

## 4. Projeto Disciplinador da Supervia

Conforme observamos no capítulo anterior, o trem no Rio de Janeiro é muito mais que um meio de transporte destinado a levar a população de um local a outro.

Como todo espaço de sociabilidade, o trem é atravessado por um conjunto de regras implícitas e explícitas, que, a todo tempo, vão sendo construídas e desconstruídas a partir do relacionamento entre seus usuários e a relação destes com a concessionária que administra o transporte. É nessa tensão que seus espaços vão ganhando formas, paisagens, sons, usos específicos. Que estabelecem para os usuários determinadas regras, jogos e gramáticas específicas, que vão constituindo uma singularidade ao trem, frente outros transportes urbanos.

As diversas formas de apropriação do espaço descritas no capítulo anterior enfocaram as táticas dos usuários perante as formas de controle disciplinar empreendidas pela Supervia. Neste capítulo buscaremos tratar destas estratégias empregadas pela concessionária, seja através de formas coercitivas, seja pela produção de mecanismos de subjetivação, ou pelo uso de qualquer outro ardil.

Para melhor explicar estas estratégias, é conveniente trabalharmos o conceito de dispositivo formulado por Michel Foucault. Mas, para isso, faremos uma digressão à analítica de poder foucautiana.

Foucault inaugura uma nova percepção das relações de poder, opondo-se às teorias da época, tanto as liberais como as marxistas. Diferenças à parte, ambas as matrizes compartilhavam um pressuposto comum: o de conceber o poder como substância, como algo que pode ser apreendido e possuído por um indivíduo ou por um grupo. Aceitar que o poder possui esta natureza, implica em pensar a sociedade a partir de uma dicotomia: os possuidores e aqueles que não possuem o poder.

Partindo desta concepção, também se desenvolve para uma ideia de origem, de onde ele partiria de um foco privilegiado emanando sempre de um ponto possuidor a outros despossuídos de poder, percorrendo uma trajetória de

“cima para baixo”, ou seja, descendo dos dominantes até os dominados, sob a forma da lei e da repressão.

Uma consequência desta perspectiva é uma limitação nos campos de análise sobre o poder, pois uma vez que já se sabe quem possui ou não o poder, os olhares viciados limitam sua visão as mesmas classes dominantes, a lei, ao aparelho de Estado e aos partidos políticos.

Outra contribuição importante de sua análise foi a exploração da dimensão positiva do poder. Tradicionalmente, ele era enxergado apenas sob o seu viés negativo, manifestando-se somente através da proibição, da censura e da violência. Ao discutir esta questão, Foucault questiona os próprios pressupostos que o nortearam em trabalhos anteriores. Isto aparece de forma bem explícita em seu diálogo com Bernard Henry- Lévy (Foucault, 1979), quando é questionado por ter rompido com um “naturalismo”, que marcava sua posição em “História da Loucura”, apresentando uma loucura um tanto romantizada, em estado puro e que, a partir do século XVIII, foi progressivamente sendo sufocada pelo aparato tecnológico da Modernidade e aprisionada nos manicômios.<sup>30</sup>

Esta visão, calcada em uma hipótese repressiva do poder, separava de um lado uma loucura espontânea e de outro um poder cerceador, repressivo e censor. Foucault reconhece que além de um equívoco epistemológico, havia neste pressuposto, uma escolha estético-moral, onde “o poder é mal, é feio; é pobre, estéril, monótono, morto; e aquilo sobre o qual o poder se exerce é bem, é bom, é rico.” (Foucault, 1979: 238).

O autor foi buscar uma nova concepção a partir de investigações históricas, partindo de uma visão agonística, estabelecendo uma crítica aos modelos de interpretação teleológicos, permitindo formular novas hipóteses e criticar as visões correntes sobre a origem do poder na sociedade, encarnadas, segundo ele, por Rousseau e Boulainvilliers:

---

<sup>30</sup> A respeito desta ruptura de Foucault, vale lembrar que o prefácio original deste livro, publicado em 1961, que expunha a parte metodológica da obra, foi suprimido a partir de sua 2ª edição, publicada em 1972.

“Todos os dois partem de um estado originário em que todos os homens são iguais, e depois, o que acontece? Invasão histórica para um, acontecimento mítico-jurídico para outro, mas sempre aparece a ideia de que, a partir de um momento, as pessoas não tiveram mais direitos e surgiu o poder.” (FOUCAULT, 1979.p. 248)

Em *Vigiar e Punir* ele analisa uma mudança ocorrida no interior das sociedades europeias ocidentais, a partir da Modernidade, na relação entre as formas de punição e o exercício do poder. Observando diferenças nos modos de punir, Foucault estabelece um corte entre dois modelos de sociedade: as *sociedades de soberania* e as *sociedades disciplinares*.

O conceito de *sociedade de soberania* caracteriza a forma com que as sociedades europeias lidavam com a punição no Antigo Regime. Segundo Foucault, a pena que simboliza este regime é o suplício, uma forma de punição exibida como um grande espetáculo em públicos, onde o condenado era exposto a castigos físicos requintadamente cruéis, tais como esquartejamentos, queimaduras, amputações etc.

O autor nos revela que apesar do clima de exibição presentes nos suplícios, eles seguem uma lógica e são classificados a partir de alguns critérios: o espetáculo deve ser produzido de modo a que o público perceba os momentos e as gradações do sofrimento, de forma a hierarquizar as penas. O artefato utilizado durante o ato (a roda, a fogueira, a forca etc.) e o tipo de mutilação imposta ao condenado obedecem a uma hierarquização. O ritual do suplício é destinado fundamentalmente a marcar o condenado, inscrevendo em seu corpo um sinal que jamais se apagará.

Este último item marcará uma diferença significativa em relação ao regime posterior, o das *sociedades disciplinares*: o sinal indelével no corpo do condenado simboliza uma expiação do crime, que restará visível enquanto houver a marca do suplício. Embora o castigo incida violentamente sob o corpo, ele preserva a alma do condenado, sem exigir dele o condicionamento e a reeducação, pois uma vez marcado, a reconciliação é impossível.

Mas Foucault percebe que a partir do século XVIII os rituais de suplício vão desaparecendo: “A punição pouco a pouco deixou de ser uma cena. E tudo o

que pudesse implicar de espetáculo desde então terá um cunho negativo (...)” (Foucault, 2004: 12). As próprias máquinas inventadas nesta época, como, por exemplo, a guilhotina, tinha por finalidade reduzir o sofrimento do condenado, fazendo com que sua morte se dê no menor intervalo de tempo possível.

Se as *sociedades de soberania* concentravam seus esforços no crime como um acontecimento, demonstrando um excesso com a produção de um espetáculo, de modo a torná-lo exemplar, as *sociedades disciplinares* irão investir menos esforços no crime e se concentrarão na prevenção do criminoso, criando tecnologias “mais humanas” destinadas a corrigir os indivíduos.

Analisando um conjunto de regulamentos militares, escolares, hospitalares e processos empíricos da época, o autor percebe a implantação de uma nova forma de organização que visava controlar ou corrigir a operação dos corpos dos indivíduos.

Esta nova técnica anátomo-política, a disciplina passa a se ocupar da com a disposição dos indivíduos no espaço, de um grande controle sobre suas atividades e de uma intensa vigilância sobre os ambientes. Estratégias de anti-deserção, anti-vadiagem e anti-aglomeração começam a povoar os espaços, direcionado e ordenando as ações, gestos e pensamentos dos indivíduos.

Foucault nos mostra como um simples exercício escolar - a caligrafia - passa a envolver passos rigorosíssimos a serem executados pelo aluno:

Manter o corpo direito, um pouco voltado e solto do lado esquerdo, e algo inclinado para a frente, de maneira que, estando o cotovelo pousado na mesa, o queixo possa ser apoiado na mão, a menos que o alcance da vista não o permita; a perna esquerda deve ficar um pouco mais avançada que a direita, sob a mesa. Deve-se deixar uma distância de dois dedos entre o corpo e a mesa; pois não só se escreve com mais rapidez, mas nada é mais nocivo à saúde que contrair o hábito de apoiar o estômago contra a mesa (...) (FOUCAULT, 2004.p.130).

Uma nova “economia política” do corpo é diagnosticada por Foucault nesta entrada à Modernidade. Através de uma estrutura arquitetônica, presente nas fábricas, instituições de ensino e, sobretudo, nas prisões - o Panóptico - ele

depreende uma nova forma de controle posta em curso pela racionalidade moderna.

O Panóptico é uma estrutura construída a partir de uma torre de observação, localizada no centro, de modo a permitir a controle visual daqueles situados no entorno.

Um detalhe importante é que os localizados na torre de observação não podem ser vistos pelos observados. Conforme define o autor: “é uma máquina de dissociar o par ver-ser visto (...)” (FOUCAULT, 2004.p.167).

Este detalhe aponta para uma questão significativa: o Panóptico é uma estrutura pensada de forma a produzir no observado um estado constante de autovigilância, na medida em que aparta a experiência da vigilância de um olhar vigilante, que pode ser visualizado e identificado. Rompe-se, então, com a referência visível do olhar externo. Esta invisibilidade traz como consequência uma interiorização da *disciplina* através da autovigilância.

O conjunto de mecanismos discursivos e extra discursivos utilizados na produção da disciplina, que visa adestrar os corpos, tornando-os dóceis e úteis, é o que Foucault chama de “dispositivos”.

São estes dispositivos que atuam no corpo, nos gestos e desejos dos indivíduos, através de um processo de uma aprendizagem, como uma maneira lidar com a linguagem, produzindo neles identidades, normatizações frente à ordem social, adequando-os à produtividade econômica e docilizando-os politicamente. Esta atuação dos dispositivos de poder é o que Foucault chama de “sujeição”, de “assujeitamento” ou ainda “produção de um sujeito”. Há aqui uma ampliação da concepção de poder presente nas relações. O poder passa a ser entendido como relação, não podendo mais ser estudado como algo que existe em si, como um absoluto, e sim constituído em múltiplos pontos sob uma correlação de forças.

E, finalmente, a ideia de que o poder não está mais concentrado, traz como consequência, um alargamento na noção de resistência. Se não há mais detentores do poder, então, também não há um lugar específico que seria o “dos donos do

poder”, e outro “dos resistentes”, o que torna mais apropriado falar em resistências, no plural, tanto quanto forem os focos de poder em jogo. Desta forma, ele conclui: “Jamais somos aprisionados pelo poder: podemos sempre modificar sua dominação em condições determinadas e segundo uma estratégia precisa.” (FOUCAULT, 1979.p.241).

#### 4.1.

#### **A hipertrofia do poder punitivo da Supervia.**

Uma característica importante para a compreensão de uma das estratégias de controle dos usuários nos trens urbanos é o que Castro e Silva (2008), em sua análise denominou a “hipertrofia do poder punitivo” da Supervia. Este conceito, formulado a partir de análises discursivas dos avisos veiculados pela concessionária e em entrevista com usuários, deriva de dois aspectos identificados por ele na gestão da Supervia: a “criminalização das condutas” e a “incriminação dos atores”.

O primeiro aspecto foi percebido através da análise dos avisos sonoros e visuais que circulavam, respectivamente, na plataforma e no interior das composições, a respeito da propaganda elaborada para combater a conduta de segurar as portas do trem. Ele destaca o jingle:

“O maquinista avisou que o trem já vai sair, não segure as portas deixe o trem partir  
Ando neste trem, porque eu sou do bem ! Respeito o cidadão, tenho educação!  
Quem segura as portas comete crime e pode parar na prisão. Vai de Supervia, vai de trem também  
Seja inteligente, faça a sua parte, não destrua o trem!  
Danificar as portas do trem é crime e a pena de prisão pode chegar a 5 (cinco) anos.” (CASTRO E SILVA, 2008.p. 146)

E também o aviso visual presente no interior das composições:

“Atenção: Forçar a abertura das portas é crime! Conheça o artigo 260 do código penal  
Perigo de desastre Ferroviário  
Art. 260 Impedir ou perturbar serviço de estrada de Ferro:  
I – Destruindo, danificando ou desarranjando, total ou parcialmente, linha férrea, material rodante de tração, obra de arte ou instalação;  
Pena - Reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos e multa.  
Você não vai querer ser um fora-da-lei, vai?”(CASTRO E SILVA, 2008.p. 150).

Frente essas mensagens, de forte teor intimidador, onde “quem segura as portas comete crime e pode parar na prisão”, Castro e Silva põe a seguinte questão: segurar as portas do trem constitui de fato um crime? Vejamos: conforme nos lembra o aviso anteriormente citado, o artigo 260 do Código Penal prevê pena para destruição, danificação e desarranjo total ou parcial da linha férrea, material rodante de tração, obra de arte ou instalação. No entanto nada dispõe sobre a prática de segurar as portas do trem. E como nos lembra Castro e Silva - citando o mesmo Código Penal bradado pela Supervia para ameaçar o usuário: “Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”. O que ocorre é que a Supervia inventou um crime no plano simbólico para uma conduta que não possui nenhuma previsão legal no plano real.

Aliado a esta invenção, Castro e Silva percebe que a Supervia não apenas inventa um crime, como também promove no plano simbólico uma associação entre a prática deste crime e os tipos sociais que tradicionalmente habitam as prisões. Afinal de contas se o indivíduo que não prende as portas do trem é “do bem”, “respeita o cidadão” e “tem educação”, por oposição, pode-se inferir que os possíveis autores do crime forjado pela Supervia são “do mal”, “incivilizados” e “grosseiros”. Donde o autor pergunta: “quais são os personagens que no imaginário social brasileiro são representados como sendo do “mal”, “incivilizados” e “grosseiros”? Seguramente os “favelados” e os “bandidos”, responde apoiado na análise de Zaluar (1997). E segue perguntando: “qual seria em nossa sociedade a instituição pública que é apontada nas profecias que se autocumprem como o destino provável para esses personagens? A prisão, é claro.”

No entanto, analisando os discursos sobre as estratégias disciplinares utilizadas na gestão estatal, Castro e Silva percebe que a CBTU e a Flumitrens mantinham uma postura diferente em relação a seus usuários, como nos diz a mensagem retirada de dois avisos visuais: “Para seu conforto e segurança este veículo não circula com as portas abertas.” E: “Não deixe ninguém danificar os trens. Eles precisam de sua proteção. Cuidando deles você está ajudando a manter um serviço que foi feito para atendê-lo. Vamos melhorar cada vez mais.” (CASTRO E SILVA, 2008)

Castro e Silva percebe que na gestão da estatal havia no campo discursivo uma dimensão “acolhedora” pela empresa, que entendia como sua a responsabilidade a segurança do usuário. Uma prova de que esse acolhimento se estendia bem além do espaço discursivo pode ser constatada no caso das indenizações pagas aos surfistas acidentados.

A partir do trabalho de Peralva (2000), ele observa que as causas judiciais que envolviam os acidentes ocorridos com os chamados “surfistas”, na esmagadora maioria das vezes acarretava prejuízo para a concessionária, uma vez que a Justiça entendia que era da empresa estatal a responsabilidade de zelar pela segurança de seus usuários.

O autor argumenta que o surfe ferroviário só se constituiu em um problema para o Estado na medida em que houve um aumento no número de pedidos indenizatórios por parte dos surfistas acidentados e de suas famílias, como é possível perceber a partir deste trecho extraído de um parecer interno elaborado pelo setor jurídico da CBTU, em 1983:

“Até pouco tempo, talvez tal seguro parecesse desnecessário tendo em vista o pequeno número de ações de responsabilidade civil, que embora levassem ao pagamento de indenizações não representavam grande dispêndio financeiro. Ao contrário, agora, face ao aumento da demanda de passageiros, e em que pese a melhoria das condições do transporte, o despertar do seu direito fez com que os usuários e seus familiares, atingidos por um evento, acionassem a transportadora, ensejando o grande número de ações com que a Empresa hoje se depara, principalmente na área desta Divisão Especial.” (CASTRO E SILVA, 2008.p. 153)

O parecer também demonstra a posição do judiciário no concernente à responsabilidade pela segurança do usuário:

“A lei, por outro lado, que regula principalmente a responsabilidade civil das Estradas de Ferro, é amplamente favorável ao passageiro, obrigando ao transportador levá-lo incólume até o seu destino, excluindo apenas provado concretamente o caso fortuito ou força maior e a culpa exclusiva do passageiro.” (CASTRO E SILVA, 2008.p. 153).

E, por fim, encontram-se, no documento, duas alternativas apontadas como soluções para o problema:

“A forma efetiva de sua eliminação seria o transporte seguro de portas permanentemente fechadas, o que somente será conseguido pelo dispêndio de vultuosas verbas, ou pela modificação da legislação vigente, de maneira a *apenar mais firmemente o passageiro*, sendo facilitada a prova de sua culpa. (grifo nosso)” (CASTRO E SILVA, 2008.p. 153).

Vejamos, então: não estaria na segunda alternativa, a que se refere à modificação da legislação, uma espécie de presságio inspirador para a estratégia punitiva adotada pela Supervia nas décadas seguintes, cuja forma mais acabada aparece nas mensagens onde percebemos a invenção do crime de segurar as portas?

Passemos ao segundo aspecto deste poder punitivo, a “incriminação dos atores”, a partir da sua relação com os vendedores ambulantes, os chamados camelôs.

Como já foi mencionada no capítulo anterior, a presença dos camelôs nos trens fluminenses é bastante intensa e bastante antiga. Esta atividade já era considerada ilegal desde a gestão estatal, situação que ainda se mantém segundo a legislação ferroviária, amparada no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, que, em seu artigo 40, diz: “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.”.

No entanto, se o estatuto ilegal dessa atividade é um traço comum entre as duas gestões (a estatal e a pública), o mesmo não se pode dizer a respeito das representações construídas acerca dos camelôs e da repressão a esta atividade durante as duas administrações.

Castro e Silva, analisando os anúncios sonoros, percebe a associação promovida pela Supervia entre a “informalidade” e a “criminalidade”, onde a concessionária adverte os usuários para que não adquiram as mercadorias vendidas nos trens, uma vez que delas não se conhece “a origem” e “a qualidade”, que “podem inclusive ser produto de atos ilícitos”. (CASTRO E SILVA, 2008.p. 155).

Mas qual o interesse da Supervia em levantar suspeitas sobre a procedência das mercadorias comercializadas pelos ambulantes? O que busca esse anúncio?

Ao levantar suspeitas sobre as mercadorias comercializadas pelos ambulantes, pelo simples fato de desconhecer sua origem, o que a Supervia busca é induzir o passageiro a acreditar que os produtos oferecidos pelos ambulantes são frutos de um roubo, o que, por consequência, inclui o passageiro-consumidor desses produtos na categoria de cúmplice do crime.

Castro e Silva percebe também como esta representação construída pela Supervia, do camelô como um criminoso, está conectada com sua prática repressiva, destoando do tratamento conferido pela gestão estatal.

Na opinião dos camelôs entrevistados por ele, antes da Supervia a repressão à atividade era menor e, além disso, no momento em que os ambulantes tinham suas mercadorias apreendidas pelos guardas, eles recebiam um talão que continha uma relação dos produtos apreendidos, para que, em um momento posterior pudessem reaver suas mercadorias. Segundo eles, embora houvesse casos em que eles não conseguiam recuperá-las, na grande maioria das vezes isto era possível, bastando para isso, apresentar o comprovante recebido no momento da apreensão.

Com a privatização, a Supervia não apenas intensificou o combate as operações de repressão ao comércio dos ambulantes, como introduziu um novo elemento que mudou a natureza da relação com os camelôs: se antes, na gestão estatal, para reaver suas mercadorias era necessário apenas a apresentação do talão com o inventário dos produtos, agora a posse da nota fiscal torna-se um requisito obrigatório. Soma-se a isso, o fato de que, se antes, na grande maioria dos casos, era possível recuperar a mercadoria, na gestão da Supervia raramente os camelôs conseguem reaver seus bens, conforme percebemos no depoimento de um deles, quando perguntado sobre o talão: “Até dão [os vigilantes da Supervia] um comprovante, mas tá tudo armado. Vâmo supô que eles levam cinquenta jujubas. Se tu vai lá pegar, não acha. E se achar, não tem nem metade disso.” (CASTRO E SILVA, 2008.p. 156). O autor nos chama atenção ao fato de que grande parte dos estabelecimentos em que os camelôs adquirem suas

mercadorias não oferecem nota fiscal, havendo, inclusive, casos em que as mercadorias lhes são entregues no “fiado” ou “por consignação”, onde ausência da nota fiscal já está dada de antemão.

Pires (2005) também aborda as práticas criminosas cometidas pelos seguranças, a partir daquilo que os ambulantes denominavam “derrame”, que ocorre quando o segurança se apropria de toda a mercadoria dos camelôs.

Um entrevistado informa a Castro e Silva que a única forma de conseguir reaver seus bens sem a posse a nota fiscal é através de decisão judicial, o que nem sempre é um caminho simples:

“Tem que levar nota fiscal. Sem nota não pega. Só se você for para justiça, mas é difícil. Tem que ter testemunha e ninguém quer. E também demora, você não consegue não. Só se for agressão (...) Quando é agressão aí dá pra ir pra justiça e tentar ganhar alguma coisa, mas demora.” (CASTRO E SILVA, 2008.p. 156).

O que percebemos a partir destes casos é que a Supervia - que frequentemente menciona o Código Penal em seus avisos como forma de ameaça - opera na contramão deste mesmo Código, ao ignorar o princípio da “presunção de inocência”, segundo o qual “todos são inocentes até prova em contrário”- pois a exigência da nota fiscal traz consigo a suposição de que os camelôs possam estar comercializando produtos de procedência ilícita. Afinal de contas, se o recibo com os itens apreendidos é feito por um funcionário da Supervia, na presença do ambulante, por que haveria a necessidade de requerer a nota fiscal?

Castro e Silva nos oferece a resposta: tanto neste caso, como no anterior (o da “invenção do crime de segurar as portas”) percebemos uma modalidade de controle sobre os usuários de trens. As operações de “criminalização das condutas” e a “incriminação dos atores”, sutilmente trabalhadas no campo simbólico, funcionam como os pontos comuns que unificam o projeto de hipertrofia do poder punitivo da Supervia junto aos usuários.

#### **4.2. A repressão**

As estratégias repressivas baseadas no uso da força física desempenham um papel importante dentro no sistema ferroviário fluminense. Os principais

atores envolvidos nesta tarefa são os policiais militares do Batalhão de Polícia Ferroviária (BPFer) e os funcionários da equipe de vigilantes da Supervia.

#### **4.2.1.**

##### **O Batalhão de Polícia Ferroviária**

O Batalhão de Polícia Ferroviária foi criado em 27 de setembro de 1996 através do Decreto Estadual nº 22.538 e inaugurado em 28 de novembro de 1997, a partir de um convênio realizado entre a Secretaria de Estado de Segurança Pública e a Flumitrens, a companhia gestora da época.

Segundo o decreto, suas atribuições são a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio no âmbito do sistema ferroviário de transporte de passageiros no Estado do Rio de Janeiro.

O BPFer está subordinado ao Comando de Unidades Operacionais Especiais da PM (Cmnd UOpE) e dispõe atualmente 49 homens e possui sede em Deodoro. Ele é organizado em duas Companhias de Policiamento Ferroviário: a 1ª Cia. sediada em Deodoro é responsável pelo policiamento dos ramais de Santa Cruz, Japeri, Deodoro, Nova Iguaçu e Belford Roxo; e a 2ª Cia., sediada na Central do Brasil, ocupa-se do policiamento ferroviário estação Central do Brasil e dos ramais de Gramacho e Saracuruna<sup>31</sup>.

Lima (2008), a partir de pesquisa realizada na 2ª Cia., na Central do Brasil, afirma que apesar do discurso dos policiais ferroviários relatar que na maior parte do tempo eles se ocupam de atividades envolvendo roubos, furtos e a apreensão de pessoas utilizando ou transportando drogas, sua observação verificou que oferecer informações e orientações aos usuários é o que preenche a maior parte de sua jornada. O que para estes profissionais é motivo de insatisfação e frustração, pois não reconhecem estas atividades prestadas aos usuários como sendo de sua competência, acreditando que deveriam estar dedicados a atividades relacionadas a aspectos legais e criminais.

Pires (2005), parece também corroborar, quando ao tratar do BPFer em uma das seções de seu trabalho, oferece a ela um título sugestivo: “A polícia

---

<sup>31</sup> Cf. <http://solatellie.com/cfap/opm/bpfer.html>

militar observa”, indicando uma atitude passiva dos policiais frente ao papel de repressão desempenhado ostensivamente pelos vigilantes da Supervia junto aos usuários do trem.

Esta distância permitia, inclusive, que os policiais ouvidos pelo autor, observassem que em muitas situações, a atuação dos vigilantes era ilegal, como, por exemplo, no uso da violência contra pessoas que pulavam o muro da estação e na abordagem aos camelôs (onde frequentemente apreendiam suas mercadorias). Neste último caso, um policial revelou que por muitas vezes já havia levado seguranças para a delegacia através de denúncias de roubos feitas pelos camelôs.

Durante meu tempo em campo, foram raríssimas as vezes em que vi policiais militares dentro da ferrovia. Exceto na estação da Central, onde quase sempre observava um policial em pé na porta do posto do BPFer e em alguns momentos tinha uma espécie de torre de observação localizada perto da bilheteria, onde havia um policial de prontidão. Algumas vezes também vi duplas de policiais rondando as imediações da Central e o saguão da estação. Mas, vale lembrar que estes lugares se localizam antes das plataformas de embarque.

Dentro das composições, lembro-me de tê-los visto duas vezes, durante a noite, que voltavam da Central, duplas de policiais embarcando em uma estação e descendo pouco tempo depois. Pelo que pude perceber nessas ocasiões, eles não aparentavam estar ali motivados por alguma ocorrência, dada a tranquilidade dos olhares e a calma com que conversavam.

Pelo que acompanhei das notícias dos jornais na época, em alguns momentos de crise aguda, sobretudo quando há perigo de destruição do patrimônio da Supervia, os policiais se fizeram presentes, ainda que, em alguns casos, atrasados. Observei que na maioria episódios onde houve avarias entre duas estações, o que faz com que os passageiros tenham que caminhar pelos trilhos, não havia menção a chegada da polícia. Vivi um desses momentos e não vi nenhum policial para prestar socorros aos passageiros. Afinal de contas, trata-se de uma situação onde pessoas de várias idades e compleições necessitam descer de uma altura suficientemente capaz de causar uma queda em um solo coberto por pedras britadas. Além disso, andar sobre os trilhos não representa uma tarefa

das mais fáceis e seguras. No entanto, para a Supervia, a segurança dos passageiros não parece ser um motivo suficientemente forte para a convocação da polícia.

#### **4.2.2. Os vigilantes**

Segundos os dados de 2012<sup>32</sup>, a Supervia conta com 700 seguranças e agentes de controle em seu quadro. Em 2005, segundo Pires, este número era de 600 homens. Este contingente dedica-se a vigiar as estações, o interior e suas imediações, a proteger o patrimônio da empresa, fazer a segurança da bilheteria. Entretanto, segundo a Supervia<sup>33</sup>, seus “agentes de controle”, o nome técnico da função, não atuam como seguranças, pois isto seria da alçada da Polícia Militar.

Durante o campo, pude observar uma das ocupações exercida na rotina dos seguranças era a repressão aos ambulantes. Segundo Pires, em conversa com a diretoria da Supervia, esta afirmava que seu problema não era tanto com a venda de mercadorias ilegais, e sim com a atividade dos ambulantes servirem como fachada para acobertar outro tipo de atividades, tais como o tráfico de drogas e serviços de informação a respeito da movimentação da bilheteria. Neste sentido, os vigilantes eram orientados a lidarem com os camelôs a partir destas representações.

Na maior parte do tempo de observação via os ambulantes trabalharem com certa tranquilidade, sem que houvesse algum clima de perseguição a sua atividade. Mas, também situações de tensão vivida pelos ambulantes. Muitas vezes os vi escondendo suas mercadorias em bolsas e mochilas, envolvendo seus típicos isopores em grandes sacos de plástico, a fim de dissimularem seus produtos. E, uma prática que me surpreendeu por tamanha astúcia, foi observar alguns camelôs transformando o assento em cofre e escondendo suas mercadorias na parte interior do banco. Isso só é possível por que alguns assentos tinham uma estrutura móvel e, como sua parte interna é oca, o mau estado de conservação permite que os ambulantes façam dos bancos espaços

---

<sup>32</sup> Cf. <http://oglobo.globo.com/transito/concessionarias-de-transporte-investem-em-seguranca-3593950>, acessado em 07/01/2012

<sup>33</sup> Idem

para depositar temporariamente seus produtos.

Embora fosse comum os vigilantes adentrarem ao vagão, nunca presenciei nenhuma apreensão nesse espaço. Nunca vi o momento exato de uma apreensão. Observei algumas vezes um grupo de camelôs parados em um ponto da plataforma, como se estivessem detidos, cercados por seguranças. Somente uma vez, na estação Cascadura, onde vi a tradicional cena de um grupo de ambulantes juntos aos vigilantes, percebi que um camelô que mesmo tendo visto seus companheiros detidos resolveu sair do interior do vagão e andar pela plataforma, me direção a lugar onde estava acontecendo a apreensão. Ao ver o ambulante deixando o vagão em direção a plataforma, um homem que estava ao meu lado alertou o camelô sobre a presença dos vigias, e o camelô o respondeu dizendo: “[O isopor] Tá vazio, tá vazio!”

Outra atividade que observei, em escala bem maior que a atividade mencionada anteriormente, foi o controle do fechamento das portas de embarque dos vagões. Por diversas ocasiões quando o trem se encontrava lotado, acompanhei ação dos seguranças para fechar a porta. Cabe, aqui, um esclarecimento, o fato das composições andarem com as portas abertas não estava vinculada necessariamente à lotação. Ou seja, havia ocasiões onde não era o excesso de passageiros que se avolumava na porta que fazia com que ela não fechasse. Isto poderia acontecer de duas formas: por uma falha técnica do mecanismo de fechamento, ocasionado muitas vezes pelo estado de conservação do trem; ou pela ação deliberada dos usuários que, segundo diferentes motivações, podem escolher viajar com as portas abertas. Em minhas viagens, observei algumas destas situações. Uma delas é protagonizada pelos ambulantes. Os camelôs geralmente realizam suas vendas percorrendo linearmente os vagões. Em muitas composições o trecho que une um vagão a outro não pode ser atravessado, conforme se dá, por exemplo, com todas as composições do metrô. Nesse caso, os ambulantes precisam desembarcar pela porta e pela plataforma embarcar no próximo vagão. Ocorre em algumas vezes que o próprio processo da venda, no interior, o vagão não saia no tempo previsto pelo camelô. Muitas vezes observei que, bem antes de chegar na próxima estação, o ambulante já havia se colocado próximo à porta, olhando para fora do vagão, pela janela, na típica postura de

quem se prepara para desembarcar, mas, eis que algum usuário lhe chamava e solicitamente o camelô lhe atendia. E com esse tempo decorrido do atendimento, quando o ambulante ia desembarcar, a porta já estava quase se fechando. Então, para garantir sua saída do vagão, ele (e às vezes com a ajuda de outro ambulante ou de um usuário) travava as portas para fazer com que elas se abrissem novamente. Ainda com os ambulantes, outra cena bastante comum ocorria quando os dois trens em sentidos opostos estacionavam na mesma linha. Essas circunstâncias possibilitavam para o camelô a chance de mudar radicalmente seu destino, fosse em busca de novos mercados consumidores, fosse para voltar para casa, ou por qualquer outro motivo. Nessas ocasiões era muito comum haver a troca e como o tempo de abertura e fechamento das portas raramente coincidia, da mesma forma que na situação anterior, ocorria uma colaboração por parte de outro usuário, fosse ele ambulante ou não.

Vamos agora aos usuários. Estou relatando-os em uma categoria diferente, pois a anterior buscava enfatizar as situações onde o ambulante protagonizava as “aberturas”, em função dele aparentemente guiar-se por uma demanda específica de sua atividade, a de buscar um novo ponto de venda. Não quero dizer que nas situações narradas a partir de agora, não possam contar com participação dos camelôs. Quero apenas distinguir que nesses casos, a motivação para abrir as porta dá-se por outros motivos que os descritos no caso dos ambulantes.

Uma situação bastante observada dava-se quando algum usuário desejava entrar no trem e este já estava com suas portas fechando. Quase sempre a cena era seguinte: um usuário que estava em pé, próximo a porta, avistava outro usuário correndo em sua direção, desejando embarcar, e, ao ver que a porta estava se fechando, ele se metia entre ela impedindo o seu fechamento. Para aquele que conseguia entrar, o semblante era de vitória, como quem cruza a linha de chegada depois de correr os 100 metros rasos.

Durante o campo, chegue a participar desse ritual algumas vezes, quando alguns usuários que viam descendo a escada apressado e correndo embarcar no trem decidiam descerrar a porta. Na maior parte das vezes, este processo se dava sem que fosse necessário algum pedido por parte do usuário que desejava entrar.

Foram minorias as vezes em que vi um usuário fazendo algum gesto ou gritar de longe, pedindo: “Segura aí pra mim!”.

Acredito que a combinação de dois elementos, a solidariedade e a existência de uma “cultura de atrasos” na Supervia, contribuam na constituição desse fenômeno. Por “cultura de atrasos”, me refiro à falta de pontualidade historicamente praticada há décadas, conforme descreve Silva (1992). Ainda que este quadro tenha se atenuado após a privatização, ele ainda é exercido, acompanhado de frequentes panes e avarias. Esta “cultura de atrasos” deixa nos usuários uma representação acerca do serviço dos trens, onde é possível perceber uma baixa confiança na pontualidade e na eficiência dos serviços ferroviários. Em situações de atraso, ouvia os usuários se manifestarem com frases do tipo: “É todo dia a mesma coisa”; “É assim mesmo”; “Não tem jeito mesmo” e às vezes chegando a: “Só quebrando essa porra toda.”. Havia sempre demonstração de um discurso fatalista, como se aquela situação não fosse fruto de um tipo de prática, atualizada há décadas, mas tivesse origem na própria natureza do transporte ferroviário. Raríssimas foram as vezes onde captei alguma indignação onde houvesse alguma menção ao nome da concessionária ou da agência reguladora dos transportes ou alguma crítica ao governo, ou aos “políticos”, como frequentemente ouvimos pessoas bradarem nas ruas.

A solidariedade parece atuar como um ingrediente que possibilita que esta baixa confiança a respeito da pontualidade dos trens seja transformada em uma tática, que serve pontualmente para ajudar um usuário que pode perder um trem e talvez esperar meia hora ou uma hora por outro.

Além destas duas situações, onde a motivação parecia-me evidente, observei outras, onde não era possível distinguir tão bem, ou sequer distinguir que fatores faziam a porta ter sido aberta ou ter sido travada.

Em algumas viagens que fiz a noite, na hora do *rush*, observava que em algumas composições a porta havia sido travada, de modo a não fechar mais. Em alguns casos, foi possível observar a presença de uma pedra, colocada na parte inferior da porta, em uma das extremidades laterais, que evidentemente era o que impedia o movimento da porta. Noutros casos, não via nenhum objeto que

estivesse realizando esta função, o que me fazia crer que seria um defeito da porta ou, o que não descarto, algum tipo de técnica de travamento que, por não deixar vestígios, nunca consegui descobrir.

Em uma viagem que fiz certa vez a Japeri, percebi que na parte do vagão que eu estava, havia dois grupos, cada um com cerca de quatro ou cinco usuários, localizados em espaços diferentes no vagão. Um dos grupos posicionava-se em um espaço compreendido entre duas portas e embarque, enquanto o outro permanecia exatamente em frente à porta de embarque, que estava aberta todo o tempo. A forma com que alguns membros dos grupos faziam brincadeiras entre si, e por vezes saíam de seus grupos e iam conversar com alguém do grupo vizinho, demonstrava que entre eles havia algum conhecimento prévio, anterior aquela viagem na qual eu embarcara.

Em um dado momento, percebi que pelo tom das brincadeiras que um dos membros do grupo que não estava em frente a porta realizava com o grupo que estava localizado em frente a ela, havia uma percepção de que o segundo grupo estava em uma posição privilegiada em relação ao primeiro. O homem repetiu algumas vezes: “Tá bom aí, né?”. A ênfase na qual ele fazia, não apenas com a fala, mas também com que apontava com um gesto movimentando a cabeça, compreendi que tratava-se de uma referência à posição ocupada pelo grupo em frente à porta aberta, cobiçada por aquele indivíduo, era muito bem ventilada, dada quantidade de vento que entrava pela pelas portas escancaradas. A partir daí, percebi que o calor provocado pela ausência de ar condicionado da maioria das composições, aliado as constantes superlotações, poderia também ser uma motivação para que os passageiros viajassem com as portas abertas.

Nas composições sem refrigeração, os únicos focos de ventilação são as janelas e os ventiladores localizados no teto, distribuídos em alguns pontos específicos do vagão e acionados com o movimento da composição. Movimento esse, que, diga-se de passagem, não é interrompido apenas nas paradas regulares das estações, pois é muito comum que durante as viagens hajam paradas entre as estações devido ao tráfego. As interrupções algumas vezes são anunciadas pelos maquinistas: “Senhores clientes, estamos aguardando a sinalização e dentro de alguns instantes damos (sic) prosseguimento.” Conforme um usuário definiu em

reportagem para o Repórter Rio, da Tv Brasil<sup>34</sup>, “Esse dentro de “instantes”, ó (faz sinal estalando os dedos várias vezes seguidas, simbolizando o transcorrer de longo tempo) [...] costuma demorar, é imprevisível, é tipo uma loteria, é mais fácil ganhar na Mega-Sena.”

Em maio ano de 2011, a partir de uma matéria que foi o destaque na capa do jornal Extra, intitulada: “Eles não são da Zona Sul e nem iam ver Paul McCartney”<sup>35</sup>, deflagraram-se, por parte deste e de outros veículos da imprensa que até então não realizava uma cobertura focada no dia-a-dia do usuário, matérias que denunciavam alguns dos principais problemas enfrentados pelos usuários, dentre eles o calor enfrentado nas composições, que começou, então, a ganhar destaque. Meses depois, as reportagens começaram a estabelecer a relação entre o calor e as portas abertas, ouvindo os próprios usuários: “Viajamos com as portas abertas porque os trens não têm ar- condicionado e o calor é insuportável (...)”<sup>36</sup>.

Mais que uma motivação, a lotação muitas vezes impõe as usuários que viagem com as portas abertas. Cabe ao usuário escolher entre aguardar uma próxima composição, (sem saber em quanto tempo essa tão sonhada composição virá) na qual ele possa entrar e se acomodar a uma distância segura das portas, ou entrar a fórceps e instalar-se, ainda que provisoriamente, na entrada da porta, onde falta segurança mas tem vento para refrescar.

E, finalmente, observei situações onde não compreendi ao certo as motivações que levavam alguns passageiros a travarem as portas. Atentei para esta possibilidade em um dia em que eu viajava para a Central e reparei que um

<sup>34</sup>Cf. <http://www.youtube.com/watch?v=9SZVWVFcd0M&feature=endscreen&NR=1> acessado.

<sup>35</sup>A matéria discutia o show de eficiência e organização no tratamento VIP dispensado aos fãs do cantor Paul McCartney, que utilizaram os trens para chegarem aos shows realizados nos dias 22 e 23 de maio, no Estádio do Engenhão, onde puderam contar com composições extras e com ar-condicionado, com saídas de 10 em 10 minutos da Central do Brasil, acesso exclusivo e um grande número de funcionários trilingues para orientarem os “novos passageiros”, através do serviço “Posso ajudar?” Em contraposição, o jornal destacava que demais dias os passageiros padeciam de problemas como a superlotação, o calor nas composições, a má conservação dos trens etc. Vale dizer, que na ocasião do show do cantor Justin Bieber, ocorrido em outubro do mesmo ano no Engenhão, o esquema de transporte foi aprimorado, com os intervalos dos trens da Central ao Engenhão sendo reduzidos de 10 para 8 minutos, além da organização de um esquema de criação de pontos de encontros nas estações Central e Engenheiro de Dentro, uma vez que o público predominante do espetáculo era de crianças e adolescentes, ainda que acompanhado dos responsáveis.

<sup>36</sup>Cf. <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/vc-no-g1-rj/noticia/2012/02/muito-perigoso-diz-leitor-que-filmou-passageiro-pendurado-em-trem.html>, acessado em 03/02/2012.

usuário decidiu prender a porta em uma estação. Os dois fatores mais recorrentes, o calor e a lotação não estavam presentes naquele momento. Logo me chamou a atenção o fato deste usuário estar encasacado, pois lembro que neste dia chovia e certamente não estávamos no verão. Eu fiz a viagem, por volta das 11h, e embora não houvessem assentos disponíveis naquele vagão, ele estava muito longe do que se poderia chamar de lotado. O usuário estava em pé e passou praticamente todo o trecho que o observei, cerca de meia hora, olhando para fora, como quem contempla uma paisagem. Creio que para além de qualquer interesse pragmático que um usuário possa ter na abertura da porta, deve ser levada em conta a dimensão do ato em si mesmo de abrir a porta. Visto que a Supervia posiciona-se contrária a este ato e o reprime de diferentes modos (seja através de avisos sonoros, ou da atuação de seguranças que tentam fechar a porta), abrir as portas representa um ato subversivo frente à ordem propalada pela concessionária, podendo conter uma acepção de protesto frente às condições não muito confortáveis que a empresa lhe impinge.

Certa vez, observei em uma viagem realizada em junho de 2011, rumo a Japeri, onde a composição estava lotada, durante a parada na estação de Deodoro, um vigilante tentou empenhadamente fechar uma das portas que estava aberta, no vagão que eu estava. Em certo momento, sem muito êxito, o segurança cansou-se e abandonou a tarefa. Logo após, um passageiro que também observa a cena ao meu lado, disse: “Pô, esse segurança é fraquinho, não consegue nem fechar uma porta.” Percebi, então, que abrir a porta, como uma ação que exige força, pode ser observada como um ato viril, prova de força e vigor. Um ponto relevante que observei em todas as situações mencionadas anteriormente, é que jamais presenciei este ato sendo praticado por mulheres. Sequer observei-as usufruindo do vento ou da paisagem que tal abertura pode proporcionar a um usuário. Normalmente os que abriam as portas eram homens de faixa etária jovem.

Durante o campo, observei que eram os vigilantes os responsáveis por realizar o fechamento das portas de modo a garantir a partida da composição. Jamais vi algum policial militar realizando tal tarefa. Mesmo esta tarefa, desempenhada pelos seguranças, acontecia esporadicamente. Quase sempre ocorria nos horários do *rush*, sobretudo o do final da tarde e em estações

terminais, como a da Central do Brasil e a de Deodoro. Observei muitas vezes a mesma composição sofrendo a intervenção dos vigilantes na Central do Brasil, no sentido de fechar as portas e, após uma estação, o mesmo trem ter suas portas travadas e seus usuários pendurados.

A atuação dos vigias nem sempre é feita com gentileza e educação. Presenciei momentos onde os seguranças, a fim de garantir o fechamento da porta, empurravam os usuários que a ocupavam de forma agressiva, como usa a força para fechar uma mala lotada. Algumas vezes, o uso da força vinha acompanhado de um comando, do tipo “Entra, entra!”.

No período de 2010 e 2011, a Supervia recebeu 26 queixas dos usuários na Agetransp<sup>37</sup> devido a truculência dos seguranças, superando o Metrô Rio e as Barcas S/A que no mesmo período tiveram 16 e 5 reclamações respectivamente.<sup>38</sup>

A brutalidade de seus vigilantes ganhou fama após a grande repercussão na imprensa, naquilo que ficou conhecido como “episódio das chicotadas” e, mais recentemente, com o caso do passageiro que ganhou uma mordida do segurança.

### **4.3. O episódio das “chicotadas”**

Uma greve de ferroviários, iniciada em 13 de abril de 2009, acarretou uma redução no número de composições, ocasionando uma superlotação nos vagões e bloqueando o fechamento das portas, dificultado, assim, a partida dos trens. Dois dias depois, os principais veículos televisivos exibem uma imagem realizada na estação de Madureira, onde um policial militar e pelo menos quatro funcionários da Supervia são flagrados agredindo passageiros, distribuindo empurrões, chutes e socos, além de desferirem chicotadas. É importante registrar que, embora os agressores tenham confessado à imprensa que seus “chicotes” eram feitos da corda

---

<sup>37</sup>A Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro foi criada em 25 de junho de 2005, através da Lei Estadual 4.555/2005, com objetivo de exercer o poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as concessões e permissões de serviços públicos concedidos de transporte aquaviário, ferroviário e metroviário e de rodovias no Estado do Rio de Janeiro.

<sup>38</sup>Cf. <http://oglobo.globo.com/transito/concessionarias-de-transporte-investem-em-seguranca-3593950> publicada em 07/01/2012.

de seus apitos, um dos usuários agredidos relatou que o material utilizado no “chicote” parecia com “a borracha de uma câmara de ar de pneu”.

#### **4.4. A mordida**

Não havia Mike Tyson, nem Evander Holyfield, tampouco o episódio ocorreu em Las Vegas. Foi no Rio de Janeiro, dentro de um dos banheiros da estação Cascadura, que, por volta das 19h e 30min, o carpinteiro Renato Silva Dias teve arrancada parte de sua orelha esquerda, vítima de uma mordida de Samuel Alves da Cruz, segurança da Supervia.<sup>39</sup> Tudo começou na bilheteria, aonde Renato, que vinha de uma confraternização de fim de ano, acompanhado de seus amigos, teria tentando entrar utilizando o vale-transporte de um colega. Ao ser advertido pelo vigilante, que não poderia embarcar com um cartão alheio, Renato voltou e pagou a passagem em dinheiro. Segundo ele, o segurança já havia lhe “impedido de forma truculenta”. Após chegar a plataforma, Renato decide ir ao banheiro e lá chegando foi surpreendido pelo vigilante e, segundo ele, após ser provocado e ameaçado, iniciou-se a briga, onde após a troca de agressões, o segurança mordeu um pedaço da orelha de Renato, arrancando-lhe um pedaço.

A Supervia declarou que instauraria um inquérito administrativo para apurar o ocorrido e publicou em nota que “não admite qualquer tipo de desrespeito ou agressão aos seus passageiros e treina todos os seus profissionais periodicamente sobre as normas éticas e de conduta no relacionamento com o cliente.”<sup>40</sup>

O uso da força física por agentes de segurança privada e da polícia militar é parte da estratégia da Supervia para controlar o usuário.

---

<sup>39</sup> Cf. <http://oglobo.globo.com/rio/agente-da-supervia-acusado-de-morder-orelha-de-passageiro-3508344>

e <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/12/24/e-sem-explicacao-diz-homem-mordido-por-seguranca-da->

<sup>40</sup> <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/12/24/e-sem-explicacao-diz-homem-mordido-por-seguranca-da-supervia/>

#### 4.5. O “empata-porta”

Conforme já mencionado nas seções anteriores, segurar as portas do trem é uma prática bastante recorrente no espaço ferroviário fluminense. Em maio de 2010, quando eu ainda estava delimitando meu objeto de estudo e começando minhas incursões ao campo, percebi dentro de uma composição, colado na parte lateral, próximo a janela, um adesivo colorido que nunca tinha visto antes. Em formato de um retângulo vertical, que media cerca de 50 cm por 35 cm, estampado sob um fundo verde, o anúncio era formado basicamente por três elementos: ao centro, um círculo com um desenho de uma porta de um vagão, como se estivesse sendo observado da plataforma; em uma cima do círculo uma frase inscrita; e na parte de baixo outras duas, que compunham uma mesma mensagem. (Fig.5) Observando mais atentamente o círculo, via-se que ele continha a imagem cinco silhuetas de passageiros, todos em pé.



Figura 5. Cartaz da 1ª campanha do “empata-porta” (Maio. 2010).

Para analisar a imagem, tomá-la como representação fiel da realidade não me parece um bom caminho. O trem, como um espaço complexo, não possui uma realidade única, monolítica, e sim, várias realidades, com nuances. No entanto, acreditar na existência de várias realidades não significa poder afirmar que tudo possa fazer parte do universo dos trens, ou por outra, que não se possa afirmar nada sobre a realidade deste transporte. Por exemplo, se eu dissesse que o presidente da França frequenta diariamente os trens da Supervia, isto seria, obviamente, uma sentença falsa, que apresenta um dado que não corresponde à realidade. Afinal de contas, de acordo com as informações disponíveis, sabemos que esse presidente raramente vem ao Brasil e passa a maior parte do tempo em compromissos políticos em outras partes do mundo.

Desta forma, quando observamos a imagem, percebemos alguns elementos que nos causam estranhamento. Em primeiro lugar, vemos a partir das silhuetas que todos passageiros aparecem trajando roupas sociais (homens de terno e gravata e pasta executiva e mulheres de *tailleur*) que mais parecem estar em um país europeu. Bem, talvez nem seja preciso realizar uma breve incursão aos trens da Supervia para saber que tais vestimentas não correspondem aos trajes utilizados pela maioria dos homens e mulheres que usam este transporte. Mas, admitamos, temporariamente, que de fato houvesse cinco passageiros no vagão vestidos desta maneira. Estes trajes nos suscitam a ideia de que os passageiros estariam indo ou voltando do trabalho, portanto em horário de *rush*. Ora, será que nestes horários, seria realmente possível encontrarmos dentro dos trens urbanos fluminenses, um vagão com apenas cinco pessoas em pé?

Este questionamento não significa que tudo que ali esteja representado seja falso. Por exemplo, a figura do trem presente na imagem, funciona como um elemento que serve como vínculo entre o aviso e o universo dos trens fluminenses, conferindo um lastro de realidade para o espectador da imagem. Bastaria estar ali representado um ônibus para que não reconhecêssemos mais o universo dos trens fluminenses.

Evidentemente, toda campanha publicitária necessita, para ter sucesso, que seu público identifique na mensagem algum ponto que tenha correspondência com a sua realidade. O que significa dizer que, a imagem traz consigo elementos

presentes na realidade, portanto possui uma nível de representação, mas deve também ser compreendida pela sua possibilidade de produzir uma nova realidade.

Se observássemos, então, cinco passageiros com roupas inadequadas à realidade indumentária dos trens, é porque isto importa para o que se deseja destes usuários. Basta pensarmos que estas silhuetas poderiam, por exemplo, estar vestidas com batas, com trajes de banho ou poderiam até mesmo estar nuas. Assim como o passageiro que carrega uma pasta de executivo poderia ter entre as mãos uma prancha de surf, uma bomba etc., e cada um destes elementos gerariam imagens com diferentes representações sociais, o que apontaria distintas possibilidades na produção de padrões de comportamento.

Passemos aos outros dois elementos do aviso que formam a parte escrita da mensagem: “Juntos vamos SIM! Transformar o “EMPATA-PORTA” em coisa do passado. Sua segurança é inegociável.” o momento em que li estas frases foi a primeira vez que me deparei com este termo: o “empata-porta”. Era uma clara remissão ao velho problema de segurar a porta. Através deste aviso, a Supervia conclamava os usuários (“Juntos vamos SIM!”) para lutarem ao seu lado contra o que ela denominava como o “empata-porta”. Havia algo de diferente na estratégia da concessionária. Se, anteriormente, conforme vimos neste capítulo, a Supervia combatia o travamento das portas reprimindo esta prática com o uso da força física e também a partir da criminalização da conduta, agora ela se esforça em fabricar um estereótipo, inserindo o praticante em uma categoria que o diferencie dos demais usuários do transporte.

A categoria “empata-porta” é um exemplo daquilo que Becker (2008) denominou um “outsider”. Segundo o autor, em certos momentos, em meio ao processo de disputa pela definição das regras sociais daquilo que é ou não aceito, produzem-se sobre determinados grupos ou indivíduos classificações de modo a instituir uma fronteira entre quem está ou não agindo de acordo com as regras estabelecidas. Diz Becker:

“Quando uma regra é imposta, a pessoa que presumivelmente a infringiu pode ser vista como um tipo especial, alguém de quem não se espera viver de acordo com as regras estipuladas pelo grupo. Essa pessoa é encarada como um outsider.” (BECKER, 2008, p. 15).

Segundo Barbosa Soares & Magalhães Lins (2010) esta campanha surgiu em 2009, e acusava os ambulantes de serem os principais agentes da prática. Embora os autores não explicitem se esta acusação era feita de forma direta e os meios pelos quais era realizada, em minha observação de campo, não consegui detectar este tipo acusação dirigida aos camelôs. Tampouco os registrei como os únicos e mesmo praticantes majoritários desta ação.

Diferentemente do que Castro e Silva (2008) denominou “incriminação dos atores”, onde os anúncios da Supervia eram orientados contra os ambulantes, o aviso sobre o “empata-porta” não se dirige *a priori* a um ator definido, e sim contra as todos aqueles que praticam o ato. A rigor, conforme argumentei na secção anterior, empatar a porta não é uma atividade empreendida por um grupo homogêneo de usuários e pelas mais diversas motivações. No entanto, ao forjar este tipo, a Supervia parece querer criar um “outsider”, definindo-o como um “usuário desviante” e institui por contraposição um tipo de “usuário convencional”. Desta forma, a Supervia convida o público a pensar sobre as motivações que levam o “usuário desviante” a segurar a porta. No entanto a pergunta deveria ser invertida: por que os usuários convencionais não cometem este desvio?

Ainda na mensagem, verificamos que a Supervia convoca o usuário para “transformar o “empata-porta” em coisa do passado”. Na linguagem corrente, a expressão “alguma coisa pertence ao passado”, carrega consigo a ideia de que certos objetos ou hábitos são anacrônicos, inadequados ao tempo vigente. No caso, a Supervia mostra claramente que, por alguma razão, não considera mais adequada a prática de segurar a porta, devendo, portanto, extirpá-la, visando sua superação. E, por outro lado, quando observamos a representação de uma composição surpreendentemente vazia e com passageiros vestindo trajes nada condizentes com o que se vê nos trens fluminenses, é possível que a concessionária esteja projetando a imagem do vagão que ela deseja alcançar.

Se fizermos uma leitura conjugada do texto com a imagem, poderemos pensar em uma relação de complementaridade que envolve este dois elementos. No caso da mensagem contida do texto, segurar a porta é algo que deve ser banido, pois o uso da força física suscita algo de bárbaro, e que por seu caráter

arbitrário não se adéqua aos padrões de civilidade para o trem, e que a Supervia deseja que seja “coisa do passado”. Já a imagem, nos oferece exatamente um modelo do trem buscado pela concessionária, livre dos hábitos primitivos, com passageiros “elegantes” e civilizados, em um trem vazio, onde a massa não está presente.

Este discurso parece guardar uma semelhança com o “processo civilizador” apontado por Elias (1994), onde a partir da Modernidade, percebeu-se que a Europa Ocidental construiu para si um discurso de “civilização”, onde se empreendeu uma grande transformação baseada em um controle e regramento de suas práticas e costumes, como seus hábitos à mesa, a relação com as funções corporais, as formas de vestir-se etc. Os valores rejeitados transformaram-se em “coisa do passado” e assumiram uma representação da barbárie, construída em oposição à ideia de civilização erigida pelos europeus.

E, como um último ponto, cabe dizer que ao final da mensagem, temos a frase: “Sua segurança é inegociável”, lembrando ao usuário para que ele não abra mão de sua segurança. Percebemos nesta frase a manutenção, por parte da concessionária, da mesma postura com relação à segurança dos usuários, revelada por Castro e Silva, na qual a Supervia, ao contrário das gestões anteriores, se des encarrega de oferecer aos usuários um transporte seguro, transferindo para eles esta responsabilidade.

#### **4.5.1. “Não aceite o empata-portas”**

Em dezembro de 2010, enquanto aguardava o trem na Central do Brasil, me deparei com uma nova propaganda da Supervia, presa junto a uma placa na plataforma do ramal de Saracuruna. Antes de conseguir ler alguma palavra, fui logo atraído pela imagem no canto direito do cartaz: tratava-se de uma foto onde se via um vagão com uma de suas portas abertas. Bem no limiar da porta, via-se uma silhueta, formada por uma espécie de sombra negra, cujas dimensões eram inumanas. A começar pelo tamanho corpo, que, sozinho parecia ocupar todo o espaço da porta de embarque. (Figura 6).



Figura 6. Cartaz da 2ª campanha do “empata-porta” (Dezembro. 2011).

Apesar dos troncos e membros um tanto disformes, nada chamava mais a atenção que a cabeça: além de grande, possuía uma espécie de antena. Em segundos percebia-se: era um extraterrestre. Sobre a figura do E.T. via-se um círculo vermelho cortado por uma reta, formando o símbolo de “proibido”. Do lado esquerdo do retângulo horizontal que formava o cartaz havia o seguinte texto:

“Não aceite o empata-porta, ele não é um de nós.

Ele atrasa sua viagem.”

O anúncio era complementado com a seguinte versão transmitida nos sistema de áudio espalhados nas estações

- Ei... O trem está demorando bastante! O que será que aconteceu?
- Também não sei! Vou verificar... Ih! Olhe ali! Tem umas anteninhas nele, não é?
- É sim... Será que é um homem?
- Ah, minha filha... Seja o que for ele é mesmo um empata-porta.
- Ih, é mesmo! Ei, você... Não sei de que planeta você veio, mas saia da porta!
- É! Eu estou atrasada para o trabalho!
- É! Sai dessa portaaaa!<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Extraído de <http://pandologia.blogspot.com/>

Estes foram os últimos anúncios que presenciei sobre o “empata-portas” durante o trabalho de campo. Neles se observava uma continuação da estratégia de produção de subjetividade, porém em uma medida mais agressiva.

Seu principal procedimento consistia na sobreposição do empata-porta à figura do extraterrestre, uma vez que, na imagem, o lugar destinado ao empata-porta era ocupado pela representação de um E.T. Mas, por que um E.T? Pensemos em dois exemplos esdrúxulos: o que aconteceria se Supervia sobrepujasse ao empata-porta, figuras que representassem um leão ou um monstro? No primeiro caso, diríamos que o empata-porta é como um leão: selvagem, predador e, portanto, capaz de prejudicar outras espécies que com ele se relacionam. Com o segundo exemplo, buscaríamos os predicados do monstro e diríamos: o empata-porta, tal como o monstro, é feio ou é cruel, etc. Nestes dois exemplos, escolhemos dois personagens que possuem atributos conhecidos, o que possibilita em ambos os casos que digamos algo sobre o empata-porta. Agora, voltemos ao E.T: o que se pode dizer dele? O extraterrestre é uma figura, cuja representação na linguagem corrente é a da estranheza, do desconhecido, daquilo que está fora do universo humano, portanto afastado de sua compreensão. Ele é alguém diferente, que “não é um de nós” e que por esta razão não devemos aceitá-lo.

Caso haja dúvidas de que se deva rejeitar alguém que empate a porta, apenas por sua alteridade radical, a Supervia deixa mais uma justificativa: “ele atrasa sua viagem”.

Ao criminalizar a conduta de segurar as portas e reprimi-la com o uso da força física, a Supervia investiu na criação do empata-porta. Ao promover uma des-identificação com o usuário que retém a porta (o que “não é um de nós”), a concessionária atua com sua estratégia de produção de usuários dóceis, mais adaptados às péssimas condições de viagem oferecidas pela empresa, uma vez que estes usuários estão sempre reagindo, provocando protestos, quebra-quebras etc.

Além disso, o empata-porta cria para a Supervia um escudo que lhe protege de sua responsabilidade frente aos problemas gerados por ela mesma, como, por exemplo, o fato das composições andarem com as portas abertas, transferindo assim, a responsabilidade para o usuário.

Ao culpar o indivíduo pelo ato de retenção da porta, que, em grande medida é decorrente da superlotação dos trens, a concessionária se exime da culpa e de tomar as providencias cabíveis para sanar os problemas, além de estimular o conflito entre os usuários. Desta forma, civilizam-se os usuários para que eles não gerem problemas durante o transporte.