bandeira nacional. Acreditando que esse símbolo seria respeitado, elas enrolavam a bandeira em seu corpo para enfrentar a polícia ou tirar algum fura-greve do trabalho. Mas nem sempre essa estratégia deu resultado. As mulheres também costumavam estender a bandeira em cima da linha de ferro para forçar a parada do trem. Além disso, entravam na oficina, depósito ou estação para forçar a saída de algum fura-greve ameaçando vestir nele uma saia (CORGOZINHO, 2008, p. 39).

Nesses trechos, as mulheres também agiam só que, desta vez, como opositoras da polícia e dos fura-greves ao enfrentá-los fisicamente.

f) As lideranças políticas locais:

SEGMENTO 66: [R 2]

O poder público municipal reconhecia a importância política e econômica do conjunto dos ferroviários na cidade, e lideranças políticas locais chegavam a se responsabilizar pelos movimentos paredistas, evitando, assim, punição aos grevistas (CORGOZINHO, 2008, p. 39).

As alianças políticas locais agiam como aliadas dos trabalhadores grevistas porque se responsabilizavam pelos movimentos paredistas e evitavam que os grevistas sofressem punições.

g) Os comerciantes:

SEGMENTO 67: [R 2]

Comerciantes locais apoiavam os ferroviários fornecendo mercadorias a prazo e, durante as paralisações, enviando alimento às famílias. Eles também se viam prejudicados com os atrasos de pagamentos dos ferroviários, porque não só tinham suas vendas diminuídas como ficavam sem receber as mercadorias vendidas no sistema de cadernetas. O comércio fechava as portas e as áreas de lazer, como cinemas e clubes, permaneciam fechadas (CORGOZINHO, 2008, p. 39).

Os comerciantes agiam e sofriam durante as greves. Eles agiam como aliados quando apoiavam os grevistas e enviavam alimentos para que as famílias não passassem fome. Mas, ele também sofriam e eram vítimas das greves, pois como os ferroviários não recebiam, eles também ficavam sem receber e alguns comerciantes chegavam, até mesmo, a fechar as portas.

#### **5.4 Visão geral dos imaginários depreendidos da análise dos discursos jornalísticos**

Vimos na proposta metodológica deste trabalho, que a AD proposta por Charaudeau parte do exame de signos-sintoma para, assim, formular hipóteses sobre as representações e sobre os imaginários circulantes em um grupo. Sendo assim, a identificação de certas nomeações, qualificações, personagens a quem são atribuídas ações e falas, podem constituir signos-sintoma de imaginários. Essas e outras categorias foram examinadas ao longo do estudo dos modos de organização do discurso. Vejamos, então quais foram os imaginários e as identidades que parecem ter sido sinalizados durante a análise do modo narrativo.

Cabe destacar que outras categorias também podem ser utilizadas para a depreensão dos possíveis imaginários do ser e do fazer ferroviário.

➤ **As personagens e os temas**

**a) Personagens identificadas na reportagem “Uma profissão do futuro”:**

- Ferroviário Bruno – conta a sua história de vida, incluindo a sensação de pilotar uma locomotiva pela primeira vez, e o seu fascínio por trens. O imaginário que parece ser sinalizado é o da tecnologia associado ao da formação profissional.

Esse mesmo imaginário é também indiciado quando Ariane Cararo se reporta à fala do engenheiro.

- Engenheiro Supervisor do Centro de Excelência em Logística Ferroviária (CELF), Ricardo Penna de Azevedo Filho – explica o modo como os profissionais são instruídos e os equipamentos utilizados para acelerar e melhorar o processo de capacitação.

Essa personagem introduz o imaginário da importância da qualificação do trabalhador no mundo real.

- Analista de Recursos Humanos, Rachel Pessoa – explica os investimentos realizados pela Vale no setor ferroviário para qualificar profissionais, diminuir acidentes, otimizar o transporte, reduzir prejuízos e convencer o seu interlocutor a fazer um curso técnico e a investir na carreira ferroviária.

Todas essas personagens foram agrupadas em um único conjunto nomeado como “trabalhadores da Vale”.

**b) Personagens identificadas na reportagem “ferroviário: cruzamento de linhas”:**

Como vimos na reportagem anterior, Batistina Corgozinho não insere diretamente em seu discurso as falas das personagens. As informações são transmitidas por meio do uso de um discurso indireto, na qual essas personagens são divididas em três grandes grupos:

- A ferrovia – representa um imaginário de oportunidade para os trabalhadores daquela época que ainda conviviam com o fim de um regime escravista.

- A empresa (a Rede Mineira de Viação) – associada a ela está a formação profissional, exigência de obrigações trabalhistas, amor e punição, violência, hierarquia, sentimento familiar, negligência e descaso, desgaste do patrimônio, déficit financeiro, falta de segurança para trafegar. Parece-nos que esses elementos sinalizam uma busca da enunciativa de se contrapor ao imaginário da empresa como uma mãe para os seus funcionários.
- Os trabalhadores ferroviários – associados a eles temos as greves, lutas trabalhistas, punições, formação profissional, oportunidade de emprego, cidadania, baixa escolarização, família, acidentes de trabalho, condições trabalhistas. Esses elementos parecem produzir um “imaginário quente”, de militância, associado ao ser e ao fazer ferroviário.

Os temas destacados “profissionalização” e “ascensão profissional” são bastante discutidos ao longo da reportagem.

- A família (esposas e filhos dos ferroviários da RMV) – temos a greve, união familiar, mobilização social, posicionamento crítico, capacidade de organização, solidariedade, que nos remetem a um imaginário de mobilização.
- A polícia – associada a ela está, principalmente, o imaginário da repressão aplicada contra os trabalhadores grevistas.

Parece-nos que as referências a alguns espaços e tempos também corroboram a mobilização/afirmação de certos imaginários. Vejamos alguns exemplos disso.

### ➤ Os espaços

Estamos priorizando dois tipos de espaços: o *físico* (concreto) e *psíquico* (abstrato). Observemos como eles são visualizados nos *corpora*:

a) **Na reportagem “Uma profissão do futuro”** – num primeiro plano, temos espaços físicos mais gerais como o ocupado pela empresa (Vale) e, dentro dela, surgem espaços mais específicos como o da cabine da locomotiva operada por Bruno e das salinhas dotadas de simuladores avançados, onde trabalha o engenheiro Ricardo Filho. Num segundo plano, aparece também o espaço ocupado por algumas instituições de ensino como o Senai, os Cefetes e o Cepet. Como espaços psíquicos temos o espaço da memória, isto é, o das lembranças de Bruno, materializado por cenas como a fazenda do seu avô.

Esses espaços mobilizam, principalmente, um imaginário idílico ou idealizado, um imaginário de aventura com relação ao exercício da profissão.

b) **Na reportagem “Ferroviário: cruzamento de linhas”** – num primeiro plano temos o espaço da ferrovia. Integrando esse espaço surge a cidade de Divinópolis onde está instalada a oficina da Rede Mireira de Viação. Dentro dela, surgem, ainda, outros espaços como os locais onde os ferroviários trabalhavam, conforme a sua hierarquia funcional. Como espaços psíquicos temos o espaço da memória dos ferroviários resgatado pela memória da autora, que é socióloga, cientista social e educadora.

Esses espaços mobilizam um imaginário mais real, o da luta ferroviária com relação ao fazer e ao ser ferroviário. Eles estão diretamente ligados aos tempos identificados nas reportagens.

#### ➤ **Os tempos**

O tempo pode ser descrito de diversas maneiras. Temos o tempo da memória ou da história de vida (onde nem tudo é resgatado), os marcados por datas específicas (ano de aprovação em um concurso ou de ingresso em uma empresa), o das fases da vida (infância, adolescência e adulta) e assim por diante.

Na primeira reportagem, o tempo mais marcante é das fases da vida, apresentado nos relatos de Bruno: a infância e a adolescência. Essas fases estão associadas a dois imaginários respectivamente: ao imaginário da própria presença do trem nas cidadezinhas mineiras e ao imaginário do processo de formação profissional do ser/fazer ferroviário

Na segunda reportagem aparecem junto com os espaços, os tempos da memória e da história, conforme já mencionamos. Além deles, a autora também constrói o seu discurso utilizando datas específicas. Um exemplo dessas datas pode ser observado quando ela situa as mudanças ocorridas na década de 40. Segundo ela, a partir desta década a RMV passou por mudanças trabalhistas ao admitir no seu quadro funcional artífices formados pela Escola Profissional. Até esse momento, a empresa não dispunha de trabalhadores formados para as funções desempenhadas, eles aprendiam tudo na prática.



Como vimos, o discurso jornalístico lança mão de diversas estratégias para buscar convencer/persuadir o leitor: estratégias de credibilidade, de captação, dramatização, sedução. Os jornalistas convocam a palavra do outro (*expertises*) e a palavra dos próprios ferroviários para credibilizar o discurso. Essas falas sinalizam avaliações, saberes, crenças e opiniões diversas que nos permitem entrever no “fio do discurso” o delineamento das imagens ou representações sociais construídas a partir dos imaginários sociodiscursivos.

Ao fazer uma análise geral das duas reportagens percebemos a existência de alguns signos-sintoma que contribuem para a construção dos imaginários sociodiscursivos do ser e do fazer ferroviário. Visando a facilitar o entendimento de alguns desses signos-sintoma identificados, criamos a seguinte tabela:

REPORTAGEM?	SIGNO-SINTOMA?	ATRIBUÍDO A QUEM?	CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO DE:
R1	Tecnologia	Quadros ferroviários	Formação profissional tecnológica
R1	Aparato de ferro	Trem	Futuro profissional
R1	Búfalo de ferro	Bruno	Força física e realização profissional
R1	Trem	Bruno	Admiração pelo trem que faz a infância de muitas crianças
R1	Maria-fumaça	Bruno	Passado
R1	Salinhas dotadas de simuladores e <i>softwares</i>	Ricardo	Formação profissional tecnológica
R1	Instituições de formação	Rachel	Capacitação profissional
R2	Salário	Ferrovários	Melhor emprego, importância social, <i>status</i> , orgulho profissional
R2	Greve	Ferrovários/mulheres	Insatisfação/ luta e insubordinação
R2	Saia	Mulheres/homens	Luta e consolidação da cidadania/dominado
R2	Trabalho bom e disciplinado	Ferrovários	Ascensão na hierarquia da empresa e prestígio
R2	Bandeira	Mulheres	Luta e patriotismo

Figura 16 – Tabela de alguns signos-sintoma identificados nos discursos jornalísticos

Todos esses imaginários sociodiscursivos originados a partir dos saberes de conhecimento e de crença que são mostrados por meio do relato dos discursos das personagens indicam representações sociais dos ferroviários no passado e no “presente” e colaboram para o processo de construção das identidades sociais e discursivas.

## **5.5 As identidades sociais e discursivas apreendidas da análise dos discursos jornalísticos**

Fazemos agora uma análise das identidades sociais que emergem a partir das identidades discursivas apreendidas e materializadas nas duas reportagens investigadas, associadas as suas personagens.

### **a) Reportagem: “Uma profissão do futuro”:**

- Bruno – maquinista, profissional competente, capacitado e satisfeito, “herói”, enfim teve o seu sonho realizado;
- Ricardo – engenheiro, profissional capacitado, instrutor e difusor do uso da tecnologia;
- Rachel – analista de Recursos Humanos, bem informada, selecionadora de profissionais e conselheira.

### **b) Reportagem “Ferroviário: cruzamento de linhas”:**

- Ferrovia – promotora de oportunidades de empregos e da cidadania feminina e boa empregadora;
- Empresa (RMV) – mãe, agregadora de valores, disciplinadora, produtiva, hierarquizada, discriminadora por penalizar os grevistas, exigente, familiar, agressora e militarista;
- Ferroviários – trabalhadores, grevistas, insatisfeitos, lutadores, agredidos e agressivos, disciplinados, necessitados, unidos, militantes aguerridos e sujeitos ou subordinados à empresa;
- Polícia – extremamente repressora, aliada do Estado e da empresa e contrário aos grevistas;
- Família – mulheres e filhos dos ferroviários, lutadora, necessitada, reprimida, agredida, militante, unida e violenta.

Feita a análise da dimensão situacional dos discursos jornalísticos e das estratégias usadas pela revista *História Viva – Caminhos do Trem* para mobilizar

imaginários e projetar identidades, passaremos a análise do outro discurso que integra esses corpora: o biográfico.

**PARTE III – ANÁLISE DO DISCURSO BIOGRÁFICO: SEU ESTATUTO E  
SUA DIMENSÃO SITUACIONAL**

## **CAPÍTULO 6:**

### **O ESTATUTO DO DISCURSO BIOGRÁFICO, AS FINALIDADES E AS IDENTIDADES DAS INSTÂNCIAS DE PRODUÇÃO DOS CATÁLOGOS VALE REGISTRAR**

O fazer biográfico nas suas mais variadas formas de representação reflete sempre a (re)construção de um vida. Nesse sentido, fazer um estudo das autobiografias e das biografias significa juntar “fragmentos da memória”. Através do discurso do biógrafo, surgem imagens e representações dos valores de uma época, como veremos nos capítulos 6 e 7 desta pesquisa.

#### **6.1 O estatuto do discurso biográfico**

Por meio da *grafia* (= escrita), a vida pessoal pode encontrar na atividade escritural a possibilidade de uma nova vida. A (auto)biografia configura-se como o “renascimento do ser através das palavras”. É um exercício de constante (re)construção da vida. Essa (re)construção só é possível devido à existência da memória que é ponto de ancoragem discursiva daquele que narra ou que tem a sua história narrada por *outrem*. Ainda que o ato de biografar simbolize uma (re)construção simbólica da realidade, ele mobiliza representações imaginários, hábitos, padrões e diversos papéis sociais, principalmente, no que se refere aos indivíduos biografados. Essa (re)construção também mobiliza vários efeitos retóricos e persuasivos produzidos e encenados pelo biógrafo. Dentre essas encenações, uma das mais recorrentes é a apologia, como explica Peneff (1979, 1990):

Nos textos biográficos há escassez de atos errados ou imorais, de práticas injustas ou violentas, de comportamento fraudulento de quase todo tipo de parte do escritor. A maior parte das histórias de vida tentam falar com uma única voz, sem contradições e sem oponentes. Partes quase inteiras da vida são deixadas de fora, especialmente os episódios dolorosos ou questionáveis que poderiam trazer danos à imagem do narrador (p. 38).

Essa apologia acontece tanto nos textos biográficos, quanto nos autobiográficos.

Nesse mesmo sentido, Machado e Lessa (2013) argumentam que:

Em toda narrativa podem surgir avaliações ligadas aos preceitos de um bem-fazer, qualificações éticas de preceitos associados a padrões de excelência, regras de comparação fundadas em ideais de perfeição que são partilhados por uma coletividade. Via de regra, nas autobiografias, o sujeito busca construir uma imagem que valorize aquele que é tomado por objeto de seu livro ou estudo (p. 109).

Essa configuração discursiva do bem-falar, de um discurso apologizante e de nem tudo informar foi discutida amplamente por Procópio-Xavier (2012), ao fazer um estudo das biografias a partir de algumas balizas de História e Jornalismo. Isso acontece porque um determinado sujeito, por sua livre e espontânea vontade, conta a outro sujeito seu percurso de vida, mas ao fazer isso, ele tenta referendar imagens positivas de si. Segundo Lejeune (2008), esses textos são regidos por um pacto referencialista. Como resultado desse processo de escrita podemos dizer, conforme Charaudeau (2006b), que surge um “ser de papel”.

Sobre esse processo de escrita autobiográfica, Lejeune (2008) postula a existência de um *pacto autobiográfico*. Esse pacto é definido como um contrato de leitura que se estabelece entre o autor e o leitor. Assim, o que caracteriza a autobiografia é a identidade entre narrador e autor, expressada através do pacto autobiográfico estabelecido com o leitor, espécie de declaração do tipo "isto é autobiografia". Com isso, ele procura inferir o que, nesta definição, permanece restrito ao gênero, se a compararmos com outras modalidades de discurso que guardam, com ela, alguma semelhança: com as memórias, a biografia, o romance pessoal, o poema autobiográfico, o diário íntimo e o auto-retrato ou ensaio. Essa comparação permitiu a Lejeune constatar que a autobiografia é principalmente uma narrativa (*récit*), com perspectiva retrospectiva e cujo assunto tratado é a vida individual; e implica necessariamente a identidade entre autor, narrador e personagem (p. 14-15).

Ainda segundo Lejeune (2008), a autobiografia apresenta ao leitor um *pacto referencial*. Esse pacto inscreve o texto no campo da expressão da verdade, não a verdade quanto à existência real dos fatos, mas a verdade do texto em si. Trata-se, portanto, de uma questão de autenticidade e não de exatidão. Essa expectativa quanto à verdade, também, subjaz à biografia e aos relatos que estamos investigando, pois eles configuram-se como uma passagem da auto para a biografia. Isto é, os biógrafos dos catálogos da Vale se utilizam de relatos autobiográficos fornecidos pelas personagens

que compõem essas publicações e que são transcritos, passando pelo crivo do biógrafo. Lembremo-nos de que a biografia de José Genoíno, escrita por Denise Paraná também se originou a partir de entrevistas com o político, conforme Machado e Lessa (2013).

Para produzir efeitos de verdade e de autenticidade ao seu texto, o biógrafo cria uma espécie de simulacro, ou seja, “uma teatralização de uma enunciação anterior”, tentando produzir na cena enunciativa traços de real, conforme Maingueneau (1987) e Lessa (2009). Isso, geralmente acontece pelo uso das citações. Dizemos que é uma teatralização porque há uma reconstrução da cena de forma subjetiva e parcial, visto que nenhum discurso cita o outro fielmente. Como vimos, quando da análise do discurso jornalístico, trata-se de uma narrativa reconstituída, conforme postula Charaudeau (2006b).

Por ser um texto biográfico, o biógrafo não produz um discurso sobre ele próprio, mas acerca do outro, no qual também deixa suas marcas. Um exemplo disso, são os relatos em terceira pessoa como podemos exemplificar em: “Nascido em Monsenhor Horta,...” (= ele = Duílio), “ele sabe do tempo em que,...” e “Seu pai, José Lino Ferreira,...” (= o pai dele = do Duílio).

Bourdieu (1986) ressalta que o nome próprio materializa os imaginários circulantes na sociedade, pois através dele tende-se a unificar ou totalizar um indivíduo. Ao longo da análise das narrativas ou relatos biográficos, visualizaremos que todos eles contêm, em seu discurso, os nomes das pessoas que foram entrevistadas e cujas falas foram transcritas.

Com relação a essa realidade exterior ao texto, ou seja, a realidade de outra pessoa que não é a do biógrafo, Procópio-Xavier (2012) nos informa:

Uma característica importante das biografias é o fato de se constituírem sob um protocolo de referencialidade: assim como gêneros pertencentes ao discurso científico ou histórico, as biografias pretendem oferecer uma informação sobre uma realidade exterior ao texto, submetem-se, portanto, a uma prova de verificação. Devido a essa característica que a maioria das biografias encontra-se classificada como gênero histórico ou jornalístico (PROCÓPIO-XAVIER, 2012, p. 43).

No caso dos catálogos, essa prova de verificação da realidade externa se dá não apenas pelo uso do nome próprio, como também pelas fotografias dos entrevistados ou biografados. Vejamos:

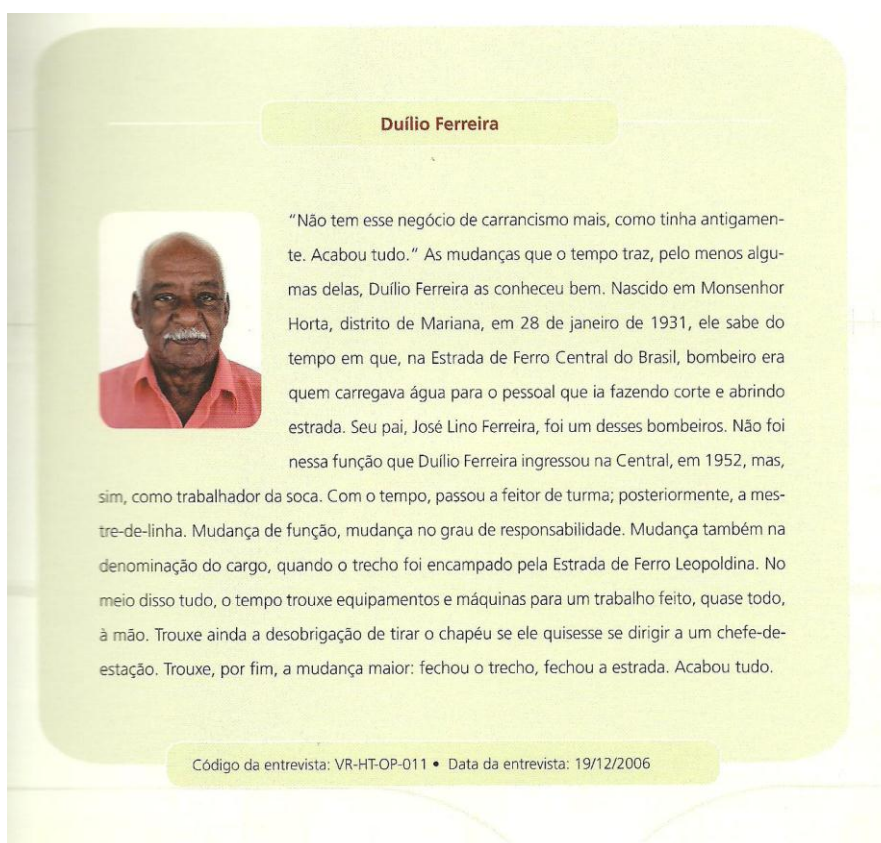


Figura 17 – Relato biográfico e fotografia do ferroviário Duílio Ferreira<sup>43</sup>  
 Fonte: *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007*

Geralmente os biógrafos precisam ter a autorização do biografado para publicar seus textos, principalmente, se for na forma de um livro ou em outra instância de produção midiática. Para não sofrer penalizações como, por exemplo, um processo autoral, a maioria dos biógrafos elabora uma espécie de contrato autoral.

Vilas Boas (1996) explica que os contratos autorais vinculam-se a quatro grupos:

- 1) **biografias autorizadas** – realizadas com anuência e auxílio do biografado e/ou de seus familiares e amigos;
- 2) **biografias independentes ou não autorizadas** – narrativas nas quais o biógrafo produz a biografia sem o aval do biografado ou de seus familiares;
- 3) **biografias encomendadas** – são realizadas a partir de uma demanda formal de editoras, parentes ou do próprio biografado;
- 4) **biografia ditada** – modalidade na qual o biógrafo exerce o papel de *ghostwriter* e escreve uma autobiografia de alguém já falecido.

<sup>43</sup> Esse e os demais relatos biográficos foram anexados ao final desta tese.



De certa forma, seja qual de for o tipo, as biografias reconstróem a história e a identidade daqueles que são biografados. Na maioria dos casos, o íntimo torna-se público, como também acontece na autobiografia.

Independente de qual seja o gênero estudado, autobiografia, história de vida ou biografia, pensamos que o tempo presente, “o tempo da narrativa”, no qual a lembrança dos fatos vem à tona, é permeado por vozes de *outrora* e o modo como elas se inscrevem no discurso da memória acaba moldando o sujeito da história e levando-o a produzir “verdades”. Em outras palavras, o presente não permite ao sujeito ou ao biógrafo recuperar todos os acontecimentos vivenciados, seja porque a memória não é capaz de retê-los na sua totalidade, seja porque as “vozes” ocultam determinados fatos em detrimentos de outros. Por exemplo, um ferroviário pode, intencionalmente ou não, não informar sobre um grave acidente de trabalho, pelo fato de não se lembrar do ocorrido ou por ter sido considerado, na época, o responsável pelos danos causados. Nesse caso, a “verdade” pode ser apresentada de forma distorcida ou, então, ocultada. Desse modo, a “verdade” acaba sendo algo subjetivo e cabe ao pesquisador “acreditar” nos fatos revelados no momento presente, apesar de estarmos sempre diante de versões, de representações.

A esse respeito, Benveniste ([1974] 1983) tece o seguinte comentário:

a temporalidade é uma moldura inata do pensamento. Ela é produzida na realidade, na encenação e por ela. Da enunciação procede a instauração da categoria do presente [...] [que] é propriamente a fonte do tempo. É essa presença no mundo que só o ato de enunciação torna possível, pois o homem não dispõe de nenhum outro meio de viver o “agora” e de torná-lo atual (p. 86).

Estabelecendo uma analogia entre essas definições e o aforismo criado por Heráclito de Éfeso de que “Não se pode entrar duas vezes no mesmo rio”<sup>44</sup> porque, assim como as águas, nós já somos outros; ou porque não podemos entrar duas vezes no mesmo rio, pois da segunda vez, tanto o rio, como nós estaremos mudados. O sujeito que conta a sua história ou que tem a sua história contada por *outrem* não é o mesmo sujeito da “época das ações”. Dito de outra maneira, o tempo passa, a vida passa e o sujeito muda, por isso não consegue recuperar todos os fatos e nem recontá-los com a mesma exatidão.

---

<sup>44</sup> Informações disponíveis em: <http://www.brasilecola.com/quimica/heraclito-filosofo-fogo.htm>. Acesso em 14 de janeiro de 2012.

Sob o ponto de vista de Benveniste ([1974] 1983), o tempo torna-se evanescente porque, ao contarmos o que aconteceu ontem os fatos já não são mais os mesmos, pois eles são recontados. Para ele, existe um tempo *físico* do mundo, como uniforme e contínuo, e o tempo *psíquico* dos indivíduos, variável segundo suas emoções e seu mundo interior.

Feitas essas considerações sobre o estatuto do discurso biográfico, discorreremos sobre os sujeitos produtores dos catálogos e sobre as identidades das instâncias de produção.

## 6.2 As finalidades e as identidades da instância de produção

Os discursos biográficos investigados encontram-se materializados sob a forma de quatorze relatos distribuídos em dois catálogos de entrevistas (2006-2007 e 2007-2009) patrocinados, principalmente, pela Vale e publicados em parceria com o Santa Rosa Bureau Cultural, uma empresa localizada em Belo Horizonte<sup>45</sup>. Esses relatos são fruto de entrevistas realizadas com moradores das cidades de Mariana, Ouro Preto e distritos vizinhos. Num primeiro momento, essas entrevistas foram gravadas em áudio e vídeo pelos entrevistadores do “Programa Patrimonial Vale Registrar”, seguindo um roteiro de perguntas previamente selecionadas, e depois foram transcritas na forma de pequenos relatos biográficos. Esses relatos correspondem a pequenos fragmentos daquilo que foi informado durante a entrevista, ou seja, eles representam um recorte feito pelo biógrafo de acordo com os seus interesses e com os do projeto da Vale. Cabe destacar também que, durante a nossa pesquisa, não tivemos acesso à primeira parte desse processo e que a nossa análise se debruça somente sobre os relatos publicados nesses catálogos.

Os dois catálogos foram publicados em anos diferentes, apresentam uma estrutura organizacional e pontos de vista diferenciados sobre o ser e o fazer ferroviário. Isso porque, no primeiro catálogo, a identidade dos parceiros engajados na troca

---

<sup>45</sup> Esses catálogos não são comercializados. Segundo Ana Domitila, gerente executiva do *Programa Trem da Vale* e funcionária do Santa Rosa Bureau Cultural, a proposta do projeto é distribuir gratuitamente esses catálogos em algumas instituições de ensino, bibliotecas, centros culturais, eventos ferroviários e a quem mais possa se interessar pelo material. O primeiro catálogo ao qual tivemos acesso, o de 2006-2007, foi distribuído gratuitamente durante um evento sobre preservação do patrimônio ferroviário, “XI Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária”, realizado na tenda da Estação Ferroviária de Ouro Preto, em 2010. O segundo, o de 2007-2009, nos foi doado gentilmente pela gerente Ana Domitila.

comunicativa é construída a partir do relato dos ferroviários aposentados ou que perderam os seus empregos, na sua maioria, por causa da privatização da RFFSA. Nesses relatos, é possível identificar alguns temas abordados na reportagem escrita por Batistina Corgozinho, como, por exemplo, o rigor e o militarismo imposto pela ferrovia, as duras jornadas de trabalho etc. No segundo catálogo, a identidade dos parceiros é construída a partir dos relatos das ex-esposas e das filhas de alguns ferroviários falecidos. Nesse caso, são elas quem falam sobre o trabalho deles, com base nas suas recordações pessoais. Por essa razão, podemos dizer que são pontos de vista diferenciados porque, num primeiro momento, temos os ferroviários contando sobre o seu ofício e, num segundo, temos familiares contando sobre o ofício de *outrem*. Também podemos identificar a presença de duas vozes: uma masculina e outra feminina.

No entanto, cabe destacar que todas essas vozes, direta ou indiretamente, colaboram para o propósito comunicativo dos catálogos que, além da preservação do patrimônio imaterial da memória ferroviária de Ouro Preto e Mariana, parece ser o de valorizar a profissão ferroviária e o de mostrar que a Vale também valoriza os ferroviários de um modo geral, por isso, ela investe na preservação da “memória ferroviária”. Conforme já mencionamos, uma das características desse gênero é a apologia e o silenciamento de atos considerados errados ou imorais. Essa estratégia de publicação dos relatos pode ser vista, também, como um atrativo ou “chamariz” para a formação e o ingresso de novos trabalhadores nos quadros funcionais da empresa. Além disso, é uma forma de trazer à tona e de manter “viva” a história ferroviária do nosso país, principalmente a dos ferroviários de Minas Gerais.

Nesses discursos biográficos, observamos que a finalidade dos parceiros engajados na troca é a de informar para os leitores dos catálogos o modo como cada uma das personagens se reporta ou se recorda sobre o ser e o fazer ferroviário, criando sempre uma imagem positiva do profissional e da profissão. Para isso, elas recorrem às estratégias de dramatização e/ou de encenação, criando uma espécie de *mise en scène*, como por exemplo, ao relatar os sentimentos despertados pela passagem do “bitolão” ou de dar *tchau* sempre que o trem passa. Nesse sentido, além de apresentar uma visada informativa, é bastante perceptível, nesses discursos, uma visada do *páthos*, isto é, a de fazer o leitor sentir um determinado estado emocional, a fim de se identificar com o que está sendo relatado por uma determinada personagem.

O propósito dos parceiros engajados na troca é o de apresentar um “universo de discursos tematizados” que gira em torno da memória sobre a formação ferroviária e outros ofícios afins. Em outras palavras, o biógrafo nos apresenta casos de pessoas que ingressaram na ferrovia por considerarem, na época, este emprego sendo melhor do que trabalhar no Banco do Brasil e de ex-esposas ou filhas de ferroviários que ingressaram no magistério pela carência de professores nos locais onde a ferrovia chegava primeiro do que a escola. Então, observamos que a formação ferroviária carrou, até mesmo dentro da família dos ferroviários, o surgimento de outros ofícios.

Com relação aos dispositivos dos parceiros engajados nas trocas comunicativas, como vimos, o canal de transmissão é o mesmo, ou seja, os discursos são materializados na forma de pequenos relatos publicados sempre em um catálogo. Porém, diferente do que acontece com os discursos jornalísticos, não é o mesmo catálogo. Sendo assim, os atos comunicativos são inscritos de maneira particular em cada publicação porque cada um deles tem um propósito comunicativo, ora dar voz aos ferroviários, ora dar voz às ex-esposas ou filhas de ferroviários. Os ambientes em que se inscrevem esses atos são diferentes, pois identificamos as cidades de Mariana, Ouro Preto e diversos lugares onde os entrevistados moraram ou trabalharam. Os lugares de fala da instância de produção são representados pela equipe que integra o projeto *Vale Registrar*: pesquisadores, entrevistadores, o sujeito que fica encarregado pela escrita dos relatos, que pode ser um dos entrevistadores mesmo, os diagramadores, responsáveis pelo *design* do formato final dos catálogos. E nesse caso, seria preciso saber se é a mesma equipe que conduz o processo de entrevista/escrita dos relatos ou se é a equipe de comunicação/marketing da Vale. A instância de recepção visada pode compreender os moradores das cidades onde o projeto se realiza, os funcionários da Vale.

Em suma, uma das possíveis visadas dos catálogos, como dissemos no início, parece ser a de produzir uma imagem positiva da Vale.

Apresentadas as finalidades e as identidades das instâncias de produção dos catálogos, seguimos discutindo sobre o emprego das estratégias de credibilidade e de captação.

### **6.3 As estratégias de credibilidade e de captação**

Conforme já mencionamos, essas estratégias foram definidas por Charaudeau (2006b, 2009a). Nos discursos biográficos, assim como foi feito nos jornalísticos, focalizaremos as estratégias de credibilidade e de captação.

**1) Estratégia de credibilidade** – essa estratégia apareceu nos nossos discursos ligada ao fato de que o biógrafo, na posição de sujeito-comunicante, espera que os leitores dos catálogos acredite nele. Essa necessidade está relacionada ao valor de verdade das asserções, à “real” maneira de pensar e à sinceridade. Vejamos:

SEGMENTO 68:

**“Eu sei o que eu já fui: chato mesmo!”** No caso de José Fernandes Dutra, mais conhecido como Zeca Dutra, essa auto-avaliação refere-se ao rigor com que sempre procurou cumprir seu dever na Estrada de Ferro Central do Brasil. **É possível que esse rigor tenha se manifestado desde o início, quando entrou para a ferrovia em 1943, ainda em sua terra natal, Furquim, distrito de Mariana.** Contava então com 24 anos e foi ajudar a “turma de barreira”, um dos serviços prestados pelo setor da Via Permanente. Nesse setor, construiu casas, fez troca de bastão, cozinhou para a turma no meio do mato, morou em vários lugares. Talvez pelo rigor aí demonstrado, mudou de função e passou a trabalhar no escritório da Residência. Por certo ele levou consigo a fama de “chato”, ou rigoroso, quando passou a acompanhar o trem pagador – o pagamento certo ao funcionário devido. Não participou de sindicato quando servidor público não podia participar. Mas sempre se dispôs a ajudar os outros, como ferroviário e como vereador, desde que tudo andasse “na linha”. Chato?! (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 61). [grifos nossos]

Para que o leitor do catálogo acredite na verdade daquilo que está sendo comunicado, o enunciador lança mão de algumas estratégias de credibilidade como citar trechos da fala do entrevistado/biografado entre aspas e apresentar informações, como, por exemplo, o ano em que o ferroviário ingressou na ferrovia, a sua cidade natal etc.

Vejamos um outro exemplo de estratégia de credibilidade:

SEGMENTO 69:

Na família de José Siqueira Alves havia muitos ferroviários – o avô, o pai, tios, um irmão. Nascido em Ouro Preto, em 05 de junho de 1954, José Alves perambulou por alguns empregos até se tornar também um ferroviário, ingressando na Rede Ferroviária Federal, em 1976. Durante muito pouco tempo, apenas três meses, trabalhou no mesmo serviço que seu pai havia desempenhado, na Via Permanente. Desde então e até se aposentar, foi condutor de auto-de-linha. Passava o tempo todo viajando

– para Rodrigo Silva, Acaiaca, Ponte Nova e até Praia Formosa e Campos. Ia muito para onde sempre ia o pessoal da conserva da linha, serviço que nunca acabava. Ia levando esse pessoal para o local de trabalho e trazendo-o de volta. **Assim foi durante anos, sem perder um dia de trabalho. Até que fez sua última viagem como condutor de auto-de-linha: transportou toda a chefia de Miguel Burnier para São Geraldo. “P – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia? R – Dia 12 de novembro de 1996. P – Em que ano a ferrovia fechou? R – Doze de novembro de 1996.”** (VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS, 2006-2007, p. 64). [grifos nossos]

Esse relato apresenta uma estrutura narrativa atípica, se comparado aos demais. Isso porque, para atribuir credibilidade ao seu discurso, o biógrafo insere no relato duas perguntas feitas ao ferroviário entrevistado e as suas respectivas respostas. Com isso, ele visa a mostrar para o seu interlocutor, o leitor, que ele de fato conversou com o entrevistado e que ele, por duas vezes, forneceu a mesma resposta.

**2) Estratégia de captação** – essa estratégia pretende assegurar que o parceiro da troca comunicativa compartilhe das mesmas ideias, opiniões, e/ou fique “impressionado” (tocado em sua afetividade) com o que está sendo relatado pelo Eu-enunciador:

SEGMENTO 70:

**“Uma tristeza fora do comum! Fora do comum!”** Benjamim Nicomedes de Oliveira, natural de Passagem de Mariana, distrito de Mariana, já estava aposentado e, mesmo assim, sentiu essa tristeza toda quando a ferrovia foi paralisada. Por 31 anos, viveu a parte que lhe coube viver na estrada de ferro, seja a Central do Brasil (onde ingressou em 1952), seja a Leopoldina. Como ajudante de pedreiro, pedreiro e mestre-de-obras, dava manutenção em bueiros, canaletas, estações e casas e fazia escoramentos e muros de arrimo. Se o trabalho exigisse o deslocamento até a Parada de Goiabeira ou Honório Bicalho, Benjamim de Oliveira e seus companheiros faziam do vagão um dormitório e de um barraco, uma cozinha. Se o trabalho fosse em Mariana, depois das quatro horas da tarde, ao terminar o serviço, ele ia fazer biscate para manter a família, para suprir as necessidades. Por isso, também, nunca gozou um dia de férias, quando adquiriu o direito de tê-las. **Lutou muito, com dificuldade, no mesmo trabalho cujo fim lhe trouxe tanta tristeza** (VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS, 2006-2007, p. 51). [grifos nossos]

Conforme já mencionamos anteriormente, a estratégia discursiva de “captação” tenta promover uma atitude de sedução e de dramatização.

Na **ATITUDE DE SEDUÇÃO**, o biógrafo propõe ao interlocutor um imaginário no qual a personagem vive o papel de herói beneficiário. Um exemplo dessa atitude pode ser observada no relato sobre José Gomes Pereira:

SEGMENTO 71:

**“Ô, mãe! O bitolão tá chegando, o bitolão tá chegando!” Admirado, José Gomes Pereira, ainda criança, via a locomotiva a vapor chegar a Miguel Burnier, distrito de Ouro Preto, onde nasceu em 16 de setembro de 1925. Essa admiração o acompanhou por muito tempo, transformando-se em ideal: ser ferroviário.** Em, 1948, o ideal tornou-se realidade ao ser admitido, na Estrada de Ferro Central do Brasil, para o setor de locomoção. Foi graxeiro e foguista; quando surgiu uma vaga, prestou concurso e passou a comandar, justamente, o “bitolão”. Como maquinista, transportou muita carga e passageiro, ganhando às vezes mais por hora extra que por salário. Respeitava os 15 km/h se o percurso e o superior assim o exigissem. Às vezes, cozinhava uma comida bem gostosa na própria máquina a vapor. Passava susto, muito susto, em cada ameaça de descarrilamento. **Puxava o apito do trem e, ao fazê-lo, é possível que causasse em outra criança, em um lugar qualquer, a mesma admiração que um dia teve: “Ô, mãe! O bitolão tá chegando, o bitolão tá chegando!”** (VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS, 2006-2007, p. 62). [grifos nossos]

O relato construído pelo biógrafo sobre a vida desse maquinista é bastante semelhante à fala do maquinista Bruno, um dos personagens da primeira reportagem analisada: “Uma profissão do futuro”. Em ambos os casos, o trem representa, desde a infância, um objeto de admiração (pelo seu tamanho e pelo efeito que ele causava ao passar) e de desejo (pelo fato de querer vir a se tornar um maquinista). Nesse sentido, a personagem aparece como herói beneficiário porque também consegue ingressar na profissão escolhida e, através do apito do trem. Como vimos, esse imaginário em torno da profissão parece integrar a subjetividade de muitas crianças cujas vidas familiares relacionavam-se, de alguma maneira, ao mundo da ferrovia.

Na **ATITUDE DISCURSIVA DE DRAMATIZAÇÃO** o Eu-comunicante ou o biógrafo descreve os dramas da vida, como faz no relato sobre Geralda da Purificação Gomes:

SEGMENTO 72:

**“Os umbigos de nós todos estão enterrados aí dentro da estação.”** Geralda da Purificação Gomes nasceu no dia 2 fevereiro de 1945, em Ouro Preto, **precisamente no pátio da estação ferroviária. Não se sabe se seu umbigo ainda está lá. Uma saudade, sim. A estação foi o seu quintal, suas festas de aniversário e seu batizado. Ali colheu**

**muita verdura que entregava para restaurantes da cidade. Ali pegava o trem para Tripuí,** cuja estação era toda de pinho-de-riça, ou para Aparecida do Norte, em uma viagem que levava dois dias. **Dali Geralda Gomes viu sua irmã sair vestida de noiva e ela mesma saía (e voltava) para cursar o Magistério. Um dia, saiu de vez. À frente, estava o pai, João Evangelista Gomes, conhecido por todos da família e do serviço como João Roxo. Durante 35 anos, seu pai trabalhou na Estrada de Ferro Central do Brasil, iniciando a carreira como trabalhador braçal e aposentando-se como mestre de linha.** Quando isso aconteceu, a casa do pátio teve de ser devolvida à ferrovia. Geralda Gomes tocou a vida em outra casa, deu aulas e aposentou-se como funcionária da Prefeitura de Ouro Preto. Viu o pai ir embora como a estrada de ferro que um dia acabou. Mas guardou, como que enterrados na lembrança, João Roxo e a estação (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2007-2009, p. 73). [grifos nossos]

Em seu discurso, o biógrafo mostra que há uma relação muito forte entre ela e a ferrovia, cujo umbigo ainda pode estar enterrado lá. Foi no pátio da estação ferroviária que ela nasceu e viveu grande parte da sua vida, incluindo os dramas do dia-a-dia, com suas alegrias e tristezas. São valores afetivos compartilhados por ela e seus familiares e, possivelmente, por outras tantas famílias ferroviárias.

Todas as estratégias apresentadas, bem como as atitudes discursivas delas apreendidas, aparecem nos discursos biográficos por meio da inserção do *discurso relatado* ou *narrativa reconstituída* (cf. CHARAUDEAU, 2006b). Isso acontece porque o locutor precisa apresentar ao interlocutor quem é o ferroviário ou o seu familiar que está tendo a sua história de vida biografada, mesmo que tenhamos acesso a ela apenas através de um pequeno recorte feito por ele.

Observamos que na maioria dos relatos, o biógrafo cita, no início, a fala do entrevistado e, ao final, conclui a narrativa, aludindo a um dos elementos de significação presentes naquela fala. Além de se constituir em estratégia de dramatização, parece-nos que esse recurso retórico cria, também, um efeito de coesão/coerência textual que confere unidade ao relato biográfico.

Essas estratégias também mobilizam alguns recursos-linguísticos discursivos identificados nos modos de organização do discurso biográfico.



## CAPÍTULO 7:

### O ESTUDO DOS MODOS DE ORGANIZAÇÃO NOS DISCURSOS BIOGRÁFICOS

A partir de agora, passaremos ao estudo dos três modos de organização selecionados como categoria de análise: o enunciativo, o descritivo e o narrativo.

#### 7.1 O modo enunciativo

Nesse modo, os discursos biográficos serão analisados a partir dos *atos delocutivos*, visto que eles são narrativas reconstituídas.

SEGMENTO 73:

**“Entrar na Central do Brasil era o melhor emprego, melhor do que Banco do Brasil!”** Nilson Lourdes de Oliveira, nascido em Mariana no dia 11 de fevereiro de 1933, não completara 18 anos quando ingressou na Estrada de Ferro Central do Brasil. Antes disso, no entanto, viu o pai, Levindo de Oliveira, trabalhar na construção da ferrovia como trabalhador braçal; viu o pai se tornar agente-de-estação e chefe-de-estação em Ribeirão do Carmo e Mariana. A relação com o pai fez Nilson Oliveira ligar sua vida à ferrovia. Ocupou, quase sempre, cargos administrativos – escriturário, chefe de escritório, supervisor geral de administração –, em Ouro Preto e em Vitória, no Espírito Santo, coordenando em graus diferenciados o serviço burocrático e operacional da Via Permanente (material, mão-de-obra, oficinas, contabilidade). Nesses cargos, pôde se estruturar financeiramente, pôde construir uma relação de família com colegas de trabalho; pôde desfrutar do melhor emprego que existia, até que a ferrovia foi descambando, descambando, descambando, e os ferroviários ficaram aí “desdeixados” (*VALE REGISTRAR - CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 66). [grifos nossos]

O biógrafo, ao reconstituir a história de vida de Nilson Lourdes de Oliveira traz à tona um imaginário que já circulava naquela época: de que trabalhar no Banco do Brasil era considerado um bom emprego. Mas, para a personagem biografada, trabalhar para a Central do Brasil era melhor ainda. Por meio desse relato, ele faz uma afirmação reconstruindo “verdades”.

No próximo segmento, apresentamos outro exemplo de ato delocutivo.

## SEGMENTO 74:

**“Eles viviam quase cozidos na frente daquela fornalha. Era um fogo muito ardente.”** É provável que o pai de Marília Bastos da Silva não estivesse entre os que ficavam cozidos na fornalha da maria-fumaça. Postado mais à frente, ele conduzia o trem ou designava os funcionários que deveriam operá-lo em cada viagem – Luís Antônio Bastos foi maquinista e escalante da Estrada de Ferro Central do Brasil. Quando, em serviço, ele partia com a locomotiva, Marília da Silva permanecia em Mariana, onde nasceu em 7 de maio de 1939. Às vezes, nessas ocasiões, ela tratava de recolher a roupa estendida no varal para lavá-la de novo, porque a locomotiva a vapor soltava umas “faisquinhas” que deixavam a camisa igual a uma ferrugem. Às vezes, ela mesma embarcava em uma Santa Fé ou Mallet e, respirava fumaça, ia dar aula no distrito de Monsenhor Horta. Comparadas as de hoje, as viagens de pai e filha eram demoradas, ou porque o trem descarrilava, ou porque caía barreira, ou porque era assim mesmo, a potência, a velocidade, a carga, a linha. Certo era, no trecho, a fornalha arder devagar, esquentando a marmitta que Luís Bastos carregava para o almoço (*VALE REGISTRAR - CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2007-2009, p. 79). [grifos nossos]

O biógrafo, ao fazer uma reconstituição da narrativa de Marília Bastos da Silva, parece fazer asserção com caráter de denúncia. Isso se deve ao fato de ele denunciar as condições de trabalho às quais os trabalhadores ferroviários estavam submetidos.

## 7.2 O modo descritivo

Os componentes de construção desse modo são: *nomear*, *localizar/situar* e *qualificar*. Faremos algumas reflexões sobre cada um deles, mostrando como surgem nos relatos.

**a) Nomear** → as categorias linguísticas mais usadas para a nomeação são: denominação, indeterminação, atualização, dependência, designação, quantificação e enumeração.

Nos discursos biográficos, assim como nos discursos jornalísticos, a categoria linguística mais adotada para a identificação das personagens foi a de denominação. Isso porque todas elas são identificadas pelos seus nomes próprios. Algumas também são identificadas pela profissão, como podemos observar no quadro abaixo:

NOME DO BIOGRAFADO	PROFISSÃO
<b>Benjamim Nicomedes de Oliveira</b>	ajudante de pedreiro, pedreiro, mestre-de-obras e “biscateiro”
<b>Duílio Ferreira</b>	bombeiro, feitor de turma e mestre-de-linha
<b>Elpídio Araújo Vieira</b>	auxiliar de maquinista e maquinista
<b>José Benigno de Souza</b>	guarda-fios e supervisor do setor eletrotécnico
<b>José Fernandes Dutra</b>	construtor de casas, trocador de bastão, cozinheiro, trabalhador do escritório da Residência, servidor público, ferroviário e vereador
<b>José Gomes Pereira</b>	graxeiro, foguista e maquinista
<b>José Siqueira Alves</b>	condutor de auto-de-linha
<b>Nilson Lourdes de Oliveira</b>	escriturário, chefe de escritório, supervisor geral de administração, coordenador do serviço burocrático e operacional da Via Permanente (material, mão-de-obra, oficinas, contabilidade)
<b>Célia Nazareth de Souza</b>	professora (cursou o Magistério)
<b>Geralda da Purificação Gomes</b>	professora (cursou o Magistério) e funcionária da prefeitura
<b>Maria de Lourdes Walter</b>	vendedora (café, broa, pastel), professora, inspetora e supervisora escolar
<b>Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito</b>	
<b>Marília Barbosa Dias</b>	professora
<b>Marília Bastos da Silva</b>	professora

Figura 18 – Quadro dos principais componentes de nomeação dos catálogos

Como se observa aqui, ao fazer referência detalhada aos papéis sociais desses sujeitos, o sujeito biógrafo busca reconstituir os diversos ofícios em torno do ser/fazer ferroviário, recriando, assim, por essa *mise en scène*, um panorama de uma época, de seu cotidiano.

**b) Localizar/situar** → as categorias linguísticas mais utilizadas para localizar/situar referem-se aos lugares ou a época em que o relato acontece. Para facilitar a identificação dessas categorias nos relatos, criamos o seguinte quadro:

NOME	LOCAL ONDE NASCEU	LUGAR ONDE TRABALHOU	DATA DO RELATO/ENTREVISTA
<b>Benjamim Nicomedes de Oliveira</b>	Passagem de Mariana	Central do Brasil (onde ingressou em 1952) e Estrada de Ferro Leopoldina	05/12/2006
<b>Duílio Ferreira</b>	Monsenhor Horta	Estrada de Ferro Central do Brasil	19/12/2006
<b>Elpídio Araújo Vieira</b>	Teixeiras	Rede Ferroviária Federal e FCA	10/10/2006
<b>José Benigno de Souza</b>	Mariana	Estrada de Ferro Central do Brasil	16/01/2007

<b>José Fernandes Dutra</b>	Furquim	Estrada de Ferro Central do Brasil	12/09/2006
<b>José Gomes Pereira</b>	Miguel Burnier	Estrada de Ferro Central do Brasil	07/11/2006
<b>José Siqueira Alves</b>	Ouro Preto	Rede Ferroviária Federal	21/11/2006
<b>Nilson Lourdes de Oliveira</b>	Mariana	Estrada de Ferro Central do Brasil	26/09/2006
<b>Célia Nazareth de Souza</b>	Ouro Preto		02/02/2009
<b>Geralda da Purificação Gomes</b>	Ouro Preto	Prefeitura de Ouro Preto	26/08/2008
<b>Maria de Lourdes Walter</b>		Estação Ferroviária de Mariana e distritos	26/06/2007
<b>Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito</b>	Ceará		26/05/2008
<b>Marília Barbosa Dias</b>	Ouro Preto	Ouro Preto	17/07/2007
<b>Marília Bastos da Silva</b>	Mariana	distrito de Monsenhor Horta	27/08/2008

Figura 19 – Quadro dos principais componentes de localização dos catálogos

Como vimos, parece-nos que as referências espaciais e temporais exatas parecem estar a serviço da afirmação do pacto de referencialidade subjacente ao textos (auto)biográficos, como postula Lejeune (2008). Busca-se produzir, assim, um efeito de verdade.

c) **Qualificar** → assim como na análise dos discursos jornalísticos, nestes *corpora*, os procedimentos linguísticos utilizados para o componente descritivo de qualificar são a acumulação/apresentação de detalhes e a precisão, feito principalmente pela adjetivação, ou a analogia, feita de forma explícita ou implícita.

A título de exemplificação, apresentaremos um relato de cada catálogo para mostrar como esses procedimentos são empregados nos discursos biográficos.

#### SEGMENTO 75:

Na família de José Siqueira Alves havia muitos ferroviários – o avô, o pai, tios, um irmão. Nascido em Ouro Preto, em 05 de junho de 1954, José Alves perambulou por alguns empregos até se tornar também um ferroviário, ingressando na Rede Ferroviária Federal, em 1976. Durante muito pouco tempo, apenas três meses, trabalhou no mesmo serviço que seu pai havia desempenhado, na Via Permanente. Desde então e até se aposentar, foi condutor de auto-de-linha. Passava o tempo todo viajando – para Rodrigo Silva, Acaiaca, Ponte Nova e até Praia Formosa e Campos. Ia muito para onde sempre ia o pessoal da conserva da linha, serviço que nunca acabava. Ia levando esse pessoal para o local de trabalho e trazendo-o de volta. Assim foi durante anos, sem perder um dia de trabalho. Até que fez sua última viagem como condutor de auto-de-linha: transportou toda a chefia de Miguel Burnier para São Geraldo. “P – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia? R – Dia 12 de novembro de 1996. P – Em que ano a ferrovia fechou? R – Doze de

novembro de 1996.” (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2006-2007, p. 64).

Nesse relato, José Siqueira Alves é incluído em várias categorias: pertence a uma família de ferroviários, é cidadão ouropretano, trabalhador da Rede Ferroviária Federal, mais especificamente, na Via Permanente, sua função era condutor da auto-linha e, dito, de maneira implícita, ele era um trabalhador assíduo porque nunca faltou ao trabalho.

Observa-se que o biógrafo busca projetar uma imagem altamente valorizante do profissional, ao usar dois recursos linguísticos que sinalizam a constância, a disciplina do José Siqueira Alves: primeiramente, usa o sintagma adverbial de tempo: “foi assim durante anos, logo em seguida, reforça essa ideia de permanência com uma oração que expressa valor adverbial modal: “sem perder um dia de trabalho””

Vejamos outro trecho:

SEGMENTO 76:

“[...] como era muito nova, eu era recomendada.” Quem fazia a recomendação de Marília Barbosa Dias, toda vez que ela saía de sua terra natal, Ouro Preto, para ir a Belo Horizonte, era seu pai, Silvino Barbosa da Silva. Nessa época, Marília Dias lecionava na cidade de segunda a sexta-feira e, de 15 em 15 dias, passava o fim de semana com a família, na capital mineira, para onde o pai havia sido transferido. A recomendação consistia na filha viajar com o chefe de trem, no vagão que lhe era próprio. Silvino da Silva podia recomendar: era chefe de estação em Belo Horizonte. Mesmo antes da transferência ele podia fazê-lo se preciso fosse: ocupou idêntico cargo em Ouro Preto. Nascida em 23 de junho de 1926, foi no tempo de mocinha que Marília Dias residiu, com a família, no segundo andar da Estação Ferroviária de Ouro Preto, com fogão a lenha e muito conforto. É possível que alguma vez tenha visto a maneira solene como o pai liberava o trem para partir: terno azul-marinho, quepe devidamente colocado, o gesto de levantar a bandeirola verde. Certo mesmo era a recomendação que Silvino da Silva fazia à filha quando o movimento aumentava na estação: “quietinha, fique bem quietinha” (*VALE REGISTRAR – CATÁLOGO DE ENTREVISTAS*, 2007-2009, p. 78).

Nesse relato, Marília Barbosa Dias também é incluída em várias categorias: era cidadã ouropretana, tinha uma família, trabalhava como professora, era nova.

Observa-se que, nesses trechos, o biógrafo busca produzir uma imagem valorizante do ser ferroviário, parece-nos, através do ponto de vista da filha: o pai é descrito como alguém que gozava de alto respeito, tinha legitimidade para “recomendar”. Além disso, vestia-se impecavelmente, de uniforme, com “quepe

devidamente colocado”, aqui, destacamos o uso do SN adverbial a serviço dessa construção de imagem. Observa-se também, a mobilização do imaginário do glamour em torno do ser ferroviário.

### **7.3 O modo narrativo**

Conforme já mencionamos no capítulo anterior, as personagens que compõem as narrativas biográficas dos catálogos são consideradas “seres de papel”, uma vez que elas são apresentadas pelo biógrafo, de acordo com o propósito e com as finalidades da instância de produção: a Vale. Dito de outra maneira, as informações às quais temos acesso e os discursos que vamos analisar são fruto de pequenos recortes apresentados pelo biógrafo sobre a vida dos biografados.

Nesses relatos, como vimos, percebemos a existência de discursos diretos, quando o biógrafo apresenta algumas falas dos biografados entre aspas, e de discursos indiretos, quando o biógrafo narra sobre a vida dos biografados. Além disso, também podemos perceber a existência de uma voz masculina e outra feminina. Isto é, no catálogo 2006-2007 são os ferroviários quem narram sobre o ser e o fazer ferroviário. Já no catálogo 2007-2009 são as ex-esposas ou filhas de ferroviários falecidos quem falam sobre esse assunto.

Para a construção dessas narrativas, o ato de exercitar a memória é um fator fundamental, pois todas as personagens falam sobre um passado que já não existe mais, o tempo em que ser ferroviário era bem diferente do atual. Isso porque a ferrovia fazia parte da história de vida deles e, agora, ela só faz parte da memória. O real tornou-se fluído e se esvanece a cada dia...

Na análise dos discursos biográficos iremos priorizar os papéis actanciais desempenhados pelas personagens selecionados nos dois catálogos. Passaremos à investigação de cada uma dessas publicações.

#### **a) *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007***

Neste catálogo foram selecionadas oito personagens: Benjamin Nicomedes de Oliveira, Duílio Ferreira, Elpídio Araújo Vieira, José Benigno de Souza, José Fernandes Dutra, José Gomes Pereira, José Siqueira Alves e Nilson Lourdes de Oliveira. Na

maioria das vezes, essas personagens agiram e sofreram ações. Quando elas agiram foi no papel de benfeitoras das empresas onde trabalharam. Elas sofreram e foram vítimas, quando a ferrovia encerrou as suas atividades.

Vejamos, com mais detalhes, os papéis actanciais identificados nos relatos biográficos produzidos sobre cada um deles.

SEGMENTO 77:

**“Uma tristeza fora do comum! Fora do comum!” Benjamin Nicomedes de Oliveira, natural de Passagem de Mariana, distrito de Mariana, já estava aposentado e, mesmo assim, sentiu essa tristeza toda quando a ferrovia foi paralisada.** Por 31 anos, viveu a parte que lhe coube viver na estrada de ferro, seja a Central do Brasil (onde ingressou em 1952), seja a Leopoldina. Como ajudante de pedreiro, pedreiro e mestre-de-obras, dava manutenção em bueiros, canaletas, estações e casas e fazia escoramentos e muros de arrimo. Se o trabalho exigisse o deslocamento até a Parada de Goiabeira ou Honório Bicalho, Benjamin de Oliveira e seus companheiros faziam do vagão um dormitório e de um barraco, uma cozinha. Se o trabalho fosse em Mariana, depois das quatro horas da tarde, ao terminar o serviço, ele ia fazer biscate para manter a família, para suprir as necessidades. Por isso, também, nunca gozou um dia de férias, quando adquiriu o direito de tê-las. Lutou muito, com dificuldade, no mesmo trabalho cujo fim lhe trouxe tanta tristeza (p. 51).

O biógrafo nos revela que Benjamin Nicomedes de Oliveira durante a sua permanência na ferrovia agiu e sofreu ações. Ele sofreu quando a ferrovia foi paralisada tornando-se uma vítima ao ser acometido por uma tristeza.

Ele agiu quando se colocou à disposição da empresa, tornando-se um benfeitor ao colocá-la em primeiro lugar, até mesmo antes da família. Mas, ele sofreu as consequências dessa ação e foi vítima dela porque nunca gozou de férias.

SEGMENTO 78:

“Não tem esse negócio de carrancismo mais, como tinha antigamente. Acabou tudo.” As mudanças que o tempo traz, pelo menos algumas delas, Duílio Ferreira as conheceu bem. Nascido em Monsenhor Horta, distrito de Mariana, em 28 de janeiro de 1931, ele sabe do tempo em que, na Estrada de Ferro Central do Brasil, bombeiro era quem carregava água para o pessoal que ia fazendo corte e abrindo estrada. Seu pai, José Lino Ferreira, foi um desses bombeiros. Não nessa função que Duílio Ferreira ingressou na Central, em 1952, mas, sim, como trabalhador da soca. **Com o tempo, passou a feitor de turma; posteriormente, a mestre-de-linha. Mudança de função, mudança no grau de responsabilidade. Mudança também na denominação do cargo, quando o trecho foi encapado pela Estrada de Ferro Leopoldina.** No meio disso tudo, o tempo trouxe equipamentos e máquinas para um trabalho feito, quase todo, à mão. **Trouxe ainda a**

**desobrigação de tirar o chapéu se ele quisesse se dirigir a um chefe-de-estação. Trouxe, por fim, a mudança maior: fechou o trecho, fechou a estrada. Acabou tudo** (p. 53).

Duílio Ferreira sofre a ação da empresa como beneficiário e é retribuído por ela ascendendo na hierarquia e tornando-se feitor de turma. Como se observa, são recorrentes nos relatos, a menção ao fechamento da RFFSA e seus efeitos na vida dos profissionais: assim, nota-se que, neste trecho, assim como no anterior, Duílio também sofre a ação do fim da ferrovia e se torna uma vítima.

SEGMENTO 79:

“O sinal é através da buzina: um apito longo para a partida da locomotiva.” Hoje, Elpídio Araújo Vieira parte em uma locomotiva da Ferrovia Centro-Atlântica. Como maquinista, é ele quem dá o apito longo. Antes da FCA, a locomotiva que ele conduzia pertencia à Rede Ferroviária Federal. Em Teixeira, onde nasceu, em uma época de muito desemprego no país (década de 1980), ele soube, por um amigo, que haveria concurso da Rede. **Prestou os exames em 1983 e foi contratado como auxiliar de maquinista, aos 21 anos de idade.** Passou a morar em Mariana, onde fazia a revista da locomotiva, acompanhava maquinista em viagem, completava a areia para a roda não patinar em subida de serra. **Depois que se tornou maquinista, mudou de cidade, mudou de empresa. Viu mudar também o sistema de comunicação – do telégrafo, que ainda pegou, ao auto-track; viu o Equipamento de Proteção Individual (EPI) se tornar exigência da lei e da empresa; viu o treinamento de maquinista passar a ser feito em um simulador. Acompanhando a mudança tecnológica,** Elpídio Vieira aprendeu a conduzir a máquina a vapor quando, em 1987, houve um trem turístico entre Ouro Preto e Mariana. Do mesmo jeito, dava a partida – um apito longo – e ia (p. 54).

Elpídio Araújo Vieira age como benfeitor ao prestar os exames para a Rede e sofre a ação ao se tornar um beneficiário porque foi contratado como auxiliar de maquinista. Ele também age como benfeitor para a empresa ao executar as ações de maquinista. Por fim, ele sofre a ação de ser um beneficiário da tecnologia, ou seja, por saber usá-la.

SEGMENTO 80:

“Naquele tempo, os ferroviários eram uma coisa muito importante!” Em 1960, quando José Benigno de Souza ingressou na Estrada de Ferro Central do Brasil, grande parte do transporte de mercadorias e de passageiros no país ainda estava a cargo da ferrovia. No caso de José de Souza, nascido em Mariana, em 28 de junho de 1934, a importância do seu serviço talvez pudesse passar despercebida por um distraído usuário do trem. Afinal de contas, ondas magnéticas e fios não tinham a mesma visibilidade que uma vaporosa ou uma estação ou um vagão de



boi cheio de congonheiros. Naquela época, no entanto, ondas e fios eram a base da comunicação naquele meio de transporte, além do apito da máquina, das bandeiras, do lampião. **José de Sousa foi um guarda-fios e chegou a se aposentar como supervisor do setor eletrotécnico.** Não raras vezes, subiu em postes de ferro, com espora, cinturão e a mão para consertar defeitos. Seus aparelhos: o seletivo, o telégrafo, o relé, por meio dos quais se fazia o controle do movimento de trens, o envio de ordens, o aviso de acidentes, o pedido de socorro, coisas muito importantes naquele tempo (p. 59).

José Benigno de Souza age desempenhando um papel de benfeitor para a empresa e, como consequência disso, ele sofre uma ação positiva ao ser beneficiado ao receber uma promoção no emprego.

SEGMENTO 81:

“Eu sei o que eu já fui: chato mesmo!” No caso de José Fernandes Dutra, mais conhecido como Zeca Dutra, essa auto-avaliação refere-se ao rigor com que sempre procurou cumprir seu dever na Estrada de Ferro Central do Brasil. É possível que esse rigor tenha se manifestado desde o início, quando entrou para a ferrovia em 1943, ainda em sua terra natal, Furquim, distrito de Mariana. Contava então com 24 anos e foi ajudar a “turma de barreira”, um dos serviços prestados pelo setor da Via Permanente. Nesse setor, construiu casas, fez troca de bastão, cozinhou para a turma no meio do mato, morou em vários lugares. Talvez pelo rigor aí demonstrado, mudou de função e passou a trabalhar no escritório da Residência. Por certo ele levou consigo a fama de “chato”, ou rigoroso, quando passou a acompanhar o trem pagador – o pagamento certo ao funcionário devido. Não participou de sindicato quando servidor público não podia participar. Mas sempre se dispôs a ajudar os outros, como ferroviário e como vereador, desde que tudo andasse “na linha”. Chato?! (p. 61).

José Fernandes Dutra age desempenhando um papel de oponente com relação aos colegas, por ser rigoroso, e é benfeitor da empresa porque cumpria com os seus deveres rigorosamente. Novamente, ele age como benfeitor e aliado da empresa ao se colocar à disposição para a realização dos trabalhos na ferrovia. Pelo fato de ser rigoroso, ele sofre uma ação positiva da empresa, muda de função e é beneficiário por ser promovido. Por fim, ele age como aliado dos seus colegas por ajudá-los, mesmo sem poder fazer greve.

## SEGMENTO 82:

“Ô, mãe! O bitolão tá chegando, o bitolão tá chegando!” Admirado, José Gomes Pereira, ainda criança, via a locomotiva a vapor chegar a Miguel Burnier, distrito de Ouro Preto, onde nasceu em 16 de setembro de 1925. Essa admiração o acompanhou por muito tempo, transformando-se em ideal: ser ferroviário. **Em, 1948, o ideal tornou-se realidade ao ser admitido, na Estrada de Ferro Central do Brasil, para o setor de locomoção.** Foi graxeiro e foguista; quando surgiu uma vaga, prestou concurso e passou a comandar, justamente, o “bitolão”. Como maquinista, transportou muita carga e passageiro, ganhando às vezes mais por hora extra que por salário. Respeitava os 15 km/h se o percurso e o superior assim o exigissem. Às vezes, cozinhava uma comida bem gostosa na própria máquina a vapor. **Passava susto, muito susto, em cada ameaça de descarrilamento.** Puxava o apito do trem e, ao fazê-lo, é possível que causasse em outra criança, em um lugar qualquer, a mesma admiração que um dia teve: “Ô, mãe! O bitolão tá chegando, o bitolão tá chegando!” (p. 62).

José Gomes Pereira age e sofre ações. Em 1948, ele sofre a ação de ser admitido na Estrada de Ferro Central do Brasil e se torna beneficiário porque realiza o sonho de pilotar o “bitolão”. Depois de contratado, ele age de maneira a beneficiar a empresa com o seu trabalho. Mas, ele também sofre e é vítima da profissão com os sustos provocados pelos constantes descarrilamentos.

## SEGMENTO 83:

Na família de José Siqueira Alves havia muitos ferroviários – o avô, o pai, tios, um irmão. Nascido em Ouro Preto, em 05 de junho de 1954, José Alves perambulou por alguns empregos até se tornar também um ferroviário, ingressando na Rede Ferroviária Federal, em 1976. Durante muito pouco tempo, apenas três meses, trabalhou no mesmo serviço que seu pai havia desempenhado, na Via Permanente. Desde então e até se aposentar, foi condutor de auto-de-linha. Passava o tempo todo viajando – para Rodrigo Silva, Acaiaca, Ponte Nova e até Praia Formosa e Campos. Ia muito para onde sempre ia o pessoal da conserva da linha, serviço que nunca acabava. Ia levando esse pessoal para o local de trabalho e trazendo-o de volta. Assim foi durante anos, sem perder um dia de trabalho. Até que fez sua última viagem como condutor de auto-de-linha: transportou toda a chefia de Miguel Burnier para São Geraldo. “P – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia? R – Dia 12 de novembro de 1996. P – Em que ano a ferrovia fechou? R – Doze de novembro de 1996.” (p. 64).

José Siqueira Alves age e sofre os efeitos do fim da ferrovia. Ele age como benfeitor ao ser um profissional abnegado e estar sempre à disposição da empresa até que ele agiu dessa maneira pela última vez ao transportar toda a chefia de Miguel

Burnier para São Geraldo. A partir daí, ele sofre os efeitos da paralisação dos trabalhos ferroviários e é vítima dessa situação.

SEGMENTO 84:

“Entrar na Central do Brasil era o melhor emprego, melhor do que Banco do Brasil!” Nilson Lourdes de Oliveira, nascido em Mariana no dia 11 de fevereiro de 1933, não completara 18 anos quando ingressou na Estrada de Ferro Central do Brasil. Antes disso, no entanto, viu o pai, Levindo de Oliveira, trabalhar na construção da ferrovia como trabalhador braçal; viu o pai se tornar agente-de-estação e chefe-de-estação em Ribeirão do Carmo e Mariana. A relação com o pai fez Nilson Oliveira ligar sua vida à ferrovia. Ocupou, quase sempre, cargos administrativos – escriturário, chefe de escritório, supervisor geral de administração –, em Ouro Preto e em Vitória, no Espírito Santo, coordenando em graus diferenciados o serviço burocrático e operacional da Via Permanente (material, mão-de-obra, oficinas, contabilidade). **Nesses cargos, pôde se estruturar financeiramente, pôde construir uma relação de família com colegas de trabalho; pôde desfrutar do melhor emprego que existia, até que a ferrovia foi descambando, descambando, descambando, e os ferroviários ficaram aí “desdeixados”** (p. 66).

Nilson Lourdes de Oliveira age como benfeitor para a empresa desempenhando as funções administrativas que estavam sob sua responsabilidade. Ao ingressar na ferrovia, ele passa a sofrer ações positivas e negativas. Ele sofre e é beneficiário quando consegue se estruturar financeiramente e constrói relações de trabalho e de amizade. E, sofre negativamente tornando-se vítima da fim da ferrovia, ficando “desdeixado”.

Feita a análise dos papéis actanciais identificados no primeiro catálogo, vamos analisar aqueles que aparecem no catálogo 2007-2009.

**b) Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2007-2009**

Neste catálogo foram selecionadas seis personagens: Célia Nazareth de Souza, Geralda da Purificação Gomes, Maria de Lourdes Walter, Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito, Marília Barbosa Dias e Marília Bastos da Silva. Na maioria das vezes, as personagens sofreram ações, ora sendo vítimas, ora sendo beneficiárias. Elas foram vítimas quando tiveram as suas vidas modificadas pelo fim da ferrovia ou pela perda do pai ou marido. Ela foram beneficiárias dos tempos em que moravam na ferrovia.

Vejamos as principais ocorrências desses papéis:

## SEGMENTO 85:

“Primeiro livro de escrita de lá foi todo feito por ele. Ele tinha uma caligrafia maravilhosa!” O livro em questão continha as anotações do guarda-armazém da Estrada de Ferro Central do Brasil Antenor de Souza, quando o serviço de despacho e recebimento de mercadorias esteve sob sua responsabilidade, em Montes Claros. Célia Nazareth de Souza folheou o livro anos depois e pôde se lembrar da bonita letra do pai. Nascida em Ouro Preto, em 22 de maio de 1926, Célia de Souza morou em Montes Claros, Buenópolis, Corinto, Belo Horizonte, Rodrigo Silva, até voltar em definitivo para sua terra natal, sempre seguindo as paragens que a ferrovia determinava para o guarda-armazém. Em Ouro Preto, onde cursou o Magistério e deu aulas, Célia de Souza e seu irmão Gentil de Souza, funcionário da Central, criaram relações de amizade com outros ferroviários, os quais também moravam próximos à estação. Às vezes sem muito que fazer num domingo, alguém dava a ideia e todos “juntavam as panelas” para o almoço. Às vezes, ela se divertia com a história de um capeta que havia posto o padre para correr. Certo mesmo era dar boas gargalhadas com a “poesia” de banheiro de trem que o pai copiava em letra maravilhosa (p. 69).

Célia Nazareth de Souza age como mantenedora da memória do pai ao guardar o livro que ela folheia. Ela também sofre positivamente ao mudar constantemente de cidade, mas é beneficiária porque não considera isso algo ruim.

Novamente, chamamos a atenção para a representação da ação de fazer amizades, que parece sinalizar como as vidas das famílias, a passagem do tempo e suas modificações eram marcadas pelo ritmo da ferrovia, da empresa.

## SEGMENTO 86:

“Os umbigos de nós todos estão enterrados aí dentro da estação.” Geralda da Purificação Gomes nasceu no dia 2 fevereiro de 1945, em Ouro Preto, precisamente no pátio da estação ferroviária. Não se sabe se seu umbigo ainda está lá. Uma saudade, sim. **A estação foi o seu quintal, suas festas de aniversário e seu batizado. Ali colheu muita verdura que entregava para restaurantes da cidade. Ali pegava o trem para Tripuí, cuja estação era toda de pinho-de-riga, ou para Aparecida do Norte, em uma viagem que levava dois dias.** Dali Geralda Gomes viu sua irmã sair vestida de noiva e ela mesma saía (e voltava) para cursar o Magistério. **Um dia, saiu de vez. À frente, estava o pai, João Evangelista Gomes, conhecido por todos da família e do serviço como João Roxo. Durante 35 anos, seu pai trabalhou na Estrada de Ferro Central do Brasil, iniciando a carreira como trabalhador braçal e aposentando-se como mestre de linha. Quando isso aconteceu, a casa do pátio teve de ser devolvida à ferrovia. Geralda Gomes tocou a vida em outra casa, deu aulas e aposentou-se como funcionária da Prefeitura de Ouro Preto. Viu o pai ir embora como a estrada de ferro que um dia acabou. Mas guardou, como que enterrados na lembrança, João Roxo e a estação** (p. 73).

Geralda da Purificação Gomes sofre os efeitos da ferrovia de maneira positiva e negativa. Primeiro, ela é beneficiada por passar grande parte da sua vida morando na Estação Ferroviária de Ouro Preto. Mas, com o fim, da ferrovia, ela acaba deixando esse local, perde o pai, e torna-se uma vítima desses acontecimentos.

SEGMENTO 87:

“Independente de ter ou não passageiro, nossa alegria era dar tchau para o trem que passava.” **Maria de Lourdes Walter, mais conhecida como Lurdinha, guardou na memória esse gesto de criança. Repetiu-o já adulta, quando a maria-fumaça voltou a correr em Mariana, sua terra natal. Guardou igualmente outros gestos de alegria proporcionada pelo trem.** Nascida em 7 de fevereiro de 1945, Lurdinha costumava visitar o seu padrinho no distrito de Monsenhor Horta. O dia ficava especial: ia de trem, calçava sapato e meia (um costume só para ocasiões extraordinárias), comia pão com salame e suco de groselha. Em setembro, quando os vagões ficavam lotados de passageiro rumo a Congonhas do Campo, Lurdinha se postava na Estação Ferroviária de Mariana e vendia café, broa, pastel, recebendo um “ganhame”. Uma vez, o pai foi a Belo Horizonte fazer uma cirurgia; a notícia de que tudo havia corrido bem veio pelo seletivo da estação. No tempo em que não existia pré-escolar na cidade, a meninada costumava brincar nos trilhos, disputando quem era o melhor em equilíbrio, um exercício que muito auxiliava na psicomotricidade. **Anos depois, como professora, inspetora e supervisora escolar, Lurdinha percorria distritos de Mariana. No vagão, é possível que não se esquecesse de um detalhe importante: ir à janela, para ver as pessoas darem tchau para o trem que passava** (p. 76).

Maria de Lourdes Walter sofre como beneficiária nesta reconstituição afetiva da memória proporcionada pela ferrovia, principalmente o ato de dar tchau. Na estação ferroviária, ela pratica a ação vender coisas e é benfeitora. Por fim, ela sofre a ação da memória novamente e da recorrência do ato de despedida, sendo uma beneficiária.

SEGMENTO 88:

“Se eu vier morar aqui, só se for naquela casa!” **Quando Maria Zulena Alves de Brito mudou de Barbacena para Ouro Preto, em 1960, ela foi morar “naquela casa”, que hoje abriga a Reitoria da Universidade Federal de Ouro Preto.** Casa boa, isolada, contrária ao que tinha “horror”: casa grudada uma na outra. A nova moradia destinava-se ao engenheiro-residente da Estrada de Ferro Central do Brasil, cargo que seu marido, Hélio Ilmo Alves de Brito, passou a ocupar em Ouro Preto. Durante as férias, o casal costumava viajar para o Ceará, estado onde Maria Zulena nasceu no dia 27 de setembro de 1933. Nos demais meses, Hélio Brito despachava ora em seu gabinete, no segundo andar da estação ferroviária, ora no trecho sob sua responsabilidade, percorrendo o caminho para determinar e verificar os serviços de conservação da via. Tempo de chuva, o telefone da casa costumava tocar de madrugada e ele tinha de sair para dar assistência.

Nessas situações, Maria Zulena não o acompanhava. Em outras situações, ia com ele para Acaiaca, por exemplo, onde o agente de estação, avisado previamente, já a esperava com mangas. Era “doida”, só “manguinha-ubá” (p. 77).

Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito sofre uma ação positiva porque ao se mudar para Ouro Preto consegue morar na casa onde queria. Nesse sentido, apesar da mudança, ela é beneficiária da posição hierárquica do marido dentro da Estrada de Ferro Central do Brasil.

SEGMENTO 89:

**“[...] como era muito nova, eu era recomendada.” Quem fazia a recomendação de Marília Barbosa Dias, toda vez que ela saía de sua terra natal, Ouro Preto, para ir a Belo Horizonte, era seu pai, Silvino Barbosa da Silva.** Nessa época, Marília Dias lecionava na cidade de segunda a sexta-feira e, de 15 em 15 dias, passava o fim de semana com a família, na capital mineira, para onde o pai havia sido transferido. A recomendação consistia na filha viajar com o chefe de trem, no vagão que lhe era próprio. Silvino da Silva podia recomendar: era chefe de estação em Belo Horizonte. Mesmo antes da transferência ele podia fazê-lo se preciso fosse: ocupou idêntico cargo em Ouro Preto. Nascida em 23 de junho de 1926, foi no tempo de mocinha que Marília Dias residiu, com a família, no segundo andar da Estação Ferroviária de Ouro Preto, com fogão a lenha e muito conforto. É possível que alguma vez tenha visto a maneira solene como o pai liberava o trem para partir: terno azul-marinho, quepe devidamente colocado, o gesto de levantar a bandeirola verde. Certo mesmo era a recomendação que Silviano da Silva fazia à filha quando o movimento aumentava na estação: “quietinha, fique bem quietinha” (p. 78).

Marília Barbosa Dias sofre positivamente a ação das recomendações do pai, sendo uma beneficiária dessas ações. Isso porque o pai era respeitado dentro da ferrovia por ser engenheiro.

SEGMENTO 90:

“Eles viviam quase cozidos na frente daquela fornalha. Era um fogo muito ardente.” É provável que o pai de Marília Bastos da Silva não estivesse entre os que ficavam cozidos na fornalha da maria-fumaça. Postado mais à frente, ele conduzia o trem ou designava os funcionários que deveriam operá-lo em cada viagem – Luís Antônio Bastos foi maquinista e escalante da Estrada de Ferro Central do Brasil. quando, em serviço, ele partia com a locomotiva, Marília da Silva permanecia em Mariana, onde nasceu em 7 de maio de 1939. **Às vezes, nessas ocasiões, ela tratava de recolher a roupa estendida no varal para lavá-la de novo, porque a locomotiva a vapor soltava umas “faisquinhas” que deixavam a camisa igual a uma ferrugem. Às vezes, ela mesma embarcava em uma Santa Fé ou Mallet e, respirava fumaça, ia dar aula no distrito de Monsenhor Horta.**

**Comparadas as de hoje, as viagens de pai e filha eram demoradas, ou porque o trem descarrilava, ou porque caía barreira, ou porque era assim mesmo, a potência, a velocidade, a carga, a linha. Certo era, no trecho, a fornalha arder devagar, esquentando a marmita que Luís Bastos carregava para o almoço (p. 79).**

Marília Bastos da Silva sofre os efeitos negativos da ferrovia tornando-se uma vítima das “faisquinhas” que sujavam as roupas. Ela também sofria como vítima da fumaça, dos descarrilamentos e com a queda de barreiras.

#### **7.4 Visão geral dos imaginários depreendidos da análise dos discursos biográficos**

Conforme mostramos nos discursos jornalísticos, a AD parte do exame de signos-sintoma para, assim, formular hipóteses sobre as representações e sobre os imaginários circulantes em um grupo. Nos discursos biográficos, esses imaginários são contruídos pelo biógrafo, através de suas maneiras: utilizando as informações fornecidas pelos ferroviários e pelas ex-esposas ou filhas de ferroviários falecidos.

A análise dos imaginários será feita a partir dos temas que são associados a cada personagem e os signos-sintoma que podem ser depreendidos dos relatos.

#### **AS PERSONAGENS E OS TEMAS**

Conforme apontam alguns pesquisadores, o ato de fazer a análise do *corpus* como um todo, nos permite identificar alguns “pontos de saturação”. Esses pontos foram identificados com relação aos temas porque alguns deles se repetem.

##### **a) Personagens identificadas no catálogo Vale Registrar 2006-2007 e seus respectivos temas:**

- Benjamin Nicomedes de Oliveira – salário baixo e insuficiente (=sobrevivência), aposentadoria, trabalho, luta, dificuldade, necessidade;
- Duílio Ferreira – mudanças, família, hierarquia, tecnologia, trabalho, fim da ferrovia;
- José Benigno de Souza – desemprego, amizade, trabalho, mudanças, proteção, tecnologia, turismo;

- José Fernandes Dutra – trabalhador importante, importância do trabalho ferroviário, mudanças, acidentes de trabalho;
- José Gomes Perreira – comportamento, deveres, luta sindical, política, rigor, amizade;
- José Siqueira Alves – família, viagens, assiduidade, fim da ferrovia;
- Nilson Lourdes de Oliveira – *status* profissional, economia, administração, trabalho, família, amizade, fim da ferrovia e do *status* ferroviário.

**b) Personagens identificadas no catálogo Vale Registrar 2007-2009 e seus respectivos temas:**

- Célia Nazareth de Souza – lembrança, caligrafia, saudade, ausência do pai, mudanças, educação;
- Geraldo da Purificação Gomes – família, saudosimo, acontecimentos diários, casamento, educação, mudanças, fim da ferrovia;
- Maria de Lourdes Walter – saudosismo, fases da vida, passeios, alimentação, trabalho, educação, lembrança;
- Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito – exigência, imposição de condições, casamento, ausência, saudade, alimentação, hierarquia, trabalho, mudança;
- Marília Barbosa Dias – zelo, educação, família, residência, hierarquia, ausência;
- Marília Bastos da Silva – condições de trabalho, proações, trabalho, viagens, sujeira.

Todas essas personagens estão associadas a temas como o trabalho, a saudade, a lembrança, dentre outros, que constroem os imaginários do ser e fazer ferroviário de maneira saudosista.

Ao analisar os dois catálogos percebemos a existência de alguns signos-sintoma que contribuem para a construção desses imaginários, conforme apresentado na tabela abaixo:

CATÁLOGO?	SIGNO-SINTOMA?	ATRIBUÍDO A QUEM?	CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO DE:
2006-2007	Carrancismo	Duílio Ferreira	Disciplina
2006-2007	Tirar o chapéu	Duílio Ferreira	Respeito/disciplina
2006-2007	Equipamento de proteção individual (EPI)	Elpídio Araújo Vieira	Tecnologia/trabalho/proteção



2006-2007	Simulador	Elpídio Araújo Vieira	Tecnologia
2006-2007	Chato	José Fernandes Dutra	Rigor no trabalho
2006-2007	Bitolão	José Gomes Pereira	Realização profissional
2006-2007	Banco do Brasil	Nilson Lourdes de Oliveira	Status social
2007-2009	Caligrafia maravilhosa	Célia Nazareth de Souza	Zelo/dedicação com o trabalho
2007-2009	Juntar as painelas	Célia Nazareth de Souza	União/amizade entre os ferroviários e suas famílias
2007-2009	Capeta e “poesia” de banheiro de trem	Célia Nazareth de Souza	Diversão
2007-2009	Umbigos	Geralda da Purificação Gomes	Saudades/raízes no local
2007-2009	Dar tchau	Maria de Lourdes Walter	Saudade
2007-2009	Manguinha-ubá	Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito	Privilégio/paparicação
2007-2009	Recomendada	Marília Barbosa Dias	Proteção
2007-2009	Trabalhadores cozidos/fogo ardente	Marília Bastos da Silva	Sufrimento

Figura 20 – Tabela de alguns signos-sintoma identificados nos discursos biográficos

Esses imaginários parecem indicar determinadas representações sociais dos ferroviários no passado e no “presente” e colaboram para o processo de construção das identidades sociais e discursivas.

### 7.5 Traços identitários projetados do ser ferroviário e de outros ofícios

Conforme já informamos, estamos focalizando as identidades sociais e discursivas.

#### b) Personagens identificadas no catálogo *Vale Registrar 2006-2007*:

- Benjamin Nicomedes de Oliveira – ferroviário triste, trabalhador abnegado, fazedor de “biscate” e preocupado em manter a família;
- Duílio Ferreira – filho de ferroviário e trabalhador responsável;
- José Benigno de Souza – maquinista, trabalhador realizado/satisfeito, amigo, esforçado com os estudos e o trabalho;
- José Fernandes Dutra – chato, rigoroso, cumpridor de deveres, servidor público, amigo e vereador;

- José Gomes Perreira – trabalhador realizado/satisfeito, esforçado com os estudos e o trabalho;
- José Siqueira Alves – descendente de ferroviários e dedicado;
- Nilson Lourdes de Oliveira – trabalhador realizado/satisfeito, estruturado financeiramente, chefe de família, amigo e trabalhador “desdeixado”.

**b) Personagens identificadas no catálogo *Vale Registrar 2007-2009*:**

- Célia Nazareth de Souza – mantenedora do livro do pai, professora, amiga e divertida;
- Geraldo da Purificação Gomes – trabalhadeira e professora;
- Maria de Lourdes Walter – alegre, trabalhadeira e professora;
- Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito – exigente e protegida;
- Marília Barbosa Dias – protegida, obediente e professora;
- Marília Bastos da Silva – denunciadora, realista e professora.

Feitas as análises dos discursos jornalísticos e biográficos, teceremos algumas considerações sobre a pesquisa realizada.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer desta pesquisa fizemos um estudo sobre os discursos jornalísticos (duas reportagens publicadas na revista *História Viva – Caminhos do Trem*) e biográficos (quatorze relatos biográficos publicados nos catálogos *Vale Registrar* 2006-2007 e 2007-2009) com o objetivo de investigar:

- as imagens e representações dos trabalhadores ferroviários que são projetadas nesses discursos sobre formação profissional ferroviária e outros ofícios afins, visando a entender as condições situacionais e históricas de produção desses discursos: suas finalidades, as identidades sociais dos seus produtores, suas visadas;
- como cada gênero textual atualiza, reconstrói e lida com a memória associada à profissão, aos ofícios e à vida desses profissionais;
- quais seriam as possíveis estratégias de credibilidade e de captação presentes em tais discursos que visariam a projetar uma visão positiva da profissão com o intuito de despertar o interesse de futuros profissionais;
- contrapor as duas “vozes” identificadas (imprensa e catálogos *Vale Registrar*) para analisar as semelhanças e diferenças presentes nesses discursos com relação ao objeto pesquisado.

Para atingir nossos objetivos, realizamos uma pesquisa de natureza discursiva representacional-interpretativista e nos utilizamos das bases teóricas da Análise do Discurso, mais precisamente da Teoria Semiolinguística, focalizando os estudos realizados por Charaudeau, em colaboração com outras teorias que investigam a relação entre linguagem e trabalho.

A análise dos *corpora* nos revelou que tanto o discurso jornalístico quanto o biográfico apresentam imagens positivas sobre o ser e o fazer ferroviário, nos quais o trabalhador algumas vezes é apresentado como um herói, outras como um abnegado e a maioria deles se mostrando tristes com o fim ou o fechamento da Rede Ferroviária Federal.

As condições situacionais e históricas de produção desses discursos, bem como as suas finalidades, as identidades sociais de seus produtores, suas visadas são bastante diferentes.

No discurso jornalístico foram investigadas duas reportagens intituladas “Uma profissão do futuro”, escrita pela jornalista Aryane Cararo, e “Ferroviário: cruzamento de linhas”, escrita pela socióloga, cientista social e educadora Batistina Maria de Souza Corgozinho. Só pelas identidades sociais dos seus produtores, já é possível perceber que, pela sua formação, provavelmente elas apresentam pontos de vista diferenciados. Essa visada foi percebida nesses discursos quanto ao conteúdo informativo apresentado nas duas reportagens. Na primeira, as informações são apresentadas de uma maneira mais “superficial” e idealizada. Para construir o seu discurso e defender a tese de que “ser ferroviário já é a profissão do futuro”, a jornalista insere na reportagem o relato de três trabalhadores da Vale (um maquinista, um engenheiro e uma analista de Recursos Humanos) e apresenta o maquinista Bruno como um modelo de ferroviário ideal, isto é, um ser ferroviário totalmente satisfeito com a profissão escolhida e que vive muitas aventuras em seu fazer profissional. Ao agir dessa forma, ela adota uma visada de caráter mais persuasivo e tenta convencer o seu enunciatário, o leitor da revista, a se espelhar em Bruno e também a se tornar um ferroviário.

Já Corgozinho apresenta um discurso com mais conteúdo informativo e menos idealizado. Ao construir a reportagem, ela não seleciona e nem nomeia uma personagem em especial, pois o seu discurso é construído de maneira indireta referindo-se sempre ao coletivo, ou seja, à classe ferroviária em geral. Além disso, ela o faz a partir de uma visada mais informativo-histórica e adota um tom sociocrítico. Nessa reportagem, além de informar sobre o ser e o fazer ferroviário, ela destaca a importância da família, principalmente o papel das mulheres, na luta por melhores condições de trabalho na ferrovia. As mulheres são apresentadas como “heroínas” e desempenham muitas ações ao se juntar aos movimentos grevistas, como, por exemplo, passar sabão na linha para que os maquinistas fossem obrigados a parar o trem para não descarrilar, vestir uma saia nos ferroviários rendidos como símbolo de dominação, enrolar a bandeira em seu corpo durante o confronto com a polícia para que esta não as atingisse, pois, se assim o fizesse estaria insurgindo contra um símbolo nacional etc. Cabe destacar que nem todos os trabalhadores podiam participar das greves, principalmente os maquinistas, mas eles não ofereciam resistência quando dominados e as suas esposas participavam mesmo assim. O modelo de ferroviário apresentado nessa reportagem, de acordo com a ideologia vigente na época, era aquele que colocasse a empresa, a Rede Mineira de Viação, acima de tudo e de todos, especialmente da família, porque ela incutia na mente dos ferroviários a ideologia de que ela agia e os amava como uma “mãe”. Por essa razão, ela

os punia severamente quando eles se mostravam indisciplinados durante a realização das tarefas. Para a empresa o modelo ideal de ferroviário ou de “filho” era aquele que realizasse um trabalho bom e disciplinado, que não tirasse licença e nem férias, mesmo quando estivesse doente, que evitasse pedir socorro, que tivesse horário para entrar no serviço, mas que não tivesse para sair, que estivesse disposto a se mudar com a família sempre que a ferrovia exigisse etc. Enfim, o modelo ideal era o de um “escravo assalariado”.

No outro discurso que investigamos, o biográfico, a instância de produção é a Vale em parceria, principalmente, com o Santa Rosa Bureal Cultural. Fazem parte desse discurso quatorze relatos biográficos distribuídos da seguinte maneira: oito pertencentes ao *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2006-2007* e seis ao *Vale Registrar – Catálogo de Entrevistas 2007-2009*. Segundo consta nesses catálogos, o principal objetivo dessas publicações é o de registrar a memória do patrimônio imaterial das cidades de Mariana, Ouro Preto e distritos vizinhos. Porém, no decorrer das análises verificamos que o objetivo maior parece ser o de projetar imagens positivas sobre o ser e o fazer ferroviário e, conseqüentemente, da Vale, por se interessar pelos sujeitos biografados e dar-lhes voz.

Identificamos também nesses catálogos a presença de vozes masculinas e femininas que apresentam pontos de vista diferentes. O catálogo de 2006-2007 tem como personagens biografadas os trabalhadores ferroviários que se aposentaram ou perderam os seus empregos com a extinção da Rede Ferroviária Federal. Nesse caso, são eles, por intermédio do biógrafo, quem relatam sobre o ser e o fazer ferroviário, ou seja, sobre as suas experiências na época da ferrovia. Apesar do rigor exigido, do trabalho árduo e das mazelas, aos quais alguns deles estavam sujeitos, todos eles guardam lembranças positivas da época em que trabalhavam e sentem saudades. Nesse catálogo, o modelo ideal de ferroviário era aquele que se colocava sempre à disposição da ferrovia, que fosse disciplinado, não fizesse greves, seguisse todas as ordens e buscasse crescer hierarquicamente dentro da ferrovia, sendo promovido de acordo com o seu desempenho profissional.

O catálogo 2007-2009, por sua vez, tem como personagens biografadas as esposas ou filhas de ferroviários já falecidos. Nesse caso, são elas quem falam sobre o ser e o fazer ferroviário deles, associados às recordações que elas mantêm daquela época. No espaço do relato, a vida dessas personagens se mistura à dos parentes já falecidos e cria imagens positivas sobre eles. No relato delas também é possível

perceber a satisfação e o orgulho cultivados pelos maridos ou pais em trabalhar na ferrovia. Elas também demonstram ter orgulho e saudades de pertencer à ferrovia e de morar nas suas instalações. Nesse catálogo, o modelo ideal de ferroviário é o marido ou o pai falecido.

De um modo geral, nos dois catálogos percebemos a presença do biógrafo adotando uma visada mais persuasiva e projetando uma visão saudosista com relação ao fazer ferroviário e outros ofícios afins. Isso é feito a partir de um resgate de seus hábitos, rotinas de trabalho, costumes e vidas social e cultural.

Nesta pesquisa defendemos a tese de que nos *corpora* investigados existem pelo menos duas vozes distintas e com interesses distintos: a da imprensa e a dos produtores dos catálogos *Vale Registrar*. Para mostrar o modo como a memória esteve presente nos discursos jornalísticos e biográficos e, mais particularmente, em cada gênero textual investigado (reportagem e relato biográfico) adotamos os conceitos de memória individual e memória coletiva, também estudados por Namer (1987) quando ele cita o sociólogo Maurice Halbwachs. Segundo ele, a memória dos outros é a primeira forma sob a qual se manifesta a origem social da memória individual. Uma das hipóteses do sociólogo é a de que a nossa memória se conserva a partir das memórias dos outros. Para Namer, a nossa memória possui uma origem social porque opera um movimento pelo qual o sujeito se esforça para tentar compreender de maneira atual as circunstâncias da lembrança (um presente impessoal e na exterioridade) em direção ao passado que é reconstruído. Halbwachs salienta que, quando o sujeito se lembra, ele parte do presente, do sistema de ideias gerais que está a sua disposição naquele momento.

Correlacionando esses conceitos às análises feitas podemos dizer que tanto no discurso jornalístico quanto no biográfico, a memória é reconstituída a partir da visão dos enunciadorees através das lembranças do passado trazidas para o momento presente, o do relato. Mas, em cada um desses discursos a memória opera de maneira diferente, pois ora se mostra individual, oracoletiva.

No que se refere aos discursos jornalísticos, Aryane, a autora da primeira reportagem, parte da memória individual, isto é, a apresentada por cada uma das personagens, para construir a memória coletiva. Nesse sentido, Bruno, principalmente, representa a classe dos maquinistas. Porém, na segunda reportagem, Corgozinho faz o inverso, porque ela não apresenta as personagens individualmente, ele constrói o seu discurso trazendo à tona a memória evocada pelo coletivo, ao se referir aos ferroviários, aos trabalhadores de tal setor, à empresa, à família etc.

No que diz respeito aos discursos biográficos, todas as personagens são apresentadas individualmente e relatam as suas memórias, mas essa memória não deixa de ser coletiva. Isso porque elas sempre se colocam em relação ao social, isto é, falam em nome de uma época e de todos aqueles que fizeram parte dessa época.

O estudo dessas memórias nos permitiu identificar que o interesse principal de cada instância de produção não era simplesmente o de informar ou de resgatar a memória ferroviária, mas sim, persuadir o leitor a projetar imagens positivas sobre o ser e o fazer profissional. Talvez isso tenha ocorrido porque todas as duas publicações a revista e os catálogos são produzidos para um público específico, o ferroviário e aqueles que se interessam por ferrovia.

Essas memórias também nos possibilitaram investigar os possíveis imaginários sociodiscursivos e as possíveis identidades que emergem dos discursos jornalísticos e biográficos associadas ao ser e ao fazer ferroviário.

Então, respondendo à questão: “*Quais são os traços identitários e os imaginários sociodiscursivos projetados a partir dos discursos jornalísticos e biográficos enunciados pela revista História Viva – Caminhos do Trem e pela Vale sobre o processo de formação ferroviária e outros ofícios afins?*”, podemos dizer que, de um modo geral, os traços identitários revelam características positivas. Os trabalhadores são identificados como dedicados, heróis da ferrovia, altamente disciplinados, hierarquizados, militarizados, militantes etc. As ex-esposas ou filhas dos ferroviários são identificadas na segunda reportagem como militantes e no segundo catálogo como trabalhadoras, privilegiadas pela ferrovia e, agora, desprotegidas pelos ferroviários que não estão mais presentes.

Nesta tese, os imaginários sociodiscursivos foram identificados, inicialmente, a partir de uma pesquisa sobre o surgimento das ferrovias, do ser ferroviário e de algumas conversas informais com trabalhadores da Vale e da FCA, com base em alguns signos-sintoma como, por exemplo, o relógio, presente nas estações ferroviárias como sendo símbolo da pontualidade exigida dos maquinistas, e o quepe, como símbolo de elegância, hierarquia e *status* social. Posteriormente, a partir da reflexão feita sobre os três modos de organização do discurso selecionados para análise: o enunciativo, o descritivo e o narrativo, bem como dos signos-sintomas identificados nos *corpora*.

Na primeira reportagem surge o imaginário sociodiscursivo de aventura e heroísmo, o de um mundo idealizado, representado pelo maquinista Bruno. Na segunda, surge um imaginário de luta aguerrida e de um mundo mais “real”, representado pelos

trabalhadores grevistas e pela família dos ferroviários, principalmente as mulheres, e de subordinação, representado pelos trabalhadores que estavam sujeitos à disciplina do militarismo imposto pela ferrovia. Nos catálogos observa-se a projeção de um imaginário de saudosismo, representado por todos os biografados quando se referem à época em que trabalhavam na ferrovia e moravam próximos a ela.

Através desta pesquisa, acreditamos ter atingido de modo significativo os interesses da pesquisadora que era o de investigar quais são os imaginários sociodiscursivos e as identidades que giram em torno do trem, considerado um símbolo de mineiridade e extremamente importante para a história do Brasil. Buscando fontes históricas, utilizando algumas teorias da Análise do Discurso francesa e analisando os *corpora*, podemos conhecer melhor a história dos profissionais que direta ou indiretamente deram vida à máquina de ferro e continuam mantendo o trem “vivo” na memória dos mineiros.

Mas, ainda há muito o que conhecer...



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU-AOKI, Raquel Lima de. **A construção narrativo-argumentativa da imagem de um presidente na biografia Getúlio Vargas para crianças**. Dissertação de Mestrado em Estudos Linguísticos. Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos/Universidade Federal de Minas Gerais/Faculdade de Letras, Belo Horizonte, 2012, 206f.

ARFUCH, Leonor. **O espaço biográfico – dilemas da subjetividade contemporânea**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2010.

ARRUDA, Luciana Martins e FARIA, Antônio Augusto Moreira de. Educação profissional metroferroviária: uma análise contrastiva de dois discursos jornalísticos. In: **Anais do Seminário Nacional de Educação Profissional e Tecnológica – SENEPT**. Belo Horizonte, 2010a, p. 01-15. Disponível em: <http://www.senept.cefetmg.br/site/AnaisIIsecept/anaisIIsecept.html>. Acesso em 15 de dezembro de 2011.

ARRUDA, Luciana Martins e FARIA, Antônio Augusto Moreira de. Didática e prática de ensino: análise de discursos jornalísticos sobre educação profissional ferroviária. In: **Anais do XV Encontro Nacional de Didática e Prática de Ensino – ENDIPE**. Belo Horizonte: Faculdade de Educação da UFMG, 2010b, cd-rom.

ARRUDA, Luciana Martins e LAZARINI, Dalcylyne Dutra. O anúncio publicitário sob a ótica dos planos discursivos enuncivo e enunciativo. In: **Duc in Altum**, Muriaé, v. 10, 2010, p. 143-152.

AUSTIN, John Langshaw. **How to do things with words**. 1a. ed. Oxford, 1962.

AUTHIER-REVUZ, Jacqueline. **Palavras incertas: as não-coincidências do dizer**. Trad. PFEIFFER, Cláudia Castelanos et al. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 1998.

BARROS, Diana Luz Pessoa de. Estudos do discurso. In: FIORIN, José Luiz (Org.). **Introdução à Linguística II. Princípios de análise**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 2005, p. 187- 219.

BASTOS, Liliana Cabral e SANTOS, William Soares dos. “Caramba, eu era assim, pelo amor de Deus” – a perspectiva do presente na reconstrução identitária em narrativas de conversão religiosa. In: **Práticas identitárias: língua e discurso**. MAGALHÃES, Izabel; CORACINI, Maria José; GRIGOLETTO (Orgs.). São Carlos: Claraluz, 2006, p. 223-234.

BENVENISTE, Emile. **Problemas de linguística general II**. México: Siglo XXI, [1974] 1983.

BOURDIEU, Pierre. **Les étudiants et leurs études**. Paris: Mouton, 1964a.

BOURDIEU, Pierre. **Les héritiers, les étudiants et la culture**. Paris: Minuit, 1964b.

- BOURDIEU, Pierre. **Sociologia**. ORTIZ, Renato (Org.). São Paulo: Ática, 1983.
- BOURDIEU, Pierre. **The forms of capital**. In J. Richardson (Ed.) Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. New York: Greenwood, 1986.
- BRANDÃO, Helena Hathsue Nagamine. **Introdução à análise do discurso**. 2ª. ed. rev. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2004.
- BRONCKART, Jean-Paul. **O agir nos discursos: das concepções teóricas às concepções dos trabalhadores**. Campinas, SP: Mercado de Letras, 2008.
- CAMPOS, Clecius. **Mercado juizforano precisa de mais maquinistas**, 2009. Disponível em: [www.acesa.com](http://www.acesa.com). Acesso em 15 de setembro de 2009.
- CARARO, Aryane. Uma profissão do futuro. **História Viva - Caminhos do Trem. Profissão ferroviário – Gente de Ferro**. 5 ed., 2008, p. 62-66.
- CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CHARAUDEAU, Patrick. **Grammaire du sens et de l'expression**. Paris, Hachette, 1992.
- CHARAUDEAU, Patrick. A estruturação semiolinguageira e o quadro metodológico. In: CARNEIRO, Agostinho Dias (Org.). **O discurso da mídia**. Rio de Janeiro: Oficina do Autor, 1996, p. 34-41.
- CHARAUDEAU, Patrick. Análise do discurso, controvérsias e perspectivas. In: MARI, Hugo et al. (Orgs.). **Fundamentos e dimensões da análise do discurso**. Belo Horizonte: Carol Borges, Núcleo de Análise do Discurso, FALE-UFMG, 1999.
- CHARAUDEAU, Patrick. **Le discours politique**. 1a ed. Paris: Vulbert, 2005.
- CHARAUDEAU, Patrick. **Discurso político**. São Paulo: Contexto, 2006a.
- CHARAUDEAU, Patrick. **Discurso das mídias**. Trad. CORRÊA, Ângela. São Paulo: Contexto, 2006b.
- CHARAUDEAU, Patrick. Les stéréotypes, c'est bien, les imaginaires, c'est mieux. In: BOYER, H. **Stéréotypes: fonctionnements ordinaires et mises en scène**. Langue(s), discours. V. 4, Paris, Harmattan, 2007, p. 49-63.
- CHARAUDEAU, Patrick. **Linguagem e discurso: modos de organização**. Coord. da equipe de trad. CORRÊA, Ângela & MACHADO, Ida Lucia. 1. ed. 1 reimpr. São Paulo: Contexto, 2009a.
- CHARAUDEAU, Patrick. Identidade social e identidade discursiva, o fundamento da competência comunicacional. In: PIETROLUONGO, Márcia Atália. (Org.). **O trabalho da tradução**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2009b, p. 309-326. Disponível em:

<http://www.patrick-charaudeau.com/Identite-sociale-et-identite.html>. Acesso em 19 de agosto de 2011.

CHARAUDEAU, Patrick & MAINGUENEAU, Dominique (Orgs.). **Dicionário de Análise do Discurso**. Coord. da trad. KOMESU, Fabiana. 2. ed., 1a. reimpr. São Paulo: Contexto, 2008.

CONCEIÇÃO, Marcelo Rodrigues. A educação para o Instituto Racional do Trabalho (1932-1946). **Anais do IV Congresso Brasileiro de História da Educação: a educação e seus sujeitos na escola**. Goiânia, novembro de 2006. Disponível em: <http://www.sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe4/individuais-e-co-autorais-eixo06.htm>. Acesso em 07 de junho de 2009.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. Ferroviário: cruzamento de linhas. **História Viva – Caminhos do Trem. Profissão ferroviário – Gente de ferro**. Ed. Duetto. 5. ed., 2008, p. 32-39.

COSTA, Icléia Thiesen Magalhães. Identificar, classificar, (in)formar: dispositivos institucionais na Casa de Correção da Corte. In: **DataGramZero - Revista de Ciência da Informação**. v. 6, n.1, fev/2005. Disponível em: [http://www.dgz.org.br/fev05/Art\\_01.htm](http://www.dgz.org.br/fev05/Art_01.htm). Acesso em 21 junho de 2011.

COURA-SOBRINHO, Jerônimo. Discurso, sujeitos da linguagem e contrato de comunicação. In: MARI, Hugo; MACHADO, Ida Lucia; MELLO, Renato (Orgs.). **Análise do discurso em perspectivas**. Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso, Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos, Faculdade de Letras da UFMG, 2003, p. 267-279.

CUNHA, Luiz Antônio. **O ensino de ofícios nos primórdios da industrialização**. São Paulo: Editora UNESP, Brasília, DF: Flacso, 2000.

**DICIONÁRIO ESCOLAR DA LÍNGUA PORTUGUESA/ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2008.

DUARTE, Rosália. Pesquisa qualitativa: sobre o trabalho de campo. In: **Cadernos de Pesquisa**, n. 115, março/2002, p. 139-154. Disponível em: [www.scielo.br/pdf/cp/n115/a05n115.pdf](http://www.scielo.br/pdf/cp/n115/a05n115.pdf). Acesso em 12 de dezembro de 2011.

EMEDIATO, Wander. O problema da informação midiática entre as Ciências da Comunicação e a Análise do Discurso. In: **Movimentos de um percurso em análise do discurso: memória Acadêmica do Núcleo de Análise do Discurso da FALE/UFMG**. MACHADO, Ida Lucia; SANTOS, João Bôsko Cabral dos; MENEZES, William Augusto (Orgs.). Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso, Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos, Faculdade de Letras da UFMG, 2005, p. 99-115.

FARIA, Antônio Augusto Moreira de Faria; PINTO, Rosalvo Gonçalves (Orgs.). **Poemas brasileiros sobre trabalhadores: uma antologia de domínio público**. Belo Horizonte: Viva Voz, FALE/UFMG, 2011.

FERNANDES, Iara. **Trilhos, gente e histórias**. 2012. Disponível em : <http://vidadmaquinista.blogspot.com.br/2012/06/trilhos-gente-e-historias.html>. Acesso em 07 de janeiro de 2013.

FERREIRA, Diego Vales Deslandes. A Experiência Ferroviária em Belo Horizonte: Fragmentos de Memórias de Trabalhadores da Rede Ferroviária Federal. In: **Revista História em Curso** – Revista Eletrônica do Departamento de História da PUC Minas. v. 1, n. 1, 2009. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/historiaemcurso/article/view/751>. Acesso em 05 de junho de 2009.

FERREIRA, Victor José. Formação profissional ferroviária. **Revista Ferroviária**, julho de 2009, p. 50.

FIORIN, José Luiz. **Linguagem e ideologia**. 8. ed. São Paulo: Ática, 2007.

FRIDMAN, Luis Carlos. **Vertigens pós-modernas. Configurações institucionais contemporâneas**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

GEE, James Paul. Social linguistics and literacies. **Ideology in discourses**. Bristol: The Falmer Press, 1990.

GIDDENS, Anthony. **The Consequences of Modernity**. Cambridge: Polity Press, 1990.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na Pós-modernidade**. Trad. SILVA, Tomaz Tadeu da e LOURO, Guaracira Lopes. 11. ed. 1a. reimpr. Rio de Janeiro: DP&A, 2011.

HISTÓRIA VIVA – CAMINHOS DO TREM. **Profissão ferroviário – Gente de ferro**. Ed. Duetto. 5. ed., 2008.

KOCH, Ingedore Grunfeld Villaça. **A inter-ação pela linguagem**. São Paulo: Contexto, 2004.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. A construção de ferrovias no Brasil imperial. In: **História Viva – Caminhos do Trem. Profissão ferroviário – Gente de ferro**. Ed. Duetto. 5. ed., 2008a, p. 6-12.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX. **Economia, Selecta**. Brasília (DF), v. 9, n. 4, dezembro/2008, p. 215-245.

**LEI NO. 641, DE 26 DE JUNHO DE 1852**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm). Acessado em 05 de janeiro de 2013.

LEJEUNE, Philippe. **O pacto autobiográfico: de Rousseau à Internet**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LESSA, Cláudio Humberto. **A função dos índices de polifonia na construção e desconstrução de imagens em textos opinativos**. Dissertação de Mestrado em

Estudos Linguísticos. Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos/Universidade Federal de Minas Gerais/Faculdade de Letras, Belo Horizonte, 2001, 117 f.

LESSA, Cláudio Humberto. **Marcação e destituição de identidade político-discursiva em ensaios intelectuais de esquerda: valores, imaginários e projeção de auto e hetero-imagens**. Tese de Doutorado em Estudos Linguísticos. Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos/Universidade Federal de Minas Gerais/Faculdade de Letras, Belo Horizonte, 2009, 254 f.

MACHADO, Ida Lucia. A AD, A AD no Brasil e a AD do Brasil. In: PAULA, Luciane & STAFUZZA, Grenissa (Orgs.). **Da Análise do Discurso no Brasil à AD do Brasil: três épocas histórico-analíticas**. Uberlândia: EDUFU, 2010a, p. 203-230.

MACHADO, Ida Lucia. **Jacqueline Authier-Revuz e o conceito de heterogeneidade constitutiva**. *Hand-out* entregue na disciplina Teorias sobre o Discurso, Poslin/FALE/UFMG, 2010b.

MACHADO, Ida Lucia e MENDES, Emília. **Polissemia do termo “discurso”**. *Hand-out* entregue na disciplina Teorias do Discurso, Poslin/FALE/UFMG, 2011.

MACHADO, Ida Lucia e LESSA, Cláudio Humberto. Reflexões sobre o gênero narrativa de vida do ponto de vista da análise do discurso. In: **O discurso & outras materialidades**. JESUS, Sérgio Nunes de e SILVA, Sueli Maria Ramos da (Orgs.). São Carlos: Pedro & João Editores, 2013, p. 101-121.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória sobre trilhos Culturas e identidades ferroviárias no Brasil. In: **XXIX Encontro da APHES - Associação Portuguesa de História Econômica e Social** Porto, 2009a.

MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argumentum, 2009b.

MAINGUENEAU, Dominique. **Genèses du discours**. Liège, Mardaga, 1984.

MAINGUENEAU, Dominique. **Novas tendências em Análise do Discurso**. Campinas: Pontes, 1987.

MAINGUENEAU, Dominique. **Gênese dos discursos**. Trad. Sírio Possenti. São Paulo: Parábola Editorial, 2008.

MAINGUENEAU, Dominique. **Les tendances françaises em AD – compte rendu d’une conférence présentée à l’Université d’Osaka**, 1998. In : MACHADO, Ida Lucia *Hand-out* entregue na disciplina Teorias sobre o Discurso, Poslin/FALE/UFMG, 2010b.

MANGE, Roberto. Ensino profissional racional no Curso de Ferroviários da Escola Profissional de Sorocaba e Estrada de Ferro Sorocabana. In: **Revista IDORT**, São Paulo, ano 1, n. 1, jan./1932, p. 16-38.

MARTINELLI, Rafael. Quem mais tem medo de abrir os arquivos são os que se enriqueceram com a ditadura. **A Verdade: Jornal dos trabalhadores a serviço da luta pelo socialismo**, julho/2009, p. 40.

MENEZES, William Augusto. Semiologia e política. In: **Movimentos de um percurso em análise do discurso: memória Acadêmica do Núcleo de Análise do Discurso da FALE/UFMG**. MACHADO, Ida Lucia; SANTOS, João Bôscio Cabral dos; MENEZES, William Augusto (Orgs.). Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso, Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos, Faculdade de Letras da UFMG, 2005, p. 149-175.

MOITA LOPES, Luiz Paulo da. **Identidades fragmentadas**. Campinas, São Paulo: Mercado de Letras, 2002.

MONTEIRO, Claudia. **A vida na ferrovia**. 2012. Disponível em: <http://vidadmaquinista.blogspot.com.br/2012/06/vida-na-ferrovia.html>. Acesso em 05 de janeiro de 2013.

MONTENEGRO, Antonio Torres. **História oral e memória: a cultura popular revisitada**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

NAMER, Gérard. **Mémoire et société**. Paris: Méridiens Klincksieck, 1987.

NASCIMENTO, Osvaldo Vieira do. **Cem anos de ensino profissional no Brasil**. Curitiba: Ibpex, 2007.

PÊCHEUX, Michel. **Semântica e discurso: uma crítica à afirmação do óbvio**. Trad. ORLANDI, Eni Pulcinelli [et al]. 2. ed. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 1995.

PENEFF, Jean. Myths in life stories. In: SAMUEL, Raphael & THOMPSON, Paul (Orgs.). **The Myths we Live By**. Londres/Nova York: Routledge, 1990.

PENEFF, Jean. Autobiographies de militants ouvriers. In: **Revue Française de Science Politique**, v. 29, n. 1, février/1979.

PIEPER, Sandro Luís y MAUCH PALMEIRA, Eduardo. A importância das ferrovias para o desenvolvimento econômico brasileiro. In: **Observatorio de la Economía Latinoamericana**, n. 74, 2007. Disponível em: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/>. Acesso em 19 de janeiro de 2012.

POSTIC, Marcel. **O imaginário na relação pedagógica**. Trad. PINTO, Mário José Ferreira. Ed. ASAS. Rio Tinto/Portugal, 1992.

PROCÓPIO, Mariana Ramalho. **O ethos do homem do campo nos quadrinhos de Chico Bento**. Dissertação de Mestrado em Estudos Linguísticos. Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos/Universidade Federal de Minas Gerais/Faculdade de Letras, Belo Horizonte, 2001, 120 f.

PROCÓPIO-XAVIER, Mariana Ramalho. **A configuração discursiva de biografias a partir de algumas balizas de História e Jornalismo**. Tese de Doutorado em Estudos Linguísticos. Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos/Universidade Federal de Minas Gerais/Faculdade de Letras, Belo Horizonte, 2012, 281 f.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Formação metroferroviária**. Ano 70, março, 2009, p 61-63.

REVISTA FERROVIÁRIA. **A formação complementar em Engenharia Ferroviária – IME**. Ano 70, abril, 2009, p 60-61.

SALVADORI, Maria Ângela Borges. Educação, trabalho e juventude: Os Centros Ferroviários de Ensino e Seleção Profissional e o perfil do jovem ferroviário. **Histórica – revista on-line do Arquivo Público de São Paulo**, n. 11, junho/2006. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/educacao11/materia02/>. Acessado em 07 de junho de 2009.

SANTOS, João Bôsko Cabral dos. Vozes e sentidos no gênero. In: MARI, Hugo; MACHADO, Ida Lucia; MELLO, Renato (Orgs.). **Análise do discurso em perspectivas**. Belo Horizonte: Núcleo de Análise do Discurso, Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos, Faculdade de Letras da UFMG, 2003, p. 73-82.

SEARLE, John. **Speech Acts**. Cambridge, Cambridge University Press, 1969.

SETTON, Maria da Graça Jacintho. A teoria do *habitus* em Pierre Bourdieu: uma leitura contemporânea. **Revista Brasileira de Educação**. Universidade de São Paulo, Faculdade de Educação. N. 20, maio/jun/jul/ago de 2002, p. 60-70. Disponível em: [http://www.anped.org.br/rbe/rbedigital/rbde20/rbde20\\_06\\_maria\\_da\\_graca\\_jacintho\\_setton.pdf](http://www.anped.org.br/rbe/rbedigital/rbde20/rbde20_06_maria_da_graca_jacintho_setton.pdf). Acesso em 07 de janeiro de 2013.

SILVA, Rosilene. **Argumentação e discurso mobilizante: estratégias de uma empresa de vendas em rede**. Belo Horizonte: C/Arte, FUMEC-FACE, 2004.

SOUZA, Octavio. **Fantasia de Brasil**. São Paulo: Escuta, 1994.

SOUZA E SILVA, Maria Cecília Pérez de; FAÏTA, Daniel (Orgs.). **Linguagem e trabalho: construção de objetos de análise no Brasil e na França**. 1. ed. São Paulo: Cortez Editora, 2002.

VELHO, Gilberto Cardoso. **Subjetividade e sociedade: uma experiência de geração**. Rio de Janeiro: Zahar, 1986.

VILAS BOAS, Sérgio. **O estilo magazine: o texto em revista**. São Paulo: Summus, 1996.

WOODWARD, Kathryn. Introduction. In: WOODWARD, Kathryn (Ed.). **Identity and difference**. Londres: Sage, 1997.

ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovia e memória: estudo sobre a vida social e o trabalho dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas. In: **XXII Simpósio**

**Nacional de História – ANPUH.** João Pessoa, 2003. Disponível em: <http://anpuh.org/anais/?p=17771>. Acesso em 24 de novembro de 2012.

ZAMBELLO, Marco Henrique. A memória ferroviária: luta e identidade operárias. In: **Anais do 33 encontro do Ceru04.pmd**, 2006. Disponível em: [http://www.fflch.usp.br/ceru/anais/anais2008\\_2\\_ceru04.pdf](http://www.fflch.usp.br/ceru/anais/anais2008_2_ceru04.pdf). Acesso em 25 de outubro de 2010.

ZUCCHI, Bianca Barbagallo. A criação da Escola de Ferroviários da Companhia Sorocabana. **Histórica – Revista on-line do Arquivo Público de São Paulo**, n. 4, agosto/2005. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao04/materia02/>. Acesso em 07 de junho de 2009.

## **ENDEREÇOS ELETRÔNICOS PESQUISADOS**

<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=N023885>. Acesso em 10 de janeiro de 2013.

<http://dgp.cnpq.br/buscaoperacional/detalhegrupo.jsp?grupo=0202801JDDMWNL>. Acesso em 14 de dezembro de 2011.

<http://portal.mec.gov.br/> Acesso em 09 de novembro de 2009.

<http://sindfer.wordpress.com/publicacoes/informativo-raizes/> Acesso em 04 de agosto de 2010.

<http://www.amantesdaferrovia.com.br/> Acesso em 10 de dezembro de 2012.

<http://www.brasilecola.com/quimica/heraclito-filosofo-fogo.htm>. Acesso em 14 de janeiro de 2011.

<http://www.cbtu.gov.br/>. Acesso em 21 de novembro de 2011.

<http://www.discurso.ufrgs.br/glossario.html>. Acesso em 27 de janeiro de 2012.

<http://www.fcasa.com.br/>. Acesso em 22 de novembro de 2011.

<https://www.lojaduetto.com.br/produtos/?categoria=84>. Acesso em 15 de janeiro de 2013.

<http://www.normalizacao.cni.org.br/perguntas.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2013.

<http://www.portaldosjornalistas.com.br/perfil.aspx?id=11120>. Acesso em 25 de janeiro de 2013.

<http://www.revistaferroviaria.com.br>. Acesso em 09 de novembro de 2009.

<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em 12 de abril de 2010.



[http://www.senai.br/br/Institucional/snai\\_his.aspx](http://www.senai.br/br/Institucional/snai_his.aspx). Acesso em 17 de abril de 2010.

<http://www.trembrasil.org.br/> Acesso em 05 de janeiro de 2013.

<http://www.tremdavale.org/> Acesso em 02 de fevereiro de 2013.

<http://www2.uol.com.br/historiaviva/caminhostrem/>. Acesso em 27 de outubro de 2009.

**ANEXOS**

**Entrevista enviada para a Redação da revista *História Viva – Caminhos do Trem***

**Entrevistado(a):**

**Cargo ou função:**

**Data:**

Prezado(a) entrevistado(a) para o desenvolvimento da minha pesquisa de doutorado sobre “Formação profissional ferroviária e outros ofícios afins” gostaria de contar com a sua colaboração respondendo as cinco perguntas abaixo.

- 1) Qual é o objetivo ou o foco de revista *História Viva*?
- 2) Como surgiu a proposta de criar a coleção *História Viva – Caminhos do Trem*?
- 3) Quanto tempo aproximadamente durou o trabalho de elaboração dos cinco volumes e quais foram as principais fontes pesquisadas?
- 4) No número 5, “Profissão ferroviário – Gente de ferro”, mais especificamente na reportagem “Profissão do futuro”, percebemos que todos os personagens são trabalhadores da *Vale*. O que motivou esta escolha?
- 5) Qual é o público-alvo dessa coleção e como é feita a sua divulgação?

# 5 PROFISSÃO FERROVIÁRIO

# HISTÓRIA

www.historiaviva.com.br

tt  
Dueto

R\$ 12,90 - Edição Nº 5

ISBN-978857902002



# CAMINHOS DO TREM

APOGEU, DECADÊNCIA E RETOMADA DA FERROVIA NO BRASIL

HOMENS LIVRES  
NAS FERROVIAS DO  
BRASIL IMPERIAL

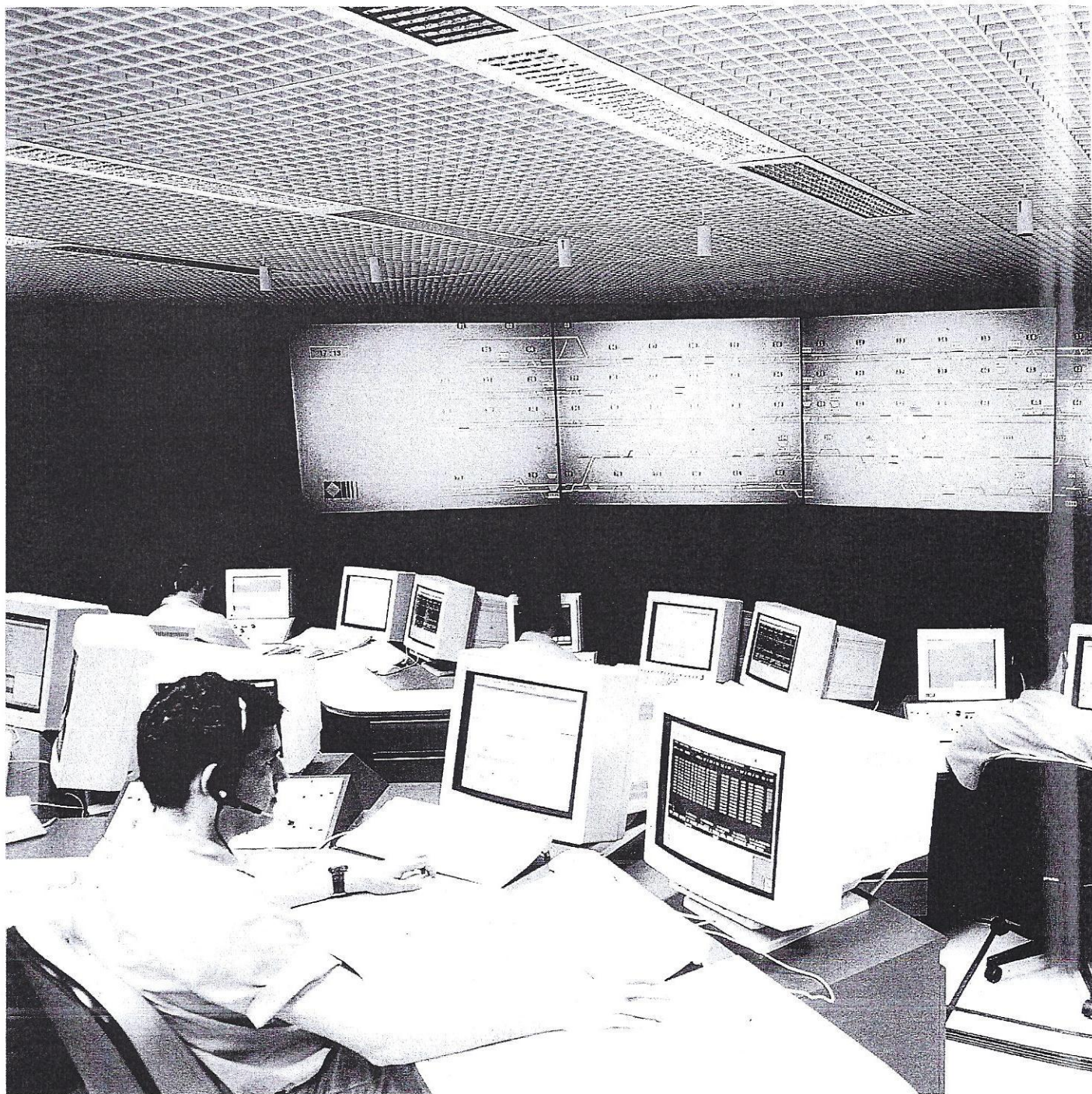
LUTAS E ASCENSÃO  
SOCIAL: O MUNDO  
VISTO DOS TRILHOS

OFICINAS E  
ESCOLAS,  
PÓLOS DE  
CRIATIVIDADE

FERROVIÁRIO,  
PROFISSÃO  
DE FUTURO

# GENTE DE FERRO





# Uma profissão do

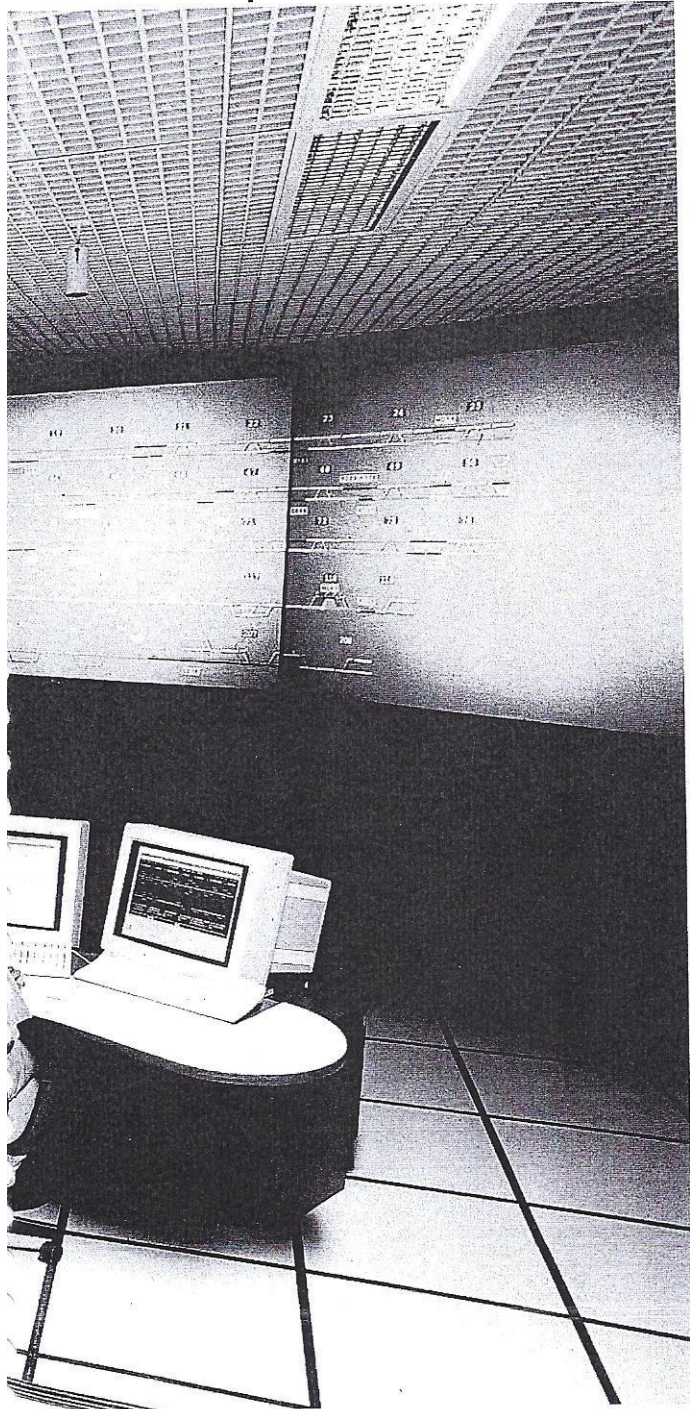
# futuro

Engana-se quem acredita que maquinistas e trabalhadores das ferrovias entraram em extinção. O setor está mais aquecido do que nas últimas décadas, e a tecnologia agregada tem devolvido aos quadros ferroviários o glamour que a categoria já teve um dia

POR ARYANE CARARO

**H**ouve um tempo em que ser ferroviário era motivo de orgulho e de prestígio social. Por onde o trem corria, alimentava os sonhos de crianças que olhavam naquele aparato de ferro o seu futuro profissional. Quando grandes, a boa remuneração fazia com que os sonhos de criança virassem realidade em um dos quadros das várias empresas ferroviárias do país. Tudo isso parece a descrição de um passado muito distante, mas pode estar mais atual do que nunca. A profissão que decaiu na década de 60, junto com as estradas de ferro do Brasil, voltou com tudo nos últimos dez anos e ainda faz garotos estufar o peito para exclamar: "Sou maquinista".

**OPERAÇÃO**  
Técnicos em  
operação no  
Centro de Tráfego e  
Controle da Estrada  
de Ferro Vitória a  
Minas, da Vale  
SAGRILOVALE

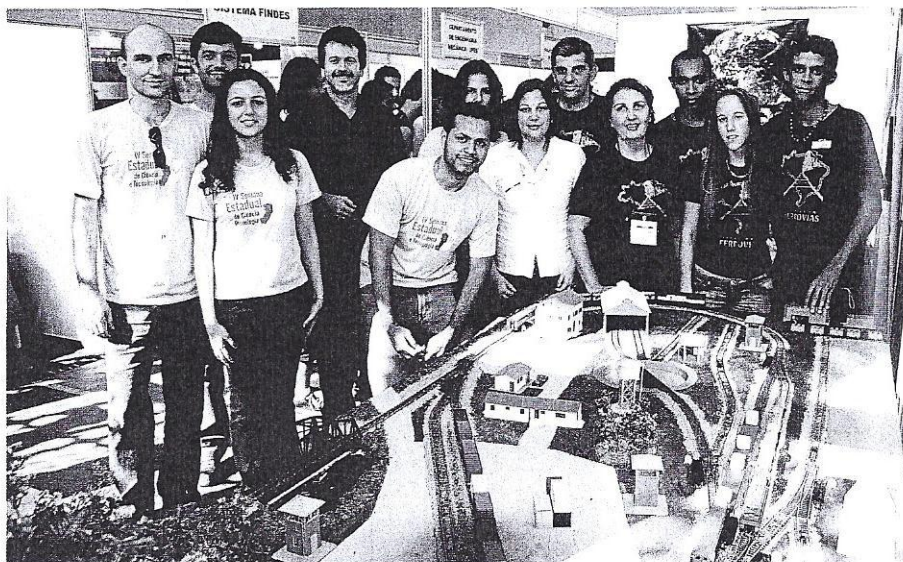


## Mercado de Trabalho

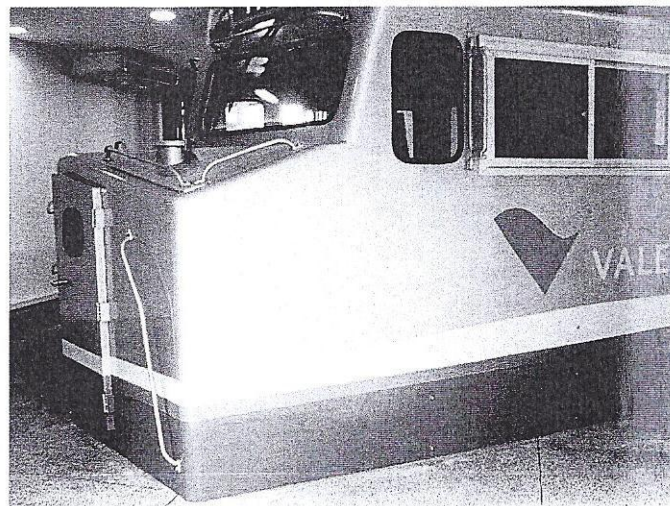
Muito antes de aprender a dirigir um carro, Bruno Nascimento da Silva, 29 anos, experimentou a sensação de domar um búfalo de ferro. Foi na cabine de uma locomotiva que, pela primeira vez, ele descobriu a emoção de segurar no braço milhares de toneladas de carga. "Não tinha carteira de motorista e nem sabia dirigir. A primeira coisa que aprendi a pilotar foi uma locomotiva. Nem caminhoneiro tem essa sensação: é muita potência de cavalo", conta ele, que assumiu a boléia de um trem pela primeira vez em 1999, após passar por um ano de treinamento na Vale (então denominada Vale do Rio Doce), empresa da qual é empregado.

O trem já fazia parte do imaginário de Bruno havia muito tempo, como do de qualquer garoto que pede ao pai um ferromodelo de presente – embora ele nunca tivesse recebido o brinquedo. "Quando era criança, na casa do meu avô, escutava o trem passando e ficava doido para vê-lo, porque balançava tudo. Mas só escutava a buzina", lembra. A primeira locomotiva ele só viu ao vivo quando tinha cerca de 15 anos de idade. Gostou, mas não foi caso de amor à primeira vista. Já adolescente, decidiu fazer o curso de Estradas na Escola Técnica Federal do Espírito Santo (hoje Centro Federal de Educação Tecnológica do Espírito Santo – Cefetes), onde aprendeu a planejar e a construir tanto estradas de pavimento como de ferro. O fim do curso coincidiu com a abertura de novas vagas na Vale, em 1998. "A empresa tinha sido privatizada, o quadro de maquinistas era antigo, muitos estavam para se aposentar e precisavam ser repostos", conta.

Aos 19 anos, Bruno não conhecia muito da profissão. "Achava que era simples: só ir para frente, para trás, apita aqui, buzina ali." Aprovado no concurso, o rapaz descobriu em oito meses de um curso no Senai, em parceria com a Vale, que aquela imagem da maria-fumaça tinha ficado no passado. "Fui vendo toda a tecnologia e estrutura de operação e percebi que é um negócio totalmente tecnológico", comenta. Na hierarquia ferroviária, o cargo de maquinista até então era destinado aos manobreadores dos pátios ou auxiliares de maquinista, num processo que poderia durar mais de dez anos para a ascensão. Porém, a necessidade fez com que jovens daquela turma de recém-contrata-



↑ FORMAÇÃO  
Alunos do curso técnico em ferrovias do Centro Federal de Educação Tecnológica do Espírito Santo (Cefetes) em 2007. À dir., simulador do Centro de Excelência em Logística Ferroviária (CELFF), da Vale  
ACERVO CEFETES  
ACERVO CELFF



dos fossem para a boléia dos trens decorrido somente um ano do início no curso do Senai.

Hoje, o maquinista ainda enfrenta as expressões espantadas das pessoas que descobrem sua atividade profissional. "Perguntam se a maria-fumaça ainda existe e se o trem é de passageiros. Quase ninguém sabe que 30% do PIB brasileiro é carregado por nós", diz Bru-

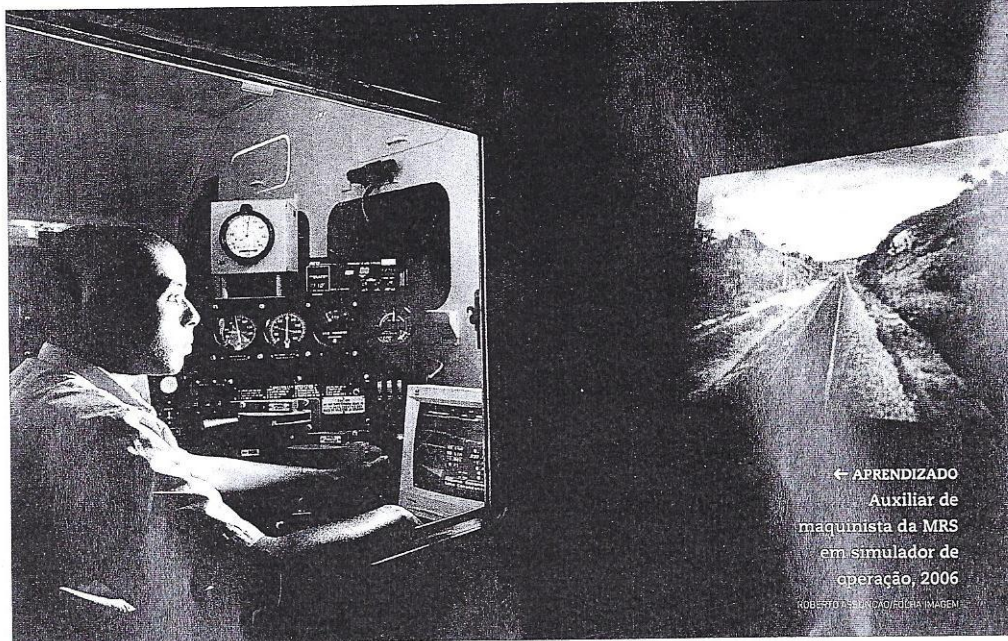
no, referindo-se às cargas de minérios, grãos e outros produtos.

A visão romancada do maquinista é a única coisa que vai ficando para trás com o avanço tecnológico das ferrovias. Tanto que, atualmente, as primeiras lições práticas de condução de um trem não são feitas nos trilhos, mas em salinhas dotadas de simuladores avançados, uma espécie de game gigante que reproduz a cabine de uma locomotiva. A tela de um computador conduz a uma ferrovia virtual, com todos os obstáculos possíveis numa viagem, como operários trabalhando na via e animais que cruzam a linha. Para que tudo pareça ainda mais real, há até uma cabine em fi-

## As primeiras lições práticas de condução de um trem não são feitas nos trilhos, mas em salinhas dotadas de simuladores avançados

bra de vidro que imita o espaço interno de uma locomotiva e um telão que projeta a "estrada".

"Este software ensina a melhor forma de operar o trem e, por isso, fazemos também simulações de emergências, como carros ou pessoas na linha, perda de um motor ou o aviso, pelo rádio, de que houve um acidente mais à frente", informa o engenheiro Ricardo Penna de Azevedo Filho, supervisor do Centro de Excelência em Logística Ferroviária - CELF, que a Vale mantém dentro de suas instalações. Aula muito importante, já que ali todos os vícios e erros ferroviários são corrigidos. "O simulador não forma maquinistas, mas ganhamos tempo, pois cada instrutor pode orientar três ou quatro pessoas, em duas viagens simuladas por dia", diz. Se fosse nos trilhos, seriam necessários muitos mais professores.



← APRENDIZADO  
Auxiliar de  
maquinista da MRS  
em simulador de  
operação, 2006

ROBERTO ASSUNÇÃO/REDAÇÃO IMAGEM

## CURSOS TÉCNICOS NA ÁREA FERROVIÁRIA

### Centro de Formação Profissional Engenheiro James C. Stewart (Senai-SP)

Cursos de Aprendizagem em Transportes: Eletricidade de manutenção de sistemas de transportes sobre trilhos; e Mecânica de manutenção de sistemas de transporte sobre trilhos. Mantidos pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), oferecem qualificação de nível básico a jovens que tenham concluído o ensino fundamental.

**Informações:** [www.sp.senai.br](http://www.sp.senai.br)  
Av. Raimundo Pereira de Magalhães, 1000 - São Paulo - SP  
Tel.: (11) 3613-6201

### Centro de Formação Profissional José Fagundes Netto (Sistema Fiemg/Senai-MG)

Desde 2004 realiza atividades em convênio com o Centro de Treinamento em Tecnologia Ferroviária, da MRS Logística.

**Informações:** [www.fiemg.com.br](http://www.fiemg.com.br)  
Av. Rio Branco, 1219 - Juiz de Fora - MG  
Tel.: (32) 3239-2233

### Centro Federal de Educação Tecnológica do Espírito Santo - Cefetes

Curso Técnico em Transportes (Unidade Vitória) Formação de técnicos em estradas, com possibilidade de atuar no desenvolvimento de projetos e construção de obras de infra-estrutura de transportes rodoviários, ferroviários, portuários e aeroportuários; e técnicos em transportes, que poderão operar sistemas de transportes nos diversos modos e modalidades (de cargas e de passageiros).

### Centro Federal de Educação Tecnológica do Espírito Santo - Cefetes (Unidade Cariacica)

Com ênfase em manutenção e operação ferroviária, oferece conhecimentos em projetos de infra-estrutura e superestrutura ferroviária, manutenção mecânica e eletroeletrônica de material rodante (locomotivas, carros e vagões) e manutenção de via permanente, eficiência energética, sinalização e comunicação ferroviária, controle da operação de pátios, terminais e circulação de trens.

**Informações:** [www.cefetes.br](http://www.cefetes.br)  
Avenida Vitória, 1729 - Vitória - ES  
Tel.: (27) 3331-2112  
Rua Narciso Pavani, s/nº - Cariacica - ES  
Tel.: (27) 3336-2512

### Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - Cefet-MG

Curso Técnico em Transportes e Tráfego Capacitação para atuar no planejamento e gerenciamento de empresas, transporte aeroviário, dutoviário, ferroviário, aquaviário e rodoviário, bem como em empresas de engenharia de tráfego e de logística.

**Informações:** [www.cefetmg.br](http://www.cefetmg.br)  
Av. Amazonas, 5253 - Belo Horizonte - MG  
Tel.: (31) 3319-7002

### Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire

Curso Técnico em Transportes Com habilitação em logística e transportes e manutenção mecânica e elétrica metroferroviária; tem duração de um ano e meio, incluindo

o estágio em empresas conveniadas.

**Informações:** [www.etetsilvafreire.com](http://www.etetsilvafreire.com)  
Rua Dr. Padilha, 1 - Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: (21) 2594-6831

### Centro de Estudos e Pesquisas Ferroviárias - Cepefer

Master Business Rail - MBRail, curso de especialização realizado em convênio com universidades e concessionárias, incluindo a modalidade *in company*. Compõe-se de disciplinas específicas do setor ferroviário e de gestão de negócios e empreendimentos ferroviários.

**Informações:** [www.cepefer.com.br](http://www.cepefer.com.br)  
Rua Manoel Duarte, 14 - Conj. 306 - Três Rios - RJ  
Tel.: (24) 2252-0687

### Instituto Militar de Engenharia - IME

Curso de Especialização em Transporte Ferroviário de Carga

Realizado em parceria com concessionárias e com o Cepefer, compõe-se de 18 disciplinas e desenvolvimento de monografia, de acordo com temas previamente discutidos com as empresas e enquadrados em linhas de pesquisa definidas. Monografias elaboradas pelos alunos têm sido selecionadas para apresentação em congressos internacionais, como o International Heavy Haul Association (IHHA).

**Informações:** [www.ime.br](http://www.ime.br)  
Rua General Tibúrcio, 80 - Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: (21) 2546-7267





IME  
Alunos do curso de Especialização em Transporte Ferroviário de Carga, realizado pelo Instituto Militar de Engenharia (IME) em parceria com o Cepefer, em Minas Gerais, 2008

ACERVO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA

As simulações na Vale são feitas para os maquinistas da Estrada de Ferro Vitória a Minas e Ferrovia Centro-Atlântica – FCA desde 2000 e foram ampliadas para a Ferrovia Carajás em 2006. “Desde que o CELF foi implantado, o número de acidentes diminuiu quase 80%. Investimento em qualificação foi mesmo a resposta encontrada para otimizar o transporte e reduzir, inclusive, os prejuízos. De acordo com a analista de Recursos Humanos Rachel Pessoa, da Vale, há três iniciativas apoiadas pela empresa na formação de técnicos em ferrovias: o convênio com o Cefetes, a parceria com o Senai desde 1983 (são três meses de aulas teóricas com instrutores da Vale e de seis meses a um ano de atividade prática), e o próprio CELF, que mantém cursos regulares de capacitação para os funcionários da companhia.

Segundo os analistas de Recursos Humanos da Vale, as perspectivas profissionais no setor ferroviário são extremamente promissoras

“Mesmo sendo técnicos, eles ainda não estão prontos para o mercado”, explica ela.

**D**e fato, a emoção de estar numa estrada de ferro de verdade supera qualquer descrição, garante Bruno. Ele tenta: “Descer uma serra igual à do Fazendão (MG) só no controle de freio e não deixar a velocidade passar de 60 km/h dá muita adrenalina, porque você está com um trem com 24 mil toneladas e 250 vagões. A sensação é de total êxtase, igual a fazer rapel”.

Apesar das novas tecnologias absorvidas pelo transporte ferroviário, com a instalação de computadores de bordo nas locomotivas, o jovem não acredita que a profissão vá perder o seu romantismo e o glamour, e que o homem será substituído pelas máquinas. “Será como

guiar um carro com câmbio automático. Perderá um pouco aquele negócio de segurar o trem no braço e será mais confortável para nós. Mas sempre vai existir o maquinista e esta sempre será uma profissão de prestígio. A única diferença é que daqui para frente ele terá de ter um grau de conhecimento maior e ficar aberto às novas tecnologias.”

Mercado há, e está bastante aquecido. Além do Cefetes, do Cepet e do Senai, citados neste artigo, existem cursos técnicos na área ferroviária em Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro – alguns deles com indicação para estágio assegurada aos alunos –, juntamente com cursos de especialização realizados em convênios com universidades como os do Centro de Estudos e Pesquisas Ferroviárias – Cepefer, de São Paulo. Segundo Rachel, as perspectivas profissionais são mais que promissoras. “Se eu fosse dar um conselho diria ‘faça um curso técnico, porque a demanda é grande’. A ferrovia já é a profissão do futuro” resume. E caso encerrado. ■

■ Aryane Cararo é jornalista.

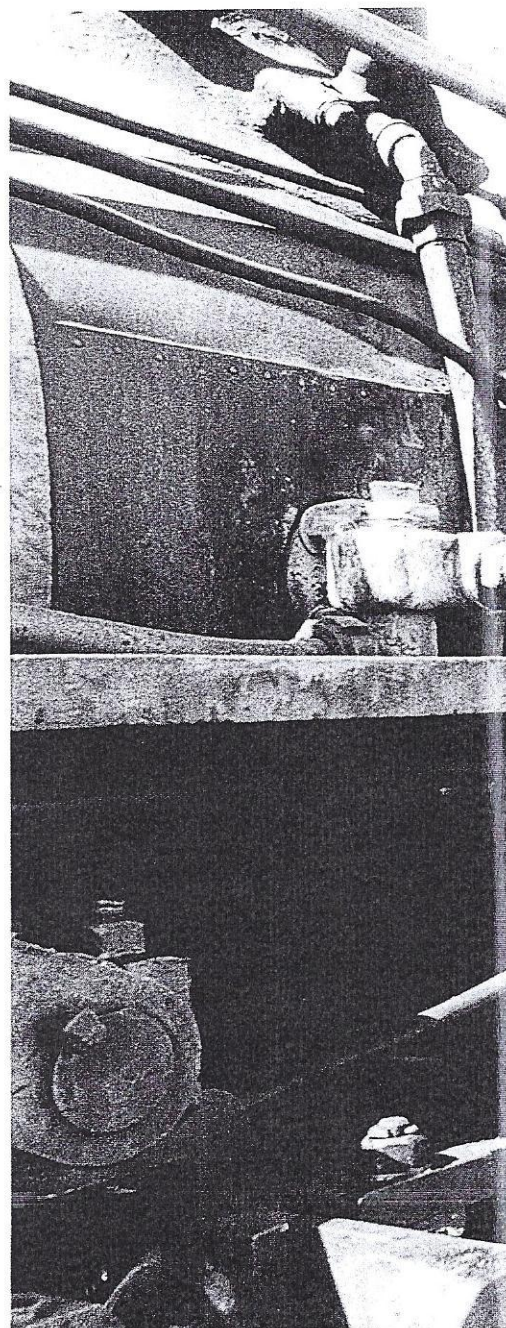
# Ferroviário:

## cruzamento de linhas

A ferrovia representou para milhares de trabalhadores a primeira oportunidade real de profissionalização e de ascensão social. E, para as mulheres dos ferroviários, o primeiro mecanismo concreto de afirmação da cidadania

— POR BATISTINA MARIA DE SOUSA CORGOZINHO

Que alternativas de trabalho existiam para a mão-de-obra masculina do centro-oeste mineiro, na primeira metade do século XX? Numa área predominantemente rural, naquele momento, o emprego na ferrovia constituía quase que a única alternativa vantajosa. Em comparação com o trabalho na roça, baseado em relações paternalistas, a ferrovia oferecia maiores atrativos – segurança e estabilidade, ou seja, a garantia de não ter de procurar, no dia-a-dia, um serviço com o qual pudesse manter a si e a sua família. O fato de ser oferecido em maior quantidade e não exigir instrução escolar tomava a atividade na estrada de ferro mais acessível e, principalmente, transformava o trabalhador em sujeito de direitos, oferecendo férias, licença para tratamento de saúde, assistência médica para ele e sua família e uma renda com a qual podia contar, apesar do baixo salário e dos constantes atrasos de pagamento. A relação assalariada de trabalho na ferrovia significou, portanto, uma possibilidade de avanço em termos empregatícios para o homem do centro-oeste mineiro que considerava o trabalho na ferrovia o melhor emprego, o que trazia para ele importância social, um status do qual se orgulhava.



MAQUINISTA  
da Rede Mineira de Viação  
junto a sua locomotiva.  
O maquinista era  
responsável pelo excesso de  
consumo de combustível

LUIZ DEVAER/DAE



## Mão-de-obra ferroviária

**N**ão havia dificuldade para ser admitido como funcionário da Rede Mineira de Viação (RMV), pois não era exigida instrução e nem concursos. O trabalho era pesado. Muitos entravam e pouco depois saíam. Geralmente o interessado era admitido ainda jovem, muitas vezes na condição de aprendiz, sem remuneração durante certo tempo, como aprendiz de mecânico, limpador de máquinas, aprendiz de torneiro mecânico ou em tarefas subalternas como as de trabalhador de linha, servente de pedreiro, lenheiro, trabalhador de baldeação, praticante geral etc.

Desde sua admissão, não só o trabalhador, mas também seu núcleo familiar passavam a sofrer a influência permanente da ferrovia em sua vida. Muitos solicitaram sua aposentadoria com mais de 35 anos de serviço, preocupados com a queda do seu salário devida à ausência de uma legislação que garantisse a paridade salarial entre o aposentado e o funcionário na ativa, aliada à forte ideologia de dedicação à Rede difundida pela empresa e impregnada na fala dos ferroviários.

Os trabalhadores ferroviários do tempo da

locomotiva a vapor possuíam baixo nível de instrução, geralmente só o curso primário. Os conhecimentos necessários ao trabalho eram obtidos por meio da prática e da observação, de modo que o mais importante era a curiosidade, o desempenho e a atenção do funcionário. Curiosidade em conhecer, por exemplo, o esquema da locomotiva; modelos de peças; empenho em acompanhar as revisões quando as máquinas apresentassem algum defeito etc. Quanto mais domínio eles adquirissem

## O trabalho disciplinado oferecia aos funcionários da RMV oportunidades de ascensão na hierarquia da empresa

sobre as tarefas produtivas de sua responsabilidade, mais prestígio alcançavam e menos se dispunham a instruir os subalternos, pelo receio de vir a sofrer competição. Nas oficinas, se um desses funcionários faltasse, era difícil que outro pudesse substituí-lo adequadamente.

A especialização de função era estimulada pela empresa, visando o aumento da pro-

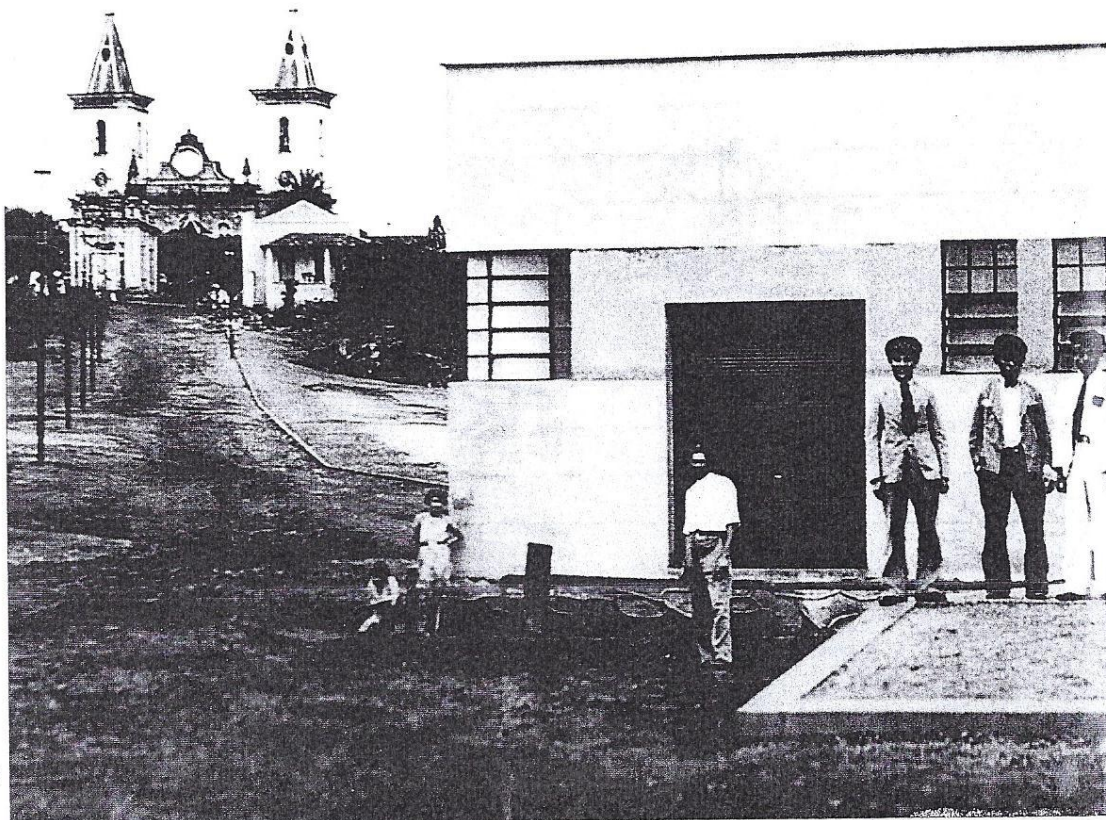
dutividade e a qualidade do trabalho, mas do ponto de vista do ferroviário era um modo de sobressair, adquirir importância e obter o reconhecimento de seu valor. Como as funções eram altamente hierarquizadas, as chefias procuravam instruir seus subalternos a respeito do trabalho a ser feito, visando garantir seu próprio desempenho, pois também estavam sob as ordens de outra chefia acima e podiam ser destituídas de seus postos se não produzissem satisfatoriamente. Por isso, precisavam ter sempre pessoas

em condições de executar serviços variados – por exemplo, um foguista pronto para atuar como maquinista, um aprendiz capaz de exercer funções de oficial na oficina, um lenheiro já em condições de ser foguista etc.

Somente a partir de meados da década de 40 é que a RMV passou a ter em seu quadro de pessoal os artífices formados pela Escola Profissional. Essa escola, com o tempo, foi adquirindo mais credibilidade na formação dos futuros empregados, conseguindo a façanha de não dissociar teoria e prática. Segundo seus instrutores, para aprender era preciso ao mes-

BAEPENDI  
Ferroviários  
na estação de  
Baependi, década de  
30. Serviu  
à Viação Férrea  
Sapucai, que foi  
integrada à Rede Sul  
Mineira e, em 1931,  
à Rede Mineira de  
Viação

AS FERROVIAS DO BRASIL - 2005/  
COLEÇÃO JOÃO EMÍLIO GERODETTI



mo tempo falar sobre, mostrar e fazer de maneira correta. No final do processo de estudos, os alunos deveriam ser capazes de "trabalhar por fora enxergando por dentro a peça que estavam fazendo".

Os ferroviários tinham interesse em colocar seus filhos nessa escola porque, em três anos, eles já estariam preparados em termos profissionais e, muito provavelmente, integrados ao quadro de funcionários da empresa. Além dessas vantagens, os alunos ainda recebiam uma pequena gratificação em dinheiro e produziam para si as ferramentas de trabalho necessárias à realização do seu ofício no futuro.

Nas oficinas, o trabalho era executado por aprendizes, oficiais e mestres, termos remanescentes do antigo sistema medieval de corporações de ofício, caracterizadas por produção artesanal, de caráter doméstico, relações de trabalho familiares, tecnologia pouco desenvolvida e divisão do trabalho em escala reduzida.

Por volta de 1938, foi feita uma reestruturação do trabalho na oficina, aglutinando funções, tarefas e ferramentas em seções subdivididas em diferentes turmas. Isso trouxe como resultado maior produtividade de trabalho, em decorrência da sua nova organização e ra-

cionalização: economia de tempo e aumento da produção. Cada ferroviário era responsável pela sua tarefa específica e deveria responder por ela. Era prudente, então, que se verificasse o trabalho já realizado para dar o prosseguimento necessário. Quando aconteciam irregularidades no serviço, a responsabilidade era dividida entre os envolvidos, após apuração e por meio de um processo. Através dele eram reconstituídas as situações, definidos os culpados e aplicadas as punições necessárias.

As operações na RMV tinham uma acentuada característica militar: eram desempenhadas por uma espécie de exército civil constituído por trabalhadores interligados hierarquicamente, desenvolvendo tarefas produtivas. O início da jornada era marcado pela empresa, mas o término dependia das necessidades do serviço.

O trabalho bom e disciplinado possibilitava aos funcionários oportunidades de ascensão na hierarquia. Isso trazia prestígio, um salário melhor e avanços na carreira ferroviária. O comportamento adequado do pessoal era medido através de atitudes como: fazer o serviço pontualmente; ter boa vontade; apresentar produção; não ficar bêbado em serviço; seguir as ordens dadas; não faltar; não tirar licença. Além disso, o bom funcionário era aquele que se preocupava em usar as ferramentas adequadamente, evitando estragos desnecessários e procurando não se acidentar. Quem agisse assim serviria de exemplo para aqueles que quisessem alcançar o mesmo nível. Os maquinistas mais conceituados eram escalados para trens considerados de alta categoria - expressos e noturnos de alta velocidade, naquela época 45 km/h. Por outro lado, se o funcionário não apresentasse produção e desse prejuízo para a empresa, além de ter sua carreira interrompida, seria passível de punição se fosse considerado culpado na apuração do processo. Os tipos de punições poderiam ser corte de 50% no salário ou suspensão do trabalho por determinado número de dias. O maquinista, por exemplo, era responsável pelo excesso de consumo de combustível, ou por horas de atraso ou adiantamento nas viagens.

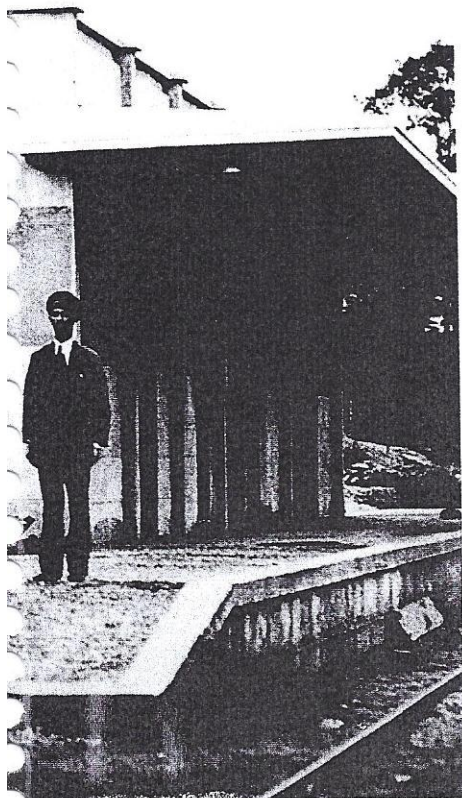
Portanto, cada patamar era preenchido por aqueles que mais se ajustassem às exigências referentes à pontualidade, cumprimento das ordens dadas, frequência, obediência e que tivessem capacidade de aprender e executar satisfatoriamente as tarefas solicitadas. O trabalhador de estação podia subir na carreira, fazendo concurso para guarda-chave, conferente ou telegrafista. Já os cargos de agente

de estação e auxiliar eram preenchidos por indicação da chefia imediata. Na tração, o trabalhador podia começar como acendedor e limpador de locomotiva, lenheiro, seguir como foguista até fazer o concurso e alcançar a situação de foguista ou maquinista. Um foguista poderia, por concurso, vir a ser classificado maquinista mesmo sem ter percorrido todas as classes (1ª, 2ª, 3ª). Mediante concurso, ele poderia ainda alcançar o nível de fiscal de tração e, por indicação, atuar como escaldador ou chefe de depósito.

Os que trabalhavam na "meia-sola", ou seja, no depósito, podiam ser aproveitados também nas oficinas de reparação geral. Aqueles que mais se destacassem em seu desempenho profissional, no atendimento às determinações das chefias imediatas etc. eram indicados chefes de seção, mestres ou chefes da oficina ou do depósito. O trabalhador de linha ou lastro era admitido sem concurso, sendo valorizada principalmente sua resistência física, colocada como fundamento para sua permanência no cargo.

Os critérios comuns, considerados nos momentos de promoções, eram a antiguidade no cargo e o merecimento, por avaliação da chefia e indicação. Na prática, o funcionário da Rede merecedor de promoções era aquele mais pontual, cumpridor de seus deveres, que não faltasse ao serviço e não tirasse licença, fizesse horas extras, não se envolvesse em greves e, no caso do maquinista, não provocasse acidentes, evitasse pedir socorro por qualquer problema acontecido etc. Criou-se na consciência do ferroviário um sentimento de orgulho em relação a si mesmo por não ter necessidade de tirar licença médica decorrente de algum problema de saúde, o que era conveniente para os interesses da empresa.

Através dos concursos obtinha-se ascensão na carreira ferroviária, apesar de muitas vezes estes serem *pro forma*, para dar cumprimento ao regulamento da empresa. Eram realizados geralmente em Belo Horizonte, no escritório da Rede, por meio de provas escritas aplicadas pelo chefe da divisão. O critério de antiguidade era usado quando uma pessoa ficava muito tempo numa mesma função. Os grevistas raramente obtinham promoções, e alguns, indiretamente, eram forçados a abandonar o emprego. As licenças para tratamento de saúde, apesar de serem um direito do trabalhador, podiam diminuir a possibilidade de obter promoções. Era comum o funcionário estar licenciado devido a problemas pulmonares, cardíacos, na coluna vertebral ou a esgotamento físico e mental em decorrência,



## Mão-de-obra ferroviária

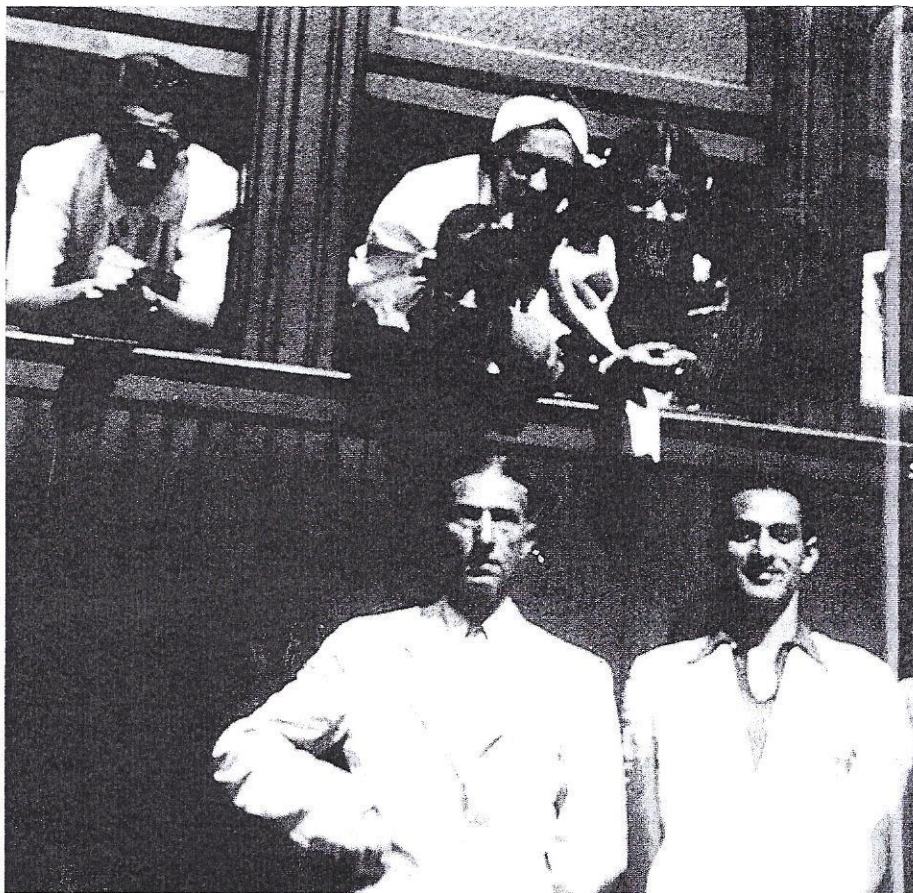
por exemplo, do peso que carregava, das altas temperaturas que tinha de suportar, além do excesso de horas de trabalho. Além disso, ao longo da RMV e principalmente no "sertão", não raro os trabalhadores adquiriam a malária (malária).

O caráter militar manifestava-se através de vários símbolos, como as insígnias douradas nos bonés dos maquinistas, identificando pelo número delas a "classe" a que pertenciam, e o uniforme que deviam usar. Cada trabalhador de linha obrigava-se ainda a usar e manter limpa uma placa de metal incrustada no chapéu com as letras RMV. Na oficina, alguns engenheiros exigiam que os funcionários se levantassem quando eles passassem; além disso, o mestre de linha determinava que os trabalhadores de linha ficassem perfilados no momento em que ele passasse no trecho, para que pudesse contá-los mais facilmente, do alto do trem.

**N**o cotidiano de seu trabalho, o ferroviário ia assimilando um comportamento de tipo militar, manifesto em expressões como "eu me apresentei", "eu servia como foguista de 3ª", "fiquei aguardando ordens", "fui até final de carreira" etc. O relacionamento entre os trabalhadores e as chefias em qualquer nível baseava-se em princípios hierárquicos do tipo militar, principalmente no respeito à autoridade, no cumprimento das ordens dadas e na disciplina.

O mascaramento da exploração do trabalho acontecia através da hierarquização de funções e da autoridade, na qual a figura do patrão – o Estado – acabava por se diluir em meio às diferentes chefias. O funcionário era, ao mesmo tempo, chefe em relação a vários companheiros de trabalho e subalterno em relação à chefia acima da sua. Na pirâmide de funções, a autoridade da chefia imediata era total em relação a seus subalternos e nula em relação a seu chefe. A hierarquização de funções e da autoridade daí decorrente ajudava também a conformar os trabalhadores ferroviários, buscando dissolver sua resistência através da criação de responsabilidades.

Além disso, as relações de trabalho eram marcadas pelo caráter familiar que impregnava de forma significativa o dia-a-dia do ferroviário. Através desse caráter familiar, as relações de trabalho eram amenizadas, buscando conter as tentativas de mudança e impedindo que o trabalhador se percebesse na condição de dominado e explorado. Geralmente, muitos membros de um mesmo grupo familiar – pai, irmãos, filhos, genros – pertenciam ao quadro



da RMV. Eram atividades que muitas vezes passavam de pai para filho. A vinculação com a empresa ferroviária não era só do trabalhador em relação a ela, mas de toda a família. O envolvimento familiar e não individual do trabalhador na Rede, formando com ela um só corpo, era estimulado constantemente.

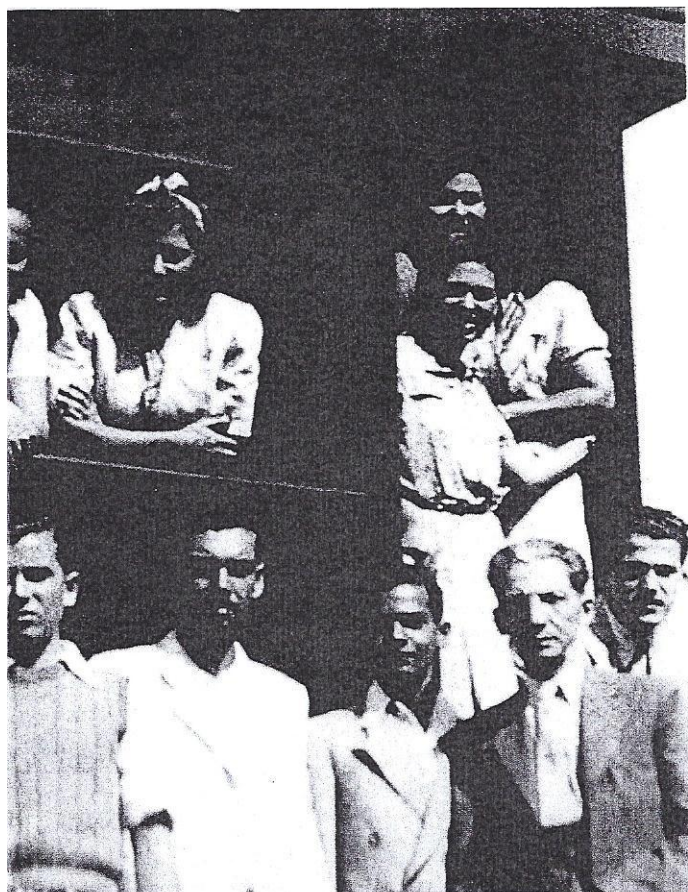
A empresa ferroviária apresentava-se como uma mãe, aglutinando ao seu redor os funcionários, premiando ou punindo suas atitudes e procurando desenvolver em cada um o sentimento de amor em relação a ela e ao trabalho que deveria ser executado. Isso impregnou de tal forma o ferroviário que muitos deles colocavam as necessidades da empresa acima das de sua própria família, alegando que o sustento da mulher e dos filhos provinha daquele trabalho, portanto, este deveria ficar em primeiro plano.

Os trabalhadores de linha, ou via permanente, foram os mais suscetíveis à ideologia da ordem. Constituíam o escalão mais baixo de todo o conjunto dos ferroviários, caracterizando-se pelo trabalho braçal pesado e carga horária extenuante. Eram os que possuíam a menor visão do conjunto da atividade e do setor, menor possibilidade de ascensão, os que mais abandonavam o emprego e os que estavam mais desgarrados e em menor número – gru-

pos de cinco homens, totalmente vulneráveis ao controle exercido pelas chefias hierarquizadas. Não tinham grande defesa por não estarem organizados, por isso eram vulneráveis, e podiam ser punidos mais facilmente devido a sua fragmentação. Os homens da via permanente eram, portanto, os mais submissos às relações de trabalho, os que menos contestavam as chefias e menos resistiam às pressões.

A força de contestação dos trabalhadores ferroviários concentrava-se na oficina – a fábrica onde trabalhavam reunidos em grandes grupos. Os ferroviários da oficina dispunham de maior possibilidade de iniciar e sustentar os movimentos grevistas ocorridos na RMV, em meados do século XX, principalmente pelo fato de estarem reunidos em grandes grupos, concentração que garantia a ação em bloco e, a cada um, a força individual e a coragem necessárias à ação contestatória.

Em decorrência do constante déficit financeiro na RMV nas décadas de 40 e 50, o pagamento do pessoal ficava sempre em atraso, afetando também a capacidade de manutenção da estrada de ferro e de veículos, o que provocava numerosos acidentes e mais problemas financeiros devido à perda de cargas, estrago dos carros e vagões, indenizações por mortes ou invalidez de empregados etc. O patrimônio



#### PASSEIO

Passageiros em frente a um carro de primeira classe, durante passeio à estância hidromineral mineira de São Lourenço, c. 1930

"AS FERROVIAS DO BRASIL", 2005/  
COLEÇÃO JOÃO EMÍLIO GERODETTI

da RMV em poder do governo sofreu um contínuo desgaste ao longo do tempo. A via férrea não apresentava condições seguras para a circulação de trens devido à falta de material de reposição. Os trilhos estavam velhos, gastos e quebrados em vários pontos, consertados com chapas que não ofereciam segurança, pois faltavam materiais como dormentes, pregos e parafusos. Faltava também material na oficina de reparação geral. O número de locomotivas era pequeno para atender à demanda e muitas delas estavam em uso há mais de 50 anos e necessitavam de constantes reparos. Circulavam precariamente por não passarem por uma conservação adequada devido à falta de tempo. Muitas locomotivas eram inúteis, ficavam apagadas, encostadas nos pátios das estações, ou eram usadas em serviços leves, como manobras, trens pagadores ou de abastecimento. Nem sempre havia material para conservação do freio, o que resultava em disparadas das composições ferroviárias, atropelamentos, descarrilamentos, tombamentos, mortes e invalidez.

Diante das dificuldades das condições de trabalho, as reações individuais eram muito variadas em circunstâncias e intensidade. A

resistência coletiva foi sempre mais eficiente que a participação individual, considerando que a união faz a força e que a organização dessa força possibilitou ao grupo exercer maior influência política. O caráter coletivo do trabalho fabril nas oficinas contribuía para contrabalançar a força da ideologia da ordem que era difundida entre os ferroviários.

Quanto mais intensa era a reação do ferroviário às condições de trabalho por meio das greves, mais forte era a difusão de uma ideolo-

## As relações de trabalho eram muito marcadas pelo caráter familiar que impregnava o dia-a-dia dos ferroviários

gia integradora, procurando criar um modelo de funcionário caracterizado pela tenacidade, desprendimento, espírito abnegado, dedicação, força de vontade, amor, capacidade, considerando a Rede como parte de si mesmo, e a si como membro da família ferroviária, buscando sua eficiência operacional.

A empresa respondia à reação do trabalhador, muitas vezes, através da violência policial,

ou impedindo suas promoções e também com o discurso da unidade familiar, envolvendo a todos sem distinção. A eficácia desse discurso pode ser percebida em opiniões de ferroviários que consideravam que fazer greve era falta de patriotismo, que as greves traziam prejuízos para a Rede e para o país, porque interrompiam a produção e geravam desordem. Além disso, levantando aspectos de ordem moral, afirmavam que as greves traziam prejuízos para aqueles que participavam delas, por provocarem sofrimento, discórdia, animosidade e inimizade entre as pessoas, e porque não se deve insurgir contra as autoridades.

Os grevistas que desenvolviam uma atuação mais decisiva eram perseguidos sorrateiramente e punidos de diversas formas: suspensão, remoção para outras cidades, atribuição dos serviços considerados mais penosos, estagnação em suas promoções e, em alguns casos, prisões de lideranças pelo polícia. Demissões não ocorriam, porque eles estavam garantidos pelas leis do trabalho e gozavam de estabilidade.

Muitas melhorias nas condições de trabalho foram conquistadas, primeiro, nas oficinas. Lá os ferroviários conseguiram garantir o limite de oito horas de trabalho, folga semanal e pagamento de horas extras, antes dos trabalhadores da estação e da linha.

Ainda como resultado da ideologia da ordem que impregnava as relações de trabalho na RMV, os ferroviários estabeleciam nítida diferença entre o que chamavam de greve pacífica e greve violenta. Mostravam-se favoráveis às greves consideradas gerais e pacíficas, ou seja, paralisações que atingiam o funcionamento da empresa como um todo, nas diferentes ci-

dades e contavam com um comando organizado, objetivos definidos e, principalmente, eram realizadas sem violência ou depredação do material ferroviário. Esse caráter pacífico das greves era enfatizado também pelos militantes comunistas existentes no movimento,

contrários às depredações.

Por outro lado, a greve pacífica respondia a uma finalidade estratégica, pois, se não houvesse danos ao patrimônio da empresa, não haveria também necessidade da intervenção da polícia. Ações dos grevistas consideradas violentas eram censuradas e recusadas, mas a intervenção da polícia era encarada como normal para manter a ordem e evitar abusos,

alegando-se que a polícia não era agressiva, quando havia ordem. No entanto, ela dava cobertura à saída forçada de locomotivas e aos "fura-greves". A polícia ficava de dentro do portão da oficina para dar apoio àqueles que quisessem furar a greve ou impedir que as comunicações fossem cortadas. Mas nos portões das oficinas e estações ficavam sempre grupos de grevistas fazendo piquetes. A polícia sempre acompanhava o movimento grevista com o intuito de cercar e revidar os excessos dos participantes, alegando a necessidade da proteção do patrimônio da Rede. Na verdade, era mesmo para impor o medo, pois os próprios trabalhadores se incumbiam de proteger esse patrimônio.

**D**e qualquer modo, as greves eram consideradas o meio mais eficaz de receber os pagamentos atrasados, e isso era consenso, tanto entre os grevistas declarados como entre aqueles que não participavam delas ou não as apoiavam. Durante as greves, toda a RMV ficava paralisada em suas atividades. O movimento quase sempre era iniciado pelos ferroviários nas oficinas de Divinópolis e se irradiava rapidamente pelos depósitos existentes em São João del-Rei, Barra Mansa, Três Corações, Ibiá, Ribeirão Vermelho, Passa Quatro, Pouso Alegre etc. Raramente ficava algum setor funcionando, mesmo assim em caráter precário. Em Divinópolis, concentravam-se inúmeros serviços prestados pela RMV: estação de embarque e desembarque de passageiros e cargas, depósitos e principalmente as oficinas – a fábrica –, o que implicava significativa concentração de ferroviários, criando assim condições favoráveis para que as greves tivessem seu início e maior sustentação nessa cidade. Isso, aliado ao fato de os pagamentos estarem sempre em atraso, fornecimento precário da Cooperativa, doenças, denúncias de colegas, perseguições das chefias etc.

Os feitores, mestre de linha e trabalhadores das turmas, quase sempre continuavam trabalhando durante as greves. Os maquinistas e agentes de estação, alegando serem pessoas de confiança da direção da Rede, diziam não poder participar do movimento. Entretanto, os grevistas sempre impediram de vários modos que eles trabalhassem, forçando assim sua adesão. Para não serem obrigados a sair com o trem, os maquinistas e foguistas eram escondidos pelos grevistas, geralmente no mato. Os maquinistas tinham de ter um motivo para justificar sua paralisação e, ao mesmo tempo,

## As mulheres dos ferroviários agiam com violência nos piquetes, batendo nos fura-greves e raspando sua cabeça

não serem responsáveis pela adesão à greve. Não ofereciam resistência quando os grevistas forçavam a parada do trem e os escondiam. Eles também queriam que a greve fosse vitoriosa. Na verdade, eram as próprias condições de trabalho instituídas pela empresa que não permitiam que eles participassem das greves da categoria. A RMV, além disso, para conseguir que um maquinista conduzisse o trem durante um período de greve, apelava para o argumento de que tinha sido convocado para dirigir o trem naquele momento porque a chefia tinha confiança nele e no seu trabalho.

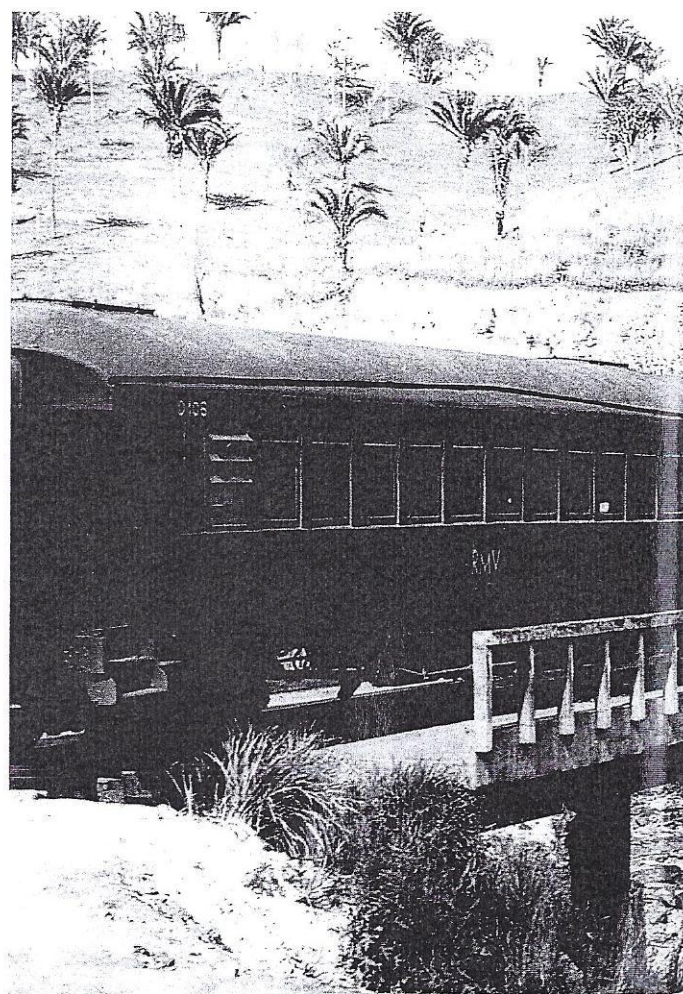
Durante os movimentos grevistas, não só os ferroviários agiam em bloco como também toda sua família – mulher e filhos. Essa parti-

cipação evidenciava mais uma vez que o envolvimento com a empresa ferroviária não era só do trabalhador, mas de todo o grupo familiar. As mulheres e seus filhos desempenharam um papel importante

nas greves, participando ativamente, fazendo passeata pelas ruas da cidade, mandando comida para os que estavam escondidos no mato, solicitando apoio do comércio, fazendo piquetes, ajudando a tirar os furadores do trabalho, paralisando e vigiando os trens, enfrentando a polícia. Nos piquetes, agiam com violência, batiam nos furadores, raspavam sua cabeça e obrigavam os chefes de turma a parar suas atividades. Muitas participavam sem que os maridos estivessem entre os grevistas.

Na eclosão do movimento, as mulheres ajudavam a divulgar a decisão e a aglutinar os trabalhadores tocando o sino, paralisando as atividades da estação, do depósito e da oficina. Para garantir a continuidade da greve, elas

TREM  
da Rede Mineira de  
Viação na ponte  
sobre o rio  
Paranaíba, entre os  
estados de Minas  
Gerais e Goiás, 1958  
AGÊNCIA NACIONAL ARQUIVO AE





armavam acampamento, faziam piquete em cima da linha para paralisar os trens ou então deitavam sobre a linha para forçar a parada deles. Lubrificavam a linha com sabão para impedir a circulação dos comboios. Quando um trem parava, elas invadiam a locomotiva, expulsavam sua equipagem, apitavam o sino para descarregar o vapor. Em resumo, ajudavam a manter aceso o ânimo dos ferroviários.

Dentre suas estratégias de luta, cabe ressaltar a utilização que faziam do símbolo cívico – a bandeira nacional. Acreditando que esse símbolo seria respeitado, elas enrolavam a bandeira em seu corpo para enfrentar a polícia ou tirar algum fura-greve do trabalho. Mas nem sempre essa estratégia deu resultado. As mulheres também costumavam estender a bandeira em cima da linha de ferro para forçar a parada do trem. Além disso, entravam na oficina, depósito ou estação para forçar a saída de algum fura-greve, ameaçando vestir nele uma saia.

Num mundo sob domínio do homem, a consciência da mulher sobre a realidade era,

muitas vezes, invertida. De um lado as mulheres demonstravam com sua participação posuir força, tenacidade, posicionamento crítico, capacidade de organização e luta, mas, por outro, ao usarem um símbolo feminino – a saia – para intimidar os fura-greves e forçar sua adesão ao movimento paredista, elas demonstravam também estar impregnadas pelo sentimento de inferioridade oriundo da ideologia machista que coloca a mulher como fraca, impotente, complemento do homem, incapaz de ter um posicionamento etc.

**A**s relações de trabalho na empresa envolviam também, de uma forma geral, toda a comunidade de Divinópolis: o apoio aos movimentos grevistas era generalizado. As famílias ferroviárias constituíam parcela significativa da população e o dinamismo social da cidade possuía, até então, estreita relação com a RMV. O ferroviário e sua família constituíam parcela considerável do mercado consumidor de Divinópolis, de modo

que os atrasos de pagamento afetavam não só a família do trabalhador como também a atividade comercial da cidade. O poder público municipal reconhecia a importância política e econômica do conjunto dos ferroviários na cidade, e lideranças políticas locais chegavam a se responsabilizar pelos movimentos paredistas, evitando, assim, punição aos grevistas. Foi o caso de Pedro X. Gontijo, intelectual e jornalista, grande incentivador da criação do município e autor da *História de Divinópolis*. Comerciantes locais apoiavam os ferroviários fornecendo mercadorias a prazo e, durante as paralisações, enviando alimento às famílias. Eles também se viam prejudicados com os atrasos de pagamentos dos ferroviários, porque não só tinham suas vendas diminuídas como ficavam sem receber as mercadorias vendidas no sistema de cadernetas. O comércio fechava as portas e as áreas de lazer, como cinemas e clubes, permaneciam fechadas.

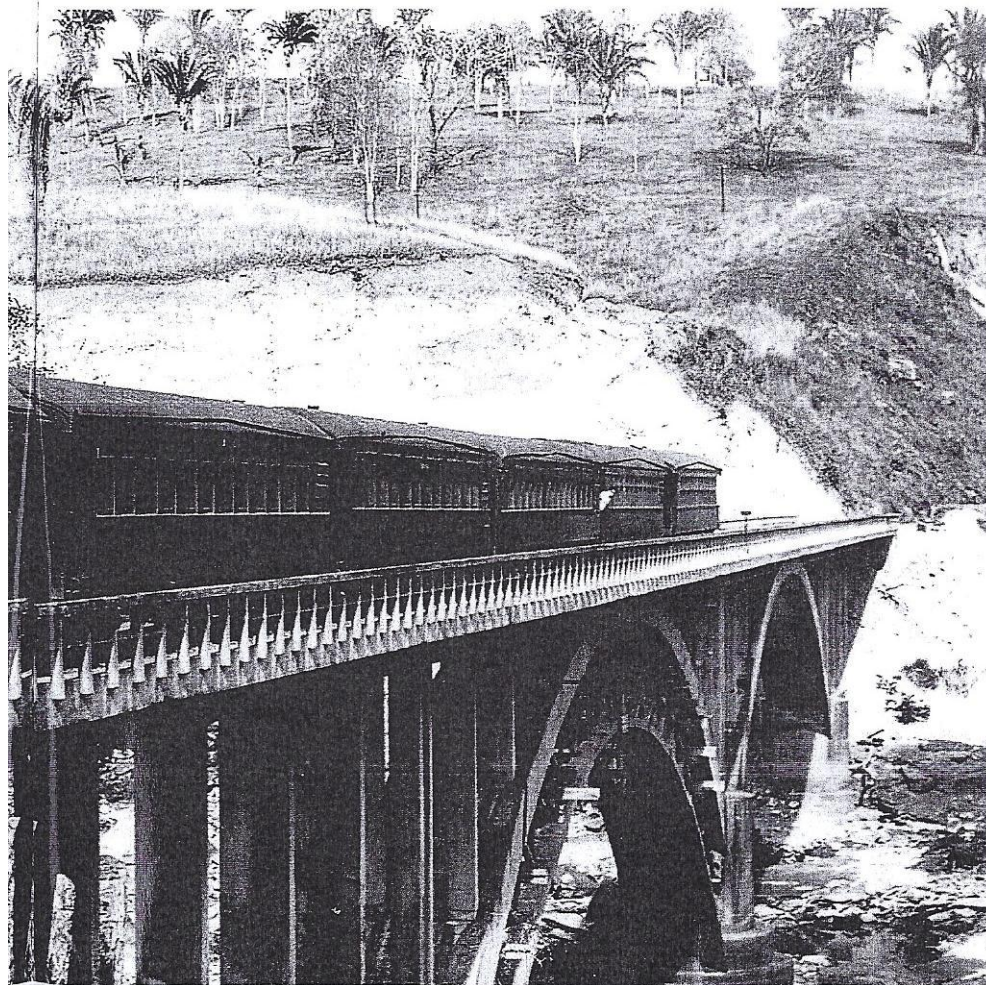
Os ferroviários alegavam que suas greves não se dirigiam contra seus chefes ou contra a ferrovia, e que suas necessidades materiais é que motivavam a realização das mesmas. Ou, em outras palavras: com suas greves, não estavam questionando a empresa, as relações de trabalho, nem cogitavam sua fundamentação; queriam basicamente que seu trabalho fosse pago, que seus direitos fossem garantidos. As lideranças existentes nas greves ferroviárias não apareciam com nitidez. As atitudes dos grevistas eram quase sempre em bloco, demonstrando com isso haver entre eles união, consciência de que a greve não estava sendo feita por um “cabeça”, mas pelo conjunto dos ferroviários, o que dificultava as punições.

A unidade do movimento garantiu aos ferroviários, até o início da década de 60, interferir na escolha dos dirigentes das oficinas em Divinópolis. O direito à estabilidade, que naquele momento o trabalhador ferroviário possuía, influenciou decisivamente na força de seus movimentos grevistas. As mudanças ocorridas mais tarde em relação a esse direito, dentre outros fatores, dificultaram o amadurecimento posterior de sua mobilização, organização e luta. ■

#### SAIBA MAIS

O ideal sanitário e de beleza na Villa Divinópolis no início do século XX. Batistina Maria de Sousa Corgozinho. *Cadernos da Pós-Graduação: Contemporaneum*. FUNEDI publicações, nº 7, dezembro de 2008.

39

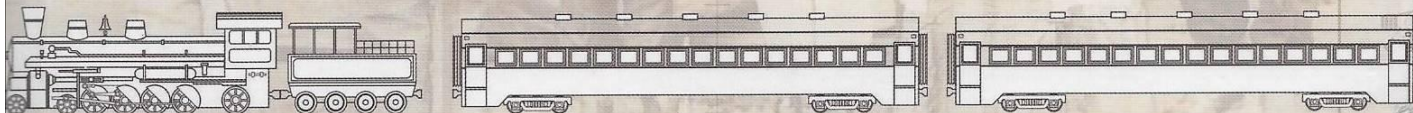
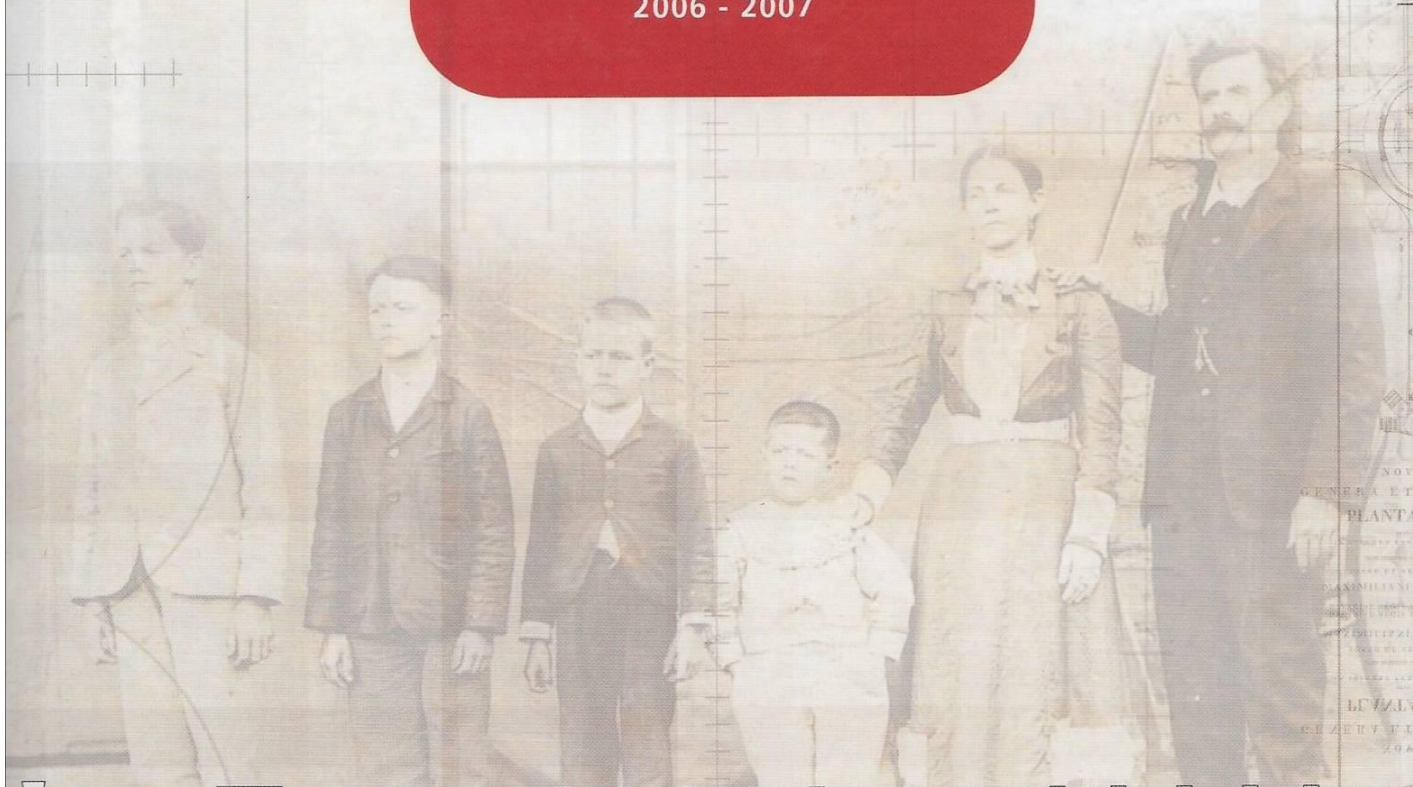




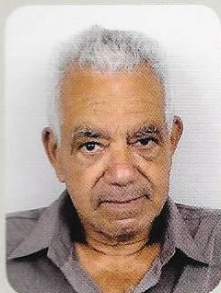
PROGRAMA DE EDUCAÇÃO

*Patrimonial* TREM DA VALE

VALE REGISTRAR  
Catálogo de Entrevistas  
2006 - 2007



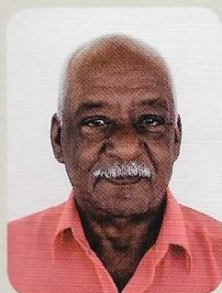
### Benjamim Nicomedes de Oliveira



“Uma tristeza fora do comum! Fora do comum!” Benjamim Nicomedes de Oliveira, natural de Passagem de Mariana, distrito de Mariana, já estava aposentado e, mesmo assim, sentiu essa tristeza toda quando a ferrovia foi paralisada. Por 31 anos, viveu a parte que lhe coube viver na estrada de ferro, seja a Central do Brasil (onde ingressou em 1952), seja a Leopoldina. Como ajudante de pedreiro, pedreiro e mestre-de-obras, dava manutenção em bueiros, canaléticas, estações e casas e fazia escoramentos e muros de arrimo. Se o trabalho exigisse o deslocamento até a Parada de Goiabeira ou Honório Bicalho, Benjamim de Oliveira e seus companheiros faziam do vagão um dormitório e de um barraco, uma cozinha. Se o trabalho fosse em Mariana, depois das quatro horas da tarde, ao terminar o serviço, ele ia fazer biscate para manter a família, para suprir as necessidades. Por isso, também, nunca gozou um dia de férias, quando adquiriu o direito de tê-las. Lutou muito, com dificuldade, no mesmo trabalho cujo fim lhe trouxe tanta tristeza.

Código da entrevista: VR-HT-MA-009 • Data da entrevista: 05/12/2006

:: 53 ::

**Duílio Ferreira**

“Não tem esse negócio de carrancismo mais, como tinha antigamente. Acabou tudo.” As mudanças que o tempo traz, pelo menos algumas delas, Duílio Ferreira as conheceu bem. Nascido em Monsenhor Horta, distrito de Mariana, em 28 de janeiro de 1931, ele sabe do tempo em que, na Estrada de Ferro Central do Brasil, bombeiro era quem carregava água para o pessoal que ia fazendo corte e abrindo estrada. Seu pai, José Lino Ferreira, foi um desses bombeiros. Não foi nessa função que Duílio Ferreira ingressou na Central, em 1952, mas, sim, como trabalhador da soca. Com o tempo, passou a feitor de turma; posteriormente, a mestre-de-linha. Mudança de função, mudança no grau de responsabilidade. Mudança também na denominação do cargo, quando o trecho foi encampado pela Estrada de Ferro Leopoldina. No meio disso tudo, o tempo trouxe equipamentos e máquinas para um trabalho feito, quase todo, à mão. Trouxe ainda a desobrigação de tirar o chapéu se ele quisesse se dirigir a um chefe-de-estação. Trouxe, por fim, a mudança maior: fechou o trecho, fechou a estrada. Acabou tudo.

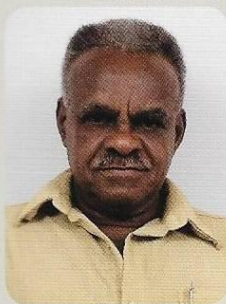
Código da entrevista: VR-HT-OP-011 • Data da entrevista: 19/12/2006

### Elpídio Araújo Vieira



“O sinal é através da buzina: um apito longo para a partida da locomotiva.” Hoje, Elpídio Araújo Vieira parte em uma locomotiva da Ferrovia Centro-Atlântica. Como maquinista, é ele quem dá o apito longo. Antes da FCA, a locomotiva que ele conduzia pertencia à Rede Ferroviária Federal. Em Teixeira, onde nasceu, em uma época de muito desemprego no país (década de 1980), ele soube, por um amigo, que haveria concurso da Rede. Prestou os exames em 1983 e foi contratado como auxiliar de maquinista, aos 21 anos de idade. Passou a morar em Mariana, onde fazia a revista da locomotiva, acompanhava maquinista em viagem, completava a areia para a roda não patinar em subida de serra. Depois que se tornou maquinista, mudou de cidade, mudou de empresa. Viu mudar também o sistema de comunicação – do telégrafo, que ainda pegou, ao auto-track; viu o Equipamento de Proteção Individual (EPI) se tornar exigência da lei e da empresa; viu o treinamento de maquinista passar a ser feito em um simulador. Acompanhando a mudança tecnológica, Elpídio Vieira aprendeu a conduzir a máquina a vapor quando, em 1987, houve um trem turístico entre Ouro Preto e Mariana. Do mesmo jeito, dava a partida – um apito longo – e ia.

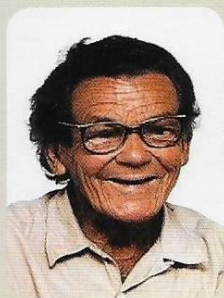
### José Benigno de Souza



“Naquele tempo, os ferroviários eram uma coisa muito importante!” Em 1960, quando José Benigno de Sousa ingressou na Estrada de Ferro Central do Brasil, grande parte do transporte de mercadorias e de passageiros no país ainda estava a cargo da ferrovia. No caso de José de Sousa, nascido em Mariana, em 28 de junho de 1934, a importância do seu serviço talvez pudesse passar despercebida por um distraído usuário do trem. Afinal de contas, ondas magnéticas e fios não tinham a mesma visibilidade que uma vaporosa ou uma estação ou um vagão de boi cheio de congoneiros. Naquela época, no entanto, ondas e fios eram a base da comunicação naquele meio de transporte, além do apito da máquina, das bandeiras, do lampião. José de Sousa foi um guarda-fios e chegou a se aposentar como supervisor do setor eletrotécnico. Não raras vezes, subiu em postes de ferro, com espora, cinturão e a mão para consertar defeitos. Seus aparelhos: o seletivo, o telégrafo, o relé, por meio dos quais se fazia o controle do movimento de trens, o envio de ordens, o aviso de acidentes, o pedido de socorro, coisas muito importantes naquele tempo.

Código da entrevista: VR-HT-MA-013 A / B • Data da entrevista: 16/01/2007

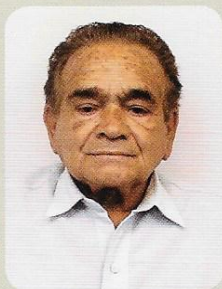
:: 61 ::

**José Fernandes Dutra**

“Eu sei o que eu já fui: chato mesmo!” No caso de José Fernandes Dutra, mais conhecido como Zeca Dutra, essa auto-avaliação refere-se ao rigor com que sempre procurou cumprir seu dever na Estrada de Ferro Central do Brasil. É possível que esse rigor tenha se manifestado desde o início, quando entrou para a ferrovia em 1943, ainda em sua terra natal, Furquim, distrito de Mariana. Contava então com 24 anos e foi ajudar a “turma de barreira”, um dos serviços prestados pelo setor da Via Permanente. Nesse setor, construiu casas, fez troca de bastão, cozinhou para a turma no meio do mato, morou em vários lugares. Talvez pelo rigor aí demonstrado, mudou de função e passou a trabalhar no escritório da Residência. Por certo ele levou consigo a fama de “chato”, ou rigoroso, quando passou a acompanhar o trem pagador – o pagamento certo ao funcionário devido. Não participou de sindicato quando servidor público não podia participar. Mas sempre se dispôs a ajudar os outros, como ferroviário e como vereador, desde que tudo andasse “na linha”. Chato?!

Código da entrevista: VR-HT-MA-001 A / B • Data da entrevista: 12/09/2006

:: 62 ::

**José Gomes Pereira**

“Ô, mãe! O bitolão tá chegando, o bitolão tá chegando!” Admirado, José Gomes Pereira, ainda criança, via a locomotiva a vapor chegar a Miguel Burnier, distrito de Ouro Preto, onde nasceu em 16 de setembro de 1925. Essa admiração o acompanhou por muito tempo, transformando-se em ideal: ser ferroviário. Em 1948, o ideal tornou-se realidade ao ser admitido, na Estrada de Ferro Central do Brasil, para o setor de locomoção. Foi graxeiro e foguista; quando surgiu uma vaga, prestou concurso e passou a comandar, justamente, o “bitolão”. Como maquinista, transportou muita carga e passageiro, ganhando às vezes mais por hora extra que por salário. Respeitava os 15 km/h se o percurso e o superior assim o exigissem. Às vezes, cozinhava uma comida bem gostosa na própria máquina a vapor. Passava susto, muito susto, em cada ameaça de descarrilamento. Puxava o apito do trem e, ao fazê-lo, é possível que causasse em outra criança, em um lugar qualquer, a mesma admiração que um dia teve: “Ô, mãe! O bitolão tá chegando!”.

Código da entrevista: VR-HT-MA-007 • Data da entrevista: 07/11/2006



:: 64 ::

**José Siqueira Alves**

Na família de José Siqueira Alves havia muitos ferroviários – o avô, o pai, tios, um irmão. Nascido em Ouro Preto, em 5 de junho de 1954, José Alves perambulou por alguns empregos até se tornar também um ferroviário, ingressando na Rede Ferroviária Federal, em 1976. Durante muito pouco tempo, apenas três meses, trabalhou no mesmo serviço que seu pai havia desempenhado, na Via Permanente. Desde então e até se aposentar, foi condutor de auto-de-linha.

Passava o tempo todo viajando – para Rodrigo Silva, Acaiaca, Ponte Nova e até Praia Formosa e Campos. Ia muito para onde sempre ia o pessoal da conserva da linha, serviço que nunca acabava. Ia levando esse pessoal para o local de trabalho e trazendo-o de volta. Assim foi durante anos, sem perder um dia de trabalho. Até que fez sua última viagem como condutor de auto-de-linha: transportou toda a chefia de Miguel Burnier para São Geraldo. “P – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia? R – Dia 12 de novembro de 1996. P – Em que ano a ferrovia fechou? R – Doze de novembro de 1996.”

Código da entrevista: VR-HT-OP-008 • Data da entrevista: 21/11/2006

:: 65 ::

**Leonel de Oliveira e Souza**

“Ele chegava às quatro e meia, cinco horas, e chamava: ‘Ô, Leonel! Tá na hora! Pode levantar!’” Leonel de Oliveira e Souza, funcionário da Estrada de Ferro Central do Brasil, levantava-se e ia fazer o trecho entre Mariana, Ponte Nova, Belo Horizonte, Conselheiro Lafaiete, Itabirito. Quando entrou para a Central como ajudante de foguista, em 1939, e quando, após um concurso, se tornou maquinista, em 1943, havia ainda um chamador para acordar as equipagens que saíam cedo – o trem não podia atrasar, tinha horário certo de saída. Horário de chegada, no entanto, nem sempre tinha, particularmente em época de chuva. Conduzindo a máquina a vapor ou a diesel, Leonel Sousa já viu a linha sumir: a chuva caiu, a terra correu, a máquina tombou. Aí o trem atrasava para chegar ao seu destino, mesmo que o acidente fosse de pouca monta e não exigisse chamar o socorro. Nesse caso, algum tempo seria gasto para acionar as encarrilhadeiras e tudo voltar ao normal. Ele recomeçava, então, a viagem, justificava o atraso para quem de direito, chegava ao destino. Dependendo da escala, acomodava-se no dormitório da cidade para, bem cedo, ouvir de novo alguém chamando: “Ô, Leonel! Tá na hora!”.

Código da entrevista: MA-001 A / B • Data da entrevista: 23/03/2006

Trem da Vale

FUNDAÇÃO VALE



Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale

**VALE REGISTRAR**

**Catálogo de Entrevistas**

**2007-2009**

## CÉLIA NAZARETH DE SOUZA

### História Temática – Ferrovia

“Primeiro livro de escrita de lá foi todo feito por ele. Ele tinha uma caligrafia maravilhosa!” O livro em questão continha as anotações do guarda-armazém da Estrada de Ferro Central do Brasil Antenor de Souza, quando o serviço de despacho e recebimento de mercadorias esteve sob sua responsabilidade, em Montes Claros. Célia Nazareth de Souza folheou o livro anos depois e pôde se lembrar da bonita letra do pai. Nascida em Ouro Preto, em 22 de maio de 1926, Célia de Souza morou em Montes Claros, Buenópolis, Corinto, Belo Horizonte, Rodrigo Silva, até voltar em definitivo para sua terra natal, sempre seguindo as paragens que a ferrovia determinava para o guarda-armazém. Em Ouro Preto, onde cursou o Magistério e deu aulas, Célia de Souza e seu irmão Gentil de Souza, funcionário da Central, criaram relações de amizade com outros ferroviários, os quais também moraram próximos à estação. Às vezes sem muito que fazer num domingo, alguém dava a ideia e todos “juntavam as panelas” para o almoço. Às vezes, ela se divertia com a história de um capeta que havia posto o padre para correr. Certo mesmo era dar boas gargalhadas com a “poesia” de banheiro de trem que o pai copiava em letra maravilhosa.



## GERALDA DA PURIFICAÇÃO GOMES

### História Temática – Ferrovia

“Os umbigos de nós todos estão enterados aí dentro da estação.” Geralda da Purificação Gomes nasceu no dia 2 de fevereiro de 1945, em Ouro Preto, precisamente no pátio da estação ferroviária. Não se sabe se seu umbigo ainda está lá. Uma saudade, sim. A estação foi o seu quintal, suas festas de aniversário e de batizado. Ali colheu muita verdura que entregava para restaurantes da cidade. Ali pegava o trem para Tripuí, cuja estação era toda de pinho-de-riça, ou para Aparecida do Norte, em uma viagem que levava dois dias. Dali Geralda Gomes viu uma irmã sair vestida de noiva e ela mesma saía (e voltava) para cursar o Magistério. Um dia, saiu de vez. À frente, estava o pai, João Evangelista Gomes, conhecido por todos da família e do serviço como João Roxo. Durante 35 anos, seu pai trabalhou na Estrada de Ferro Central do Brasil, iniciando a carreira como trabalhador braçal e aposentando-se como mestre de linha. Quando isso aconteceu, a casa do pátio teve de ser devolvida à ferrovia. Geralda Gomes tocou a vida em outra casa, deu aulas e aposentou-se como funcionária da Prefeitura de Ouro Preto. Viu o pai ir embora como a estrada de ferro que um dia acabou. Mas guardou, como que enterrados na lembrança, João Roxo e a estação.



## MARIA DE LOURDES WALTER

### História Temática – Ferrovia

“Independentemente de ter ou não passageiro, nossa alegria era dar tchau para o trem que passava.” Maria de Lourdes Walter, mais conhecida como Lurdinha, guardou na memória esse gesto de criança. Repetiu-o já adulta, quando a maria-fumaça voltou a correr em Mariana, sua terra natal. Guardou igualmente outros gestos de alegria proporcionada pelo trem. Nascida em 7 de fevereiro de 1945, Lurdinha costumava visitar seu padrinho no distrito de Monsenhor Horta. O dia ficava especial: ia de trem, calçava sapato e meia (um costume só para ocasiões extraordinárias), comia pão com salame e suco de groselha. Em setembro, quando os vagões ficavam lotados de passageiro rumo a Congonhas do Campo, Lurdinha se postava na Estação Ferroviária de Mariana e vendia café, broa, pastel, recebendo um “ganhame”. Uma vez, o pai foi a Belo Horizonte fazer uma cirurgia; a notícia de que tudo havia corrido bem veio pelo seletivo da estação. No tempo em que não existia pré-escolar na cidade, a meninada costumava brincar nos trilhos, disputando quem era o melhor em equilíbrio, um exercício que muito auxiliava na psicomotricidade. Anos depois, como professora, inspetora e supervisora escolar, Lurdinha percorria distritos de Mariana. No vagão, é possível que não se esquecesse de um detalhe importante: ir à janela, para ver as pessoas darem tchau para o trem que passava.



## MARIA ZULENA PINHEIRO ALVES DE BRITO

### História Temática – Ferrovia

“Se eu vier morar aqui, só se for naquela casa!” Quando Maria Zulena Pinheiro Alves de Brito mudou de Barbacena para Ouro Preto, em 1960, ela foi morar “naquela casa”, que hoje abriga a Reitoria da Universidade Federal de Ouro Preto. Casa boa, isolada, contrária ao que tinha “horror”: casa grudada uma na outra. A nova moradia destinava-se ao engenheiro-residente da Estrada de Ferro Central do Brasil, cargo que seu marido, Hélio Ilmo Alves de Brito, passou a ocupar em Ouro Preto. Durante as férias, o casal costumava viajar para o Ceará, estado onde Maria Zulena nasceu no dia 27 de setembro de 1933. Nos demais meses, Hélio Brito despachava ora em seu gabinete, no segundo andar da estação ferroviária, ora no trecho sob sua responsabilidade, percorrendo o caminho para determinar e verificar os serviços de conservação da via. Tempo de chuva, o telefone da casa costumava tocar de madrugada e ele tinha de sair para dar assistência. Nessas situações, Maria Zulena não o acompanhava. Em outras situações, ia com ele para Acaiaca, por exemplo, onde o agente de estação, avisado previamente, já a esperava com mangas. Era “doida” com manga, só “manguinha-ubá”.



## MARÍLIA BARBOSA DIAS

### História Temática – Ferrovia

“[...] como era muito nova, eu era recomendada.” Quem fazia a recomendação de Marília Barbosa Dias, toda vez que ela saía de sua terra natal, Ouro Preto, para ir a Belo Horizonte, era seu pai, Silvino Barbosa da Silva. Nessa época, Marília Dias lecionava na cidade de segunda a sexta-feira e, de 15 em 15 dias, passava o fim de semana com a família, na capital mineira, para onde o pai havia sido transferido. A recomendação consistia na filha viajar com o chefe de trem, no vagão que lhe era próprio. Silvino da Silva podia recomendar: era chefe de estação em Belo Horizonte. Mesmo antes da transferência, ele podia fazê-lo se preciso fosse: ocupou idêntico cargo em Ouro Preto. Nascida em 23 de junho de 1926, foi no tempo de mocinha que Marília Dias residiu, com a família, no segundo andar da Estação Ferroviária de Ouro Preto, com fogão a lenha e muito conforto. É possível que alguma vez tenha visto a maneira solene como o pai liberava o trem para partir: terno azul-marinho, quepe devidamente colocado, o gesto de levantar a bandeirola verde. Certo mesmo era a recomendação que Silvino da Silva fazia à filha quando o movimento aumentava na estação: “quietinha, fique bem quietinha”.





## MARÍLIA BASTOS DA SILVA

### História Temática – Ferrovia

“Eles viviam quase cozidos na frente daquela fornalha. Era um fogo muito ardente.” É provável que o pai de Marília Bastos da Silva não estivesse entre os que ficavam cozidos na fornalha da maria-fumaça. Postado mais à frente, ele conduzia o trem ou designava os funcionários que deveriam operá-lo em cada viagem – Luís Antônio Bastos foi maquinista e escalante da Estrada de Ferro Central do Brasil. Quando, em serviço, ele partia com a locomotiva, Marília da Silva permanecia em Mariana, onde nasceu em 7 de maio de 1939. Às vezes, nessas ocasiões, ela tratava de recolher a roupa estendida no varal para lavá-la de novo, porque a locomotiva a vapor soltava umas “faisquinhas” que deixavam a camisa igual a uma ferrugem. Às vezes, ela mesma embarcava em uma Santa Fé ou Mallet e, respirando fumaça, ia dar aula no distrito de Monsenhor Horta. Comparadas com as de hoje, as viagens de pai e filha eram demoradas, ou porque o trem descarrilava, ou porque caía barreira, ou porque era assim mesmo, a potência, a velocidade, a carga, a linha. Certo era, no trecho, a fornalha arder devagar, esquentando a marmitta que Luís Bastos carregava para o almoço.

