

1. Introdução

Nasci e cresci na Zona Norte do Rio de Janeiro. Ainda que, desde a infância, eu tivesse morado em bairros assistidos pela linha ferroviária, até a adolescência, meu contato com o trem foi bastante restrito, tendo em minha memória, apenas, duas ou três viagens realizadas com familiares. No mais, sabia que meus pais e avós paternos tinham o hábito de utilizar o sistema ferroviário.

Com 15 anos, em 1996, fui cursar o ensino médio no CEFET-RJ, colégio localizado no bairro do Maracanã e, morando em Oswaldo Cruz, percebi que, para realizar este trajeto, o trem era (e ainda é) consideravelmente mais rápido do que as alternativas rodoviárias disponíveis até então.

Ainda que eu soubesse que nessa época o serviço ferroviário possuía sérios problemas - como, por exemplo, a superlotação dos vagões e os frequentes atrasos das composições - a economia de tempo frente às viagens de ônibus e a possibilidade de fugir dos engarrafamentos, fizeram-me um assíduo usuário de trens (ou, quem sabe, arriscaria dizer: um dependente).

Lembro-me que, na época, algumas situações me impressionaram bastante: o grande número de ambulantes que circulavam nos vagões e sua ampla oferta de produtos, a elevada quantidade de pedintes, as superlotações e os frequentes atrasos e avarias. Fiquei intrigado como naquele transporte pareciam caber situações inimagináveis em outros transportes da mesma cidade.

De 15 anos para cá, tempo de minha relação com o trem, fui morar em Niterói, cidade onde fiz minha graduação, deixando por quatro anos o bairro de Oswaldo Cruz, para onde retornei por dois anos. Posteriormente morei por dois anos no Centro e hoje habito na Glória. Com as mudanças de endereço, passei a utilizar menos o trem, e comecei a explorar mais as barcas e o metrô. O distanciamento foi, aos poucos, me permitindo estranhar meu antigo bairro e a observar o trem de novos ângulos.

Um momento significativo que coincidiu com esse distanciamento foi o meu interesse em começar a frequentar o “Trem do Samba”, em 2006, que

acontece desde 1995, no dia 02 de dezembro, em comemoração ao “Dia do Samba”. Acredito que o fato de compartilhar deste evento ao lado de amigos e professores - que, na maioria dos casos, não frequentavam o bairro e raramente se utilizavam dos serviços de trem - teve alguma contribuição para despertar meu interesse pelos trens e pela cidade do Rio de Janeiro. Como a maior parte destes amigos era oriunda de Niterói e da Zona Sul Carioca e alguns nunca haviam andando de trem, passei a ouvir suas primeiras impressões do transporte, do evento e do bairro.

Em 2009, ingressei no mestrado com o objetivo de estudar um grupo de poetas que semanalmente se encontravam em um bar na Lapa onde declamavam suas poesias e faziam *happenings*. Meu interesse era estudar as relações entre o papel da poesia e a dinâmica urbana do Rio de Janeiro, mais especificamente na área central. Mas, o tempo foi passando e como costuma ocorrer com os recém-ingressados no mestrado, acabei me afastando dessa temática.

Novos mestres, novos textos e discussões surgiram em meu horizonte. Marcaram-me, especialmente, as aulas de Teorias do Brasil com o professor Roberto DaMatta. Além de cada aula trazer discussões sobre textos clássicos do pensamento social brasileiro, suas discussões sobre espaço público no Brasil repercutiram bastante em mim. Havia a livre possibilidade de escolha de tema quanto ao trabalho final da disciplina e eu cheguei propor um trabalho sobre o metrô carioca. Na época, achei curioso o discurso contido nos comunicados que empresa veiculava em relação ao vagão feminino e ao assento especial, através de seus avisos sonoros. No primeiro deles, ouvíamos uma gravação, em uma voz feminina, anunciar:

Seja solidário, ceda o lugar.

No outro aviso, a mesma voz comunicava:

Carro das mulheres, respeito é bom e elas merecem.

Ora, segundo a empresa que administra o metrô, respeitar a lei que assegura o assento especial aos idosos, as gestantes e aos portadores de

necessidades especiais seria uma questão de solidariedade? Será que os usuários do sexo masculino deveriam descumprir a Lei estadual nº 4733/06, que assegura o vagão exclusivo para as mulheres, caso avaliassem que estas não merecessem respeito?

Eu me perguntava por que o metrô, que estabelecia avisos bastante objetivos, utilizando-se de marcações visuais nítidas e precisas (através de adesivos e distinções cromáticas dispostas no corpo do vagão) pronunciava avisos sonoros que faziam apelo à subjetividade do usuário, vinculando o cumprimento de uma lei a um juízo pessoal?

Porém, após a proposta do trabalho ter sido devidamente aprovada pelo professor, fui aos poucos desistindo da ideia e substitui a pesquisa empírica sobre o metrô por um trabalho sobre o pensamento sociológico de Manoel Bomfim em “Os males de origem.”.

Nesses dois últimos anos, outros episódios também contribuíram para atrair minha atenção para a conjuntura dos trens no Rio de Janeiro, como, por exemplo, o caso das “chicotadas”, quando pelo menos quatro funcionários das Supervia foram flagrados agredindo passageiros, distribuindo empurrões, chutes e chicotadas.

Na manhã do dia 25 de março de 2010, ouço no rádio a notícia de que após problemas técnicos nas composições, passageiros que tentavam ir para o trabalho, por volta das 6 e 30h, iniciaram um protesto na estação de Saracuruna, em Duque de Caxias, incendiando vagões, depredando a plataforma e saqueando a bilheteria. Segundo as notícias veiculadas na imprensa, após duas panes seguidas – a primeira relacionada a problemas no ar-condicionado e a segunda no sistema de tração – os passageiros incomodados com o calor (pois estavam confinados dentro dos vagões) e com a falta de informações, iniciaram um quebra-quebra, transformando a estação em uma “praça de guerra”.¹ Achei particularmente curioso o fato de que não apenas os usuários atentavam para a rotina dos atrasos: “Essa palhaçada de atrasos é diária. Fazem a gente de

¹ Fonte: site do jornal O Dia Online, publicado em 26/03/2010.

marionete!”², mas a própria Supervia, através de um de seus diretores, reconhecia seu tratamento habitual aos passageiros: “Segundo ele [José Carlos Leitão, diretor de marketing], 10% dos trens (50 mil por dia) sofrem atrasos de 10 a 20 minutos”³ e nas palavras do próprio: “Essas pessoas têm motivos para ficar insatisfeitas”⁴.

No meio desta reportagem do quebra-quebra de Saracuruna, duas outras notícias produziram em mim mais interesse pela situação dos trens. A primeira referia-se ao fato de que dois dias antes do incidente de Saracuruna, o Conselho Diretor da Agetransp, a agência reguladora dos transportes públicos, havia penalizado a Supervia pelo episódio das “chicotadas” com uma multa de R\$ 150 mil, valor que era referente a 0,05% do faturamento anual bruto do exercício de 2008.

A segunda notícia lembrava que a menos de seis meses, em outubro de 2009, outro quebra-quebra havia acontecido em duas estações da Baixada Fluminense, porém, desta vez, no ramal de Japeri, em Nilópolis e Mesquita. O motivo do incidente foi semelhante ao de Saracuruna, após uma pane na composição, passageiros se revoltam e destroem catracas, bilheterias, incendeiam vagões e chegam a arremessar um cofre sobre a linha férrea. Tanto o depoimento de alguns passageiros, quanto às informações da polícia, confirmam que após os problemas técnicos o maquinista abandonou a composição, sem dar aos passageiros qualquer informação – fato que é apontado na reportagem como a causa do protesto. Além disso, 11 pessoas foram feridas e, segundo um usuário, houve repressão: “Eles jogaram balde de cloro, deram tiro pro alto, bateram nos passageiros.”⁵.

A cada novo fato que descobria, repercutia em mim a ideia de considerar que meu interesse nos trens poderia se transformar em objeto de estudo. Fui progressivamente buscando leituras sobre o tema, me posicionando

² Ibidem

³ Ibidem

⁴ Ibidem

⁵ Fonte: Portal G1, publicado em 07/10/2009.

de uma maneira diferente ao longo das viagens, de modo a buscar questões para meu trabalho.

Esta pesquisa foi desenvolvida no período de março de 2009 a fevereiro de 2012. Meu período de trabalho de campo foi desenvolvido de maio de 2010 a outubro de 2011. Durante este período busquei frequentar os mais diversos espaços e eventos que ocorriam nos trens. Aventurei-me por ramais que não tinha tanta familiaridade, passei a observar os mais diferentes horários e a desenvolver um olhar atento e curioso para o que acontecia em torno do transporte ferroviário.

Cabe, então, falar sobre as dificuldades encontradas ao longo do trabalho. Como já mencionei, minha história com este transporte ultrapassa uma década, experimentada quase sempre na condição de usuário. E neste sentido, ainda que o humor e a poesia tenham me acompanhado em muitas viagens, no cômputo geral minha experiência foi marcada por sofrimento e revolta, decorrentes do enfrentamento das péssimas condições deste transporte. Esse viés negativo com que encarei os deslocamentos foi determinante na dificuldade da assunção plena do meu papel como pesquisador, o que representou, na minha visão, o principal obstáculo epistemológico da pesquisa. A falta de distanciamento ante os inúmeros percalços que serão narrados em capítulos posteriores impossibilitou a emergência de investigações mais densas e vigorosas. Ao contrário, o mal-estar frente às dificuldades do sistema de transporte, especialmente encarnada na concessionária, fez com que diversos trechos deste trabalho tenham assumido uma postura combativa, que desejava mais criticar que compreender.

Outro desdobramento proveniente dessa excessiva familiaridade foi a falta de diálogo com os principais atores que participavam do cenário ferroviário – os usuários e funcionários da Supervia. As inferências estiveram quase sempre calcadas mais na observação do que na escuta do “outro”.