



## Máquinas, memorias e imágenes: etnografía urbana, género y narrativa ferroviaria

Guillermo Stefano Rosa Gómez<sup>(\*)</sup>

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/tuz6rmodn>

### Resumen

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

**Palabras clave:** Antropología visual; Memoria del trabajo; Masculinidad; Ferroviarios.

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

#### Abstract

*This paper addresses the relationship between machines and people in the context of the production of masculinity in railroad workers. The research is based on ethnography carried out over three years (2015-2018) among retired railway workers and their families, residents of the city of Pelotas, southern Brazil. It interprets the narrative identity of a retired train driver, Orlando Chagas, highlighting the images that constitute this act of "presenting himself": his collection of photographs, a Hollywood action film and the oral narrative itself. Gender plays a central role in the interactions between railway workers and machines. The train driver's memoirs show how gender is attributed to the train and oscillates between the feminine, "the locomotive" and the masculine, "the train". While the locomotive may have different affectionate nicknames, the train is always fighting or dueling with the driver, an onslaught in which victory represents the affirmation of professional talent, of the masculine condition and of duration (dureé), in contrast to the discontinuity of the profession.*

**Key word:** Visual Anthropology; Memory of work; Masculinities; Railroad workers.

<sup>(\*)</sup> Bacharel em Ciências Sociais (Universidade Federal de Pelotas. UFPel); Mestre em Antropologia Social (Universidade Federal do Rio Grande do Sul. UFRGS); Doctor en Antropología Social (UFRGS). Becario Postdoctoral (Centro de Estudios e Investigaciones Laborales. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. CEIL/CONICET). Argentina. Email: [guillermosagomez@gmail.com](mailto:guillermosagomez@gmail.com) ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2902-9993>



## Máquinas, memorias e imágenes: etnografía urbana, género y narrativa ferroviaria<sup>1</sup>

### *Etnografía de una ruptura dramática*

La implantación del sector ferroviario en Brasil acompañó la difusión de este modelo de transporte en el mundo occidental, inaugurándose el primer ferrocarril brasileño a mediados del siglo XIX. Los ferrocarriles sirvieron a los intereses de la élite mercantil emergente y de los terratenientes monocultivos, vinculados a la explotación de la mano de obra esclava. Los trenes permitieron el flujo de la producción, predominantemente de café. En el sur del país, el ferrocarril transportaba, en lugar de café, carne seca procedente de las capitales pastoriles del campo, entre las que se destacaba la ciudad de Pelotas. Pelotas es una ciudad de tamaño mediano, con aproximadamente 400 mil habitantes, ubicada en el sur del estado de Rio Grande do Sul, Brasil. Allí se realizó el trabajo de campo que constituye la base de estos escritos.

El tren se introdujo en la sociedad brasileña en el momento de la transición de la esclavitud al trabajo asalariado: la “relación amo-esclavo se convirtió en amo-empleado” (Segnini, 1982: 15). Es posible decir, siguiendo el pensamiento de José de Souza Martins (2008), que era necesaria la invención de una clase trabajadora, coherente con las formas racionales de organización del trabajo que exigía el ferrocarril.

Las primeras construcciones de ferrocarriles provinieron de empresas extranjeras, que poseían la tecnología y la mano de obra especializada. Después de la década de 1920 se inició un proceso de nacionalización del sistema (Nunes, 2016). En el estado de Rio Grande do Sul se creó la Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que extendió las redes ferroviarias por gran parte del territorio estatal. En estas primeras décadas del siglo XX y, más específicamente, tras la elaboración de la Consolidación de Leyes del Trabajo (CLT), bajo el gobierno de Getúlio Vargas, la profesión ferroviaria comenzó a tener un papel destacado como sector asalariado, integrando un “sector estratégico” en las políticas de desarrollo económico del país (Simões, 2004: 29). El concepto de *ciudadanía regulada*, acuñado por Wanderley Guilherme dos Santos (1979), ayuda a comprender este escenario, en el que la obtención de derechos sociales y políticos se consolidaba teniendo una “relación privilegiada con el mundo del trabajo” (Jardim, 2015: 78) y siendo simbolizado por el principal “documento urbanístico” (Peirano, 2006) de este período, la tarjeta de trabajo. Integrar la profesión ferroviaria significó movilizar formas de “derechos a la ciudad basados en la condición de miembro de grupos de trabajo oficialmente reconocidos.” (Zhang, 2002 apud Ferguson, 2013: 229).<sup>2</sup>

A pesar de que la “profesión ferroviaria” fue un proyecto deseado por las clases populares y el período de 1920 a 1930 fue de estabilidad en relación con las empresas ferroviarias privadas, en los años siguientes y con los impactos de la crisis de 1929, Viação Férrea de Rio Grande do Sul y el modelo ferroviario en Brasil sufrieron constantes retrocesos, principalmente por la falta de inversión del gobierno estatal. En 1957, bajo el gobierno de Juscelino Kubitschek, se creó la Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), con la intención de organizar un Plan Ferroviario Nacional. La empresa “se formó a partir de la unión de dieciocho de los veintidós ferrocarriles estatales entonces independientes” (Paradela, 1998, p. 54). Esto ya era una especie de respuesta al precario estado de los ferrocarriles, sin embargo, “los subsidios no pudieron evitar el constante deterioro del sector, que continuó disminuyendo su participación” (Silva Junior, 2007, p. 27). Esta empresa, que en su época de auge contaba con casi 160 mil empleados (Rapkiewicz & Eckert, 2015; Amorelli, 2003), otorgaba a sus trabajadores diversos beneficios sociales como cooperativas de consumo, pensiones privadas (REFESA), guarderías y escuelas para sus hijos, lo que puede considerarse una política paternalista (Lord, 2002) y que también implica una conexión profunda entre los trabajadores y el mundo del trabajo.

<sup>1</sup> Una versión de este texto fue publicada en portugués en la *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, con el título “A locomotiva, o trem e o ferroviário: imagem e memória de uma masculinidade narrada no sul do Brasil.” (<https://ojs.ceil-conicet.gov.ar/index.php/lat/article/view/418>) Agradezco a los editores de *RLAT* y de la revista *Historia Regional* por la posibilidad de publicar esta versión en español. La traducción del presente artículo fue realizada por el mismo autor. El Comité Editorial de *Historia Regional*, decidió publicar esta traducción en la sección Textos por la fuerte vinculación con la temática del dossier de este mismo número y a recomendación de sus coordinadoras.

<sup>2</sup> “membership rights to the city based on membership in officially recognized work groups” [del original en inglés]

En 1992, la RFFSA fue incluida en el Programa Nacional de Privatización lo que, como indica Teresa Paradela (1998), provocó despidos masivos de trabajadores. La transición de la administración ferroviaria a concesiones privadas se presenta como un hito definitivo en el largo proceso de desguace de este sector del transporte, generando despidos y jubilaciones precarias y/o prematuras.

Comprender etnográficamente este proceso de *crisis* del modo de vida ferroviario fue el principal problema de la investigación que realicé durante tres años (2015 a 2018), en la ciudad de Pelotas, sur de Brasil (Gómez, 2018). El concepto de crisis fue movilizado a partir de la lectura de la obra de mi directora de maestría, Cornelia Eckert (2012) y tratado como un *fenómeno temporal*, precisamente porque crea un desorden en la comunidad estudiada en el tiempo de vida marcado por el trabajo. Ahora bien, si la Rede Ferroviária estuviera integrada en la vida cotidiana de los trabajadores de diferentes dispositivos institucionales, su “fin” no puede dejar de sentirse, en las experiencias de las “familias ferroviarias”, como una “ruptura dramática” (Eckert, 2012, p. 64). Teniendo como principales interlocutores trabajadores ferroviarios jubilados y sus familias, residentes de la ciudad de Pelotas y de la región, busqué comprender el tejido de sus identidades narrativas frente al proceso de descomposición del ferrocarril. Mi trabajo de campo se desarrolló a casi dos décadas del proceso privatizador y, aún así, su dramatismo perduró en el tiempo narrativo de los jubilados. Las personas con las que interactué envejecieron, se jubilaron y vieron discontinuada la profesión que habían desempeñado durante su vida. En esta investigación, a partir de la memoria narrada por los interlocutores, *adopté la Etnografía de la Duración como abordaje privilegiado*, dada mi pertenencia a esa comunidad interpretativa, ubicada en el Postgrado en Antropología Social de la Universidad Federal de Rio Grande do Sul y, especialmente, en los centros de investigación, coordinados por las profesoras Cornelia y Ana Luiza, el Núcleo de Antropología Visual (Navisual/PPGAS/UFRGS) y el Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV/PPGAS/UFRGS).

La postura teórico-metodológica de la Etnografía de la Duración, propuesta por Cornelia Eckert y Ana Luiza Carvalho da Rocha (2013), tiene como objetivo “interpretar las metrópolis contemporáneas a través de los subterfugios y astucias de sus habitantes – modelados, en sus narrativas, según sus diferencias y diversidades” (Rocha & Eckert, 2013, p. 24). La Etnografía de la Duración se basa en la premisa de la *discontinuidad del tiempo* y la *rareza de la memoria*, elementos contenidos en la filosofía bachelardiana. Según Gastón Bachelard (1988), el acto de recordar es denso y raro. A través del recuerdo, la conciencia se organiza “componiendo el pasado como una construcción literaria” (Bachelard, 1988, p. 52). La duración representa un “esfuerzo de continuidad” (Bachelard, p. 43) frente a la discontinuidad del tiempo y requiere “destreza” para movilizar recuerdos y equilibrar impulsos. Este proyecto de continuidad adquiere consistencia como una “identidad del yo” (Ricoeur, 1994), mediante el uso del “carácter declarativo” (Ricoeur, 1998) de la memoria, es decir, la narratividad. La narrativa es la forma privilegiada en que los sujetos movilizan la capacidad de “designarse a sí mismos” (Ricoeur, 1991, p. 12). en las narrativas las temporalidades no aparecen ordenadas en orden cronológico, sino que se articulan en los “juegos de memoria” particulares de cada personaje.<sup>3</sup>

La memoria, desde esta perspectiva, es un gesto humano creativo. Las narrativas de los jubilados hacen vibrar imágenes que trascienden el tiempo del encuentro etnográfico e invitan al antropólogo a embarcarse en la creatividad con la que se superponen temporalidades. Si el pensamiento y la memoria están compuestos por imágenes y temporalidades diferentes “sólo es posible estudiar la imagen a través de la imagen” (Durand, 1980, apud Rocha & Eckert, 2015, p. 25).

A lo largo de la investigación, la discontinuidad del mundo del trabajo ferroviario fue entendida en términos de imágenes, que podían ser filmicas, fotográficas, narrativas o sonoras. La intensidad narrativa, un concepto clave en esta perspectiva, aparece como una composición de imágenes del sujeto narrador.

En el artículo, elegí resaltar un aspecto específico de las identidades narrativas de los trabajadores ferroviarios jubilados: la masculinidad. De acuerdo con la propuesta presentada anteriormente,

---

<sup>3</sup> La idea de tratar al narrador/interlocutor de la investigación como un personaje (en la narrativa del antropólogo y, principalmente, en su propia narrativa) proviene de las lecturas de Raúl Díaz (1999) y Paul Ricoeur: “el poder de decir, en el poder de hacer, en el poder de reconocer un personaje en la narrativa” (Ricoeur, 1991, p. 35).

traté la masculinidad a través del lente de la memoria de trabajo y, principalmente, de lo imaginario. ¿Qué imágenes, evocadas por los narradores, ayudan a tejer una identidad masculina? ¿Cómo perdura en el tiempo la masculinidad, ligada al trabajo, incluso frente a la discontinuidad de la profesión ferroviaria?

El concepto de *constelación*, derivado del trabajo de Gilbert Durand (1980), ayuda a pensar cómo convergen diferentes imágenes de masculinidades ferroviarias en las narrativas de los jubilados. Elegí reflexionar sobre cómo se narra la masculinidad, desde el punto de vista de un maquinista e interlocutor de investigación, Orlando Chagas. Pero antes de conocer a este narrador, es necesario aclarar cómo abordé el tema de la masculinidad en mi investigación sobre la memoria colectiva del trabajo ferroviario.

### ***Una “cuestión de hombres” en el sindicato***

Uno de los espacios privilegiados para el trabajo de campo, especialmente en el primer año de la investigación, fue la Sede do Sindicato de Trabalhadores Ferroviários de Pelotas. Se trata de una pequeña casa de madera rodeada por un muro, en un terreno en la plaza central de la Estación de Tren de Pelotas. Este lugar fue uno de los principales “puntos naturales de encuentro” (Magnani, 2003, p. 107) de los trabajadores ferroviarios jubilados, que se reunían para discutir pensiones y remuneraciones, recordar logros y expresar indignación por la precariedad de la red ferroviaria. Esa “pieza”<sup>4</sup> ferroviaria recreó el predominio masculino de los “tiempos de trabajo” en los “tiempos de jubilación”, provocando que esta “autosegregación espacial de los hombres” (Jardim, 1991, p. 143) articulara la proliferación de “sujetos de un hombre”, en el que la intrusión de las mujeres era algo que había que evitar: “Moacir está siempre con su mujer, entonces el asunto no da fruto”,<sup>5</sup> como dijo una vez un obrero jubilado.

William Foote-Whyte, en “Sociedade de Esquina” (2005), obra que se convirtió en un clásico de los estudios antropológicos urbanos, describe que su relación con “muchachos” de ascendencia italiana en un barrio pobre de Boston *requería su participación y opinión* sobre los asuntos como los juegos de béisbol o las “cualidades” de las mujeres que pasaban por la esquina. Bajo esta inspiración, comencé a identificar qué temas podrían ser discutidos por los trabajadores ferroviarios en el espacio sindical, principalmente porque ser aceptado en el campo significaba poder sumarme a la conversación. Algunos de los temas fueron:

...fútbol, intercambio de información sobre periódicos locales, corrupción, mujeres, “cuál es el motor de los vehículos que circulan por las vías”, operativos sanitarios “después de que cambian al negro ya no vuelve a ser el mismo”, la decadencia del sindicato, reforma o destrucción de los chalets, actores de acción como Stallone, Van Damme, Steven Seagal y por supuesto, historias sobre la obra ferroviaria, sus figuras, sus sinvergüenzas, los accidentes, los personajes conocidos, los patrones (Gómez & Magni, 2017, p. 106)

Entre esta pluralidad de temas, marcadamente masculinos, en este artículo elegí centrarme en las *películas de acción de Hollywood*, especialmente para interpretar el imaginario y la construcción masculina del personaje del maquinista Orlando Chagas. Como demuestra Hernán Palermo, los modelos de masculinidad varían internamente<sup>6</sup> dentro de una misma profesión:<sup>7</sup> “La noción de masculinidad dinamizada a partir de los requerimientos productivos nos permite develar diferencias - poco estudiadas - entre los trabajadores” (Palermo, 2017, p. 75).

Siguiendo el pensamiento del autor, es posible afirmar que en la categoría de “ferroviario” existen *diferentes posibilidades de ejercicio de la masculinidad*, particularizadas por varios factores,

<sup>4</sup> El “pedaço” según el antropólogo José Guilherme Cantor Magnani (2003), es “una red de relaciones que combina vínculos de parentesco, vecindad, origen” (p. 115). Esta categoría es significativa en su proyecto antropológico (Magnani, 2000; 2002; 2003; 2012).

<sup>5</sup> Todas las entrevistas fueron hechas originalmente en portugués y traducidas al español.

<sup>6</sup> El tema de la diferenciación interna entre trabajadores es significativo en la Antropología del Trabajo. En Leite Lopes (1978), por ejemplo, esta cuestión es central en su interpretación del trabajo industrial azucarero.

<sup>7</sup> En su etnografía con trabajadores petroleros en Argentina, Palermo (2017) compara la brutalidad de los operadores de “bocas de pozo” con la “delicadeza” y precisión en la manipulación de la tecnología que se requiere de los operadores de máquinas perforadoras.

entre ellos las características de los procesos de trabajo, la posición en la jerarquía, la posición laboral día y las subjetividades de cada interlocutor. Estas especificidades resuenan en la narrativa diaria de los jubilados, delineando condiciones únicas para presentarse. Busqué construir el carácter narrativo de la profesión de maquinista a partir de los recuerdos y de la colección personal de fotografías de Orlando Chagas y de las imágenes e intrigas de una película de acción de Hollywood, a la que este ferroviario hizo referencia, en uno de nuestros encuentros etnográficos. Orlando Chagas, “Nando” o “Chagas”, nació en 1958, en Pelotas y se retiró en 2012 de la empresa América Latina Logística (ALL), que recibió la concesión privada de la Red Ferroviaria Sur, tras el fin de RFFSA. Ingresó a trabajar en la Red Federal de Ferrocarriles (RFFSA) en 1983, al mismo tiempo que se casaba con Cristina Chagas. El matrimonio tiene dos hijos, Fabrício, músico militar, y Fernanda, licenciada en Ciencias Sociales por la Universidad Federal de Pelotas. Orlando, además de ser uno de los principales interlocutores de la investigación, se convirtió en socio de proyectos colectivos que tienen como objetivo preservar y difundir la memoria ferroviaria colectiva. Juntos organizamos exposiciones, actividades en la Unión de Porto Alegre,<sup>8</sup> presentaciones en programas de radio, entrevistas en periódicos, conferencias en escuelas, etc. Nando, al contar sus memorias profesionales, mezcla la idea de viajar por paisajes rurales del sur brasileño y la libertad asociada al maquinista con las fuertes exigencias que exige este rol, el marcado control del trabajo diario, la gran responsabilidad y la necesidad de alcanzar metas. Entre la gran cantidad de empleados despedidos por la Rede Ferroviária, en su proceso de privatización, él fue uno de los pocos recontratados por la empresa privada. Esta condición le permite hacer comparaciones entre modelos de trabajo: “En la época de la Red era más libertad, en la época de TODOS se requería mucho de una sola persona”, “es mucha responsabilidad en un solo ambiente” (Orlando Chagas).

No hay forma de delinear la identidad narrativa masculina de este maquinista al referirse a su relación con el tren. Esta función está directamente relacionada con la máquina y es una relación que la diferencia de otros sectores de la profesión ferroviaria: mientras Via Permanente<sup>9</sup> se esforzaba por mantener las vías y los terrenos en perfectas condiciones para el tráfico de trenes y el sector Taller reparaba los vagones y la locomotora, el maquinista fue quien *condujo, guió, piloteó*. Intentaré demostrar cómo la masculinidad y el “talento” esbozado en la *identidad narrativa del maquinista* se relacionan con la intensa proximidad al tren, que incluso nos permite atribuirle género. Esta *condición de género atribuida al tren oscila narrativamente* de lo femenino a lo masculino.

Utilizo el concepto de género para resaltar el “carácter fundamentalmente social de las distinciones basadas en el sexo” (Scott, 1995, p. 75). Antropológicamente, pensar en la relación entre actitudes sociales y diferencias sexuales surge al menos desde el estudio clásico de Margaret Mead, en el que la autora reflexiona sobre los “roles socialmente definidos” (Mead, 2009, p. 25) que son administrados por una “esfuerzo educativo consciente” (idem, ibidem) y de diferentes maneras, en diferentes culturas. En el campo de la antropología/sociología del trabajo, investigaciones como las de Aracy Rodrigues (1978) y Helena Hirata y Daniele Kergoat (1994), son fundamentales para defender una no homogeneidad de la “clase trabajadora”, destacando la importancia de pensar en las particularidades y complejidades que la perspectiva de género puede agregar.

Las discusiones desarrolladas en este texto también están relacionadas con un creciente campo de estudios en las Ciencias Humanas y Sociales que se centra en las masculinidades (Connell, 2005, por ejemplo). Estas investigaciones promueven la documentación etnográfica de las diversas construcciones sociales de las masculinidades y tienen una fuerte deuda con los estudios feministas, que son multidisciplinarios por excelencia: ofrecen nuevos temas a diferentes disciplinas y se presentan como un “cuerpo de conocimiento con una perspectiva transformadora” (Strathern, 2009, p. 88).

Es importante resaltar que, al ser la memoria narrada el principal material etnográfico al que me refiero en el texto, se trata de una *masculinidad que “perdura” en el tiempo*. La *masculinidad*

<sup>8</sup> Porto Alegre es la capital del Estado de Rio Grande do Sul, a unos 300 kilómetros de Pelotas. Es una metrópoli con 1,4 millones de habitantes.

<sup>9</sup> Via Permanente es un sector que incluía trabajadores encargados del mantenimiento de la vía férrea, vías, traviesas (piezas de madera u hormigón que sostienen las vías), nivelación del terreno, reparación de puentes, etc.

*recordada* y puesta en actividad en el presente a través de la narrativa reactualiza los contornos de la pertenencia del trabajador a una comunidad y añade un carácter perenne al “yo”, vibrando en la temporalidad de la jubilación.

Otra máquina, pero más potente, una locomotora expreso, con dos grandes ruedas devoradoras de rieles, parada sola, lanzando un humo negro y espeso por la chimenea que subía recta y lentamente, sin hacer silencio (...) desde donde estaba, no pude ver, ahí, aparcado junto al puente europeo, ahora mismo pidiendo vía libre, con pitos breves, como quien se impacienta. Se dio una orden y él respondió de manera comprensible, con una breve explicación (Zola, 2014, p. 22).

En esta cita de la novela *La Bestia Humana*, del escritor francés Émile Zola, la locomotora es un verdadero personaje, que piensa y comunica. Esto contrasta marcadamente con la definición clásica de máquina, proveniente de la era industrial:

La máquina no se cansa, no siente, no tiene estados de ánimo, no es como el viento, que a veces no sopla, ni como el brazo, que a veces se cansa. La potencia de su motor está limitada únicamente por su potencial mecánico. Por eso triunfó y se apoderó del proceso de producción y circulación de bienes; Es por esto que nunca hemos dejado de invertir en su mejora, en la posibilidad de ampliar su tiempo de uso y capacidad productiva (Rolnik, 2015)

**Figura 1: Orlando Chagas con una “Pixirica”**



Fuente: Colección personal de Orlando Chagas y María Cristina Chagas.

La máquina, en la memoria de los ferroviarios, no sólo piensa y tiene estados de ánimo, también tiene género. La primera pista de este enfoque reside en los apodosos que los conductores ponían a

las locomotoras, según me contó Orlando. Los apodos<sup>10</sup> se asignan según algunos criterios, como el número de serie y la forma de la locomotora. Son siempre nombres femeninos e incluso implícitamente sexuales, como “Africana”, “Cachorrón”, “Pixirica”, “Turbinada”.

La fotografía de arriba es una “imagen significativa”, en términos de Collier (1973), es decir, se refiere a un aspecto simbólico y émico del grupo cultural estudiado. La foto, que Orlando me mostró durante sus narraciones, hace explícitas “sus habilidades en esa cultura” (Collier, 1973, p. 41). La postura imponente con la que posa para la foto lo vincula a un ideal de heroísmo,<sup>11</sup> de control, de dominio sobre la máquina y la mujer metaforizada en ella. En términos de imaginaria, “la reproducción fotográfica actúa como una reproducción narrativa” (Giordano, 2011, p. 28) de un ideal masculino, al mismo tiempo que “desafía las palabras, cuando ver no se puede transmitir describiendo” (Moreira Leite, 2007, p. 221).

El proceso de denominación de la máquina indica dos argumentos. La primera es que constituye una *imagen narrativa de familiaridad* entre el trabajador y la máquina. La segunda es que nombrar constituye una práctica de “nombrar” que, cuando se atribuye a “no humanos”,<sup>12</sup> significa “reconocer una existencia social” (Coulmont, 2014, p. 102). Esto me animó a descubrir, a través de la memoria narrativa, *el carácter de la existencia social de las locomotoras*. Identifiqué existencias tanto femeninas como masculinas.

Al principio uno se daba cuenta de que, como indican los apodos, la existencia femenina de la locomotora perfilaba la antítesis de la masculinidad del conductor. Consultando la investigación de Pascal Absi entre mineros de la región de Potosí, Bolivia (2005), verifiqué que el autor encontró relaciones entre el género de los trabajadores (masculino) y el de la montaña misma o madre tierra (femenino), provocando que sea necesario, según los mineros, para “seducir a la montaña para poseerla” (Absi, 2005, p. 287).<sup>13</sup> “Hay que hablarle como a una mujer” (p. 288), dicen los mineros, lo que recuerda a otra cita de la novela de Zola:

Sólo en su locomotora se sentía tranquilo, feliz y desconectado del mundo. Llevado por el temblor de sus ruedas, a gran velocidad, con la mano apoyada en el volante de cambio, todo concentrado en mirar el camino, prestando atención a las señales, dejó de pensar, respiró a pleno pulmón el aire puro que pasaba sin detenerse, en torbellinos. Por eso le gustaba tanto su locomotora, como una amante generosa de la que sólo se puede esperar felicidad (Zola, 2014, p. 73).

No hay manera de inculcar que la locomotora es *una amante simbólica* de los maquinistas, basándonos únicamente en los apodos, sin embargo, son pistas para comprender un vínculo hombre-máquina que es esencial en la elaboración de la identidad narrativa y masculinidad.

Si la existencia social femenina está guiada por la familiaridad y el control del hombre sobre la mujer-máquina, la masculina está en el régimen de disputas y duelos de honor, la forma del maquinista de recordar el tren cambia radicalmente, cuando éste adquiere un “género” masculino.

### ***El hombre contra “el” tren***

La máquina asume una existencia masculina, llamándose “el tren”, especialmente en los momentos narrados en los que hay una evidente lucha entre “él” y el conductor. *La habilidad y la masculinidad del maquinista están constituidas por la victoria en este choque*: “hay que dominar el tren para ser maquinista” (Orlando, 26/05/15), seguido también de las críticas que despiden a los trabajadores “de hoy”, en un contexto de avance tecnológico en el que el “tren se conduce solo”: “hoy cualquiera es conductor”.

Esta “lucha” forma parte de nuestra cultura visual: en el *western* americano de la película de John Ford, *Iron Horse* [1924], por ejemplo (Carvalho, 2000) la batalla es contra los indígenas “salvajes”

<sup>10</sup> El significado de la palabra “apelido” en portugués es equivalente al de “apodo” en español.

<sup>11</sup> Los vínculos entre la figura masculina del trabajador y el héroe son recurrentes en la antropología del trabajo: Eckert (2012) y Ciocari (2015) son algunos ejemplos.

<sup>12</sup> Baptiste Coulmont (2014) da ejemplos de nombres de animales domésticos o casas, aquí adapto el argumento a las locomotoras.

<sup>13</sup> Un ejemplo etnográfico análogo merece ser mencionado: en la investigación de Hernán Palermo, el espacio de trabajo de los trabajadores petroleros argentinos es referido en masculino, “el pozo”. (Palermo, 2017, p. 84).

y contra el inhóspito territorio del Salvaje Oeste, reafirmando la superioridad de la cultura moderna e industrial sobre la indígena.

**Figura 2. Posters del filme *Iron Horse* [El caballo de hierro] A la izquierda, los siguientes dichos: “allá donde comienza el Oeste” y “Abriendo a fuego el camino del amor y la civilización [énfasis mío]”**



Fuente: IMDb.com

En el caso brasileño, un ejemplo llamativo es el ferrocarril Madeira-Mamoré, construido en plena selva amazónica, un esfuerzo que costó la vida a muchos trabajadores. El epígrafe del libro *El ferrocarril del diablo* de Manoel Rodrigues Ferreira (1960) cuenta esta historia:

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

El debate entre el hombre y la máquina o entre éstos como aliados en nombre de la civilización es un elemento constitutivo del estatus moderno del trabajo en sociedades complejas. Sin embargo, el primer caso (en el que el hombre y la máquina son enemigos) se retoma cuando se habla de la tecnología como una amenaza que reemplazaría la capacidad humana de trabajo. Así lo indica el título de un reportaje del diario *El País*, sobre la inauguración de la primera fábrica de robots en Europa: “La pelea de este siglo: El hombre contra la Máquina”.<sup>14</sup> Richard Sennett, en el prólogo de su libro *El artífice* (2015), retomando el pensamiento de la filósofa Hannah Arendt, analiza cómo los avances tecnológicos – en el contexto de Arendt, las armas de destrucción masiva – se han convertido en una preocupación para la humanidad como todo:

<sup>14</sup> *El País*, 29/05/2018. Recuperado de: [https://elpais.com/internacional/2018/05/25/actualidad/1527269385\\_936348.html?id\\_externo\\_rsoc=FB\\_CM](https://elpais.com/internacional/2018/05/25/actualidad/1527269385_936348.html?id_externo_rsoc=FB_CM)

...el miedo a la invención de materiales autodestructivos expresado por Arendt se remonta, en la cultura occidental, al mito griego de Pandora. Diosa de la invención, Pandora fue enviada a las tierras por Zeus como castigo por la transgresión de Prometeo (Sennett, 2015, pp. 11-12).

Menciono sólo algunas, de un largo *recorrido de imágenes* cuya principal intriga narrativa (Ricouer, 1998) es el choque entre el hombre y la máquina, porque es a la luz de esta *constelación de imágenes* (Durand, 1980) que interpreto la película. “Unstoppable” [“Incontrolable”] producida en 2011, basada en un hecho real ocurrido en 2001,<sup>15</sup> en Estados Unidos y protagonizada por el actor estadounidense Denzel Washington. La sinopsis es la siguiente:

Una composición cargada de productos altamente tóxicos está fuera de control y el peligro es inminente. Un conductor (Chris Pine) y un conductor de tren experimentado (Denzel Washington) deben evitar que un pequeño pueblo en su camino sea destruido. La única salida es realizar una operación muy arriesgada, pero el tiempo corre en su contra.<sup>16</sup>

Esta película fue descrita por Orlando Chagas, cuando estábamos reunidos en el sindicato, en noviembre de 2016. Con nosotros también estaba Rubem Medeiros, agente de estación jubilado, de 80 años, conocido como “Rubinho”.

Orlando: “Ayer estuve viendo la película aquella, te gustaría... una película sobre... cómo se llama ese negrito... “¡El tren fuera de control!” *Bah*, muestra la maniobra<sup>17</sup> claramente, Rubinho.

Guillermo: ¿En serio?

Orlando: ¡Sí, lo vi tres veces! ¡Tenía el DVD! Me recuerda mucho a mí, ¿verdad? (risas) Los muchachos están maniobrando y las máquinas de Estados Unidos, que T.L.L. compró. La “C30” [modelo de locomotora], una máquina grande, amigo. Hasta el baño tenía esas máquinas adentro, pero aquí las quitaron después. ¡Entonces el tipo está maniobrando, Rubinho! Simplemente pensé que hacía “frío” que el tren no se detuviera, ¿sabes? Porque hoy en día se ha acabado el aire [en el freno], el tren ya no se mueve. Una máquina más nueva es más fácil de detener. Entonces, el tipo se bajó de la máquina para hacer la llave<sup>18</sup> y el tren empezó a desarrollarse, a desarrollarse.

Rubén: ¡¿El tren se cayó?!

Orlando: ¡No, se fue! [aumento de velocidad] ¡Y el conductor se quedó atrás! Pero ellos [en la película] ya son más modernos que nuestra red, es casi como A.L.L. Luego se subieron al carro [teléfono utilizado para la comunicación entre los distintos sectores del ferrocarril]: “¡bah, hay un tren! Y viene aquí, viene directamente a Washington”.

Ese es Denzel Washington [recuerda el nombre del actor]. Denzel Washington y otro pequeño allí. ¡Él [Denzel] es el conductor del tren! Y yo estaba en medio de la sala

<sup>15</sup> Archivo digital CNN. Recuperado de <https://web.archive.org/web/20060211030432/http://archives.cnn.com/2001/US/05/15/runaway.train.05/>

<sup>16</sup> Sinopsis disponible en: <http://www.adorocinema.com/filmes/filme-129345/>

<sup>17</sup> Las operaciones de maniobras se realizan por los trabajadores conocidos como “manobradores”, consisten en enganchar vagones a locomotoras, cambiar la composición de las líneas (locomotoras + vagones), etc. Generalmente, todos estos trámites se realizan en un patio de maniobras, un lugar concreto del ferrocarril, con varias líneas, unas paralelas a otras.

<sup>18</sup> “Hacer la llave” [Fazer a chave] se refiere a un proceso de trabajo en el que el guardaguasas activa un dispositivo, cerca de las vías del ferrocarril, para que el tren cambie de una línea a otra.

maniobrando. Pero es un empleado muy conflictivo, ¿sabes? Y su maniobra... entonces digo que es del tiempo A.L.L, es solo el maniobrador y el conductor.<sup>19</sup> ¡Llega el jefe de operaciones aterrizado! Hay quien dictamina contra ellos: “¡Están por todas las calles!” Luego habla con Denzel Washington: “Hola Denzel Washington, tengo una máquina así, así...”

Guillermo: ¿Pero está dentro de la máquina?

Orlando: ¡Está dentro de la máquina! ¡Hablan entre ellos hombre! El A.L.L. es así también.

Guillermo: ¿Está dentro de la máquina y no puede detener el tren? [sorprendido]

Orlando: No, está dentro de otra máquina de maniobras. Maniobrando en el recinto y este tren ya ha pasado por su estación. ¡Ya ha cogido velocidad! ¡Tren cargado con tanque! Tren mixto, tanque y más.

Guillermo: Pero dijiste que eso no podía pasar, que en algún momento el tren tendría que parar.

Orlando: ¡Por supuesto que tendría que parar, hombre!

Guillermo: Eso es incorrecto.

Orlando: ¡¡No, esto está fuera de control!! [todos ríen]

La narración se desarrolla en un suceso similar al representado en la película, vivido por Orlando en su experiencia laboral:

Orlando: Había un tipo allí, no está comprobado que fuera él, pero fue él, quien dejó caer una máquina aquí, ¿Rubinho lo sabía? El tipo dejó caer la máquina aquí. ¡Terminaron en Povo Novo!

Rubén: ¡¿Ah sí?!

Orlando: Tenían miedo de que ella viniera para acá, verdad Rubinho, qué daño iba a hacer.

Rubén: ¡Barbaridad!

Guillermo: ¿Cómo caen?

Orlando: Ponen descarrilador en la entrada del cayo.

Guillermo: ¿Descarrilador?

Orlando: ¡Por supuesto, descarrilate! Pero hay que saber dónde va a aterrizar, ¿verdad? ¡Porque el daño es grande!

Rubén: ¿Pero quién hizo esto?

---

<sup>19</sup> En los “tiempos de la red”, en la cabina había dos conductores y dos asistentes. En las empresas privadas, solo dos ocupan la cabina: el conductor y un asistente, reconoce Orlando en la disposición de los trabajadores que aparecen en la película, asociándolo al trabajo en empresas privadas.

## Guillermo Stefano Rosa Gómez

Orlando: Fue un conductor de tren, un poco loco, que se detuvo [“detenerse” es un término que se utiliza para referirse a los trabajadores que están de baja por motivos de salud, física o mental] y luego se detuvo en la Red, casi en ese momento. de privatización...

Orlando vuelve a narrar la película:

Entonces Denzel Washington dice: “Voy tras este tren” y va tras el tren y el tren empieza a coger velocidad y él lo sigue, hablando con la mujer y la mujer de los gráficos: “estás a 5 km de él”. Entonces llega otro tren a una intersección, se va a estrellar y ¿este tren no puede dar marcha atrás? ¡No puedo volver! Y así viene la máquina, viene el tren.

La película es genial. Yo digo, bueno, claro que es difícil, verdad, pero si pones una llanta en medio de la línea, se enreda en las mangueras y luego revienta [hace, con la boca, el sonido de aire saliendo], pero ya había soltado todo el aire. Luego, casi llegando a Washington, engancha la máquina al tren. Luego pone el freno y pone el dinámico [el freno dinámico es otro tipo de freno, auxiliar]. No puede hacerlo, frena y sigue el tren. Entonces el tipo casi sufre un accidente, el maniobrador. Él dice: “¡ven aquí a la máquina!” Entonces Denzel Washington comienza a subirse a los autos y suelta los frenos de mano. ¡Creo que frena para unos 15 vagones! Pero bueno, te diré una cosa, como arrastra tanto, suenan los frenos, la zapata revienta y el tren vuelve a ponerse en marcha.

Guillermo: ¿Cómo es que el tren no para?

Orlando: Sí, diré una cosa, es que la tecnología del tren ahora, ha hecho de todo: lo que detiene el tren es la falta de aire, ¿no? Hay que enviar mucho aire para que los coches suelten. El vagón se detuvo, soltó el aire, el freno sigue activado, ya no se mueve, sólo al cabo de mucho tiempo pierde su eficacia.

Rubem: Sí, abre ese grifo y sale el aire. ¡Cierra todo!

Orlando: Pero creo que dura 48 horas, 78 horas, luego hay que poner el freno de mano, ¡de lo contrario el tren se irá! (Entrevista a Orlando, Rubem e Guillermo, noviembre de 2016).

Con el objetivo de comprender esta situación intrigante, que se vuelve compleja por el uso de términos profesionales y técnicos y el ritmo de la narrativa que combina memoria y ficción, leí nuevamente “Festa no Pedaco” (2003), obra en la que José Guilherme Magnani analiza el impacto de las obras de teatro en la periferia de São Paulo. Magnani se preguntó qué elementos contenían las piezas, ya fueran temas o recursos estilísticos, que creaban identificación con el público. El autor dice que, “lo que el público cree posible es creíble” (Magnani, 2003, p. 54), es sólo con esta aceptación que el espectador crea un “relato de conformidad” (p. 55) con ese discurso recibido de la obra. Por tanto, los discursos exitosos, según José Guilherme, fueron aquellos que produjeron un “efecto realidad”.

Orlando, tras ser despedido de RFFSA, donde trabajaba como maniobrador, fue recontratado por la empresa A.L.L. asumiendo el cargo de maquinista de tren hasta jubilarse en 2012. De esta manera, la ficción del cine norteamericano va siendo puesta a prueba por un espectador especializado que moviliza sus conocimientos técnicos y experiencia laboral en sus manifestaciones. *Lo creíble en la obra* siempre está en juego en la narrativa de Orlando Chagas, las imágenes y temporalidades de la película se superponen con las experiencias laborales vividas. La película crea identificación con Orlando (“Me recuerda mucho a mí, ¡verdad!”): el trabajador negro [interpretado por Denzel Washington] con el papel de maquinista de tren, el mismo que interpretó Chagas en A.L.L.; las locomotoras utilizadas en la película, que Orlando piloteó en

Brasil,<sup>20</sup> así como la precisión de las técnicas de trabajo representadas en la película (“¡mostró exactamente la maniobra, Rubinho!”), son algunos de los elementos que transforman la obra cinematográfica en algo creíble.

La película también tiene algunos “momentos fríos”,<sup>21</sup> que la hacen cuestionar qué es creíble en toda la narrativa de Orlando. El mayor enigma es que *el tren es incontrolable desde el principio hasta el final de la película*, hecho que es la base de toda la trama. Nando, en todo momento, buscó establecer narrativamente este elemento, que consideraba un fallo argumental. Al mismo tiempo que nos presentaba la película a Rubinho y a mí, denunciaba que el tren estaba *excesivamente* descontrolado. La “licencia poética” de la obra no pasó desapercibida ante la atención del espectador especializado que presentó una serie de posibles dispositivos que solucionarían el problema, “acortando la trama”:

(...) hoy en día se acabó el aire y el tren ya no circula, una máquina más nueva es más fácil de detener.

La película es realmente genial. Yo digo, bueno, es que claro, es difícil, verdad, pero si pones una llanta en el medio de la línea, la llanta se enreda en las mangueras y revienta las mangueras, [hace el sonido del aire saliendo con su boca](...) (Orlando, 2016).

El largometraje, a pesar de estar “bien pensado”, no logra concluir el drama mediante improvisaciones propias de una vida laboral “cotidiana” (Certeau, 1994). Táctica que seguramente sería llevada a cabo por un trabajador experimentado, que tuvo que afrontar una posible situación similar. Estos trucos cotidianos, como colocar un neumático - algo no Hollywood, pero sí efectivo, según Nando - en las vías, provocando que reviente el latiguillo de freno, están ausentes en la película. *El principal desfase entre los elementos ficcionales de la obra y los recursos productores de verosimilitud se debe a la postura de Nando, al presentar la figura del maquinista como alguien que domina el tren*. Un tren “incontrolable”, como el que se muestra en “Unstoppable”, introduce *controversia* en esta narrativa. Se trata, especialmente, de una objeción a la autoridad del maquinista y, por tanto, pone en duda su identidad masculina narrada. Al narrar, Orlando se apoya en la memoria de su obra, recogiendo el sustrato del tiempo vivido para criticar/revisar la película, así como para constituirse como sujeto. Las descripciones de la obra de ficción se intercalan con relatos del “ingeniero loco” y el uso del descarrilador, el conocimiento preciso del sistema de frenos y las reacciones de la locomotora. El “poder fantástico de la memoria” (Rocha & Eckert, 2013, p. 24) hace que imágenes heterogéneas converjan convirtiéndose en “imágenes unidas” (Durand, 1980; Rocha & Eckert, 2013). La narración se convierte en una obra colectiva, el acervo de experiencias permite la convergencia de imágenes de trabajo, “superponiendo los tiempos imaginados a partir de un fragmento vivido” (Rocha & Eckert, 2013, p. 29).

**Figura 3: Los héroes**



<sup>20</sup> En otra ocasión Nando me dijo que A.L.L. compraba máquinas usadas de Estados Unidos, las reacondicionó y las transformó en material rodante brasileño.

<sup>21</sup> La expresión ““entrar numa fria” [entrar en una situación fría]” significa meterse en problemas.

*¿Consumo de imágenes o duración de la identidad narrativa?*

El fenómeno del tren forma parte del régimen de imagen occidental, siendo parte fundamental del proceso civilizador (Elias, 2011). Las artes, el cine y la literatura de principios del siglo XIX quedaron fascinados por las imágenes y capacidades del tren, la velocidad, la nueva temporalidad que permitía. La obra que acompaña la narrativa de Orlando (la película “Incontrolable”) es bastante diferente, por supuesto, de *La llegada del tren a la estación* de Ciotat (1895), una de las primeras películas que se produjeron en los inicios del cine,<sup>22</sup> ambos comparten la fascinación por la invención humana, ubicándola como personaje principal de la trama. Las dos películas, teniendo en cuenta las enseñanzas de Gilbert Durand, convergen en constelaciones de imágenes. Pese a ello, debemos problematizar el proceso por el cual las imágenes, tanto fotográficas como cinematográficas, pasaron a formar parte de la vida cotidiana y se convirtieron, en sí mismas, en una de las industrias de más rápido crecimiento. Como indica Gisèle Freund (1993), la gestión moderna de estas imágenes ha permitido su “uso publicitario” (p. 10), como ocurre con la producción cinematográfica de masas, que forma parte de una cultura visual dominante. Surge entonces un dilema: ¿Orlando simplemente está consumiendo imágenes de esta industria, fascinado por sus efectos especiales y su trama dinámica? La narrativa de este personaje, en mi interpretación, sostiene exactamente lo contrario.

**Figura 4: El combate contra el tren fuera de control**



Fuente: IMDb.com

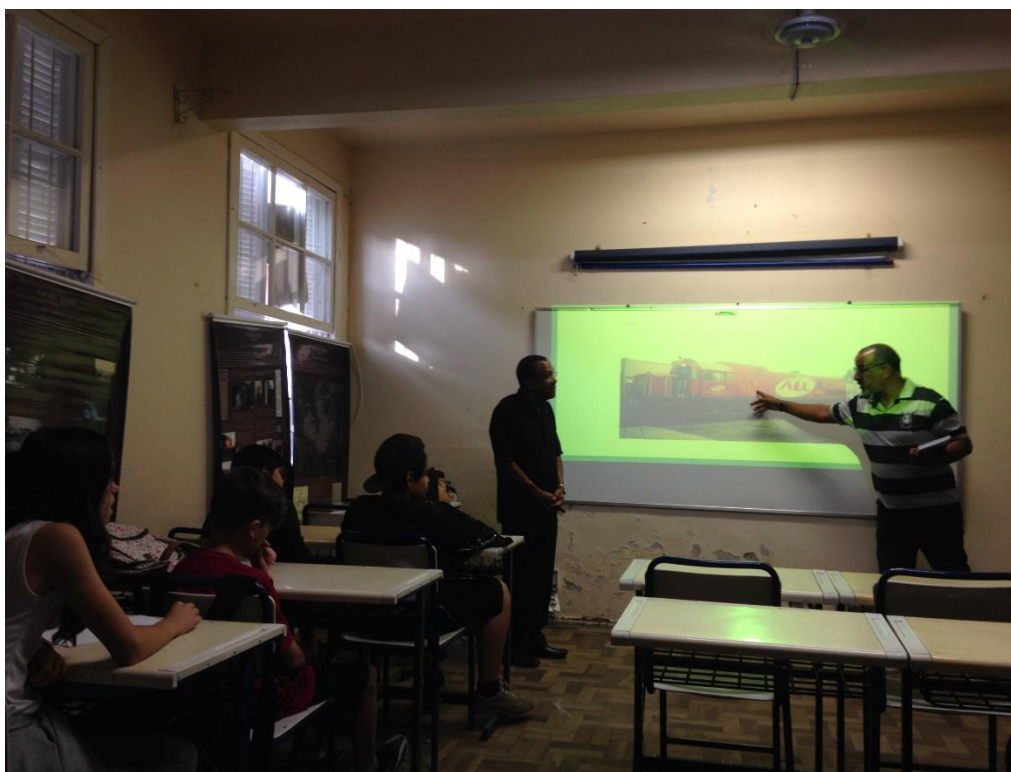
La aparición del cine de acción de Hollywood como uno de los “asuntos de hombres” de los ferroviarios jubilados y, más concretamente, la reivindicación de la película como parte de la memoria narrada demuestra una inmersión de estos sujetos en esta cultura visual, que sigue la senda de la constitución del sujeto occidental moderno. Pese a ello, no se trata de una “banalización” – y el uso del término indicaría una postura alineada con la escuela de Frankfurt – sino más bien de una resignificación. La cultura visual proporciona la base de la identidad del

<sup>22</sup> Es la primera película que se proyectó en el mundo, fue dirigida por los hermanos Lumière. Se trata de una película muda de 50 segundos de duración, que muestra la entrada de una locomotora de vapor tirando de un tren que llega a la estación de la ciudad francesa de La Ciotat. Las leyendas dicen que los espectadores se asustaban ante la posibilidad de que el tren se les acercara y los atropellara (Carvalho, 2000).

yo: las imágenes de la película resuenan con las experiencias de Orlando y constituyen un eje de la masculinidad de este personaje.

Hay una estética de heroísmo masculino en las imágenes recogidas por el ferroviario jubilado: son fotografías desde el interior de la máquina, que muestran el control del tren, desde un punto de vista privilegiado, exaltando el saber hacer y el “yo estuve allí”.<sup>23</sup> Desde el interior de la máquina se pueden contemplar paisajes rurales, desfiladeros, túneles y la oscilación entre el riesgo y la libertad al recorrerlos. En este imaginario hay una manera particular de “presentarse”, en la que se incorporan las formas narrativas de la película, las experiencias vividas y recordadas, el día a día del retiro y los proyectos de futuro. Esta constelación de imágenes se moviliza en diferentes situaciones etnográficas. Las imágenes circulan, cambian y se reinterpretan. Hay un ejemplo disponible: una de las actividades incluidas en mi investigación de maestría fue monitorear la participación de los trabajadores ferroviarios en actividades para dar a conocer y preservar la memoria ferroviaria que vinculaban a los jubilados con la comunidad local. En este sentido, realizamos una conferencia en la Escuela Estatal Francisco Simões, en la ciudad de Pelotas.

**Figura 5 - Rubem (izquierda) y Orlando (derecha), en una charla sobre memoria ferroviaria para alumnos de la primaria**



En su discurso ante alumnos de primaria, Orlando Chagas habló de su trabajo como maquinista, aunque de forma muy curiosa: destacó los atropellos de animales por el tren, acontecimientos inevitables ante la imposibilidad de frenar la locomotora en determinadas situaciones, tramos, con riesgo de descarrilamiento. La narración, cómica para mí, impactante para el profesor, captó la atención de los alumnos. Orlando, a través de sus fotografías, proyectadas en Power Point, reiteró el valor del maquinista, las pruebas y dificultades que atravesaba la profesión y el trabajo diario. En esta narrativa para jóvenes no sólo se presenta el aspecto masculino del calvario y dominio sobre el tren, aunque también es una forma de hablar de ello.

<sup>23</sup> Etienne Samain (1995), al analizar las fotografías tomadas por Malinowski, demuestra que tenían la “función” de resaltar su método, la observación participante y la condición de acción de “estar allí”, en el campo, entre los nativos.

En aquella situación, la identidad masculina se combinaba con un discurso atractivo y único, una forma de captar la atención. Quedaba, por tanto, hablar de uno mismo, construir un personaje narrativo, insubordinado ante el tiempo finito (Rocha & Eckert, 2013) del trabajo y hacer vibrar la pertenencia al oficio ferroviario en la temporalidad presente.

**Figura 6: Narrativa y punto de vista desde “dentro de la máquina”**



Fuente: Colección personal de Orlando Chagas

### ***Conclusiones: Temporalidad, Masculinidad, Imaginación***

En el artículo decidí partir de la identidad narrada del maquinista jubilado Orlando Chagas y el desarrollo de una de las “cuestiones de hombres” del sindicato ferroviario de Pelotas, para hablar de cómo se construye una forma específica de masculinidad ferroviaria. Me acerqué al género desde un punto de vista muy singular, basado en mi pertenencia a una comunidad interpretativa de estudios de la memoria colectiva en sociedades complejas. Por lo tanto, llamo la atención sobre los aspectos temporales e imaginativos de este problema.

Argumenté que la comprensión de la masculinidad en el trabajo ferroviario se puede lograr a través de una inmersión en la cultura visual occidental, que incluye las imágenes del héroe, el tren/máquina y la obra misma como valor fundamental. Dado que existen múltiples masculinidades y múltiples formas de ejercerlas en los distintos espacios de trabajo, seguí una de ellas, guiada por el punto de vista del maquinista jubilado. Desde esta perspectiva, planteé que la identidad de este trabajador es inseparable de la del tren, por la conexión profunda con la máquina, por las acciones de *pilotearla* o *conducirla*. Esta relación también está indicada por la atribución narrativa de género a la máquina – la locomotora –, subordinada al conductor, apodada con términos femeninos como “perra”, “turbinada”. Cuando se hace referencia al vehículo masculino – el tren – la narrativa se convierte en la historia de un choque, un duelo entre dos masculinidades. Abordar este objeto de investigación desde el campo temático de los estudios de la memoria significó concebir la identidad masculina como uno de los valores del *esfuerzo por perdurar en el tiempo*, ante el envejecimiento, la jubilación y la crisis del transporte ferroviario. La imagen, entendida en términos amplios (fotográfico, narrativo, filmico, sonoro) permite seguir la constitución de un *imaginario fantástico* del ferrocarril, las masculinidades del trabajo y la existencia social de un género para el tren. Si la memoria se compone de imágenes y éstas se superponen y ordenan creativamente en las narrativas de los jubilados, el etnógrafo, como narrador, debe seguir este movimiento en su propia narración que cobra vida en el texto etnográfico e imaginativo. Así, a lo largo del artículo, intenté movilizar las diferentes imágenes

que fueron evocadas, en mi imaginario compartido, en esta experiencia y en los interlocutores, haciendo uso de imágenes cinematográficas, fotografías personales tomadas durante el trabajo de campo y la colección ferroviaria de Orlando.

Así, memoria, imagen y género son fundamentos y puntos de observación de las vibraciones de la memoria narrada de un trabajador jubilado, que ve discontinuada, reducida y transformada su profesión. La identidad narrativa de este personaje hace que su condición de trabajador, su saber aprendido, su condición masculina perdure en el tiempo. El género apoya la insubordinación frente a la irreductible finitud de la condición humana, profundizada por transformaciones dramáticas *en el mundo del trabajo*.

## Referencias

- Absi, P. (2005) *Los ministros del diablo: El trabajo y sus representaciones em las minas Potosí*. La Paz: IRD, Instituto de Investigación para el Desarrollo; Embajada de Francia.
- Amorelli, L. C. (2003) *Cultura organizacional e relações de poder: Mapeando a Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação*. Dissertação apresentada à escola brasileira de administração pública e de empresas para obtenção do grau de mestre Fundação Getúlio Vargas.
- Bachelard, G. (1988) *A dialética da duração*. São Paulo: Ática.
- Carvalho Rocha, A. e C. Eckert. (2015) *A preeminência da imagem e do imaginário nos jogos da memória coletiva em coleções etnográficas*. Brasília: ABA.
- Cioccari, M. (2015). *Ecos do subterrâneo: Cotidiano e memória em uma comunidade de mineiros de carvão*. Rio de Janeiro: Ventura.
- Connell, R.W. (2005) *Masculinities*. University of California Press.
- de Carvalho, C. V. (2000). TREM E CINEMA: modernidade e memória. *Política & Trabalho: Revista De Ciências Sociais*, 16, 171–184. Recuperado de <https://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/politicaetrabalho/article/view/6455>
- De Certeau, M. (1994) *A invenção do Cotidiano: artes de fazer (Vol 1)*. Rio de Janeiro: Petrópolis.
- Díaz, R. (1999) Personaje e identidad narrativa: una aproximación metodológica. *Revista Horizontes Antropológicos*, 12. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/ha/a/jBPsq7FyPBqT8PGsZw7j3mj/?format=pdf&lang=es>
- Durand, G. (1980) *A imaginação simbólica*. Lisboa: Perspectiva.
- Eckert, C. (2012) *Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França)* Curitiba: Appris.
- Elias, N. (2011) *O processo civilizador: História dos costumes (Vol. 1)* Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Ferreira, M. (1960) *A ferrovia do diabo: História de uma estrada de ferro na amazonia*. São Paulo: Melhoramentos.
- Foote-Whyte, W. (2005) *Sociedade de Esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Freund, G. (1993) *La Fotografía como Documento Social*. México: Editorial Gustavo Gili.
- Giordano, M. (2011) La imagen fotográfica: relato, huella y memoria. In Giordano, Mariana y Reyer, Alejandra (compiladoras) *Identidades en foco: fotografía e investigación social*. Resistencia: Instituto de Investigaciones Geohistóricas; Universidad Nacional del Nordeste, Facultad de Artes.
- Gómez, G. y Magni, C. (2017) Entre “Tucos” e “Bochas”: A potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de Pelotas/RS. *Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia*, 1(1), 101-116. Recuperado de <http://www.cchla.ufpb.br/grem/sociabilidadesurbanas/SocUrbs%20TURRAartigo.pdf>
- Gómez, G. (2018.) *Etnografía da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas: Um estudo antropológico de memória coletiva*. 238 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Recuperado de <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179424>
- Hirata, H., & Kergoat, D. (1994). A Classe Operaria Tem Dois Sexos. *Revista Estudos Feministas*, 2(3), 93. Recuperado de <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/16291/14832> DOI: <https://doi.org/10.1590/%25x>
- Jardim, D. (1991) *De bar em bar: Identidade masculina e auto-segregação entre homens de classes populares*. Dissertação de mestrado em antropologia social na UFRGS. Orientadora: Ondina Fachel Leal. Porto Alegre.
- Leite Lopes, J. (1978.) *O vapor do diabo: o trabalho dos operários de açúcar*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Martins, J. (2008) *A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. São Paulo: Editora 34.
- Mead, M. (2009) *Sexo e temperamento*. São Paulo: Perspectiva.
- Nunes, I. (2016). Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX. *América Latina En La Historia Económica*, 23(3), 204–235. Recuperado de <https://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/723/1248> DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v23i3.723>
- Palermo, H. (2017) *La producción de la masculinidad em el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos.
- Paradela, C. (1998) *Desestatização da rede ferroviária federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral*. Dissertação de Mestrado em Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas.
- Peirano, M. (2006) *A Teoria Viva e outros ensaios de antropologia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- Rapkiewicz, Y. & Eckert, C. (2015) Entre trilhos e temporalidades: o tempo do trabalho nas memórias dos ferroviários aposentados de Porto Alegre. In: Cornelia Eckert, Ana Luiza Carvalho da Rocha. (Org.). *Etnografias do Trabalho Narrativas do Tempo*. Porto Alegre: Pallotti, p. 276-303.
- Ricoeur, P. (1991) O si e a identidade narrativa. *O si-mesmo como um outro*. Campinas, Papirus.

## Guillermo Stefano Rosa Gómez

- Ricoeur, P. (1994) *Tempo e Narrativa*. Campinas: Papirus.
- Ricoeur, P. (1998) "Architecture et narrativité. *Urbanisme*, 303, Nov/dez., pp. 44-51.
- Rodrigues, A. M. (1978) *Operário, Operária: estudo exploratório sobre o operariado industrial da Grande São Paulo*. São Paulo: Símbolo.
- Rolnik, R. (2015 [1988]). *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense.
- Samain, E. (1995) "Ver" e "Dizer" na tradição etnográfica: Bronislaw Malinowsky e a fotografia". *Horizontes Antropológicos*, 2, 23-60. Antropologia Visual, PPGAS/UFRGS. Recuperado de [http://www.cchla.ufpb.br/etienne\\_samain\\_unicamp/wp-content/uploads/2018/01/Samain-1995-Ver-e-dizer-Malinowski.pdf](http://www.cchla.ufpb.br/etienne_samain_unicamp/wp-content/uploads/2018/01/Samain-1995-Ver-e-dizer-Malinowski.pdf)
- Scott, J. (2017). Gênero: uma categoria útil de análise histórica. *Educação & Realidade*, 20(2). Recuperado de <https://seer.ufrgs.br/index.php/educacaoerealidade/article/view/71721>
- Segnini, L. (1982) *Ferrovia e Ferrovários: Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez.
- Sennett, R. (2015) *O artífice*. Rio de Janeiro: Record.
- Simões, J. A. (2004) Provedores e Militantes: imagens de homens aposentados na família e na vida pública. In: *Família e Envelhecimento*, Clarice Peixoto (org.). Rio de Janeiro: FGV.
- Strathern, M. (2009) Uma relação incômoda: o caso do feminismo e da antropologia. *Mediações - Revista de Ciências Sociais*, 14(2), 83-104. Recuperado de <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/4508> DOI: <https://doi.org/10.5433/2176-6665.2009v14n2p83>
- Zola, É. (2014) *A besta humana*. Rio de Janeiro: Zahar.