

3. O ambiente ferroviário atual

Este capítulo tem como objetivo central oferecer ao leitor um contato mais próximo com o ambiente que envolve o transporte ferroviário no Rio de Janeiro. A partir das observações de trabalho de campo, é possível identificar características dos diversos espaços que compõe este ambiente (estação, bilheteria, plataforma e composição) além das formas de usar o transporte que lá emergem.

Dizer que o trem é um meio de transporte e, como tal, tem por finalidade conduzir seus passageiros de um destino a outro, não acrescenta muita informação a alguém que não conheça o universo ferroviário. Por mais efêmera que seja a viagem, até chegar ao seu destino, é necessário ao passageiro ocupar e atravessar alguns ambientes na estação ferroviária. A realização deste percurso não pode ser reduzida a um deslocamento de um ponto a outro em um determinado espaço, como tratamos o movimento dos copos na física.

O passageiro que atravessa a plataforma ou que percorre o interior de um vagão, o faz com seu corpo, que vê, que sente, que cheira, que toca etc. e, a partir de sua cultura, interfere e é afetado pelo ambiente.

Neste sentido, considero mais adequado utilizar a denominação “usuário”, aos que viajam no trem, ao invés de “passageiro”. O termo usuário, Segundo o Aurélio, sugere “cada um daqueles que usam ou desfrutam alguma coisa coletiva, ligada a um serviço público ou particular; utente:”, o que confere visibilidade à relação do sujeito com o veículo e o espaço que o envolve. Ao passo que “passageiro”, segundo o dicionário é “pessoa que viaja num veículo, viajante”, ou seja, seu sentido enfoca o deslocamento de um ponto a outro, sem abarcar a dimensão de interação do sujeito com o meio.

Assim, aqueles que entram em uma estação ferroviária para realizar uma viagem, inexoravelmente interferem material e simbolicamente nos lugares por onde passam, transformando-os a partir de seu uso, instaurando ali novos espaços, alargando suas possibilidades e, muitas vezes, subvertendo por completo a função original destinada àqueles lugares.

Para situar melhor esta relação do usuário com seu território, vale explorarmos as noções de *lugar* e *espaço* trabalhadas por Michel de Certeau (2003). Certeau concebe *lugar* como certa ordenação de elementos dispostos lado a lado, de modo que cada um deles não se confunda com o outro, estabelecendo de forma bem definida os limites de cada um. Esta noção pode ser expressa, por exemplo, na imagem de um território geograficamente esquadrihado, onde cada uma de suas partes está distribuída com sua função bem organizada, tal como dizemos: “cada coisa no seu lugar”. É importante ressaltar que a ideia de lugar está vinculada a uma concepção de ordem estável, sem alteração no tempo. O lugar, para Certeau, é onde “imperava a lei do próprio”: os elementos considerados se acham uns ao lado dos outros, cada um situado num lugar próprio” e distinto que define”. (CERTEAU, 2003.p.201)

Em contraposição a *lugar*, *espaço* é um tipo de ordenação onde vários elementos operaram simultaneamente sobre um mesmo ambiente. Ao contrário de *lugar*, no *espaço*, o movimento é levado em conta. O *espaço* pressupõe uma relação onde um conjunto de forças encontra-se articulado, invadindo e ocupando os lugares, injetando-lhes sentido, produzindo-lhes narrativas, preenchendo-lhes de modos de fazer.

A noção de *espaço* está vinculada a de uso, de apropriação dos lugares, através da cultura. Segundo Certeau, “o *espaço* é um lugar praticado. Assim a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em *espaço* pelos pedestres.” (CERTEAU, 2003.p.202) O *espaço* envolve a ação de um sujeito histórico, que por seu movimento, por sua intervenção mediada de cultura transforma um determinado lugar.

Em suma, *lugar* e *espaço* são formas de operar no real que, de acordo com a prática, se intercambiam. Assim, um determinado lugar, a partir da intervenção humana, pode ser transformado em *espaço*, tal como um *espaço* observado através de uma perspectiva que o reifique, pode converte-se em lugar.

3.1. A Estação

Antes de embarcar em uma composição, o usuário precisa adentrar à estação, cujo acesso, via de regra, dá-se através da bilheteria. Há estações onde, além da bilheteria, é possível, com alguma habilidade, chegar à plataforma pelos trilhos. É o caso, por exemplo, da estação do Mercado de Madureira, Cavalcante e Jacarezinho, todas localizadas no ramal Belford Roxo. Nestas estações existem trechos onde os muros laterais estão quebrados, ocasionando uma grande abertura (elas tem em média cerca de cinco metros de largura por três metros de altura), onde qualquer pessoa, ou até mesmo um carro (salvo pelo embaraço do trilho) pode atravessar sem qualquer esforço.

Essas passagens estão incorporadas na vida da população do entorno, que as utiliza para transitar de um lado a outro do bairro, como alternativa às passarelas, que, com seus inúmeros degraus, se tornam desgastantes por sua altura. Mesmo quando existe escada rolante, estas costumam não funcionar¹⁶.

A propósito das passarelas, vale ressaltar que, os muros da estação de trem muitas vezes provocam a divisão dos bairros, separando-os físico e simbolicamente em dois “lados”, permitindo, por exemplo, que uma pessoa possa dizer que no bairro de Olaria, tal rua fica no “lado da Uranos” e não no “no lado da Leopoldina Rego”, referindo-se as duas ruas paralelas que margeiam a estação.¹⁷

Com relação às bilheterias, na maioria dos casos existe um guichê de atendimento ou em algumas vezes dois guichês. Uma exceção notável é a estação Central do Brasil, que possui 14 guichês, em virtude de sua grande concentração de passageiros. Ainda assim, durante o horário de maior movimento,

¹⁶No caso da estação do Méier, são duas as escadas rolantes que não funcionam. Além de dificultar a mobilidade da população que circula pelo bairro, o prejuízo é agravado pelo fato do Hospital Municipal Salgado Filho estar localizado exatamente em frente à passarela que liga os dois lados do bairro. Em fevereiro de 2011, a Justiça determinou à Supervia que consertasse as escadas da estação Méier e Madureira, e fixou uma multa de R\$ 300,00 para cada dia de desobediência. Na semana seguinte, no dia 28/02/2011, o portal R7 publicou uma matéria que revelando que as escadas da estação do Méier continuavam paradas. Em minhas incursões ao campo, jamais as vi em funcionamento.

¹⁷Lins (2010) analisou este processo de cercamento e muramento das estações, posto em curso no século XX, com a modernização e o aumento de velocidade dos trens, sob a ótica da segregação espacial e suas consequências, tomando como estudo de caso o bairro de Quintino Bocaiuva.

as filas costumam ser grandes.

3.2. Os horários das composições

Os atrasos das composições no sistema ferroviário constituem um dos problemas mais dramáticos para os usuários. Historicamente, os atrasos estão na base de muitas ações de protesto por parte dos usuários, que ficaram conhecidas como “quebra-quebras”.

Para se ter uma dimensão das consequências mais agudas dos atrasos, Silva (1992) ao inventariar os quebra-quebras nos trens cariocas, em um período de setenta anos (1908-1978), relaciona-os a partir de seu período de duração, da ação dos usuários, da ação do Estado e de suas causas imediatas. Neste último item, os dados são contundentes: dos 15 eventos arrolados, 14 tem como origem o atraso de composições ou panes que o tenham ocasionado. Apenas o quebra-quebra ocorrido em 22 de maio de 1975 tem como causa imediata o choque entre duas composições na estação de Deodoro.¹⁸

A relação da concessionária com a pontualidade dos horários pode ser percebida através das poucas vias de comunicação que a empresa mantém com os usuários. Exceto pelas informações contidas no site da Supervia, o usuário não tem acesso a grade de horários das composições antes de passar a catraca. Ultrapassando-a, é possível conferir, no interior da maioria das estações, um pequeno cartaz informativo, do tamanho de uma folha A4, com os horários das composições, dispostas em uma tabela. (Figura.1)

¹⁸ Sobre uma análise mais detalhada dos quebra-quebras ocorridos no Rio de Janeiro, em 1975, Cf. Moisés (1978)

Figura 1: Foto da tabela de horário das composições da Estação Mangueira (2012)

As colunas são separadas pelo ramal; pelo destino (como, por exemplo, “sentido Central” ou “sentido Deodoro”) e pelo expediente de funcionamento: “dias úteis” ou “sábados, domingos e feriados”. Nas linhas encontram-se os horários, separados por seus intervalos de saída da estação. Esta tabela afixada é sempre a mesma, contendo os intervalos regulares entre as composições, de modo que, se houver algum atraso – o que é muito frequente - sua validade estará comprometida.

Uma opção pode ser ir até a bilheteria e buscar informações sobre o horário das próximas composições. Em minhas abordagens, costumo perguntar se a circulação dos trens está normal e o horário da próxima composição. Esta última é feita exatamente nos termos da objetividade, como por exemplo, “Qual o horário do próximo trem pra Central?” E quase sempre é respondida com imprecisão, como por exemplo: - “Olha, tá vindo um aí daqui a pouco” ou: “Ah, tá vindo um aí, já tá vindo”.

Não satisfeito com a falta de precisão, insisto e demonstro que anseio por um horário. Nestes momentos, minha percepção é a de que os funcionários

parecem estar desprevenidos diante da questão, como se ninguém os instasse tal pedido.

Há, normalmente, dois tipos de respostas: uma *pro forma*, que me informa que as composições estão circulando de tantos em tantos minutos ou que o trem chegará às x horas, repetindo o mesmo horário que se encontra exposto no cartaz informativo dentro da estação. Em outra situação, após a pergunta, o funcionário me pede para aguardar, dentro do próprio guichê, se comunica através de rádio com alguma instância da empresa (talvez o sistema de controle de tráfego) e me informa quantos minutos faltam, ou se há algum problema com a próxima composição. De fato, as informações obtidas por este rádio costumam estar mais em sintonia com a circulação dos trens.

3.2.1. Falhas na comunicação e atrasos

Estou em Oswaldo Cruz, prestes a pegar o trem com destino à Central do Brasil. Estou na Rua Carolina Machado, em um dos lados do bairro que dá acesso à estação. Subo a passarela e me dirijo à bilheteria para comprar o bilhete. Após a compra, sigo em frente até as catracas e, quando já estou prestes a introduzir o bilhete no validador eletrônico¹⁹, vejo no chão uma pequena tabuleta de madeira onde está escrito: “Trens para Central circulando com atraso.” Imediatamente volto à bilheteria para reclamar e receber de volta o meu dinheiro, uma vez que não fui avisado na bilheteria sobre o atraso. A funcionária que me atende resiste, e diz que não vai fazer a devolução, argumentando que havia um aviso na catraca, que eu deveria tê-lo visto antes de realizar a compra. Replico dizendo que vim do lado de “lá” [apontando para um dos lados do bairro] e que só passei diante da placa após passar pela bilheteria. Acrescento que justamente na bilheteria eu deveria ter sido informado, para então, de posse da informação, optar ou não por adquirir o bilhete. Com nítida impaciência, ela conta rapidamente o dinheiro e me devolve o valor da passagem. Desço a passarela e vou à procura de um ônibus.

¹⁹ O validador de passagem é um equipamento eletrônico que libera a catraca da bilheteria, permitindo que o cliente acesse o interior da estação. Ele realiza a liberação da catraca de duas maneiras: quem compra o bilhete na bilheteria deve levá-lo ao validador e lá introduzi-lo; aos portadores de Vale- Transporte ou de Bilhete Único, basta posicionar o cartão sobre o sensor do validador.

Atrasos como este e outros tipos de problemas com a circulação costumam ser comunicados com avisos em lousas (Figura2), conforme o mencionado (normalmente apoiados no chão, bem abaixo da vista) ou confeccionados com uma pequena tira de papel, escrita a caneta (“Trens suspensos, sem previsão.”; “Circulação suspensa. Motivo: Pane na rede elétrica.”) normalmente presas por uma fita adesiva no vidro da bilheteria.



Figura 2: Foto de um quadro com avisos da Estação São Cristóvão - (2012)

3.2.2. Os atrasos na Central

Na estação Central do Brasil a relação com a espera pela composição se dá de maneira diferente das demais estações. Lá, após passar pela catraca, os usuários podem se orientar através de painéis eletrônicos, composto por televisões de LCD (Figura 3) posicionadas bem no centro da estação, colocados no alto, que contém informações sobre a situação de circulação e os horários das composições.

Destino	Partida	Plat	Lin	Observações
Japeri	20:15	8	G	DIRETO
Deodoro	20:20	2	B	PARADOR
Nova Iguaçu	20:30			A CONFIRMAR
Deodoro	20:32			A CONFIRMAR

ATENÇÃO CLIENTE
CIRCULAÇÃO DE TRENS PARA
GUAPIMIRIM SUSPENÇA

Quinta-feira
7/Julho/2011
20:15

Figura 3: Foto de painel eletrônico com horário das composições na Estação Central do Brasil. Observar a grafia de “suspença” (2011).

Neste painel, não é possível avistar toda a grade de horários do dia todo. Em ramais com mais oferta de composições, como o Deodoro, o Japeri e o Santa Cruz, normalmente, é possível, ao menos, saber as duas próximas composições do ramal, no entanto, naqueles onde a oferta é mais escassa, como o de Saracuruna e o de Belford Roxo, só é possível obter informações sobre o próximo trem.

A partir do dia 01/07/2011, a Supervia implantou o “Programa de Fidelização”, que estabeleceu plataformas fixas para o embarque o desembarque

de cada ramal, além de ter retirado do painel os horários de saída das composições. Segundo o presidente da Supervia, Carlos José Cunha, o objetivo do programa seria “dar mais conforto e segurança aos passageiros”²⁰ e “evitar a correria dos passageiros”²¹.

É importante observar que, com a retirada dos horários de partidas das composições, tornou-se mais difícil ao usuário controlar e mensurar os atrasos, a fim de realizar possíveis denúncias à AGETRANSP. Vale lembrar que em setembro de 2010 4ª Vara de Fazenda Pública já havia concedido uma liminar determinando a multa de R\$ 20 mil para cada seis atrasos por dia; em junho de 2011, a comissão de Defesa do Consumidor da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ) pediu à Justiça que obrigasse a Supervia a prestar seus serviços nos moldes oferecidos nos dias 22 e 23 de maio de 2011(durante o show do ex-Beatle Paul McCartney); e em 18 de janeiro de 2012, a mesma Vara de Fazenda Pública do Rio, condenou a Supervia a pagar uma multa de R\$ 100 mil devido aos constantes atrasos nos trens da cidade²².

As televisões transmitem as mesmas informações, divididas na tela da seguinte maneira: na parte superior há uma tabela com uma grade de horários; no centro há um espaço ocupado com recados sobre a circulação, tais como: “Circulação de trens para Japeri suspensa.” ou “Trens para Saracuruna circulando com atraso.”; e na parte inferior há um logo da concessionária e informações sobre a data, horário e dia da semana.

A tabela de horário é composta dos seguintes campos: “destino”, “horário da partida”, “plataforma”, “linha” e “observações”.²³

Nesta tabela existem dois tipos de situações: a primeira é quando aparecem todas as informações sobre a composição, seu horário de partida, a linha, a

²⁰<http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/novo-sistema-de-embarque-nos-trens-comeca-a-ser-testado-nesta-quarta-feira-20110614.html>.

²¹<http://www.sidneyrezende.com/noticia/134292+supervia+testa+novo+sistema+de+embarque+nesta+quarta+feira>.

²²<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/01/supervia-e-multada-em-r-100-mil-por-constant-es-atrasos-em-trens.html>.

²³Vale registrar que a estação de Deodoro também possui este sistema de painéis e os usuários também ficam em uma postura de espera diante das TVs, de forma semelhante ao da estação Central do Brasil.

plataforma de embarque, fazendo com que o campo “observações” esteja preenchido com o tipo de trem que vai partir: “parador” ou “direto”, indicando em ambas as opções que a composição está confirmada. Na prática isso não quer dizer que ela de fato sairá no horário combinado, nem tampouco se sairá. A outra situação é aquela onde o usuário encontra o horário de partida da sua composição, no entanto não encontra informações sobre a linha e a plataforma de embarque, ocasionado que no campo “observações” apareça a informação: “a confirmar”, indicando que a composição não está confirmada.

Há também a possibilidade de se informar através do sistema de som da estação. Ocorre que a qualidade de sua emissão nem sempre soa nítida e diferentemente do painel, nele não é possível uma antevisão do horário dos ramais, sua característica é a de informar anunciar as composições minutos antes de sua partida.

3.2.3. A corrida

Durante o trabalho de campo, uma situação se repetia com enorme frequência: Os usuários diante do painel eletrônico aguardando que apareçam as informações sobre o horário e o local de embarque dos trens pretendem pegar.

Algumas vezes o usuário até sabe a hora que seu trem partirá, mas não tem informações sobre a plataforma e linha, o que significa que o trem ainda não está confirmado. Enquanto o painel não “marca”²⁴ a linha e a plataforma de embarque, todos ficam de prontidão diante deles (são três painéis, localizados na parte central da estação), com seus destinos paralisados, aguardando informação.

Em determinados horários do dia, cerca de meia hora antes do horário da partida, a grande quantidade de passageiros é suficientemente grande para causar aglomeração embaixo das TVs (e muitas vezes há brigas por espaço, na busca de um lugar onde se possa enxergar as informações). Pois bem se passam dez minutos e não há nenhuma informação sobre a linha e a plataforma de embarque. Mais dez minutos e o espaço do painel destinado as tais informações

²⁴ É como muitos usuários denominam o momento em que as informações sobre a composição surgem no painel.

continuam em branco. A cada minuto, só faz aumentar o número de expectadores. (Não esquecendo, também, sua condição de expectadores, uma vez que se encontram parados diante de uma TV). Falta um minuto para a partida do trem e os passageiros continuam sem saber de onde ele sairá. Deu o horário marcado e nenhuma informação. Mais dezenas de minutos e, o horário de partida, agora ultrapassado, continua o mesmo. O rádio informa que a composição se encontra atrasada sem previsão de saída. O usuário está absolutamente abandonado. Essa espera é cercada de angústia e tensão. E pode durar dois minutos, dez minutos, meia hora, ninguém sabe ao certo. A imprevisibilidade é a palavra de ordem. E vale lembrar que durante todo este tempo os usuários ficam em pé olhando para cima. A cena lembra o hall de alguns botecos cariocas em dias de jogo de futebol, onde durante a transmissão televisiva vemos hordas de torcedores de pé, absolutamente magnetizados diante da TV. Eis que subitamente surgem, ao mesmo tempo, o número da plataforma e a letra da linha: “3E”, por exemplo. E ao lado, no campo “observações”, pode haver um aviso: “Os 4 últimos vagões” - o quer dizer que o trem que partirá está localizado na parte final da plataforma, pois está estacionado na parte posterior de outra composição – significando, em termos práticos, que a multidão de pessoas terá de caminhar ainda mais até a composição. Caminhar? Quem disse que eles sempre caminham até a composição? Numa inversão de papéis, os usuários saem em plena correria atrás do trem. Sim, correria. Em alguns dias a velocidade de alguns “corredores” me lembra uma maratona, noutros um pouco menos, a cadência lembra a marcha atlética. Uma coisa é certa: a pressa predomina.

Não é muito difícil compreender alguns dos motivos da corrida. A busca por um assento ou o medo de o trem partir antes mesmo que de conseguir embarcar no vagão (pois não se pode esperar que a Supervia vá conceder um tempo mínimo para embarcar, uma vez que os usuários reconhecem que respeitar o tempo não é um de seus principais valores.²⁵)

Presenciei essa “corrida” mesmo em algumas ocasiões onde não houve tecnicamente um atraso na composição. Por vezes a informação do lugar de

²⁵A propósito dos valores, em seu site, na apresentação do perfil da empresa, a Supervia atribuiu-se seis deles: a Segurança Inegociável, o Espírito de Servir, o Foco no Resultado, a Aversão ao Custo, a Transparência e o Comprometimento.

embarque era divulgada exatamente um minuto antes do horário da partida. Observando aquela mesma estrutura algumas vezes, eu fabulava se tratar de algum tipo de perversão sádica que acometia o sujeito responsável por divulgar aquelas informações, cujo fetiche se comprazia em observar os usuários correndo como desesperados pela estação em busca de trem.

Nesses momentos em que não há informação sobre os atrasos, eu costumava procurar o balcão de informações (quando ele funciona, é bom que se diga, pois em diversos horários, sobretudo após as 19h não há sequer um funcionário no guichê) ou os seguranças que rondam a estação. Em vão. Ambos os setores nunca me ofereceram alguma informação além daquela que o painel disponibilizava.

Olhando para o meu caderno de campo, percebo que quando mencionava o painel informativo, sempre o registrei como “placar”. Jamais o ouvi de algum usuário, pois este não é o termo nativo. Eu poderia tê-lo anotado como “painel”, como faço agora, ou “quadro” ou, ainda, tê-lo nomeado em função de seu suporte, a televisão. Suponho que inconscientemente eu tenha escolhido anotar “placar” devido a um de seus significados enquanto substantivo (segundo o Aurélio: “quadro onde se marcam os pontos ganhos em um jogo”) evocar o universo semântico desportivo. Neste campo, bem como na corrida atrás do trem, é preciso estar atento a largada, saber vencer as distâncias e ter bastante fôlego para encarar as disputas.

Ainda quanto à questão da correria durante o embarque, outra situação comum é quando os usuários se dirigem a uma composição em determinada plataforma, adentram o vagão, acomodam-se, aguardam sua partida e de repente ouvem o sistema de som anunciar que o embarque se fará em outra composição, às vezes noutra plataforma. Isso acontecia através de uma descoberta de alguns os usuários. Utilizo “descoberta”, pois nem sempre os usuários são informados da mudança, seja pela falha ou pela pouca eficácia acústica do equipamento de som, seja pela falta de retificação das informações do painel ou por qualquer outra variável.

Nesse ambiente onde há uma carência de informações oficiais da Supervia, é difícil demarcar de onde brotam as informações. Em muitas vezes que me vi implicado nesta situação, busquei desvendar de onde vinham as notícias e não obtive muito sucesso. Em algumas situações, percebi que logo após uma mensagem do sistema de som, da qual eu e os usuários a minha volta não tínhamos conseguido extrair nenhuma informação, a massa corria em direção da uma determinada plataforma. Nesses casos, eu compreendia que alguns tinham ouvido (possivelmente os que estivessem mais próximos as caixas de som) e transmitido a outros.

No entanto, comecei a perceber que, em algumas vezes, sem que qualquer anúncio houvesse sido dado pela Supervia, um certo número de pessoas (às vezes bem próximas a mim) se deslocavam para uma determinada plataforma. Curioso, tentava averiguar com usuários de onde havia surgido tal informação. Pelas respostas, eu nunca conseguia chegar a uma fonte, pois elas sempre remetiam para a fonte a outra pessoa, se saindo com frases do tipo: “Ah, não sei, eu ouvi do cara ali” ou uma mera suposição, do tipo: “Ah, eu acho que é lá”. Suponho que muitos desses movimentos provêm de suposições de alguns usuários experientes, que, imbuídos de um conhecimento empírico, corram para uma plataforma e inspirem tamanha confiança aos que estão ao seu redor que, seduzidos pela novidade, resolvem segui-lo. Digo isto, pois por várias vezes também fiz minhas “apostas”. Tanto no sentido de estar esperando uma composição e supor, pela experiência, que a composição sairia em tal plataforma (e em algumas vezes acertei), quanto, por vezes também intuitivamente segui um grupo de pessoas que se dirigia a determinada plataforma sem sequer questionar de onde provinha tal informação.

Estes “boatos” são muito comuns e tem uma grande força no dia a dia nos trens. Muitas vezes, ainda que ainda não tenha havido nenhum atraso, e que estejam os passageiros dentro da composição, acomodados aguardando sua partida, basta um passageiro levantar de seu assento com rapidez e sair do vagão para que os demais já se ponham em posição de desconfiança e quiçá levantarem de seus assentos ou debruçarem na janela para saber se está havendo algum problema com a composição. E para que os passageiros esvaziem o vagão, basta que poucos passageiros, dois ou três deixem a composição para que se produza

instantaneamente um efeito migratório. Muitas vezes essa retirada vem acompanhada de um mensageiro, um passageiro que vem anunciando “Mudou, mudou!” (referindo-se a mudança na plataforma de embarque) ou “Variou! Variou” [sic] (referindo-se à avaria sofrida pela composição).

No universo ferroviário, devido a um histórico de décadas em relação aos atrasos e tratamento dispensado aos usuários, a insegurança é uma constante. Os “boatos” são táticas eficientes na criação de soluções para os impasses vividos.

3.3. Trem do Samba

Hoje é dia 02 de dezembro de 2010, Dia Nacional do Samba, e nas comemorações que se realizam na cidade, o trem tornou-se um personagem marcante, a tal ponto que em 18 de outubro de 1999, foi sancionada uma lei municipal que incluiu o “Pagode do Trem” no Calendário Oficial do Município do Rio de Janeiro, cabendo ao poder executivo a organização do evento.

Segundo Rodrigues Junior (2009), o evento nasce no início da década de 1990, como uma das iniciativas de resgate da memória coletiva do bairro de Oswaldo Cruz, a partir de um conjunto de moradores organizados em um movimento chamado “Acorda Oswaldo Cruz”.

Em 1991, apenas um dos vagões era ocupado pelos moradores e sambistas, que às 17h e 50min pegavam o trem na Central do Brasil em direção a estação Oswaldo Cruz. Em 1993, o movimento dos moradores se extinguiu, mas um de seus integrantes, Marcos Sampaio, o músico Marquinhos de Oswaldo Cruz, carregou consigo a ideia e, em 1995, reeditou-a ampliando o número de participantes. Pouco a pouco aumentaram o número de vagões e em 1998 o evento foi realizado com um trem inteiro de sambistas. Em 2000 já contavam com dois trens especiais e o evento passou a se incorporar as comemorações do Dia do Samba, substituindo pouco a pouco seu nome para “Trem do Samba”.

Durante este processo de produção da memória, Pavão (2010) analisa a função simbólica do “Trem do Samba”, ao inseri-lo em um processo de busca de uma “identidade cultural peculiar” para Oswaldo Cruz. Para isso, foi preciso que

se produzisse uma representação do bairro como um “subúrbio musical” (RIBEIRO, 2003 *apud* PAVÃO, 2010) e, em meio à diversidade de ritmos presentes em sua sociabilidade, se transformasse os sambistas no grupo cultural hegemônico, através da valorização dos vínculos históricos do samba com o bairro.

Neste sentido, voltam-se os olhares para as décadas de 1920 e de 1930, “época de ouro”, onde, em alguns espaços do bairro, foram gerados os primeiros sambas cariocas, que deram origem ao Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela, o que consagrará o bairro como “um dos berços do samba”.

Assim como a Velha Guarda da Portela, o trem também aparece como um dos elos com a tradição, pois era em seus vagões que os sambistas se reuniam após um dia de trabalho, e voltavam para Oswaldo Cruz em meio a conversas e rodas de samba, organizadas por Paulo Benjamim de Oliveira, o Paulo da Portela.

Diferentemente, dos anos anteriores, onde a saída do Trem do Samba saía sempre no dia 02 de dezembro, coincidindo com as comemorações do Dia do Samba, este ano, as comemorações se dividem em dois dias: no dia 02 (quinta-feira), houve um palco, às 19h, na Central do Brasil, com apresentações da Velha Guarda da Portela, da Velha Guarda do Império Serrano, do Jongo da Serrinha, de Mauro Diniz, de Serginho Procópio e de Renatinho Partideiro; e hoje, no dia 04, sairão os trens com destino a Oswaldo Cruz.

Para entrar, além de comprar o ingresso na bilheteria, o usuário-folião pode adquirir um bilhete trocando-o por um quilo e alimento não-perecível.

Três trens sairão hoje. No primeiro, que sai às 13h 30min, estarão presentes as seguintes atrações: o Bloco dos Cachaças, o Pagode do Renascença, o Pagode do Nelsinho e da Wilma, o Clube do Samba, o Bloco Manga Preta, os Embaixadores da Folia, o Cacique de Ramos e os Democráticos de Guadalupe. Já na segunda composição, que parte às 14h, terá o Grupo Autonomia, a Bateria do Mestre Faísca, o Pagode do Sambola, o Parados na Ponte, o Bip Bip e o Pago do João, também distribuídos um por vagão. E no terceiro trem, que sai às 14h e 30 min, animam as rodas de samba: o Grupo Nossa Arte, o Bip Bip, as

Locomotivas do Samba, o Grupo Senzala, o Agenda Samba Choro, o Criolice, a Galeria Velha Guarda da Portela e o Grupo Portela. As atrações sempre se distribuem pelas composições, uma em cada vagão.

Cheguei à estação Central do Brasil por volta da 13h e 30 min. Na parte externa da estação aconteciam shows desde as 11h. Quem se apresentava era o Nelson Sargento. Não havia muita gente assistindo. Fiquei algum tempo e logo após a saída dele do palco, me encaminhei para tomar o trem, pois nos outros anos em que participei a disputa por lugar era grande e, por incrível que possa parecer mesmo nessas situações os trens costumam atrasar.

O clima hoje é de carnaval. Muitas cabeças cobertas por chapéus panamá, corpos vestidos com camisas de agremiações de escola de samba, alguns arriscam ternos brancos, as mãos armadas de tamborins, pandeiros, repiques, surdos, agogôs, cuícas, cavacos, além, é claro, das baquetas improvisadas com palitos de churrasco “tocando” nas latinhas de cerveja, já devidamente esvaziadas. Por falar na cerveja, este ano há um esquema de repressão a atuação dos camelôs, que a partir de uma revista dos seguranças da Supervia, impedem a entrada com isopores e congêneres que possam abrigar bebidas. Este ano as bebidas estão sendo vendidas apenas pelas lanchonetes localizadas dentro da estação. Mas, isso não quer dizer que os camelôs não consigam driblar a proibição, pois as revistas estão sendo feitas apenas na estação Central do Brasil. Antes de passar por um corredor, onde estas estão sendo realizadas, observo uma parte da estação que hoje se encontra bem equipada com vários banheiros químicos, colocados especialmente para os eventos. Chama a atenção que nos dias ordinários, não haja sequer um banheiro dentro das estações de trem²⁶.

²⁶ Em junho de 2010, a Supervia inaugurou o primeiro banheiro gratuito dentro da estação Madureira. Havia banheiros nesta estação e na Central do Brasil, mas que o usuário paga uma taxa de R\$ 1,00 e de R\$ 0,50 respectivamente para ter acesso. Em agosto do mesmo ano, inaugurou também na estação Engenho de Dentro e nos próximos meses prometeu inaugurar na estação de Deodoro e de Nilópolis. Destes, conheci apenas os banheiros de Madureira, e fiquei intrigado com o fato de que o segundo terminal mais movimentado de toda a malha ferroviária fluminense, que recebe cerca de 25 mil usuários por dia, tenha sido dotado de uma minúscula capacidade: há disponível somente um compartimento para uso masculino e um para uso feminino para toda estação.

Durante a revista, quem portava bolsas ou mochilas era obrigado a mostrar o conteúdo aos seguranças, que, afora seus usuais cassetetes, hoje contavam com um detector de metais. Além dos seguranças da Supervia, há, em bem menor número, policiais militares em volta da estação.

Passada a revista, entro no trem para esperar a saída da composição. Outra novidade: este ano não haverá a presença de nenhuma Velha Guarda nos trens que farão a travessia. Até o ano passado, havia uma enorme oferta de Velhas Guardas distribuídas pelos vagões, como por exemplo, a da Portela, a da Mangueira, a do Império Serrano, a do Salgueiro, a da Vila Isabel. Como no samba, minha preferência musical se inclina pelos mais velhos, esta ausência me deixou um tanto desapontado e resolvi escolher o trem menos pelo repertório e mais por outras conveniências, tais como o horário, a lotação etc. Sendo assim, escolhi o segundo trem, entrei no terceiro vagão, onde estava o Pagode do Sambola.

Dentro do vagão, faltam menos de dez minutos e todos parecem estar em ritmo de concentração, com alguns grupos de pessoas cantando antigos sambas-enredos. Os assentos já foram transformados em passarela dos samba e as janelas servem de assento para alguns. Surpreende-me bastante, o fato de que ao contrário dos outros anos, o meu vagão não está lotado, sequer pode ser considerado cheio. Pelo que observei, o mesmo acontece nos outros vagões. Acho possível que a mudança do horário possa ter influenciado. Nos últimos dois anos, por exemplo, o primeiro trem saía às 19h, enquanto este ano a última composição sai às 14h e 30min, o que em um dia de verão como o de hoje, com um sol intenso, possa mexer com a disposição dos foliões para deixarem suas casas. No ano seguinte, 2011, houve novas mudanças na organização do evento e os horários das composições retornaram para mais tarde, desta vez para as 18h.

Faltam cinco minutos e as portas já são fechadas. Ouvem-se os gritos da multidão que sente que a partida se aproxima. Ando pelo vagão observando os diferentes grupos e sentindo o clima da folia. Percebo uma grande concentração de “coroas”, quarentões e cinquentões, muitos acompanhados com suas famílias. Ouço um grupo cantar o refrão de “Cantos de Areia”, samba-enredo da Portela da década de 1980. O maquinista anuncia que a composição vai partir com destino a Oswaldo Cruz. Novamente ouvem-se um grito da multidão, saudando a saída do

trem.

A viagem-desfile transcorre com tranquilidade. O clima é bastante amistoso, com quase todos cantando e fazendo algum movimento, por mínimo que seja: uma mexer de cabeça, um gesto com as mãos. Os mais ousados arriscam uma rebolada.

Outros preferem mesmo o “samba no pé”, seja no chão, seja em cima dos assentos. Os que estão de pé nos bancos batucam bastante no teto do trem. As palmas e os outros instrumentos fazem a marcação do ritmo.

No meio do trajeto, um senhor que está ao meu lado deixa cair no chão sua latinha de cerveja. Ao sentir o peso da lata e o salpicar dos respingos, viro-me para o lado para saber o que houve. Volto-me para o homem e percebo que ele me lança um olhar arregalado, tenso, como se esperasse de mim uma reação agressiva. Num clima de descontração, saio com uma frase bem humorada: “A latinha pode cair, mas não deixa o samba cair.” E nós caímos na gargalhada.

E por falar em cerveja, ela é bastante consumida durante a travessia, sempre na mão dos foliões. Não percebi a presença de outras drogas no trem.

Como a travessia é feita direta, ou seja, o trem não para em nenhuma estação, já se passaram cerca de vinte minutos e o trem já está chegando na estação de Oswaldo Cruz. As portas se abrem e novamente um grito saúda a chegada à “terra do samba”. Lá fora, há barracas com comidas e quitutes diversos (de churrasco e acarajé a pastéis e cheese burgers); além, é claro, de três palcos armados, distribuídos ao longo do bairro, onde mais tarde se apresentarão outros artistas, que não estiveram presente nos vagões, como o Noca da Portela, o Pagode da Tia Doca e o que eu tanto aguardava: as Velhas Guardas!

3.4. Os camelôs

O camelô é um personagem que parece já ter se integrado à paisagem ferroviária. É praticamente impossível fazer uma viagem de trem e não avistar ou ouvir um ambulante anunciando seus produtos.

Embora a atividade seja proibida pela Supervia, pelo Regulamento dos Transportes Ferroviários²⁷, em seu artigo 40, onde é “vedada a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, exceto naqueles devidamente autorizados pela Administração Ferroviária.”, segundo a pesquisa realizada por Pires (2005) em 2005²⁸, havia àquela época cerca de 2000 ambulantes circulando pelos trens fluminenses.

A diversidade de produtos é bem ampla, é possível comprar biscoitos, doces, salgados, bebidas (refrescos, refrigerantes e cerveja), ferramentas, desentupidores e ralos de pia, vassouras, naftalina, descascador de frutas e legumes, remédios (alopáticos e fitoterápicos) e venenos para matar insetos, brinquedos, artigos para o lar, rádios de pilha, *headfones*, acessórios de cozinha, material para costura, cortadores de unha, pentes, roupas etc.

Normalmente eles carregam consigo mochilas, bolsas, isopores pingando ou com seus enormes mostruários, percorrendo os vagões, mesmo quando estes estão lotados, metendo-se por entre os passageiros, arrumando brechas para passar, correndo de um vagão a outro e anunciando aos gritos suas mercadorias.

Durante a abordagem, muitos camelôs se comportam como *performers*. A capacidade de se apropriar de um espaço que não é destinado à atuação e em uma fração de segundos transformá-lo em um espaço performativo, é impressionante.

Eis um trecho do meu caderno de campo:

²⁷ Estabelecido pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

²⁸ Para saber mais sobre as práticas econômicas dos ambulantes nos trens urbanos do Rio de Janeiro, Cf Pires (2005).

São 8h da manhã e estou dentro do vagão que ainda está parado na estação Central, mas que terá destino à Madureira. O trem se prepara para partir. Sentado ao meu lado, um rapaz carrega um embrulho com seis caixas empilhadas, bem amarradas e apoiadas no chão. Percebo que são caixas de pingo de leite²⁹. Vejo que ele também traz consigo pacotes com sacos de papel, parecidos com os de embrulhar balas em mercearias. Imagino que o rapaz comprou os doces nas lojas de atacado do entorno da estação Central e vai levar para casa para revender posteriormente. Segundo o horário marcado, faltam poucos minutos para o trem sair e o trem já fechou as portas. Acabo de me dar conta de que hoje é dia 16 de setembro, estamos perto do dia de São Cosme de São Damião e a possibilidade dele estar levando os doces para fazer a tradicional distribuição para as crianças. Observo que ele começa a retirar a fita que amarra as caixas umas das outras. O trem acabou de dar a partida e o rapaz já está abrindo uma das caixas. Ele levanta e subitamente começa a gritar: “Pingo é 10, querem pingo de leite, É o verdadeiro pingo de leite é 10 centavos!”

A *performance* deste vendedor, como acontece com muitos outros camelôs, acontece de modo inusitado, em atuações rápidas, que eclodem instantaneamente. Eles demonstram grande agilidade e destreza, lidando com muita facilidade com o balanço dos vagões, a lotação, etc. O fator surpresa também está presente com frequência.

Devido à repressão constante da atividade comercial dentro das instalações da Supervia, os vendedores ambulantes algumas vezes entram discretamente no vagão, e só após a saída do trem, anunciam seus produtos.

Há em comum nessas situações, a apropriação de um espaço que não se encontra destinado a esta função. Estas atuações ressignificam a função original do espaço, além de transformar o papel desempenhado pelas pessoas presentes, antes meros passageiros que não estavam ali para aquele fim, e que passam a ser espectadores e em alguns casos participantes daquela ação momentânea.

Existem também os ambulantes autorizados pela Supervia, em um número significativamente inferior aos ambulantes ilegais. É possível distingui-los dos camelôs, pois eles trabalham sempre uniformizados e identificados com um crachá. Seu uniforme consiste em um boné e um colete, geralmente da cor azul, com inscrições das marcas de produtos que eles comercializam. Sua variedade de mercadorias é um tanto restrita quando os comparamos com os camelôs. Eles vendem jornais (o Expresso e o Meia Hora) e alguns chocolates da marca Nestlé (o Galak, por exemplo).

²⁹ Doce feito a base de leite.

3.5. Pedintes

Os pedintes são frequentadores habituais dos transportes coletivos do Rio de Janeiro. Mas, ainda que eles estejam presentes nos ônibus e nas barcas, acredito que seja no trem que eles se apresentam em maior frequência e diversidade. Em minha vivência com estes transportes, parece-me que há um tipo comum: as crianças e adultos que sozinhos ou juntos entram no veículo e abordam os passageiros com alguma história dramática, contada através da fala ou por meio de um papel, geralmente fotocopiado, entregue individualmente a cada passageiro. Percebo que há outros tipos, que me parecem bem menos comuns e alguns casos até inexistentes em outros meios de transporte, mas que fazem parte do universo ferroviário. Por exemplo: os pedintes portadores de necessidades especiais. Já acompanhei pessoas com sérias limitações físicas, subirem os degraus dos ônibus. No entanto, jamais vi, em um ônibus ou barca, indivíduo andando em cadeiras de rodas, como já os vi no trem, sendo empurrados por outras pessoas. Aliás, é bastante comum, nestes casos, a presença de um acompanhante que, não apenas auxilia o portador de necessidades especiais, mas também o ajuda no recolhimento das esmolas. Nesta categoria predominam os privados de visão e os que apresentam dificuldades motoras, sobretudo os amparados por muletas. Lembro-me de três cegos, dois homens e uma mulher, todos de idade avançada. No caso da mulher, ela é carregada por uma acompanhante, que é quem faz o pedido, alegando que a deficiente teve paralisia e não tem força para andar. Um dos homens é um negro, que aparenta uns setenta anos, veste sempre um terno escuro (me lembra sempre um preto-velho) e vem apoiado em uma bengala. Na outra mão, ele carrega uma caneca com algumas moedas, ele atravessa o vagão chacoalhando-a e rogando aos passageiros: “Uma esmolinha pro vovô, Dá uma esmolinha pro vovô”.

O outro homem cego possui algumas peculiaridades: não possui acompanhante, além disso, logo que entra no vagão, dirige-se a uma das extremidades, encosta nos fundos da composição e com sua sanfona apresenta um número musical. Só depois da apresentação ele percorre de trem pedindo “algum trocado”.

Outro tipo que marca presença dos trens são os representantes de instituição beneficentes religiosas. Costumam ter duas pessoas, às vezes três. Um deles é quem detém a fala e se dirige aos passageiros, empunhando um discurso que apela para um mundo de valores decadentes, onde a sociedade brasileira é vista como desestruturada, frágil, dominada pela violência e pelo vício das drogas. Normalmente, ele se apresenta como um missionário, quase sempre um ex-dependente de drogas, por vezes ex-morador de casa e que se recuperou através da instituição para qual hoje ele trabalha e em nome da qual pede donativos, para que ela continue a ajudar a outros igualmente necessitados. Seu discurso não faz abertamente proselitismo religioso, a fala é levemente temperada por elementos e referências genéricas ao cristianismo. Os panfletos, o uniforme e o cofre é que exibem inscrições com frases retiradas da bíblia.

Dentre estas instituições, uma, em especial, tem uma presença muito frequente: a “Casa do Meu Pai”. Normalmente se apresentam duas pessoas, ambas vestidas com um uniforme bem peculiar, que lembram uma farda militar (uma camisa, tendo por cima um *blazer* de ombreiras e uma calça: todos da cor branca e com feixes de vermelho; e um quepe). Após um deles fazer seu discurso, o outro inicia um percurso dentro do vagão, carregando um pequeno cofre, com o qual utiliza para angariar os donativos.

Ainda que não sejam pedintes, - na verdade seria até o contrário, uma vez que, neste caso, há uma oferta e não um pedido - incluirei nesta seção uma dupla que observei em um trem parador que ia para Campo Grande, em outubro de 2011, pela semelhança de entrar no vagão, fazer um discurso e distribuir um material impresso aos passageiros, conforme relato em um trecho de meu caderno de campo:

Um homem e uma mulher entraram no trem. A mulher distribui panfletos (cartões na verdade) e o homem faz um discurso dirigido àqueles que estão ou tem parentes ou conhecidos que se encontram desempregados. No cartão [ver imagem em anexo] há um título está escrito “Balcão de Empregos (Trabalho Social)”, com um desenho de um águia, com os nomes da dupla (Lana e Cláudio), disponibilizando também os contatos (com seis números de telefones, e-mail e Orkut). Buscando puxar conversa, eu pergunto ao homem, que acabou sua fala e aparentemente já terminou seu trabalho ali naquele vagão, se nesse programa há empregos para professor. Ele me responde que “Para professor é difícil, o programa está voltado para pessoas de baixa renda”. Internamente, acho graça, e penso em fazer uma piada e dizer a ele que os professores no Brasil são pessoas de baixa renda, mas quero perguntar outras coisas e temo que ele possa descer na próxima estação. Pergunto se a iniciativa está ligada “a igreja”, falo propositalmente de modo genérico. Ele me responde de forma lacônica, dizendo que ele é evangélico. Achei que deveria sair da religião e pergunto se seu trabalho está vinculado a algum partido e ele me responde: “se eu dissesse que não tem, estaria mentindo”, mas que “a gente usa o dinheiro deles, não deixa eles tomarem conta”. Finalmente perguntei o endereço da instituição, e ele me disse que ficava em Bangu. Logo após algumas pessoas obstruíram nosso campo visual e não pude mais conversar com o homem. Duas estações depois ele e a mulher desceram.

3.6. Praia no Trem

Em uma tarde de janeiro de 2012, no tórrido verão carioca, me preparo para pegar o trem em direção a Cascadura. Da minha casa, na Glória, tomo o metrô até a Central do Brasil e, em poucos alguns minutos, chego ao terminal. A viagem de metrô transcorreu normalmente, embora as composições estivessem bastante cheias, por conta do grande número de pessoas que voltavam da praia. Chegando à Estação Central, o painel mostrava que ainda faltam cerca de vinte minutos para o próximo trem. Dirijo-me até a plataforma indicada e entro no trem, que já está estacionado com as portas abertas aguardo a partida.

Acomodo-me na parte final do vagão e como os assentos já estão ocupados, fico em pé aguardo a partida. Vejo sob o chão uma caixa térmica, de isopor com dimensões bastante grandes (170 litros talvez), muito maiores do que as utilizadas pelos ambulantes. O primeiro pensamento que veio à cabeça foi imaginar como alguém havia carregado ela até ali. Sentados de um dos lados do banco, havia dois casais de jovens conversando. Do outro lado duas senhoras alimentavam suas filhas, duas meninas de quatro ou cinco anos, de pé, revezavam entre brincar e comer biscoitos salgadinhos. Além das duas crianças, um menino

que estava próximo do isopor conversava com outros três jovens, que, tomando seus refrigerantes, ora circulavam perto do isopor, ora observavam o movimento da plataforma parados em frente à porta.

Percebi que havia o grupo de pessoas que estava nessa parte do vagão, eram todos conhecidos, aparentando uma relação familiar. Notei que pelo bronzeado e pelos trajes, eles regressavam da praia. No entanto, se alguns ali pareciam ter abandonado o mar, cobertos como suas saídas-de-praia; outros pareciam estar na orla, como alguns rapazes que estavam bermuda, sem camisa e descalços, além das crianças, que também estavam de biquíni, uma delas sem a parte de cima.

As senhoras conversavam entre si e, por vezes, interrompiam a prosa para chamar a atenção das crianças, que brincavam sob o chão do vagão. Impressionou a naturalidade com a qual as crianças deitavam sem roupa no chão sujo, sem serem, em momento nenhum repreendidas pelos adultos.

Um dos rapazes, que se movimentava bastante, falava alto e repetidas vezes, como se dissesse uma indireta: “É, no metrô, ninguém fala nada. No metrô ninguém faz isso. No metro vocês ficam todos quietinhos”. Parecia que com isso, o rapaz havia dado uma deixa, para que pouco depois fosse aberto isopor e lentamente começassem a aparecer os sanduíches de mortadela que, até então, estavam guardados. Novamente o rapaz se pronuncia: “Tá pensando que eu tenho vergonha? Tenho nada. Eu tenho orgulho de ser pobre.” O trem parece demorar e um dos rapazes pega em sua bolsa um cigarro e vai até a porta, juntar-se aos outros dois.

O trem dá a partida e vai se afastando da estação. Um dos rapazes põe uma música para tocar em seu celular, cantando-a com empolgação e animando o resto da ala jovem. Ele inicia uma dança e dirige sua coreografia para uma das crianças, que aceita o convite e também entra na dança. Minutos depois a música é interrompida e novamente, o mesmo rapaz de antes fala em alto tom de voz: “Cadê o ar-condicionado? E aí, cadê o ar-condicionado? Aí, rapaziada, essa hora o nosso governador tá lá na França comendo caviar... e a gente aqui, comendo pão com mortadela”.

Vale à pena, neste episódio, nos atermos a uma das primeiras falas do rapaz: “No metrô ninguém faz isso”. Ela chama atenção para o contraste sobre o comportamento do grupo nos dois transportes.

Naquela tarde, durante o percurso que fiz de metrô da minha casa à Central, como já foi mencionado eu havia notado que no vagão havia alguns passageiros que estavam vindos da praia. No entanto, naquele vagão e em muitas outras viagens que realizei com passageiros egressos da praia, não me recordo de nenhuma atitude que tenha me feito sentir uma mudança tão brusca como a que experimentei no trem.

No metrô, foi possível identificar que os passageiros regressavam da praia a partir de suas vestimentas e adereços, que traziam consigo indícios de que aquelas pessoas estiveram na praia, ainda que eu não estivesse ido lá para confirmar. No caso do trem, não apenas havia os mesmos vestígios que indicam que uma pessoa esteve na praia (como por exemplo, as saídas de praia, fragmentos de areia nos calçados etc.) como também havia sinais de que não haviam saído dela. Para mim, é como se de alguma forma, aquelas pessoas ao entrarem no trem não tivessem realizado uma ruptura brusca com um conjunto de padrões de sociabilidade que compõe o espaço praiano, que possui uma gama de convenções bem distintas do que se espera de quando se está em um transporte coletivo. Com sua frase, o jovem se referiu a uma série de atitudes que seu grupo não realizara no metrô. Mas, o rapaz poderia ter ido mais além.

Fazendo um percurso imaginário da chegada à plataforma até a viagem propriamente dita dentro do vagão, posso citar mais algumas situações de uso que caracterizam o trem nesta contraposição ao metrô. Começamos pela espera na plataforma: em ambos os transportes existe a “faixa amarela”, uma linha pintada próxima a área de embarque, que visa estabelecer um limite de segurança na circulação do usuário na plataforma. Tanto no trem, como no metrô, existem avisos visuais e sonoros (“Não ultrapasse a faixa amarela, ela é a garantia de sua segurança”) que procuram alertar o passageiro no momento da espera. Inclusive, eu que tenho mania de andar margeando (e às vezes até pisando em cima) da faixa amarela nos dois transportes, percebi que em algumas vezes que fiz isso no metrô (onde as plataformas possuem um sistema de câmeras de vigilância), quase

imediatamente, o sistema de áudio soltou um aviso advertindo a prática. No início achei que havia causalidade entre minha prática e o aviso. No entanto, a repetição, revelou-me não se tratar de coincidência. Além disso, esta advertência era diferente da mencionada anteriormente, repetida com maior frequência, tanto no conteúdo como no tom dado pelo locutor. Ela dizia: “Atenção, cliente não ultrapasse a faixa amarela”, investido de uma voz mais enérgica que a habitual.

Pois bem, ao realizar a mesma prática no trem, nunca fui advertido e jamais observei algum usuário ser repreendido por esta prática. Aliás, este tipo de transgressão se torna pueril quando é possível observar usuários sentados na beira da plataforma, na frente da faixa amarela. Ou ainda, o que costuma ocorrer com frequência nas estações (principalmente naqueles onde há mais de duas de embarque, como por exemplo: Central do Brasil, São Cristóvão e Madureira) quando uma composição que estava programada para sair de determinada linha é subitamente transferida para outra, alguns usuários ao invés de caminhar (ou correr) para a outra linha preferem saltar da plataforma para os trilhos, andar por ali até a beira da outra plataforma, para em seguida subi-la, como quem escala um muro. Este procedimento muitas vezes é empreendido para encurtar caminhos, pois a distância entre as plataformas é necessariamente menor do que atravessar a pé a escada que liga estes pontos. Inclusive, algumas vezes o caminho que seria o correto, pelas escadas, é escolhido sob pena de perder o trem, pelo fato de que nem sempre as mudanças na linha do embarque são comunicadas a tempo pela Supervia, fazendo com que o próprio usuário a descubra, ao avistar sua composição chegando em outra plataforma. E como o risco do maquinista não esperá-lo é grande, instaura-se então, o dilema: atravessar em ritmo olímpico ou perder o trem?

3.7. Embarcando no Trem

Deixando a plataforma, chegamos ao momento do embarque. Seguindo este caminho dos “saltos”, “subidas” e “escaladas”, um ponto a ser destacado, é o quanto o uso do trem muitas vezes exige um intenso expediente corporal. Na hora do *rush*, nas estações terminais, é comum vermos uma concentração de usuários em frente às composições esperando a abertura das portas, que guardam

verdadeiras preciosidades no interior de seus vagões: os assentos. Não é difícil imaginar o valor de viajar sentado para quem está desde muito cedo na rua, cumpriu uma jornada de trabalho e se prepara para fazer outra viagem que, em muitos casos, inclui chegar a outro município, enfrentando um trajeto que às vezes chega a durar duas horas.

Ocorre, então, que nessa corrida, literalmente falando, por um lugar sentado, muitos não esperam as portas se abrirem e a entram pela janela, saltando pela fenda. Para os que esperam a abertura das portas também é preciso ter muita resistência física, pois o “empurra-empurra” é generalizado e o impacto da “massa” de passageiros é tão grande que, às vezes, leva à queda algumas pessoas. Correr para pegar a composição, saltar sobre trilhos para mudar de plataforma, caminhar pelos trilhos em situações de pane, são alguns exemplos de atividades de alto impacto físico às quais os passageiros têm constantemente que se submeter.

Por fim, ainda sob os ecos da frase do rapaz que voltava da praia, cabe ainda mencionar alguns pontos observados durante a viagem. A postura exercitada por alguns usuários me chamou atenção durante o campo. Com muita frequência observava passageiros deitados no banco, sentados em cima da janela, sentados no chão, ajoelhados no banco e com a cabeça para fora da janela a observar a paisagem. Além do caso aonde um homem decidiu deitar-se no chão, obstruindo parte da entrada da porta.

Ele apoiou uma das pernas em cima do joelho da outra, como se estivesse na cama relaxadamente à TV, e ainda tentou segurar os pés de um passageiro que entrava.

Busquei aqui, expor uma série de formas de se apropriar do espaço público que são peculiares ao uso dos trens urbanos. Ao apontar para a existência destas práticas, espero que não haja nenhum entendimento no sentido de que isto advém de uma ontologia do lugar, que supusesse algum tipo de “essência ferroviária” que faz com que aqueles que por ali passem assimilem determinados valores. Tampouco elas devem apontar para a existência de uma natureza inscrita no usuário de trens, que por alguma razão seria dotado de tais pensamentos que, por sua vez gerariam atitudes *sui generis*.

Acredito que dentre diversos fatores que convergem para a ocorrência destas práticas, estejam um conjunto de razões de diferentes naturezas, que incluem as condições históricas de uso do transporte ferroviário no Rio de Janeiro, as próprias configurações espaciais que envolvem a ferrovia, a gestão da Supervia, além das condições técnicas e operacionais concernentes ao sistema ferroviário. Vale ressaltar que além dos problemas de pontualidade e segurança, há um descaso evidente na conservação dos equipamentos. Os trens são extremamente sucateados (o que favorece inclusive a ocorrência de panes), sujos e com precária manutenção. (Figura 4).



Figura 4: Foto do interior de uma composição do ramal Campo Grande (2012).

3.8. Tática e Estratégia

Interessa-me neste momento pensar as formas de utilização do ambiente do trem e suas relações com a normatização do espaço e dos serviços, produzidas pela Supervia. Os modos de ocupação empreendidos pelos usuários estão ligados a um conjunto de regras implícitas ou explícitas, algumas produzidas oficialmente pela concessionária, outras criadas pelo convívio social. Estas formas de uso dos trens urbanos podem ser discutidos a partir conceitos de “tática” e de “estratégia”, trabalhados por Michel de Certeau (2003).

Estes conceitos surgiram a partir de uma necessidade em discutir o papel dos usuários frente ao paradigma da disciplina elaborado por Michel Foucault. Certeau considera que este modelo acaba projetando sobre a disciplina uma sombra de onipotência e onipresença, inibindo nossa capacidade de enxergar os usuários como produtores de práticas criativas e de resistência, pois “Se é verdade que por toda a parte se estende e se precisa a rede da vigilância, mais urgente ainda é descobrir como é que uma sociedade inteira não se reduz a ela (...)” (CERTEAU, 2003.p.41).

Certeau reconhece o mérito de Foucault em ter introduzido em sua análise a noção de *dispositivos* de poder, que possibilitaram uma abertura para enxergar os mecanismos do exercício do poder e compreendê-lo como produtivo, contrapondo-se, assim, ao paradigma repressivo, que o concebe apenas como proibição, censura e violência. No entanto, Certeau considera que a “microfísica do poder” foucaultiana privilegiou a dimensão da produção sobre a do consumo. Certeau busca enfocar a tensão entre o que as instituições desejam produzir e como isto é recebido pelo usuário.

Para Certeau, a *estratégia* caracteriza-se pela antecipação, pela elaboração de um programa que visa à dominação do outro. O cálculo estratégico é feito a partir do domínio visual, estabelecendo, para isso, um local previamente esquadrihado onde se exercerá esta racionalidade. A política, economia e a ciência são exemplos de instituições racionalistas, fundamentadas na lógica estrategista.

A *estratégia* é ativa e calculista. A *tática* é reativa e fugidia. A tática não define um fora; ela só existe no lugar do outro, emerge da possibilidade dos atores (os alvos da estratégia) escaparem do domínio da estratégia. Certeau valoriza a *tática* como a astúcia do consumidor em driblar a *disciplina*, constituindo a *anti-disciplina*. A tática é o que impossibilita a realização do discurso estrategista em sua plenitude.

Um dos exemplos onde Certeau analisa o funcionamento do binômio tática- estratégia pode ser descrito na relação entre a escrita e a leitura. Para ele, a escrita, desempenha um papel fundamental no processo de modernização das sociedades. Além de sua evidente contribuição na estruturação do pensamento científico, a escrita é parte integrante na formação do Estado moderno, na medida em que sua generalização possibilitou a substituição da lei baseada no costume (pautada na oralidade) pela lei abstrata.

Observando historicamente este processo de domínio da escrita, Certeau percebe uma hierarquização, que confere um prestígio à escrita, pois é ela que traça estratégias, formula ideais e define os espaços através de caracteres impressos. Esta relação hierárquica obscurece a dimensão tática da leitura, desconsiderando seu papel (e conseqüentemente o do leitor) como um construtor de sentidos, que a partir de seu repertório inventa novas possibilidades semânticas que não estavam previstas pelo escritor.

Além disso, a leitura constituiu-se numa ficção de “tesouro”, ou seja, produziu para si a ideia de um significado verdadeiro que coincide com àquele definido pelo escritor, construindo, portanto, uma relação entre a verdade e o poder. O exemplo histórico seria o do monopólio das escrituras sagradas exercido pela Igreja Católica.

A formulação de Certeau sobre o papel criativo da leitura considera a dimensão relacional das relações de poder, que recusa a ver no escritor um detentor da verdade sobre o texto, relativizando, portanto, o seu poder.

Por mais que as políticas educacionais elaboradas pelas elites tentem imprimir uma nova forma de leitura, deve-se atentar para o fato de que os leitores

não são meras passividades, como folhas de papel em branco. Todos os leitores são dotados de um repertório prévio, que dialogará sempre com as estratégias formuladas pela escrita.