



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Educação e Humanidades

Instituto de Artes

José Lorêncio Ramos Filho

**Corpos em trânsito sobre trilhos:
experiências estéticas no fluxo da cidade e seus atravessamentos**

Rio de Janeiro

2024

José Lorêncio Ramos Filho

**Corpos em trânsito sobre trilhos:
experiências estéticas no fluxo da cidade e seus atravessamentos**



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Artes, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Arte e Cultura Contemporânea.

Orientadora: Prof^ª Dra Ana Valéria de Figueiredo da Costa

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CEH/B

R175 Ramos Filho, José Lorêncio.
 Corpos em trânsito sobre trilhos: experiências estéticas no fluxo da cidade
 e seus atravessamentos / José Lorêncio Ramos Filho. – 2024.
 260 f.: il.

 Orientadora: Ana Valéria de Figueiredo da Costa.
 Dissertação (mestrado) – Universidade do Estado do Rio de
 Janeiro, Instituto de Artes.

 1. Arte e sociedade - Teses. 2. Cidades e vilas na arte - Teses. 3. Arte
 urbana – Teses. 4. Artistas – Teses. I. Costa, Ana Valéria de Figueiredo da.
 II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Artes. III. Título.

CDU 7:301

Bibliotecária: Eliane de Almeida Prata. CRB7 4578/94

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta
dissertação, desde que citada a fonte.



Assinatura

21/12/2024
Data

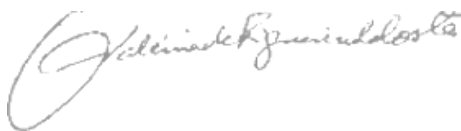
José Lorêncio Ramos Filho

**Corpos em trânsito sobre trilhos:
experiências estéticas no fluxo da cidade e seus atravessamentos**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Artes, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Arte e Cultura Contemporânea.

Aprovado em: 30 de outubro de 2024.

Orientadora:



Prof.ª Dra. Ana Valéria de Figueiredo da Costa
Instituto de Artes - UERJ

Banca examinadora:



Prof.ª Dra. Rosana Andrea Costa de Castro
Universidade de Brasília



Rodrigo Torres do Nascimento
Instituto de Artes - UERJ

Rio de Janeiro

2024

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais Zezé e Beta e a Félix Mutiz meu companheiro, portos seguros em minha vida.

AGRADECIMENTOS

À UERJ que tem sido um divisor de águas tornando possível o acesso ao conhecimento. Saberes e práticas que somam-se ao sonho de um mundo mais justo e solidário.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

À professora e orientadora Ana Valéria, pelo seu entusiasmo e carinho.

À amiga Magalys Pedroso pela sua força inspiradora, sempre colocando-se solícita.

Ao amigo Marcelino Rodrigues, incentivador da arte e da educação.

À amiga Fernanda Coutinho pelo seu carinho, generosidade e resistência.

Ao amigo Cachalote Mattos pela fé e luta na crença de dias melhores.

A todos os entrevistados que deram voto de confiança colaborando com seus relatos.

A Félix Mutiz, meu companheiro de vida.

E a todos os colegas e professores que de algum modo foram presença edificadora nesta trajetória acadêmica.

O corpo funciona por espasmos, contrações e distensões, dobras, desdobramentos, nós e desenlaces, torções, sobressaltos, soluços, descargas elétricas, distensões, contrações, estremecimentos, sacolejos, tremores, horripilações, ereções, arquejos, arroubos. Corpo que se eleva, se abisma, se escava, se descama e se fura, se dispersa, zanza, escorre e apodrece ou sangra, molha e seca ou supura, grunhe, geme, resmunga, estala e suspira.

Jean-Luc Nancy

RESUMO

RAMOS FILHO, José Lorêncio. *Corpos em trânsito sobre trilhos: experiências estéticas no fluxo da cidade e seus atravessamentos*. 2024. 260 f. Dissertação (Mestrado em Artes) – Instituto de Artes, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

Esta dissertação de mestrado situa o corpo em sua dimensão política e social sob a perspectiva da arte. A partir de uma escrevivência (Evaristo, 2007, 2017, 2019), proponho-me investigar e promover reflexões que dialoguem com pensamentos, vivências e enfrentamentos, a fim de entender como essas conexões podem acessar subjetividades por meio de experiências estéticas cuja produção não está descolada dos processos históricos, políticos, territoriais e afetivos. Para tanto, analisarei a relação entre corpo, cidade e arte em seus fluxos e processos criativos por meio do artista de vagão entrelaçando-o com a figura do camelô de trem. Em uma perspectiva na qual estes sujeitos são também passageiros, discutirei noções como trajetória de vida, tempo experimentado em suas jornadas, disputas territoriais e negociações do produto mercadológico e/ou artístico. Recorro às noções de corpo e experimentações do estar no mundo trabalhadas por Merleau-Ponty enquanto formadoras de repertórios da experiência estética em si. Neste contexto, adoto a noção de estética tal qual defendida por Augusto Boal (2009), uma vez que entendo arte-vida-política como interdependentes. O propósito é tecer o fluxo semântico e filosófico entre a *poésis* e o político da arte por meio do que o autor define como a maneira pela qual as artes podem ser percebidas e pensadas não só como artes, mas como formas de inscrição do sentido de comunidade. Trata-se de uma perspectiva que demanda um caminhar pela cidade no qual “os relatos cotidianos ou literários são os nossos transportes coletivos” (Certeau, 1994, p. 200). O trabalho se filia à Linha Arte, Sujeito e Cidade do Programa de Pós-graduação em Artes da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Palavras-chaves: corpo; cidade; política; artista de vagão; camelô; experiência estética.

ABSTRACT

RAMOS FILHO, José Lorêncio. *Bodies in transit on rails: aesthetic experiences in the flow of the city and its crossings*, 2024. 260 f. Dissertação (Mestrado em Artes) – Instituto de Artes, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

This master's dissertation situates the body in its political and social dimension from the perspective of art. Based on a writing experience (EVARISTO, 2007, 2017, 2019), I propose to investigate and promote reflections that dialogue with thoughts, experiences and confrontations, with the purpose of understanding how these connections can access subjectivities through aesthetic experiences whose production is not detached from historical, political, territorial and affective processes. To this end, I will analyze the relationship between body, city and art in their creative flows and processes through the train artist, intertwining him with the figure of the train vendor. From a perspective in which these subjects are also passengers, I will discuss notions as life trajectory, time experienced in their journeys, territorial disputes and negotiations of the market and/or artistic product. I resort to the notions of body and experiments of being in the world worked by Merleau-Ponty as formative of repertoires of the aesthetic experience itself. In this context, I adopt the notion of aesthetics as defended by Augusto Boal (2009), since I understand art-life-politics as interdependent. The purpose is to weave the semantic and philosophical flow between which is within the poetical and the political of art through what the author defines as the way in which arts can be perceived and thought of not only as arts, but as forms of inscribing the sense of community. This is about a perspective that demands a walk through the city in which “everyday narrative or literary stories are our public transportation” (CERTEAU, 1994, p. 200). The work is affiliated with the Art, Subject, and City Research Line of the Graduate Program in Arts at the State University of Rio de Janeiro.

Keywords: body; city; politic; artist on a train; street vendor; aesthetic experience.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Caderno de bordo.....	24
Figura 2 - Manchete notícia.....	39
Figura 3 - Manchete notícia.....	40
Figura 4 - Sede da antiga Fazenda Botafogo em Costa Barros	53
Figura 5 - Complexo do Chapadão.....	54
Figura 6 - Desastre na estação de Costa Barros em 1986 (Diário Popular, 12/3/1986)	55
Figura 7 - Mapa de Costa Barros, RJ.....	59
Figura 8 - Mapa do complexo da Pedreira	63
Figura 9 - Chuva, Vapor e Velocidade (1844), Joseph Mallord William Turner.....	65
Figura 10 - Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II	67
Figura 11 - Mano Brasil nos trens da Supervia	71
Figura 12 - Sufista de trem, bairro de Madureira, 1988	76
Figura 13 - Feto no útero (1510- 1513), estudos de anatomia, parte do acervo da obra de Leonardo da Vinci	96
Figura 14 - Nas décadas de 1950 e 1960, o saneamento na favela era precário. No detalhe, moradora atravessa uma vala.....	97
Figura 15 - Retrato monóculo de Zitto bebê	99
Figura 16 - Casa em ruínas, local onde viveu Zitto e sua família. Sítio Garrota, PB.....	101
Figura 17 - Comi lápis de cor, vomitei arte.....	119
Figura 18 - Grafismo caneta preta sobre papel.....	129
Figura 19 - Linhas abstratas coloridas	129
Figura 20 - Respiros de artistas	130
Figura 21 - Apresentação pública, ao lado do prédio anexo da Assembleia Legislativa- Praça XV – RJ.	134
Figura 22 - Estação metrô Cantagalo, RJ.	156
Figura 23 - Autorretrato.....	157
Figura 24 - Escada rolante, Metrô Central do Brasil.....	157
Figura 25 - Entrada e saída da Estação Central do Brasil	158
Figura 26 - Saguão da Estação Central do Brasil, RJ	158
Figura 27 - Quadro informativo	159
Figura 28 - Painel informativo eletrônico com itinerário dos ramais, plataforma de partida e horários de saída das composições	159

Figura 29 - Roleta/catraca para acesso às plataformas	160
Figura 30 - Máquina de validação de passagem.....	160
Figura 31 - Plataforma 11 ramal Belford Roxo	161
Figura 32 - Plataforma 11 ramal Belford Roxo	161
Figura 33 – Vista parcial do prédio Central do Brasil.....	162
Figura 34 - Conjunto, ângulos das plataformas	163
Figura 35 - Conjunto, partida do trem vista a partir do interior da composição	164
Figura 36 - Gancho com doces, camelô embalando suas mercadorias	165
Figura 37 - Interior do vagão, mapa dos ramais	165
Figura 38 - Placa informativa sobre Lei estadual, carro feminino	166
Figura 39 – Interior do trem novo com design reestruturado e climatizado.....	166
Figura 40 - Trecho Mangueira e Triagem	167
Figura 41 - Trecho Triagem e Jacarezinho	168
Figura 42 - Jacarezinho.....	169
Figura 43 - Trecho entre Jacarezinho, Del Castilho e Pilares	170
Figura 44 - Rua Conselheiro Galvão	171
Figura 45 - Estação de Costa Barros	171
Figura 46 - Grades Estação de Costa Barros	172
Figura 47- Trecho entre Costa Barros e Pavuna.....	173
Figura 48 - Plataforma da estação Pavuna.....	174
Figura 49 - Rio Pavuna.....	175
Figura 50 - Descarte de lixo na via férrea e arredores.....	176
Figura 51 - Visão do alto da estação Pavuna e saída sentido à estação final de embarque e desembarque da estação metrô	177
Figura 52 - Estação final Metrô linha 2.....	178
Figura 53 - Imagens interior do vagão.....	205
Figura 54 - Performance do artista Santuspê nos trens da Supervia	213
Figura 55 - Mapa atual da malha ferroviária administrada pela Supervia, destaque na cor lilás para o ramal Belford Roxo	254

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Entrevistados	31
Quadro 2 - Roteiro	42
Quadro 3 – Estrada de Ferro Rio do Ouro.....	254
Quadro 4 - Freguesias do Rio de Janeiro Século XIX.....	256
Quadro 5 - Mapa da Rocinha/RJ	260

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 ESTAÇÃO - A PESQUISA E SUAS FASES	23
1.1 Sub-ramal - O campo e seus caminhos	34
1.2 Sub-ramal - O trem e suas estações.....	44
1.3 Sub-ramal - A jornada como crítica e denúncia.....	50
2 ESTAÇÃO – TREM DE CORPOS INVISIBILIZADOS.....	59
2.1 Sub-ramal - Metáfora do João.....	72
2.2 Sub-ramal - O camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão.....	85
3 ESTAÇÃO - A POÉTICA DO CORPO.....	94
3.1 Sub-ramal - Corpos em movimento: de Costa Barros ao Centro.....	110
3.2 Sub-ramal - Quando as bordas transbordam o centro é preenchido.....	117
CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS.....	139
REFERÊNCIAS.....	144
APÊNDICE A – Caderno de bordo.....	150
APÊNDICE B - Imagens sequenciais mostrando o trajeto: Estação metrô Copacabana - Estação Central do Brasil - Estação de trem Pavuna e Estação final metrô Pavuna.....	156
APÊNDICE C - Transcrição das entrevistas realizadas com os usuários dos trens e metrô.....	179
ANEXO A - Matérias na íntegra; mapas da Supervia e de Costa Barros; informações complementares.....	232

INTRODUÇÃO

Após as considerações realizadas pela banca de qualificação, acatei suas sugestões e tomei novo rumo ampliando o foco da pesquisa para uma antropologia do trem. Anteriormente concentrava-me em uma noção de corpo atravessado por múltiplas experiências e possíveis relações entre sujeitos e espaços. Sob uma perspectiva pedagógica, o objetivo principal era pensar como práticas artísticas poderiam intermediar essas relações e produzir elos afetivos capazes de promover campos dialógicos em favor de mudanças sócio educativas dentro de um quadro de vulnerabilidade social.

A nova proposta mantém a noção de corpo apoiado na Filosofia da Percepção de Merleau-Ponty a fim de estabelecer um elo entre o corpo fenomenológico em sua *aisthesis* e práticas cotidianas. A partir de uma perspectiva pessoal, por meio de uma escrevivência nos moldes da escritora Conceição Evaristo trago memórias e dores. Ao relatar experiências de uma vida como morador de favela (Rocinha e Costa Barros) faço um processo catártico, como proferido em entrevista pela atriz comediante de teatro e televisão Denise Fraga: “partilhada, a dor deixa de ser um exílio”.

A mudança com ampliação do foco da pesquisa trouxe novos elementos e interlocutores, a saber, o camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão que participam com seus relatos e estabelecem entre si uma relação quando disputam o trem como território. Ao fazer isso, retomo minhas memórias para abordar novos aspectos da pesquisa apoiado na etnografia.

Eu só quero é ser feliz
Andar tranquilamente na favela onde eu nasci, é
Poder me orgulhar
E ter a consciência que o pobre tem seu lugar
(Rap da Felicidade - autor: Mc Cidinho e Mc Doca, 1994)

A imagem que trago na memória sobre esta música é de um momento em Costa Barros, quando eu e um vizinho conversávamos separados por um muro baixo de tijolos vermelhos que fazia a fronteira entre nossas casas. Ele, sempre entusiasta e contestador, mencionou o

Rap da Felicidade¹ como um hino de alegria, resistência e denúncia. O fato é que eu nunca me identifiquei. Questiono-me sobre qual é o lugar que o pobre tem. Até aquele momento, nada havia mudado: o lugar continuava sendo de extrema pobreza. Eu via minha felicidade projetada em algum outro lugar que não fosse aquele. Morávamos em um barraco velho cheio de goteiras. Quando chovia, era necessário colocar inúmeras vasilhas para aparar a água e mesmo assim não dava conta: a água atravessava a casa passando da cozinha até a sala, correndo pelo chão onde eu e meu irmão dormíamos.

As ruas não tinham pavimentação, não havia fornecimento de água, energia elétrica e nem telefonia regular. Tudo em condições precárias e decadentes agravado pelas outras inúmeras violências que sempre se anunciavam. Havia um misto de impotência e conformidade, sobretudo de desconhecimento de outras realidades. Afinal, naquela época, não tínhamos telefone residencial, tampouco celular, computador e internet. Isso era algo inimaginável! Apenas uma televisão velha em preto e branco era nossa fonte de entretenimento e informação.

A comida básica, dependendo da época, era mais escassa. Lembro-me, durante o Plano Collor², de quando precisamos comer sobras do Ceasa trazidas pelas vizinhas que saiam em grupos com suas bolsas e carrinho de mão rumo à distribuidora cuja prática era descartar os alimentos sem condições de serem comercializados. Tudo era escasso: o dinheiro, a comida, as roupas... essas ficavam tão gastas que se desmanchavam na pele. Meu único par de calçados abria constantemente o solado como uma grande boca de jacaré, e eu usava até conseguir comprar outro ou então ganhar um usado.

Quando fazia calor, faltava água e energia elétrica. A água, muitas vezes carregada em baldes e botijões, era encontrada nas torneiras de outras casas ou dos poços dos vizinhos

¹ Apesar de eu fazer outros questionamentos sobre o lugar que eu quero, compreendo o potencial e importância do Rap da felicidade ao problematizar esse Estado político e social que subjuga as pessoas e seus corpos, trazendo à tona o racismo, a violência e as desigualdades sociais. Denuncia a violência que assola a vida nas favelas e a má administração governamental que toma conta do estado do Rio de Janeiro, e, porque não dizer, do país. Contudo, enquanto a favela se configurar como lugar decadente e de exclusão, momentos de felicidade continuarão sendo fugazes, inexpressivos e romantizados como aparecem em pinturas de alguns artistas modernos (Heitor dos Prazeres e Tarsila do Amaral). Assim como refuto o Rap da felicidade por exultar, de certo modo, o viver na pobreza, contesto o ato de referir-se à favela como comunidade para atender as demandas do “politicamente correto”. Mudar a terminologia não muda a vida na favela, não traz nenhuma melhoria para a favela. Ao contrário, tenta mascarar a realidade e o ambiente de sofrimento, sujeira e dureza: a favela continua sendo o que é e ainda será um lugar ruim de se viver, pois nada na administração pública indica que irá mudar.

² O Plano Brasil Novo, mais conhecido como Plano Collor, foi um plano econômico lançado em 1990 cujo objetivo era controlar a inflação no Brasil.

solidários. Hoje, este modo de vida em Costa Barros e em demais zonas pobres e periféricas é chamado de racismo ambiental³: condições de extrema vulnerabilidade nas quais pessoas pobres, faveladas são submetidas - principalmente a população negra que é a mais vulnerável - devido tanto a fatores históricos quanto de abandono pelo poder público: De abandono, todos nós que vivenciamos a pobreza e suas mazelas, entendemos muito bem. Aprendemos a nos virar sozinhos desde cedo.

Os deslocamentos para estudar e trabalhar se davam de três maneiras: a pé, de ônibus ou de trem. Geralmente o trem, pois a passagem pelo buraco economizava o pouco dinheiro que às vezes se convertia em um biscoito de uma marca qualquer, sempre a mais barata, para amenizar a fome. Um trem que raramente andava de portas fechadas, seja pelo impedimento causado pelos passageiros que lotavam os vagões, seja porque estavam emperradas com britas. Para não perder a hora do trabalho, tive várias vezes de pendurar-me do lado de fora e seguir em direção à próxima estação. Ia “junto e misturado” aos outros passageiros até conseguir entrar e colocar-me em posição segura. Segundo relatos da época que corriam de boca em boca em sobre um desses trajetos, um coleguinha da adolescência perdeu a vida ao cair do trem entre a estação de Costa Barros e Pavuna. Neste trecho, há uma curva pronunciada antes da chegada à plataforma. Com o solavanco do vagão, ele foi lançado para fora. Durante os dias em que fiz o trajeto para essa pesquisa, me peguei tentando encontrar o lugar onde ele fez sua última viagem.

Apesar de tudo, a vida em Costa Barros simboliza um tempo no qual residia em mim uma alegria ingênua alimentada por um romantismo sobre a felicidade como uma estação, um lugar onde eu desejava chegar. Eu queria ser artista, ser um pintor famoso e a arte era uma maneira de escapar e suplantando as durezas cuja violência extrema deixou marcas/cicatrizas em

³ Acredita-se que o termo "racismo ambiental" foi cunhado, em 1982, pelo norte-americano Benjamin Chavis, ativista do movimento dos direitos civis nos Estados Unidos. No momento em que foi preso, durante protesto contra um aterro químico de bifenilpoliclorado no estado da Carolina do Norte, nos Estados Unidos, gritou "Isto é racismo ambiental!" Naquela circunstância específica, Benjamin Chavis referiu-se a situações de injustiça social no meio ambiental em contexto racializado, que no Brasil podemos relacioná-las aos espaços onde vivem populações nativas, negras e nordestinas. Configura-se pela inacessibilidade a recursos naturais (como ar limpo, água potável, coleta de lixo etc.), exclusão da tomada de decisão sobre territórios tradicionais e periféricos, recursos naturais locais, e também o sofrimento causado por degradações ambientais, como: inundações; queimadas; poluição; contaminação pela extração de recursos naturais e industriais; exposição a resíduos tóxicos; ausência de saneamento básico; situação precária de moradia etc. O seu significado foi expandido por Bullard (1992) que se refere ao racismo ambiental como ataque deliberado às comunidades de cor por meio de instalações de resíduos tóxicos, a sanção oficial de venenos e poluentes cuja presença causa risco de vida para essas comunidades e pela longa história da exclusão de pessoas de cor da liderança dos movimentos ecologista.

meu corpo, no dos meus familiares, dos amigos e de toda vizinhança. Fatos e modos de vida coletados durante a pesquisa e que vou revelando no decorrer desse texto

Trago essas memórias e relatos de outras vozes, a saber – o camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão – com o propósito de estabelecer uma conexão entre o trem da minha vida e os trens da Supervia e do Metrô como espaços de produção de sentidos em seus atravessamentos e modos de resistência a uma política de dominação, de sujeição e de morte⁴. Ao compreender que estes corpos vulneráveis e invisibilizados são o alvo para doenças, a violência explícita praticada pelo Estado ou pelo crime organizado visando ao seu aniquilamento de forma direta e indireta (entendo também que o medo e a desistência dos sonhos constituem uma maneira eficiente de os fragilizar à medida que esses corpos se percebem desamparados, indefesos e sem saída), lanço a questão: como práticas artísticas de rua podem instaurar momentos de encontros que modificam o espaço relacional e o imaginário urbano ao promover espaços dialógicos e outros estados de consciência desses corpos? Em outras palavras, tais práticas constituem uma restituição momentânea do urbano ao nos descolar instantaneamente de nossas dores e nos reconectar aos sonhos abandonados?

Essa dissertação aponta, portanto, para a potência da arte em suas variadas formas de afetar o outro (provocar conexão, rejeição, incômodo ou até mesmo indiferença como uma reação). Nesse processo, a arte é percebida como uma ferramenta possível para alcançar a alteridade. Especificamente, uma maneira de entender que reações/afetações estão conectadas a acontecimentos e histórias de vida. Precisamente, é uma arte-denúncia ao colocar em cena que nenhuma reação é por acaso!

Em resumo, é uma arte que se inscreve na dinâmica dos diálogos que se estabelecem e atravessam a obra como um todo. Seu **objetivo geral** é explorar o ambiente do trem por meio de práticas que friccionam arte, política e sociedade de modo a provocar (re)ações em múltiplas direções enquanto um conjunto possível de pinturas desse quadro social. Logo, situa-se num teatro mais amplo de práticas que buscam repensar a cidade e reinventar o político, enquanto (re)ações concretas que se desenvolvem na malha social pela via da arte que faz do ordinário um extraordinário.

⁴ Utilizo o termo “política da morte” para fazer alusão ao conceito desenvolvido pelo filósofo e cientista político Achille Mbembe. Professor-pesquisador de História e Política no Instituto de Pesquisa W. E. B. Dubois, na Universidade Harvard, Mbembe descreve as maneiras pelas quais, nas sociedades capitalistas, instituições — governos — promovem políticas que restringem o acesso de certas populações a condições mínimas de sobrevivência. Criam regiões onde a vida é precária e onde a morte é autorizada. Ao fazer isso, definem quais sujeitos devem viver, e quais devem morrer — e como deve ser sua morte.

Nesse encadeamento de ideias desenvolvido no domínio do que chamo de arte-denúncia, o trabalho aqui apresentado tem como **objetivos específicos: descrever/relacionar** como cenas ordinárias desenvolvidas no interior do trem atravessadas por realidades duras, desfazem-se instantaneamente a partir da experiência com a arte; **demonstrar** - a partir da minha prática artística - que a arte e suas práticas podem criar espaços sinestésicos. Especificamente como a prática no sentido de experiência artística estimula todos os nossos sentidos, o próprio movimento do corpo e sensações desencadeadas neste corpo, como sugere Augusto Boal no domínio das artes cênicas. Por fim, **avaliar** o aspecto pedagógico da arte em seu papel formador, isto é, como ferramenta de mudança e construção de conhecimento.

A partir das memórias, do corpo em seus deslocamentos, apresento os caminhos tomados na pesquisa e seus conceitos correspondentes: mapeamento do campo, escolhas de rota e decisões tomadas em função das condições impostas pelo campo. O trem é compreendido como território de disputa e de relações afetivas onde se dão experiências singulares e coletivas entre camelôs, passageiros, artistas e o próprio pesquisador. Ao abordarem o percurso e seus problemas, os sujeitos apresentam um olhar crítico manifesto em termos de denúncia à política municipal de transporte ferroviário da cidade do Rio de Janeiro e ao descaso/negligência do Estado em relação aos cidadãos que residem em favelas.

Esta jornada teve início com um levantamento bibliográfico sobre transporte ferroviário no Rio de Janeiro, além de postagens em redes sociais feitas por passageiros, artistas de vagão e camelôs de trem. Segue por meio de observação participante, entrevistas e registros dos relatos coletados. Na bagagem, uma literatura antropológica a partir de Malinowski, Mattos, DaMatta, Goldman, Magnani e Caiafa sustenta a malha sob a qual a pesquisa se desenvolve.

Pelo caráter biográfico e carga subjetiva que a pesquisa traz, essa dissertação é apresentada como uma “escrivência”⁵ inicialmente pela parte que me toca como filho de imigrantes nordestinos do Sertão do Cariri - Paraíba - e pessoa que nasceu e passou grande parte da vida em favelas da cidade do Rio de Janeiro - Rocinha e Costa Barros. Para mim, a arte sempre foi um norte e o contexto da extrema vulnerabilidade uma ferramenta que

⁵ Criada por Conceição Evaristo, a “escrivência” está ligada à ideia de uma escrita marcada pela crítica social contaminada com a subjetividade da escritora. Traz a junção das palavras “escrever e vivência”, mas a força de sua ideia não está somente nessa aglutinação. Segundo a linguista e escritora afro-brasileira, seu peso, vigor e pulsão envolve a própria genealogia da ideia: como e onde ela nasce e a que experiências étnicas e de gênero está associada. Ainda segundo Evaristo, trata-se de uma ferramenta potente para representar sua própria escrita e de todas as mulheres negras na literatura. Para maiores detalhes cf. Evaristo (2017).

contribui inspirando essa escrita pelas memórias afetivas inscritas pelos muitos modos de resistência em um mundo caótico e conflitante. Entre relatos e metáforas, a memória traz a minha presença os deslocamentos e assujeitamento do meu corpo na pele de quem corporificou o menino que corria pelos becos da favela, o estudante contra o legado das gerações anteriores de analfabetos, o artista autodidata sonhador e o camelô ambulante nos trens da extinta RFFSA⁶ (Rede Ferroviária Federal S.A.), praias, ruas, entre outros lugares e espaços.

Corpo esse, em última instância, depositário de uma série de atos colocados no sujeito... não por ele próprio, mas por toda a sociedade da qual faz parte de acordo com o lugar que nela ocupa (Mauss, 1974: 408). Ou seja, o corpo percebido como constructo social: “É o meio pelo qual ele e todos os demais existem como resultado direto das maneiras através das quais os homens - de sociedade a sociedade - sabem servir-se de seu corpo (Mauss, 2004: 401). O entendimento, nesse contexto, é que o corpo [...], enquanto portador de um comportamento, é o primeiro dos objetos culturais” (Merleau-Ponty, 1996, p. 467)⁷.

Partindo das minhas memórias de experienciar os deslocamentos pela cidade - especialmente nos trens da Supervia - linha auxiliar Central-Belford Roxo - busco encontrar as dinâmicas do tempo, a geografia social e local na arquitetura da cidade do Rio de Janeiro: lembranças/memórias de um tempo bucólico experienciado/vivenciado na comunidade de Costa Barros confrontadas com a realidade atual da região.

Nessa viagem, recorro à imagem do trem como metáfora e espaço concreto: um lugar-socioantropológico e fenomenológico – passível de encontrar não só corpos urgentes, famintos, cansados, tristes com rostos embrutecidos, mas também deparar-se com espaços de alegria e, sobretudo, de trocas e experiências múltiplas. Trata-se de uma escolha proposital e consciente que lanço mão para fazer uma analogia com a vida e suas formas de sujeição, opressão e momentos de leveza. Assim como um trem em que a viagem nunca é linear, pretendo conduzir a pesquisa e a escrita por intermédio de uma linha imaginária,

deixando-me envolver reflexivamente, sempre atento aos movimentos e intensidades, à espreita ao que vai sendo produzido como material de pesquisa. Mais do que focalizar e selecionar informações, a minha atenção volta-se para os processos em curso, buscando detectar signos e forças circulantes, mesmo que,

⁶ A RFFSA foi substituída pela Flumitrens.

⁷ COUTINHO, Fernanda Ribeiro. *Navalha na Carne* estéticas de resistência: tumultuam, subvertem e ainda fazem gênero/ Fernanda Coutinho; orientadora: Denise Berruezo Portinari; co-orientadora: Maria Luiza Heilborn, 2016.

aparentemente, desconexos e fragmentados (Lima de Souza; Francisco, 2016, p. 818).

Apropriando-me da terminologia ferroviária, apresento o “mapa de rede” que dá forma a esta dissertação. Denominados de estação, os capítulos são abertos com relatos pessoais nos moldes de uma artografia⁸. Retratam, como o próprio nome sugere, uma parada que anuncia a chegada e a partida para uma série de eventos.

A **estação 1 - A pesquisa e suas fases** - descreve o trabalho de campo a partir de três sub-ramais que se entrecruzam, assim como os trilhos de um trem ou metrô: **1.1 - O campo e seus caminhos; 1.2 - O trem e suas estações e 1.3 - A jornada como crítica e denúncia** - por meio de uma abordagem etnográfica, ou de forma menos pretensiosa, inspirada na etnografia para revelar, parafraseando Coutinho (2016) ao traçar a rota dos *body mods* pela cidade de São Paulo, as múltiplas camadas da relação entre os corpos e territórios⁹:

na etnografia, o autor é, simultaneamente, o seu próprio cronista e historiador; e embora as suas fontes sejam, sem dúvida, facilmente acessíveis, elas são também altamente dúbias e complexas; não estão materializadas em documentos fixos e concretos, mas sim no comportamento e na memória dos homens vivos (Malinowski, 1978, p.19).

Entendendo o trem e seus trajetos como campo de produção de sentido, retorno aos trilhos da Supervia e escolho uma rota que refaz o caminho de volta aos lugares de origem em Costa Barros, onde eu - o autor dessa escrita - vivi desde a infância e ainda mantenho forte vínculo afetivo: família, parentes e amigos ainda residem na localidade. Ao embarcar nesta viagem pelos caminhos da memória e da realidade concreta que conduzem à comunidade de Costa Barros, estabeleço conexões entre lembranças do passado e estados presentes na cena cotidiana de personagens da vida real (Schechner, 2006; Ribeiro, 2015).

⁸ A a/r/tografia é uma pesquisa Viva, um encontro constituído por intermédio de compreensões, experiências e representações artísticas e textuais. Nesse sentido, o sujeito e a forma de investigação estão em um estado constante de torna-se (Springgay *et al.*, 2008).

⁹ Ampliação para o conceito de Heterotopia e outros espaços. A heterotopia é um espaço onde se vive no interior de um conjunto de relações, “como uma rede que religa pontos que entrecruza sua trama” (Foucault, 2009, p.411). Heterotopia (aglutinação de hetero = outro + topia = espaço) é um conceito da geografia humana, elaborado pelo filósofo Michel Foucault, que descreve lugares e espaços que funcionam em condições não hegemônicas. Foucault usa o termo para descrever espaços que têm múltiplas camadas de significação ou relações a outros lugares e cuja complexidade não pode ser vista imediatamente. FOUCAULT, Michel. O corpo utópico, as heterotopias. Posfácio de Daniel Defert. [tradução Salma Tannus Muchail]. São Paulo: n-1 Edições, 2013a.

Resgato um passado de deslocamentos feitos pela periferia, Zona Norte, Centro e Zona Sul e outras localidades do Rio de Janeiro. Cruzo aspectos da minha vida com os relatos recolhidos nas entrevistas cedidas por camelôs ↔ passageiros ↔ artistas que também são moradores de favela. Busco, assim, dar visibilidade a estes corpos vulneráveis e invisibilizados em suas viagens cotidianas e os comparo entre si.

Paralelamente, tento apreender as imagens que se revelam pelas janelas do trem em movimento para relatar impressões e espantos que chacoalham o meu corpo em tentativas de fazer o reconhecimento dessa geografia. Deparo-me com paradas, estações, arquiteturas, paredões, buracos, cancelas, localizações, novos e velhos viajantes/ocupantes de uma máquina (agora moderna) que ainda corre pelos velhos caminhos corrompidos e invadidos por realidades ainda mais árduas, difíceis e arruinadas - tal qual cenas de guerra - que (con)formam um quadro de miséria social.

Relato aspectos formais e subjetivos de uma rota que atravessa a cidade e amplia-se quando a mudança para outras linhas e ramais torna-se imperiosa devido às condições impostas pela violência deflagrada: os conflitos armados próximos à linha indicam que a segurança está em primeiro lugar e que a pesquisa de campo não se configura em suicídio. Antes de tudo, é uma escolha por itinerários, trajetos e bifurcações determinados pelo pesquisador em função das condições impostas pela própria pesquisa.

Tal fato me remete a Malinowski¹⁰ ao romper com a antropologia tradicional marcada por uma conduta rígida em relação ao levantamento e registro de informações. Em linhas gerais, segundo Goldman (2006, p.167), o método etnográfico diz respeito ao estudo das experiências humanas a partir de uma experiência pessoal. Portanto, se a violência se impõe, isso indica que o campo deve ser mudado ou ampliado.

Conicionados por uma realidade que abarca quase 350 mil pessoas, segundo dados da Supervia, o que é estético (no sentido de *aisthesis*) se confunde com a necessidade de sobrevivência nesta malha regida, tal qual já foi dito e aqui propositalmente reforçado, pela lógica do racismo ambiental (Bullard, 1992) de Estado (Foucault, 1999a) e da necropolítica (Mbembe, 2018) vivenciada pelos sujeitos em termos de esperança distópica. Logo, as memórias como arquivos vivos que, ao trazerem à tona a ancestralidade e o biológico de um

¹⁰ Bronisław Kasper Malinowski (Cracóvia, 7 de abril de 1884 — New Haven, 16 de maio de 1942) foi um antropólogo e etnólogo polaco-britânico^[a] cujos escritos sobre etnografia, teoria social e pesquisa de campo exerceram uma influência duradoura na disciplina de antropologia. Acesso em: 23/abril/24

corpo periférico, nos farão entender que a memória ‘está’ ao invés de ‘esteve’ ... A noção de arquivo emerge, portanto, para tratar de uma memória ancestral que a partir do momento em que é (des)arquivada deixa de ser passado e torna-se presente] ... [O ato de abrir o arquivo nos ajudará a pensar melhor] o enredo tomado pelo corpo [ao passo que recuperamos as histórias e memórias que atravessam a (minha, acréscimo desse artista-pesquisador) vida”¹¹.

Segundo Evaristo, a escrevivência “é uma escrita que se dá colada à nossa vivência, seja particular ou coletiva” (Lima, 2017, s/p) [...] Nesse sentido, é um conceito cunhado para definir ou nomear a “escrita de si” ou auto(biografia)¹². Portanto, esse texto conecta-se ao pensamento complexo voltado para a existencialidade e, nesse sentido, repenso minha trajetória na relação com o mundo. “Considero meu corpo, que é meu ponto de vista sobre o mundo, como um objeto desse mundo” (Merleau-Ponty)¹³. Reconhecer-me na tragédia, no drama, na vulnerabilidade, e sobretudo nos sonhos, me conecta com o outro. Nesse caso, o “outro”, sob uma perspectiva a partir de mim mesmo, daquilo que não sou eu, mas que na concepção dos outros encontra-se em mim a multiplicidade dos “eus”. Precisamente o outro que me afeta pela porção humana da qual sou feito, e nos torna semelhantes pelo fato de sermos diversos, pois é “no corpo é que se dão as “sensibilidades biográficas” (Nolasco, p.2, 2019).

A estação 2 - Trem de corpos invisibilizados - debruça - se sobre a gênese do subúrbio ferroviário carioca diretamente influenciada pela criação da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), cujo primeiro trecho foi inaugurado, em 1858 (Abreu, 2013). Trabalha-se a noção de cidade e desenvolvimento em conformidade com as imperiosas soluções urbanas e geográficas como modos de habitar enquanto os deslocamentos são pensados para a classe trabalhadora. A configuração atualmente desvalorizada pela noção de periferia contrapõe-se à ideia original como lugar bucólico ocupado por famílias abastadas e espaços de domínio da Igreja. Amparando-me em referencial histórico e fatos locais baseados em recortes de notícias recentes, abro espaço para pensar na identidade forjada do subúrbio a partir do transporte ferroviário. Consequentemente, a cidade constituída por seus bairros periféricos acaba por

¹¹Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade Revista Latinoamericana de Estudios en Cultura y Sociedad | Latin American Journal of Studies in Culture and Society V. 05, ed. especial, mai., 2019, artigo nº 1566 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870, p.3

¹² Ibidem, p.5

¹³ PONTY, Merleau. *Fenomenologia da Percepção*. Tradução de C. A. R. de Moura. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

revelar que só existe subúrbio onde há linha de trem. Apresento aqui também alguns territórios atravessados pela malha ferroviária. As delimitações que traçam tais territórios e como o trem é um lugar que ainda, bem ou mal, consegue transgredir os limites ao reunir em seu interior atores e interlocutores de uma travessia marcada por proibições e domínios.

O sub-ramal 2.1 - Metáfora do João - usando um diálogo “ficcional” com Evaristo (2005; 2017; 2019), inspiro-me em personagens da vida real ao descortinar suas mazelas e experiências nos deslocamentos pela cidade. O teatro da vida em sua dimensão concreta coloca em evidência a perspectiva estética (sempre no sentido da *aisthesis* tal qual trabalhado por Boal e Merleau-Ponty) ao mesmo tempo em que revela o potencial da arte em fazer do ordinário um extraordinário. Trata-se, aqui, de uma arte-denúncia em sua feição política ao revelar as lutas dos corpos invisibilizados e os mecanismos de opressão (Solano Trindade, 1981; 1999). Aqui, relato e ficção se cruzam e apresentam o enredo no qual um e outro se confundem, pois experiência concreta tornam-se matéria viva revelada tanto pelo personagem real (Mano Brasil), quanto pelo o da ficção (João da metáfora). Eles podem ser todos os outros cujas trajetórias são semelhantes em seus cotidianos.

O sub-ramal 2.2 – O camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão traz o trem como território de enfrentamentos de códigos, disputa, domínio e resistências, mas também retrata a generosidade que permeia essas relações transitórias entre pessoas e territórios em suas viagens/jornadas pela cidade ↔ centro. Três modos de habitar o espaço que se entrelaçam e são escrutinados a partir dos relatos coletados nas entrevistas apoiadas no MEDS, conforme explicitado na estação 1.

A estação 3 - A poética do corpo - parte de uma perspectiva autobiográfica por meio da qual relato as adversidades e resistências dentro de territórios que compõem as favelas da Rocinha e Costa Barros enquanto elementos constituintes de minha identidade como artista e pesquisador. Utilizo a minha própria trajetória de vida como uma ferramenta que possibilita uma abertura para acessar o outro: compreendê-lo em suas dores, desejos e afetos múltiplos abrindo espaço para o diálogo pela capacidade estética (*aisthesis*) de sentir e observar o mundo. Nesse processo, busco entender o corpo sob a perspectiva socioantropológica e fenomenológica, apropriando-me respectivamente de conceitos referentes ao corpo como constructo social à ideia de corpo próprio trabalhado na Fenomenologia da Percepção de Maurice Merleau-Ponty (1999) e Boal (2009)

O sub-ramal 3.1 - Corpos em movimento - de Costa Barros ao Centro - tem como objetivo pensar relações entre corpos, centro e periferia na dinâmica de uma cidade construída

a partir de um modelo no qual a Cité e o Urbano são os centros, os lugares privilegiados, os berços do pensamento, da invenção (Lefebvre, 2006). Em resumo, apresento uma reflexão sobre a cidade em seus espaços geográficos e territoriais, sua ocupação e deslocamentos, como alternativa de habitação de acordo com o poder aquisitivo dos sujeitos. Chamo a atenção para o quadro das desigualdades sociais, de exclusão e assujeitamento, em particular, destrincho o panorama de violências engendrado tanto por fatores históricos quanto pelos conflitos entre o poder oficial e o paralelo pelo domínio de territórios, tornando a população refém e ampliando suas vulnerabilidades.

Por fim, o **sub-ramal 3.2 - Quando as bordas transbordam o centro é preenchido** - propõe-se a pensar práticas artísticas e sua capacidade de estabelecer elos: diálogos e afetos como uma ferramenta potente para compreender a multiplicidade de corpos vulneráveis e invisibilizados na dinâmica dos espaços imediatos, difícil acesso e de extrema vulnerabilidade. Corpos que resistem ao racismo ambiental (Bullard, 1992) e à necropolítica (Mbembe, 2018). Como referencial, essa seção se apoiará também em *A Estética do Oprimido*, Reflexões errantes sobre o pensamento do ponto de vista estético e não científico, de Augusto Boal (1998; 2009). Como anexo, disponibilizo as entrevistas na íntegra, o mapa ferroviário de Costa Barros, histórico de instituições sociais com seus projetos e das localidades, além de matérias de jornais sobre violência na região.

Faço, agora, o convite para o leitor entrar nesse trem da vida: o trem de Zitto, o trem de suas memórias, o trem espaço e território cujo trajeto é carregado de acontecimentos que tornam o autor desta escrita também um espectador de si mesmo por meio de uma reflexão relacional. Ou seja, engloba tudo aquilo que é uma elaboração do pensamento em torno dos acontecimentos, mesmo que sejam da ordem dos fenômenos e por isso, espontâneos, imprevisíveis.

1 ESTAÇÃO - A PESQUISA E SUAS FASES

O papel que o trem tem na minha vida é o mesmo que o metrô ou o ônibus: serve apenas como meio de locomoção para acessar a cidade. Hoje é segunda-feira, 01/04/2024 - o dia da mentira - e esta brincadeira que consiste em fazer pegadinhas para enganar os outros não faz sentido nesse lugar. Quem dera pudéssemos enganar o tempo, fazendo-o trabalhar a nosso favor... A escolha desse horário foi aleatória, 11:02, Siqueira Campos, Copacabana, seguindo embaixo da terra em direção à Central do Brasil para pegar o trem.

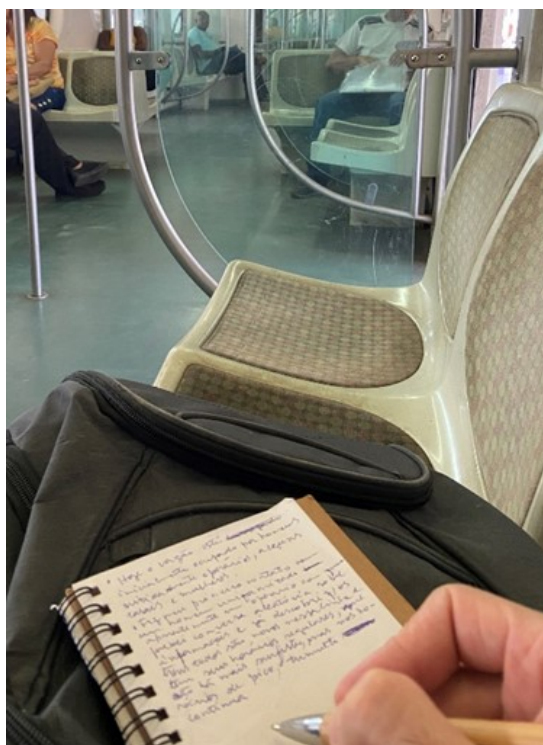
A imagem recorrente, por mim observada, é que esse lugar está quase sempre cheio. É um retorno confuso e turvo devido à miopia e à catarata avançada, dificultando meu campo de visão. De repente, alguém oferece o lugar a um idoso, será que aqui o pessoal é mais solidário, consciente, educado? Então, um camelô aparece de surpresa e faz todo um discurso performático e vitimado pedindo ajuda na tentativa de vender algo. Pessoas em atitude blasé (Simmel, G. 1979)¹⁴ - a vasta maioria - fingem não ver ou se incomodar, mas há sempre aqueles que acreditam no velho discurso da máxima "faça o bem sem olhar a quem". Observo o alto-falante informando a próxima estação). De repente, deparo-me com

¹⁴ "Atitude blasé" é uma expressão criada pelo sociólogo alemão Georg Simmel e apresentada, no ano de 1903, em um artigo intitulado *Die Großstädte und das Geistesleben* - cuja tradução livre seria algo como *A Metrópole e a Vida Mental* - considerado um dos textos fundadores da chamada sociologia urbana". A partir de uma análise comparativa entre o comportamento da sociedade rural x urbana, ele se detém em examinar a vida nas grandes aglomerações urbanas e o seu impacto sobre a sociabilidade e a individualidade. Segundo o referido autor, viver na cidade resulta estar constantemente rodeado de muito mais pessoas, eventos e alterações do que se poderia encontrar no campo. Disso decorre uma estimulação incessante nos indivíduos de modo que são levados a um estado onde não são mais capazes de reagir a cada uma das coisas específicas que lhes acontece individualmente. Como efeito, os indivíduos desenvolvem uma forma suave, distante, intelectualizada de observar as coisas ao seu redor descrita pelo autor como "atitude blasé". Por um lado, ser blasé os protege de se sentir sobrecarregado pela estimulação constante. Por outro, reduz tudo à sua volta a um estado de igualdade indiferente de modo que são inevitavelmente atraídos para o mesmo sentimento de desinteresse, e consequentemente insensibilidade. "De acordo com Simmel, a essência do comportamento blasé é a indiferença demonstrada no caso da distinção entre as coisas. Ele descreve o indivíduo blasé como sendo "incapaz de reagir a novos estímulos com as energias adequadas". Entretanto, é necessário compreender os limites históricos do próprio autor, para não incorrer em anacronismos, pois ele escreveu em um contexto onde ainda começavam a surgir as propostas de sistemas de proteção social na Alemanha. O que deixa sua obra desatualizada em alguns aspectos comparando com a contemporaneidade, pois, quando ele falava da "pobreza". Disponível em: Conexões: revista da Faculdade de Educação Física da UNICAMP, Campinas, v. 11, n. 4, p. 147-158, out./dez. 2013. ISSN: 1983-9030 Acesso: 18/jun/2024.

o meu reflexo no vidro da porta mostrando meus cabelos grisalhos, então percebo que envelheci.

Esse retorno, confesso, está tomado de ansiedade, medo e angústia. Primeiro porque intuo o que vou encontrar e depois há o confronto com as memórias da vida em Costa Barros por meio de atos de rememoração nos quais, como sugere Walter Benjamin ao discorrer sobre o conceito de história, resgato o passado - não de forma nostálgica - como algo inacabado que pede para ser destruído e ressignificado. Nesse exercício benjaminiano, pergunto-me: a ruptura com a tradição enquanto forma de governabilidade calcada na necropolítica e no racismo ambiental se faz por via da arte de rua que denuncia e desmascara o conformismo? Central do Brasil, aqui, estou! (ver anexo: caderno de bordo)

Figura 1 - Caderno de bordo



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

A escolha do caderno foi a partida, um suporte adequado para as informações que seriam coletadas no campo. Quando penso nisso, vem à minha cabeça de artista um caderno cujas características estéticas correspondem às imagens dos filmes de ação: eu como o protagonista, um explorador tipo antropólogo com seu caderno surrado, capa de couro gasta

e folhas rústicas com bordas amassadas. O fato é que esse caderno tem algo de tempo vivido nele.

[...] “diário de campo” está atrelado, especialmente, à pesquisa social visto como um instrumento para registro de dados coletados ou produzidos no e a partir do tempo de permanência no campo de pesquisa. Configura-se em “[...] relato escrito daquilo que o investigador ouve, vê, experiencia, pensa no decurso da recolha e refletindo sobre os dados de um estudo qualitativo” (Bogdan; Biklen, 1994, p. 150).

Nesse instante, vem à minha mente o Indiana Jones - *Os caçadores da Arca Perdida*¹⁵ - a procura de tesouros em civilizações distantes e antigas. Tais aventuras, compreendo hoje, exploram, de forma naturalizada, a apropriação indevida de símbolos sagrados de outras civilizações sob a ótica da cultura ocidental hegemônica. Filmes como esse da cultura pop difundem a alteridade como diferente, exótica ou até mesmo ruim. O enunciado de seus discursos sugere que esse outro precisa ser tomado, domado, domesticado e colocado em um lugar que atenda à curiosidade do espectador que não dialoga com os códigos da cultura original. Tais elementos discursivos têm por propósito reafirmar a superioridade imperante da cultura ocidental.

Em parte, há um entendimento leigo e corriqueiro sobre a antropologia tomada pela visão do exótico e do distante, como afirma (Magnani, 2003)¹⁶:

Assim, há quem pense que a antropologia recorta sempre, como tema de estudo, um objeto exótico, distante ou singularizado, já em termos de posição epistemológica, ela se caracterizaria pelo relativismo, com as consequências de uma supervalorização do discurso do nativo e ausência de quadros de interpretação e análise mais gerais e universalizantes.

Diante disso, busco uma antropologia urbana que de certa forma, segundo Magnani (2018), ainda sofre com um preconceito doméstico da própria visão academicista da antropologia tradicional.

O sociólogo Robert Ezra Park, da Escola de Chicago, refere-se a essa situação nos seguintes termos: Até o presente, a antropologia, a ciência do homem, tem-se preocupado principalmente com o estudo dos povos primitivos. Mas o homem civilizado é um objeto de investigação igualmente interessante, e ao mesmo tempo sua vida é mais aberta à observação e ao estudo. A vida e a cultura urbanas são mais

¹⁵ Filme da cultura pop, 1981 onde o personagem protagonista, Indiana Jones, um arqueólogo, precisa encontrar a Arca da Aliança, uma relíquia bíblica que contém os dez mandamentos. Aquele que possuir o artefato se tornará poderoso.

¹⁶ Tempo Social – USP -José Guilherme Cantor Magnani, 2003.

variadas, sutis e complicadas, mas os motivos fundamentais são os mesmos nos dois casos (Magnani, 2003).

Seguindo nos trilhos da antropologia para realização do trabalho etnográfico, tomo a fidelidade dos fatos e relatos colhidos na observação do campo e os trago para minha visão de (co)participante para refletir acerca da realidade estudada a partir de uma perspectiva pessoal, tendo em vista noções como tempo e espaço. Nesse exercício, considero questões culturais, políticas e sociais que atravessam os sujeitos. É assim, é uma visão contaminada do outro sob meu olhar na tentativa de não me colocar como porta voz de uma realidade, “sobretudo quando esta é caracterizada como grupo excluído ou uma minoria” (Magnani, 2003). Parafraseando Magnani, “o eixo da argumentação é que, para realizar essa tarefa, a antropologia urbana tem à sua disposição o método etnográfico”.

Em suma, podemos “concluir, de maneira sintética, que a etnografia é uma forma especial de operar em que o pesquisador entra em contato com o universo dos pesquisados e compartilha seu horizonte, não para permanecer lá ou mesmo para captar e descrever a lógica de suas representações e visão de mundo, mas para, numa relação de troca, comparar suas próprias representações e teorias com as deles e assim tentar sair com um modelo novo de entendimento ou, ao menos, com uma pista nova, não prevista anteriormente” (Magnani, 2003, p. 85).

Por fim, a urgência decidiu pelo caderno disponível que veio à minha mão: pequeno, usado, poucas páginas em branco e sem pautas. As linhas formaram-se com a escrita torta criada pelos balanços do trem e instabilidade das posições nas quais me colocava para poder escrever e observar de forma que não fosse percebido/notado. Havia uma preocupação nítida em mim de não ser invasivo e, na pior das hipóteses, de não ser comparado a um X9¹⁷, uma espécie de espião da Supervia ou outra coisa. O que me leva, de certa forma, à questão do “corpo vigiado e punido em uma sociedade coercitiva: por um lado, confere autoridade a si própria para fazer justiça, e por outro, naturaliza o vigiar, o punir e as memórias que significam as práticas discursivas em torno do “fazer” justiça, do julgar e do condenar” (Venturini; Lachovski, 2016)¹⁸. Deparo-me, por conseguinte, com a dificuldade em abordar os camelôs, que além de estarem em exercício de suas práticas cotidianas, eu compreendia muito bem, a

¹⁷ Termo popularmente utilizado para designar aquele que é espião em território rival. Sob esse aspecto, Lenin Pires em ESCULHAMBÁ, MAS NÃO ESCULACHA! Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil, 2011, define: X-9, na linguagem popular, é um informante da polícia que age secretamente, se infiltrando entre as pessoas.

¹⁸ VENTURINI, Maria Cleci; LACHOVSKI, Marilda Aparecida. O corpo no espaço urbano: entre o vigiar, o punir e o significar. Linguagem em (Dis)curso – LemD, Tubarão, SC, v. 16, n. 2, p. 227-244, maio/ago/2016.

necessidade que tinham de aproveitar ao máximo o tempo nos vagões para vender seus produtos.

O caderno de campo, entretanto - para além de uma função catártica - pode ser pensado também como um dos instrumentos de pesquisa. Ao registrar, na linha dos relatos de viagem, o particular contexto em que os dados foram obtidos, permite captar uma informação que os documentos, as entrevistas, os dados censitários, a descrição de rituais, - obtidos por meio do gravador, da máquina fotográfica, da filmadora, das transcrições - não transmitem (Magnani, 1997)¹⁹.

Figurava em mim a impressão de que os camelôs e artistas de vagão mostravam-se desconfiados com qualquer abordagem diferente, como a minha, por exemplo. Os códigos estão expressos no corpo e no corpo suas intenções, tal qual sugere Merleau-Ponty (1999) ao descrever os sotaques que o corpo tem. Lembro-me que, num desses dias de viagens até a Pavuna, ao descer na plataforma ainda imerso nas observações, percebi um grupo de camelôs sentados embrulhando suas mercadorias. Um deles me interpelou para saber o que procurava. Movido por certo medo/temor, automaticamente respondi que buscava a saída mais próxima em direção à estação do metrô. Ele, de imediato, indicou o caminho e saí aliviado. Tal abordagem poderia ser apenas um ato de generosidade, mas a cultura do medo fez um estrago em mim há tempos. Minhas reações, mesmo que fugidias, são como as de um animal selvagem que, por instinto, se utiliza da precaução ao pisar noutro território ou deparar-se com outro da mesma ou diferente espécie. Sobreviver é a regra!

No final da pesquisa, na tentativa de conseguir as últimas entrevistas, percebi maior resistência, mesmo sob a indicação de conhecidos. Um dos colaboradores relatou que muitos dos camelôs se negaram a falar devido ao medo de serem identificados, pelo fato da fiscalização e porque muitos fazem uso de entorpecentes, atividade comum nesse ramal de Santa Cruz. Em grande parte da via, principalmente nas estações próximas à parada final, é comum ver usuários e o comércio a céu aberto.

Concluo que, nesse território de disputas ou em qualquer outro, estamos também sendo observados, queiramos ou não. O ponto de vista não é único: naquele momento eu também estava sendo estudado. Este tipo de situação enfatiza que o diário de campo - aqui tratado como caderno de bordo - tal qual o próprio nome leva a supor, serve para registrar tudo o que foi captado como instigante, interessante ou inquietante pelo pesquisador e pesquisadora”²⁰.

¹⁹ O (velho e bom) caderno de campo. José Guilherme Cantor Magnani. Publicado originalmente na Revista Sexta-feira n. 1, maio de 1997, São Paulo.

²⁰ O diário de campo como instrumento na pesquisa científica: contribuições e orientações.

Segundo o filólogo e jornalista Francisco Silveira Bueno (1968), a palavra bordo tem origem no vocábulo germânico *baurd* ou *bort* - ou *bord* em alemão atual. Os estudos, ainda de acordo com o filólogo, sugerem que inicialmente foi utilizada por marinheiros para se referir a madeira retirada de uma árvore da família das aceráceas - denominado bordo - usada para construir o costado dos navios. Do ponto de vista semântico, o termo evoluiu para uma abrangência maior, passando a significar o próprio costado do navio (navio de alto bordo), o interior do navio (estar a bordo) e o rumo da navegação. Apropriando-me do conceito náutico de embarcado, de estar dentro de uma embarcação, a mim coube a escolha poética de tratar o diário de campo como caderno de bordo. Se o que denota das palavras diário de campo em seu significado é a literalidade, o que conota é o figurativo que aqui amplia seu significado metafórico.

Não se pode evitar, associada ao caderno, uma certa conotação de “coisa de iniciante”: é algo descartável, opõe-se a livro - este sim, “definitivo” - e a relatório, que vai ser lido e avaliado. Caderno evoca e supõe um estado de aprendiz, daquele que, por nada saber, tudo anota, não deixa passar nada²¹.

Intitulado automaticamente de “Caderno de bordo”, a expressão sugere, num primeiro momento, que estaria em uma viagem de barco e não de trem. Afinal, se o termo extrapolou o domínio náutico e hoje podemos embarcar em ônibus e aviões, por que também não em trens? Para escrever, recorri mais uma vez à imaginação criando um cenário com seus adereços: um lápis de carvão apontado a canivete ou uma caneta tinteiro que deixasse impressa não só o desenho de uma letra cursiva, mas também as correções dessa escrita cheias de manchas das minhas digitais, borrada e misturada ao suor das mãos. Por fim, a escrita foi realizada com caneta esferográfica comum, sequenciada e mesclada à reflexões surgidas espontaneamente no momento da coleta de dados.

Os autores Bogdan e Biklen detalham:

essa reflexão pertence ao momento das análises da própria escrita realizada no diário de campo, após a volta do investigador/pesquisador do local de pesquisa (campo). As reflexões resultantes das páginas de um diário de campo se referem às etapas posteriores dentro de uma pesquisa. Cabe ressaltar segundo as orientações dos autores, após a volta do campo de pesquisa, é necessária que as transcrições do diário de campo sejam revisadas, corrigidas imediatamente e transformadas em memorandos (*apud* Teixeira, Pacífico; Barros, 2023, p.5).

²¹ O (velho e bom) caderno de campo. José Guilherme Cantor Magnani. Publicado originalmente na Revista Sexta-feira n. 1, maio de 1997, São Paulo

Reflexões que foram ampliadas após o escrutínio das informações colhidas em campo, como será abordado aqui no decorrer desta dissertação. Foram cinco dias seguidos de observações fazendo o trajeto Copacabana → Central do Brasil (via metrô) e Central do Brasil → Pavuna (via trem). Para retornar, seguia em direção à estação final Metrô Pavuna (linha 2) com parada final em Botafogo (linha 1) onde o desembarque dos passageiros é obrigatório. De lá, pegava o metrô cujo destino final era a Estação Jardim Oceânico, Barra da Tijuca e parava em Copacabana na estação próxima à minha residência. Uma jornada que durava aproximadamente 4 horas em um percurso de 76 km, somando ida e volta. Adicionando a essa experiência, deparava-me com as surpresas dos enormes intervalos entre um trem e outro e a possibilidade de perdê-lo na plataforma, ou ainda, de não haver nenhum disponível. No final de cada experiência, meu corpo encontrava-se exausto, como uma ínfima amostra de como devem sentir-se aqueles que fazem esses trajetos diariamente em condições desumanas.

Malinowski (1976), ao tratar os objetivos que norteiam a coleta de dados para a pesquisa etnográfica, considera primeiro a documentação concreta e estatística. Ou seja, a organização do objeto estudado e suas características. Em segundo, os aspectos imponderáveis da vida real, e para isso acha necessário um contato íntimo e contínuo com o grupo, objeto que deve ser estudado por intermédio de observações detalhadas e minuciosas. Em terceiro, refere-se ao que denomina *corpus inscriptionum*: coleta de narrativas típicas, palavras e expressões características da mentalidade do seu objeto de estudo que contribuem para a compreensão da sua visão de mundo.

Adotei tais princípios ao ir a campo com a finalidade de fazer o reconhecimento do espaço a ser estudado - o trem - tentando descrever o que via, mas também o que a mim interessava ver: os espaços e seus habitantes naquele momento. Identifico em Malinowski uma separação quase matemática ao escrutinar os elementos que compõem a cena, o seu agente, o espaço e suas características subjetivas. Eu não as vejo separadas, mas coladas entre si. Especificamente, interdependentes e se influenciando mutuamente.

Questiono, portanto, a afirmação de Malinowski quando afirma que as reflexões devem ser feitas “logo após a coleta ao retornar do campo, construindo algo como um memorando”. Eu senti a necessidade de fazer concomitantemente pequenas reflexões a partir das coisas que se relevavam para mim. Como consequência, fiz o reconhecimento de campo

e ao perceber os impedimentos na obtenção das entrevistas, busquei alternativas de obtê-las por meio de indicações. A primeira e única aconteceu via contato direto e as seguintes por meio de rede social, *Instagram* e *WhatsApp*. As perguntas seguiram um roteiro elaborado por mim, totalizando 15 questões, com o objetivo de identificar de forma simples e direta a dimensão dos aspectos concretos e simbólicos envolvidos nas jornadas.

No primeiro dia, o trem já estava na plataforma e coube a mim a primeira decisão: qual vagão e lado eu iria sentar para que tivesse melhor ângulo panorâmico das possíveis manifestações. Em constante expectativa, aguardava as cenas, seu desenrolar e as próximas a seguir. Era como se eu estivesse observando um *frame* de vídeo no qual as imagens sucedem uma à outra. Assim, eu seguia direto até a Pavuna e retornava de metrô sentindo um certo alívio ao sair dali. Ampliei meu olhar em direção a outros ramais e ao metrô, não só pelo medo, mas porque também os interlocutores dessa pesquisa apontaram essa possibilidade, pois faziam uso de outras rotas e serviços dentro da malha ferroviária: camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão atuavam nesses outros espaços e rotas.

As incursões nos trens seriam realizadas de segunda a sexta-feira, já que os finais de semana estavam destinados ao descanso. O fator violência foi determinante para a tomada de um novo caminho e método de abordagem a fim de dar continuidade à pesquisa. Na segunda semana de imersão no campo, um conflito armado no ramal Belford Roxo paralisou o trecho entre Madureira e Pavuna²². Por causa dos vários percalços, entre violências e a dificuldade de obter entrevistas *in loco*, decidi utilizar como método de abordagem entrevistas por meio de busca livre em redes sociais e de indicações. Com os sujeitos cuja aproximação se deu de forma independente recorrendo a redes sociais, houve resistência. Tomados por certa desconfiança, não responderam. Já aqueles indicados e previamente informados acerca do meu contato, obtive um rápido retorno. Logo, foi formada uma rede de indicações ligada pelos interesses em comum, seja porque já haviam trabalhado na mesma atividade em algum momento, seja porque se conheciam do trem e ainda mantinham laços afetivos.

Com relação à amostra, a preocupação com a homogeneidade se manifestou por meio do recrutamento dos participantes a partir do critério: usar o trem/metrô para atividades de deslocamentos, artísticas e comerciais. Procurei privilegiar, tal qual sugere o MEDS - Método de Explicitação do Discurso Subjacente, “o tipo de recrutamento que possibilita o

²² Ver noticiário disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7949392/> Acesso: abril/2024.

enquadramento dos participantes naquele que é denominado “perfil de alta definição” (Nicolaci-Da-Costa, 2007, p. 68). No que diz respeito ao tamanho, ressalto que o emprego de amostras pequenas nas pesquisas qualitativas é consensual. Como o número de participantes não costuma ser estipulado a priori, adotei a saturação da informação²³ como critério para determinar a quantidade de entrevistas. Logo, a pesquisa considerou:

Quadro 1- Entrevistados

ENTREVISTADOS	QUANTIDADE	TIPO DE TRANSPORTE	FREQUÊNCIA DE USO
PASSEIROS	5	Trem, metrô	Ocasões livres Dependendo do trabalho
CAMELÔS	4	Trem, metrô	Segunda à sexta
ARTISTAS DE VAGÃO	8	Trem, metrô	Segunda à sexta Finais de semana

Fonte: O autor, 2023

Para realização do roteiro, busquei explorar temas, como relações possíveis entre camelôs, passageiros e artistas de vagão; diferenças e semelhanças dentro de um mesmo espaço de uso - o trem; seus modos de vida, experiências nos trens, identificar a visão político-social e possível questionamento da necropolítica e do racismo ambiental que se inserem em seus cotidianos. A ideia era entender como se dão as relações entre o camelô e o artista, já que comercializam um tipo de produto - um concreto e o outro simbólico - e o passageiro como o alvo dos dois. Qual a diferença de posição quando estão na condição de passageiro ao fazerem uso do trem como transporte, pois o passageiro, entre todos, é o que está sempre na condição de espectador em relação aos demais?

Antes, chamo a atenção para o termo “artista de vagão” em vez de “artista de trem”. De acordo com Thales Sauvo, entrevistado dessa pesquisa, esse era o termo usado por ele e outros colegas da época. Procura, acredito, definir aquilo que não se limita apenas ao trem, pois é possível transitar igualmente no metrô, como era o caso dele: preferia atuar nos vagões

²³ Nicolaci-da-Costa (2007) define saturação da informação o momento no qual o entrevistador começa a ouvir, de novos entrevistados, relatos muito semelhantes, de modo que há uma rarefação de informações novas.

do Metrô por uma questão de logística geográfica que melhor atendia às suas necessidades de locomoção em distâncias.

Em todo o período de ida a campo, cuja duração foi de uma semana, não encontrei nenhum artista de vagão em atividade nos horários feitos por mim. As composições encontravam-se com seu contingente reduzido, principalmente, por se tratar do retorno à Zona Norte em momento de menor fluxo, pois o pico ocorre entre 4h e 8h da manhã e das 16h às 20h da noite. Como indicam os relatos dos entrevistados, os artistas escolhem horários e ramais que melhor atendem suas necessidades. Evitam, portanto, fazer suas apresentações nos momentos nos quais as composições encontram-se cheias/lotadas. Acordam entre eles os trechos para suas ações e horários de modo que não se encontrem nos mesmos vagões, caso isso aconteça há conflito. Embora procurem evitar o conflito sempre, ocorre quando um artista novo aparece/passa atuar na linha.

O ramal Belford Roxo é, de fato, o mais penoso comparado aos demais. Desse modo, os artistas acabam preferindo os trechos mais acessíveis em termos de circulação. Quando se trata da escolha entre trem e metrô, consideram ainda o metrô como melhor alternativa em termos de retorno financeiro, pois julgam o público como sendo, em sua maioria, mais letrado. Como não encontrei elementos que confirmassem/revelassem tal fato, caberia um estudo aprimorado para verificar não só a sua veracidade, mas também as raízes desse discurso. Suspeito que as questões referentes ao aspecto financeiro envolvem elementos considerados representativos de mobilidade socioeconômica. No caso específico, o metrô estaria simbolizando tal ascensão ou sua supervalorização seria apenas um elemento que denuncia um sentimento de inferioridade, tal qual sugere o ditado popular: a grama do vizinho é sempre mais verde numa espécie de complexo de vira-lata?

Complexo de vira-lata é uma expressão criada pelo dramaturgo e escritor brasileiro Nelson Rodrigues para referir-se ao trauma sofrido pelos brasileiros, em 1950, pela derrota da Seleção Brasileira para a Seleção Uruguaia de Futebol, na final da Copa do Mundo que acontecia no Maracanã. O referido escritor expande seu emprego para além dos limites do futebol ao afirmar que “Por ‘complexo de vira-lata’ me entendo a inferioridade em que o brasileiro se coloca, voluntariamente, em face do resto do mundo. O brasileiro é um narciso às avessas, que cospe na própria imagem. Eis a verdade: não encontramos pretextos pessoais ou históricos para a autoestima” (Rodrigues, 1993. p.51- 52).

Quanto aos camelôs, há uma disputa mais evidenciada pelos territórios. Em comum procuram respeitar o espaço do outro, principalmente quando a mercadoria vendida é a mesma. Ademais, devem seguir uma tabela de preços por eles estipulada respeitando a regra

de mercado que visa ao lucro. Se está vendendo um determinado produto, o preço da mercadoria tem de ser igual para todos os vendedores. É possível até aumentar, mas se os concorrentes estiverem vendendo mais barato, obviamente o passageiro vai comprar a mercadoria de valor mais acessível. Lembro-me de quando eu vendia picolés no trem e na praia. Havia um código ético a ser obedecido e aquele que burlasse o acordo de preços ficava sujeito a repreensões aplicadas pelo grupo atuante, muitas vezes em forma de violência física, não muito diferente dos dias atuais.

Após uma conversa superficial para as entrevistas com um contato sugerido, o possível interlocutor deixou claro haver uma organização por parte dos comerciantes que atuam nos trens da Supervia, tal qual pode ser observado na seguinte frase: “Acham que camelô é bagunça, que somos bandidos, mas nós temos uma organização que cuida dos nossos interesses”. No caso em questão, a entrevista não foi realizada, sob a alegação de que não concedia depoimento via *WhatsApp*. Percebi em seu posicionamento uma atitude autoritária e de intenções não muito claras. Havia uma espécie de autopromoção e de liderança em uma organização. Propôs que nos encontrássemos na semana seguinte, pois alegava estar envolvido em uma campanha humanitária para as vítimas das enchentes do Rio Grande do Sul ocorridas no final de abril e início de junho de 2024. Queria um encontro em Madureira próximo ao viaduto Negrão de Lima. Comprometeu-se em conseguir equipamento profissional - microfones e câmera de filmagem - para dar a entrevista que julgava (acredito) ser veiculada na mídia, mesmo eu explicando do que tratava. Por fim, não reatamos o contato. Seu comportamento gerou em mim insegurança, pois entrevistas anteriores delatavam diversas ocorrências de violência.

O primeiro dia no trem foi apenas de observação, principalmente para ver o comportamento dos sujeitos em suas labutas e trânsito frenético. Tentava apreender e decifrar suas reações para pensar sobre como abordá-los de forma eficiente. A fluidez acelerada com a qual deslocavam-se marcava a urgência de ganhar tempo e assim vender o máximo possível. Tal fato levou-me a entender o quão seria difícil interrompê-los para realizar uma entrevista. Ademais, o barulho intenso oriundo de muitas fontes inviabilizava esse fim.

1.1 Sub-ramal - O campo e seus caminhos

(Dia 01/04/2024 - segunda-feira) Quem dera enganar o tempo! Ironia. Ao desembarcarmos do metrô, adentramos e somos engolidos imediatamente pela bocarra da estação Central do Brasil onde Chronos se manifesta no maior relógio de quatro faces do mundo. O prédio de linhas retas em estilo Art déco, um ícone da nossa arquitetura, registra a rotina diária das milhares de pessoas que por ali passam. Cronos se manifesta no fluxo do tempo, podendo acelerá-lo, diminuí-lo, pará-lo e revertê-lo, ou tragar seres e objetos como um portal vivo em um ponto de fuga no qual tempo e espaço não fazem a diferença, ou ainda evocar suas duplicatas do passado e do futuro.

De acordo com a mitologia grega, Chronos, deus do tempo, devorava os próprios filhos para que nenhum deles pudesse matar-lhe um dia e roubar-lhe o trono, tal qual previsto pelo oráculo. Salvo por sua mãe Réia, Zeus conseguiu escapar ao trágico destino que o aguardava. Depois de adulto, voltou para assassinar Cronos. Ao destronar o pai, resgata seus irmãos e torna-se o Deus supremo do Olimpo.

O mito de Chronos destaca o caráter destrutivo do tempo, tão valorizado em nossos dias. Os objetos queridos, as paixões, as realizações mais grandiosas cedem perante esse “senhor” que rege o destino de tudo e de todos. O tempo passa, é fugaz, é imperdoável, o tempo perdido não pode ser recuperado.

Enfim, Central do Brasil! Ao subir as escadas rolantes vejo um conflito: a guarda do metrô abordava, de forma brutal, um homem e revistava sua mochila, talvez mais um camelô escondendo suas mercadorias ou alguma tentativa de furto... O acesso principal - Central - ao metrô se dá pela estação dos trens da Supervia - que, junto com o terminal de ônibus anexo, faz integração com o metrô. Renomeada, em 2022, "Central do Brasil / Centro", para indicar os nomes dos bairros onde estão localizadas, choca por ser um lugar sujo e fétido que nos remete ao modelo de cidades medievais e do início da Idade Moderna. O ambiente insalubre de grande dimensão e movimento frenético de pessoas, sobretudo nos horários do rush, no início da manhã e final da tarde provoca um estado de espírito no qual o sujeito sente-se confuso e atordoado. Ao entrar, fiz algumas fotos apesar do medo constante de ter o celular furtado e/ou tomado pela guarda local sob a alegação de ser proibido o registro de imagens do lugar. Então todos os registros imagéticos foram feitos de forma rápida e instantânea. Retratei o painel que marca os horários de partida e chegada dos trens nas

plataformas e passei a roleta que marcou R\$7,10 de passagem, um absurdo! Segui para a plataforma 11 – 11J e 11K ramal Belford Roxo. (ver anexo: caderno de bordo)

Durante muito tempo, utilizei o serviço ferroviário de forma livre para diversas atividades a fim de acessar partes da cidade. Mesmo com a chegada do metrô, o trem - ramal Belford Roxo - foi o meio de transporte no qual mais fiz incursões. A linha atravessa a comunidade de Costa Barros, servindo como um importante meio de locomoção e ligação entre outras regiões.

A degradação choca. Estações em franca decadência, ambiente fétido e insalubre além de lixo esparramado nas margens dos trilhos. O ramal hoje já não se configura como o principal meio de transporte para os moradores da área. Existem alternativas igualmente precárias como, vans clandestinas e aquelas supostamente administradas por cooperativas. Ambas encontram-se sob o domínio da milícia local, além das poucas linhas restantes de ônibus: 920 Pavuna - Bonsucesso (Via Fazenda Botafogo) ²⁴ com 4 itinerários. (1) Bonsucesso de 07:10 às 22:10(2) Bonsucesso (Via Saída 7) de 04:00 às 07:00(3) Pavuna de 04:50 às 23:00(4) Pavuna (Desvio - Feira De Acari) das 05:40 às 15:00 administrado pela empresa ERIG Transporte e a linha 778 de ônibus (Pavuna/Cascadura) ²⁵ administrado pela empresa Vila Real, que opera todos os dias de 04:00 às 20:10.

O trem do ramal Belford Roxo me serviu mais intensamente durante parte da minha infância e juventude. Usava não só para chegar a lugares como Madureira e Pavuna, mas também para atividades educacionais e recreativas com destino às praias do Flamengo e Copacabana, além da Quinta da Boa Vista e de outros lugares. De forma menos frequente, recorria ao trem para chegar e voltar do trabalho. O trem era mais eficiente, principalmente quando chovia e a Avenida Brasil parava por causa das constantes enchentes e engarrafamentos quilométricos. No período seguinte, na fase mais adulta, o trem ficou mais constante na minha rotina diária de trabalho e estudos, especificamente nos ramais que levam às regiões da Zona Oeste.

Para entendimento do que foi mencionado acima, apresento a minha entrada no campo, a fim de fornecer elementos que ofereçam uma melhor compreensão sobre a

²⁴ Disponível em: <https://appassets.mvtdev.com/map/131/l/322/29396482.pdf> Acesso: 26/jun/2024.

²⁵ Disponível em: https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-778-Rio-de-Janeiro-322-1847717-83147242-0 Acesso em: 26 jun. 2024.

minha imersão no trem e como se deu o estreitamento de laços com seus personagens (camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão). Faço um recorte em torno do ramal Belford Roxo e Santa Cruz nos trens da Supervia, o que acaba levando-me a acessar as memórias de uma vivência em Costa Barros. Nessa viagem de retorno às origens, conjugam-se o presente-passado e o futuro é evocado.

Primeiramente, é necessário compreender que a definição de campo propõe uma polissemia da palavra implicando significados denotativos (literais), conotativos (figurados) ou metafóricos. Por ser tão abrangente, esclareço que o campo se refere ao meu objeto de estudo onde desenvolvo minha pesquisa, em consonância com a visão da antropologia. Cabe ainda esclarecer que, por se tratar de uma pesquisa inspirada na antropologia urbana, o campo aqui aproxima-se da ideia de Bourdieu (2011), uma vez que escrutínio o universo dos camelôs ↔ passageiros ↔ artistas de vagão no domínio do sistema ferroviário do Rio de Janeiro.

Para Bourdieu (2011), o campo social é um espaço estruturado por agentes e organizações burocráticas, podendo ser científico, artístico, editorial, político, acadêmico, dentre outros. Cada agente ocupa posições distintas no espaço, em virtude do capital e poder que cada agente detém.

Neste caso, o campo abre espaço para se pensar sobre as relações de força, de luta e de dominação, além de permitir uma reflexão sobre os diferentes tipos de relações – de dominação, de concorrência e de solidariedade que se estabelecem no espaço do trem/metrô.

Falar de campo político é dizer que o campo político (Raymond Barre) é um microcosmo, isto é, um pequeno mundo social relativamente autônomo no interior do grande mundo social. Nele se encontrará um grande número de propriedades, relações, ações e processos que se encontram no mundo global, mas esses processos, esses fenômenos, se revestem aí de uma forma particular. É isso o que está contido na noção de autonomia: um campo é um microcosmo autônomo no interior do macrocosmo social (Bourdieu, 2011, p. 194-195)²⁶.

Trago o trem/metrô como espaço onde desenvolvem-se relações de teor político contidas no seu microcosmo. “Ao adentrar nesse microcosmo, é necessário que o pesquisador

²⁶ CUADERNOS DE EDUCACIÓN Y DESARROLLO, Portugal, v.15, n.2, p. 1678-1705, 2023 1684 Apud BOURDIEU, Pierre. O campo político. Revista Brasileira de Ciência Política, n.5, p.193-216, 2011. https://www.researchgate.net/publication/262594166_O_campo_politico.

mergulhe, de certa forma, no *habitus*²⁷ existente nesse campo social, antropológico, cultural, religioso, artístico, histórico, que passará a viver/conviver e a conhecer a realidade desse campo para então refletir sobre os dados” (Bogdan; Biklen, 1994). O caderno de bordo e os relatos colhidos nas entrevistas corroboram com a tese em questão

Para Geertz, praticar etnografia não é somente estabelecer relações, selecionar informantes transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário “o que define é o tipo de esforço intelectual que ele representa: um risco elaborado para uma “descrição densa” (Geertz, 1989, p. 15).

Decidi pela etnografia como método para coleta de dados e validação das reflexões realizadas nesse texto atravessado por realidades nas quais os sujeitos diferenciam-se uns dos outros e têm interesses específicos, embora compartilhem o mesmo espaço (Mattos, 2011, p.50). Como sugere Martin (2022), o campo é uma espécie de jogo social. Supõe desafios e investimentos que são o produto da competição entre os jogadores. Embora enfrentem-se vigorosamente, a competição e a concorrência não excluem a solidariedade nem a cooptação quando se trata de defender posições, pois “a luta entre os antagonistas pressupõe uma concordância sobre o que merece ser disputado” (Martin, 2022, pp. 225-226).

Busquei sempre pautar-me pela honestidade, respeitando fidedignamente os relatos não só por acatar os princípios acadêmicos, mas sobretudo em consideração ao que julgo como valor de conduta e respeito à alteridade. Somente é possível fazer um trabalho sério e intelectualmente honesto, retratando a vivência do outro e suas memórias de forma fiel e legítima. Nesse exercício, eu também me insiro para (re)pensar os desdobramentos dessa experiência que toma o trem como campo de observação nas variadas práticas cotidianas desses sujeitos aqui retratados: camelô ↔ passageiro ↔ artista.

Ao decidir pela etnografia como sugere Mattos (2011, p.50), tomo como diretriz o senso que o etnógrafo desenvolve a partir do trabalho de campo no contexto social da pesquisa, sobretudo, em relação aos estudos que se interessam pelas desigualdades sociais, processos de exclusão e situações sócio interacionais.

Considerando que a definição do método depende dos objetivos da pesquisa (Nicolaci-da-Costa, 2007, p.66), a profusão de características que o campo apresenta define como a

²⁷ Bourdieu explica que o *habitus* está ligado ao campo social, que nada mais é que as regras que cada espaço possui para manter os indivíduos em seus “campos”. Ou seja, não basta desejar viver nesse ou naquele campo, é necessário conhecer as regras/*habitus* para ser aceito.

pesquisa será conduzida, seja por uma abordagem qualitativa, seja quantitativa. No caso específico, adotei o método qualitativo para dar conta das singularidades daquilo que não pode ser quantificado. Os acontecimentos não se repetem mesmo dentro de uma rotina diária e a experiência poderá ser compreendida de outra maneira, dependendo de quem a vivencie.

Tendo em vista tais características, o Método de Explicitação do Discurso Subjacente (MEDS) no Campo da Pesquisa Qualitativa parece ser a melhor opção de abordagem. Possibilita capturar a singularidade do sujeito em suas experiências diárias, como por exemplo, um modo específico de falar ou se referir a determinado assunto.

Sobre isso Nicolaci (idem) expõe, “[...] o papel da linguagem transcende essas consequências práticas. Em ambos atribui-se à língua em uso, concebida como expressão do todo social, o importante papel de construir a nossa percepção da realidade”.

Para Taylor (2001b), essa construção parece se restringir à realidade externa (ou seja, àquilo que podemos perceber do mundo e das pessoas que nos rodeiam). O MEDS, contudo, vai um passo além e, juntamente com outros autores (Bernstein, 1977; Foucault, 1966), parte do pressuposto de que, ao internalizarmos uma língua nos contextos em que ela é naturalmente usada, internalizamos todo um conjunto de conceitos, regras, valores, etc. que caracterizam uma determinada sociedade ou grupo social em um determinado período. Esse processo de internalização, por seu turno, nos constitui como sujeitos individuais. Segue-se que, uma vez que o discurso nos constrói e reconstrói como sujeitos em conformidade com os valores sociais dos grupos aos quais pertencemos ao longo da vida (Bernstein, 1977; Foucault, 1966; Nicolaci-da-Costa, 1987), o discurso também pode revelar os valores a partir dos quais se dão essa construção e reconstrução (Nicolaci-da-Costa, 2007, p.66).

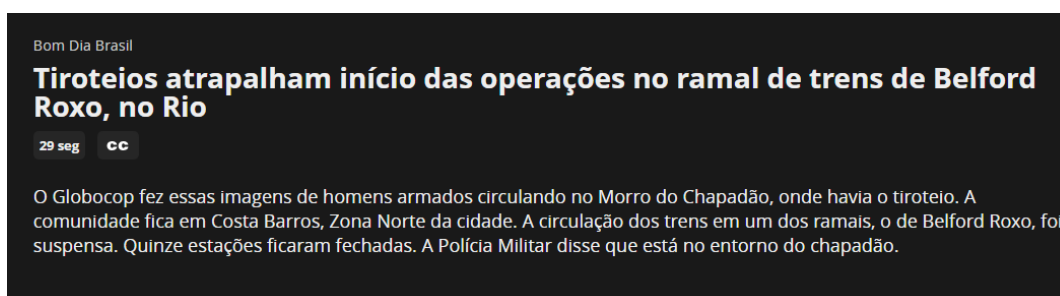
É o caso dos passageiros participantes dos grupos de pregação nos trens, que tinham na sua trajetória, além do fato prático de deslocamento para seus compromissos de trabalho, a convicção no propósito de uma missão para conversão de almas para Cristo. Apesar desse olhar de aspecto moral estar contido nos discursos, alguns entenderam que expressões religiosas nesse espaço produziam conflitos quando séquitos neopentecostais manifestaram desrespeito a outras matrizes religiosas e usuários do mesmo espaço.

“...na verdade ali não era nossa igreja, era nosso espaço de um dos pouco espaço que nós tínhamos pra cantar um hino, pra cantar um louvor, pra fazer uma oração pra uma pessoa ou outra, né, mas as pessoas confundia como igreja, começaram a ofender outras religiões, falar coisas indevidas e aí houve um período que denunciaram o grupo do trem pra Supervia, e ali começou haver algumas restrição, começaram a colocar alguns cartazes no trem “proibido manifestações religiosas” (Ver anexo: entrevista 7).

Segundo Nicolaci-da-Costa (2007, p.67), o MEDS incorporou o pressuposto de que a forma de percebermos o mundo, bem como os modos de pensarmos, agirmos e sentirmos são socialmente construídos, principalmente por meio da língua em uso - estando, portanto, sempre referidos a um contexto social específico. Merleau-Ponty (1996, p.467) diz que o corpo [...], enquanto portador de um comportamento, é o primeiro dos objetos culturais [...], é depositário de uma série de atos colocados no sujeito. Isto é, não por ele próprio, mas por toda uma sociedade da qual faz parte de acordo com o lugar que nela ocupa (Mauss, 1974, p. 408)

Inicialmente, propunha-me uma jornada de imersão diária nos trens em um período de trinta dias, a fim de experienciar a viagem e entrevistar pessoas no trajeto - Estação Central do Brasil até a Pavuna - ramal Belford Roxo. Contudo, um dos motivos, talvez o principal, que me levou a ampliar a pesquisa de campo para outros ramais foi a violência deflagrada nas áreas do Jacarezinho, Costa Barros e Barros Filho, bem como no próprio interior dos vagões. Ao ser alertado pelos noticiários jornalísticos (ver figura 2), familiares, amigos e conhecidos que residem em Costa Barros sobre os riscos que corria ao adentrar esses territórios, decidi não retornar mais ao campo indicando que a exposição física nessas condições era desnecessária. Compreendo que códigos importam e definem ações muitas vezes violentas quando o poder em determinadas mãos decide sobre a vida e a morte.

Figura 2 - Manchete notícia



Fonte: Notícia disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7949392/>

O primeiro dia (ver diário de bordo, 01/04/2024) foi uma incógnita. A tentativa de reconhecimento do território e de seus habitantes revelaram a incapacidade de abordagens diretas, fazendo-me concentrar apenas na observação dos corpos e seus comportamentos, nas dinâmicas internas do trem, na sua estrutura e na geografia externa. Buscava na memória as lembranças de como tudo era antes. Meu corpo denunciava não só a incerteza de estar naquele lugar, mas também de não pertencer mais ao espaço, nem dialogar com seus códigos. São

voláteis e provisórios, pois estão em sincronia com o tempo e as realidades vigentes. Os códigos são comportamentais e estéticos. Afinal, como sugere Merleau-Ponty (1999), o corpo tem sotaques derivados de um constructo social e cultural em parte colocados no indivíduo.

Apesar de não conseguir realizar entrevistas durante o período de uma semana, a transcrição dos dados observados tenta trazer a crueza dos fatos, acompanhado de reflexões que os atravessam. Embora tais análises tenham como ponto de partida um ponto de vista pessoal, ecoam as vozes e experiências de corpos invisibilizados que movem a Supervia. Na sequência, as entrevistas foram ampliadas para os trens do metrô, já que camelôs e artistas fazem também uso deste meio de transporte em suas locomoções pela cidade. Há uma relação que se estabelece entre o velho e o novo em virtude das soluções tecnológicas de prestação de serviços à população.

Tratam-se de linhas ferroviárias administradas por empresas distintas, Supervia e Metrô Rio, respectivamente. A priori, os trens administrados pela Supervia têm como traçado original linhas de superfície que atravessam bairros e comunidades. Torna-se, por conseguinte, factual não só o encontro direto com os problemas provenientes do crescimento desordenado da cidade, como também confirma que pouco ou quase nada foi feito para modernizar os serviços. Com linhas suspensas e subterrâneas, o Metrô enfrenta problemas como queda de energia e assaltos à mão armada, vide o caso que paralisou dezesseis estações da Linha dois, conforme noticiado pela CBN - Central Brasileira de Notícias (ver figura 3) e outros canais (ver anexo: matéria 5).

Figura 3 - Manchete notícia



Fonte: Notícia disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7949392/>

Outro ponto importante que justifica a inclusão do Metrô na pesquisa é o fato de atravessar áreas próximas à Costa Barros. Atende a mesma população, além de em algumas estações, como Pavuna, as linhas do Metrô e Supervia se encontram. É comum, portanto, passageiros utilizarem os dois serviços em função do local de destino ou por julgarem oferecer melhores serviços em termos de qualidade e segurança. A inclusão do metrô determinou, por sua vez, a mudança do título da dissertação, pois o campo indicou outros espaços a serem explorados de forma a agregar novas camadas à pesquisa.

Foram considerados, conforme vem sendo explicitado, três tipos de usuários dos serviços ferroviários: camelô ↔ passageiro ↔ artista. É importante ressaltar que os profissionais também são passageiros, seja durante o trabalho seja em outros momentos. Para a abordagem, mantive uma postura de abertura em relação ao objeto de estudo, conforme sugere o MEDS²⁸. Deixei de lado quaisquer hipóteses prévias e juízo de valor, a fim de permitir-me manter receptivo ao novo e ao imprevisível. Busquei, portanto, compreender as experiências desses sujeitos com atenção e curiosidade. Para tal, elaborei um roteiro cujo objetivo central visa à identificação, descrição e análise das experiências e dos significados a elas atribuídos, de forma livre e espontânea. Apoiando-me no MEDS, elaborei um roteiro semiestruturado com uma série de perguntas abertas a fim de que o entrevistado pudesse responder livremente de acordo com seus interesses, conforme descrito no quadro a seguir:

²⁸ Segundo Nicolaci da Costa, suas principais características são abertura, investigação aprofundada em contextos restritos, amostras pequenas e flexibilidade de procedimentos e técnicas.

Quadro 2 - Roteiro

BASE DE PERGUNTAS:

Nome:

Nome artístico:

Idade:

Etnia/raça:

Sexo:

Estado civil:

Profissão:

Tem dependentes, quantos e quem são?

Mora onde atualmente?

Formação escolar:

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Entrevistador: O que faz hoje?

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Fonte: O autor, 2023

Os entrevistados expõem pontos comuns em seus relatos, como o enfrentamento da violência e as estratégias lançadas para lidar com os problemas do dia a dia em suas jornadas: abordagem policial, assédio e disputa de território, por exemplo. A partir do mapeamento prévio do campo, utilizei como método para recrutamento dos participantes “amostra bola de neve” Weiss (2023 *apud* Nicolaci-da-Costa, 2007, p.64) que consiste em recrutar sujeitos para a pesquisa, que indicam outros sujeitos e assim sucessivamente.

Ao final das entrevistas lancei a seguinte pergunta que não consta no formulário: você indicaria outra pessoa para esta entrevista? Todas as respostas foram positivas, com indicação de mais de um contato. O processo de pesquisa ganhou movimento próprio quando os entrevistados passaram a indicar outras pessoas para darem seus relatos, sem que fosse por mim solicitado. Além disso, a tentativa de conseguir entrevistas *in loco*, se mostrou inviável devido às dificuldades de abordagem durante as práticas de ação dos requeridos entrevistados.

Outro modo de obter entrevistas foi indicação de amigos. Quando viam artistas se apresentando, em suas viagens de trens, pegavam os contatos e encaminhavam para

mim. Nem todos foram receptivos. Ao contatar, a maioria demorou a responder alegando falta de tempo e que retornaria em um momento mais adequado. Outros, não responderam, uns ainda iniciaram a conversa, mas não continuaram, como é o caso do “Homem Aranha do Trem”. O seu interesse era saber quem eu era. Pedi referências sobre postagens publicadas em rede social (Instagram). Como faço pouco uso da plataforma e quase não há nenhuma publicação, a pessoa me deixou em *off*, recusando-se a estabelecer qualquer tipo de diálogo via *WhatsApp*.

Ao pesquisar o seu perfil, encontrei postagens sobre participações em programas televisivos, entrevistas e registros de vídeos na plataforma do *YouTube* disponível ao público. Senti, pela forma como me recepcionou, um aspecto de vaidade egocêntrica pelo *status* de artista. Suponho que talvez por achar que não pudesse agregar valor aos seus objetivos, seria perda de tempo dar-me uma entrevista. Afinal, entendo que o objetivo principal de todos seja o retorno financeiro e o sustento. Para mim, embora considere que o ego seja uma questão secundária, acredito que tenha seu aspecto importante como um modo de autoafirmação e confiança para o artista. Queria muito ter conseguido esta entrevista, pois retrata uma história de superação. Respeitei a decisão e não insisti (Ver anexo: matéria 4).

Dois dos artistas pediram uma colaboração financeira, que foi realizada via Pix. Em respeito a cada um deles, não irei identificá-los. Embora os valores tenham sido simbólicos, não me senti nenhum pouco confortável com o pedido, confesso. Após refletir sobre esses episódios, considere que percebiam a entrevista como uma extensão de seus serviços e o pagamento um reconhecimento do valor de seus trabalhos e respeito ao papel do artista, já que no trem, via de regra, passam o chapéu pedindo uma colaboração do público.

Além da atividade que desempenham como artistas, há uma questão simbólica muito forte presente no discurso de cada entrevistado acerca do respeito que nutrem em relação ao trabalho artístico. Suas atividades levaram à conquistas de sonhos e de bens materiais e à manutenção da família. Evidenciam o amor à arte ao mesmo tempo em que chamam atenção para seu caráter formador, uma vez que a ética e moral de seus trabalhos nos vagões do trem seriam levados para a vida. Todos se sentem gratos pela experiência que consideram transformadora. Mesmo aqueles que não têm interesse em retornar por terem alcançado melhor padrão aquisitivo em outro espaço profissional, o trem é visto como um laboratório de aprendizado: fortalece e forma o homem para a vida.

1.2 Sub-ramal - O trem e suas estações

(Dia 01/04/2024 - segunda-feira) O trem já se encontrava na plataforma 11J e 11K, dois trens. Embarquei no da direita, pois era o primeiro destinado à partida, 12:00. Escolhi um vagão aleatório, carro feminino, o lugar encontrava-se ocupado por várias mães com seus filhos e outras mulheres com bolsas. O dia é de sol e o interior do vagão congelante. Reparo que esse trem novo tem câmeras e me pergunto: trata-se de segurança ou controle sobre nossos movimentos? Talvez Foucault tenha mais a dizer em Vigiar e Punir ...

Isso me fez lembrar um episódio relatado por um colega da adolescência, estudamos juntos no ensino fundamental e com o qual mantive contatos esporádicos em encontros fortuitos nos trajetos seguindo para o trabalho. Contou-me que certa vez, ele e mais dois colegas, que deviam beirar na faixa de dezoito ou dezenove anos quando iniciavam em seus primeiros empregos, ao pegarem o trem pendurados na porta para não atrasar, foram presos no meio do percurso pelos guardas da linha ramal Belford Roxo. Levados para uma sala no prédio Central do Brasil foram espancados com cassetetes de borracha e humilhados o dia inteiro. No final do dia, mandaram ligar para seus responsáveis ir buscá-los, os ameaçando de represália caso contassem o ocorrido. Os outros dois rapazes chamaram seus pais e o meu colega por vergonha e medo da reação do pai, chamou o patrão que foi retirá-lo. Contou que as pancadas que levaram foram nas costas. Para a família não saber do episódio, usou camiseta durante um tempo para esconder os hematomas resultantes da surra.

(...) Diferente dos trens nos quais me deslocava, cujos bancos eram compridos e laterais, esses fazem outra geometria espacial e têm almofada sobre a superfície dura da fibra moldada em assentos. Uma coisa ainda permanece: o corredor central que lembra uma passarela para os camelôs e passageiros.

O trem então parte comigo acomodado do lado direito olhando para frente e para o lado de fora onde vejo a sua história, a sede da Prefeitura na icônica Praça XI, Vila Mimosa e Praça da Bandeira, São Cristóvão, Quinta da Boa Vista....Em meio às lembranças que paralisam meu corpo, o trem para e espera a sinalização. No decorrer do percurso, camelôs com caixas, camelôs com microfones e outras tecnologias para chamar a atenção do passageiro.

Ao olhar para fora, várias construções irregulares se revelam margeando a linha. Muitos usuários de drogas, estações sucateadas e acessibilidade prejudicada. No

Jacarezinho, por exemplo, há um desnível de aproximadamente 30 centímetros entre a plataforma e a porta do trem.

Na linha, há cavalo, lixo, mato, barracos, sucata de carro. Meu corpo estranha esse lugar. Já não me identifico com a paisagem de agora, com os lugares lúgubres e nem reconheço as novas habitações que surgiram ao longo de todo esses anos. Visualizo apenas alguns recortes dos lugares registrados na minha memória: Estação de Magno, hoje Estação Mercadão de Madureira, Piraquê, Parque de Madureira... Barros Filho, Costa Barros e chegada às 13:00 na Pavuna. (ver anexo, caderno de bordo)

Ao passar a catraca, deparo-me com 13 plataformas onde os trens estacionam. Chegam e partem em horários sistemáticos indicados pelos painéis eletrônicos localizados tanto fora, antes da catraca, quanto no início de cada plataforma. Informam cada saída de veículo para os diversos pontos da cidade, Zona Oeste e Norte. Chamados de ramais, dividem-se em: Deodoro, Santa Cruz, Japeri (este com prolongamento até Paracambi), Belford Roxo e Saracuruna (com prolongamento até Vila Inhomirim). Da Central do Brasil- plataformas 11J e 11K - até Belford Roxo são dezenove estações; Pavuna quinze; Costa Barros quatorze e Barros Filho treze. Um percurso total de 32 quilômetros, com duração de viagem de 68 minutos aproximadamente. A linha opera todos os dias: durante a semana, entre 04:35 - 21:20 com intervalos de 20 - 40 min., sábado entre 05:55 - 19:17 com intervalos de 51- 60 min. e domingos entre 06:17 - 13:47 com intervalos de 82 - 96 min. Trata-se de uma linha que se utiliza de grande parte da antiga Linha Auxiliar²⁹ (Antiga Estrada de Ferro Melhoramentos

²⁹ Linha Auxiliar é uma linha ferroviária brasileira de bitola métrica, que pertenceu à Estrada de Ferro Central do Brasil. Desde 1996, o trecho está concedido para a empresa Ferrovias Centro-Atlântica (FCA). Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_Auxiliar_\(Estrada_de_Ferro_Central_do_Brasil\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_Auxiliar_(Estrada_de_Ferro_Central_do_Brasil)) Acesso: 28/06/2024. LINHA AUXILIAR: A chamada E. F. Melhoramentos começou a ser construída em 1892. Em 1895, foi aberta a linha entre a estação de Mangueira e I Honório Gurgel. Em março de 1898, foi entregue o trecho até Paraíba do Sul. Até Três Rios foi logo em seguida e em 1911 alcançou Porto Novo do Cunha, anexando o ramal deste nome, que teve a bitola reduzida para métrica, a mesma da Auxiliar. O traçado da serra, construído em livre aderência e com poucos túneis, foi projetado por Paulo de Frontin, um dos incorporadores da estrada. Em 1903, a E. F. Melhoramentos já havia sido incorporada à E. F. Central do Brasil e passou a se chamar Linha Auxiliar. No final dos anos 1950, este antigo ramal foi incorporado à E. F. Leopoldina. A linha, entre o início e a estação de Japeri, onde se encontra com a Linha do Centro pela primeira vez, transformou-se em linha de trens de subúrbios, que operam até hoje; da mesma forma, a linha se confunde com a Linha do Centro entre as estações de Paraíba do Sul e Três Rios, onde, devido à diferença de bitolas entre as duas redes, existe bitola mista. A linha da Auxiliar teve o traçado alterado nos anos 1970, quando boa parte dela foi usada para a linha cargueira Japeri-Arará, entre Costa Barros e Japeri, ativa até hoje, bem como para trens metropolitanos entre o Centro e Costa Barros. Entre Japeri e Três Rios, entretanto, a linha está abandonada desde 1996. Disponível: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/efcb_linhaauxiliar_rj.htm Acesso: 28 jun. 2024.

do Brasil) da Estrada de Ferro Central do Brasil³⁰. O trecho entre a Central do Brasil e a Estação Costa Barros pertencia a antiga Linha Auxiliar (Antiga Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil), e o da Pavuna e Belford Roxo era de propriedade da Estrada de Ferro Rio D'Ouro³¹.

Segundo Lenin Pires (2011), o tamanho da composição depende da distância que o trem vai correr: quanto mais longe, mais lugares ele acessa e mais gente utiliza o serviço. Assim, nos ramais de longa distância a quantidade de vagões é maior - em torno de oito - e nos ramais menores são quatro vagões, não muito diferente de hoje. Cada vagão mede aproximadamente trinta metros de comprimento e três de largura. Suas cores variam: os novos cores pratas e os antigos azulados³². A distribuição dos trens novos e velhos está ligada ao ramal que ele acessa. Os lugares mais empobrecidos estão destinados aos trens velhos, enquanto os trens mais novos àqueles lugares mais desenvolvidos com uma população de melhor poder aquisitivo, como é o caso da zona oeste em comparação com a Baixada Fluminense.

Fatos constatados e experienciados por mim, Lenin Pires (2011) confirma ainda que antes da chegada dos trens atuais, os vagões dos antigos se interligavam por uma porta localizada entre as suas extremidades que tinham uma espécie de lona sanfonada nas laterais. Supostamente destinada à proteção dos passageiros que as atravessavam, era algo tosco e perigoso. Sempre estava rasgada, de modo que era possível ver o chão por onde o trem passava em velocidade. Cada vagão tinha dois pares de portas laterais e bancos longos de um tipo de material plástico de alta resistência grudados às paredes do vagão que formava um imenso corredor no meio para o trânsito dos passantes. No teto, velhos exaustores cheios de fuligem e chupetas (ganchos pendentes) para que os passageiros pudessem se segurar neles. As janelas, acima dos bancos, deslizavam para cima e para baixo e isso nos permitia

³⁰ A Estrada de Ferro Central do Brasil foi uma das principais ferrovias do Brasil, ligando as então províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e a então capital do país. Anteriormente à Proclamação da República, em 1889, a ferrovia denominava-se Estrada de Ferro D. Pedro II. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Central_do_Brasil. Acesso: 28 jun. 2024.

³¹ A Estrada de Ferro Rio d'Ouro foi autorizada em 1875 a implantar uma linha férrea, como auxiliar da construção da adutora entre o Caju e as represas do Rio d'Ouro, na Baixada Fluminense. A ferrovia foi construída para auxiliar nas obras de construção das adutoras para o abastecimento de água para a cidade do Rio de Janeiro, de acordo com o Decreto nº 2639 de 22 de setembro de 1875, desde os mananciais da Serra do Tinguá, na Baixada Fluminense. Tinha por objetivo transportar os materiais e os operários empregados durante a construção. Disponível em: https://lurdinha.org/pilaresdahistoria/08_revista_pilares_da_historia.pdf#page=69 Acesso em: 09 set. 2024.

³² Embora, a padronagem atual mescele, azul e verde.

sentar em seu batente e pôr a cabeça fora, uma atitude prazerosa, mas perigosa. A iluminação, era com tubo de lâmpadas fluorescentes longitudinalmente. A luz branca, quase sempre encontravam-se queimadas.

Hoje, os trens têm ar condicionado, bancos dispostos em vários sentidos, barras laterais verticais presas desde o piso até o teto, outras suspensas na horizontal, janelas em acrílico mais amplas dando maior visão externa e hermeticamente fechadas. Isso confere mais segurança aos usuários e evita que o trem seja invadido ainda em movimento ao chegar na plataforma. Atitude comum e desesperada entre os passageiros, principalmente pelos homens nos horários do *rush*. Porém, essa disputa para ir sentado ainda acontece ao abrir as portas, homens e mulheres se lançam em uma “briga de cadeiras”, que acaba muitas vezes em acidentes.

Ainda é expressamente proibido cruzar os trilhos para acessar outras plataformas a fim pegar o trem sem ter que dar a volta e/ou subir lances de escadas. Uma situação corriqueira causada pelo cancelamento de composição ou mudança de linha devido a variados fatores diversos. Porém, nos lugares onde a fiscalização e guarda ferroviária não se faz presente, é comum que isso aconteça, inclusive ter pessoas vagando pelos trilhos constantemente, já que no trajeto beirando a linha, muitas construções irregulares invadiram os limites desse espaço.

A partir da estação Central do Brasil, seguindo em direção às localidades mais distantes, é possível ver que as estações recebem cuidados diferenciados, dependendo do lugar de sua localização. Quanto mais pobre e distante, mais desmazelo e desrespeito à população. A importância de sua ligação aos pontos de comércio e movimento populacional ou transferência para outras vias de transporte, como metrô, por exemplo, determinam uma atenção e um investimento maior. Essas diferenças são gritantes em estações como Madureira, Cascadura, Campo Grande - locais de comércio intenso - bem como em São Cristóvão, Maracanã e Pavuna que fazem conexão com a linha do metrô, além de Deodoro, estação onde há importante mudança de ramais.

Canção de Ney Lopes e Wilson Moreira, conhecida na voz de Zeca Pagodinho, Deodoro já foi Sapopéma³³, ou sapopemba, espécie de árvore com raízes altas que existia em grande quantidade na vasta região e que também dava o nome à aldeia que habitava o lugar e mais tarde à Fazenda produtora de cana-de-açúcar e rapadura construída no local. Por fim, ao

³³ Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/sapopema/> Acesso: 19 jul. 2024.

bairro e à estação ferroviária que acabou virando Deodoro por conta da Proclamação da República em homenagem ao militar Marechal Deodoro da Fonseca.

Deodoro faz limite com os bairros Vila Militar, Campo dos Afonsos, Marechal Hermes, Guadalupe e Ricardo de Albuquerque. Sua estação ferroviária é uma das maiores e mais importantes do subúrbio. É o local onde se faz baldeação para os ramais Santa Cruz e Japeri além de dá acesso à linhas de ônibus para diversos lugares. Cortado pela Avenida Brasil, tem a TransOlimpica em Magalhães Bastos, bairro próximo. Trata-se de uma via expressa inicialmente criada para ligar dois polos de eventos dos Jogos Olímpicos de Verão de 2016 - o Parque Olímpico da Barra da Tijuca e o Parque Olímpico de Deodoro. Esses fatores se somam à concentração de quartéis do Exército Brasileiro conferindo um aspecto de destaque e segurança à localidade.

Mesmo com todas essas características que apontam um aspecto positivo, o lugar parece uma ilha cercada por bairros com muitos problemas. Há uma forte segurança no perímetro da Vila Militar, mas os locais que a cercam são regidos pela vulnerabilidade de seus habitantes em função da violência que assola e toma a cidade como um todo. Para os leigos e desconhecedores da geografia local que passa lá eventualmente, principalmente aqueles que se dirigem aos polos esportivos destacados pela estrutura de alto padrão semelhante aos países de primeiro mundo. É bastante provável que não vejam o lado feio. Comunidades como Batan, Muquição e bairros como Guadalupe, Barros Filho, Camboatá, Magalhães Bastos estão próximos e têm um histórico conhecido de pobreza e violência.

Diferente da estação de Deodoro, cuja estrutura é boa, Jacarezinho que pertence ao ramal Belford Roxo, é uma das mais decadentes. Tomada por usuários de drogas, traficantes e pessoas em condição de indigência, está localizada dentro da comunidade dificultando qualquer intervenção mais efetiva para uma restauração do local. Um problema que não é apenas estético, inclui moradores, os poderes públicos, lideranças locais e a própria Supervia responsável pelo o serviço de transporte. Trata-se de um caso de investimento financeiro, de ação política e de saúde.

Ao fazer o trajeto neste ramal, há uma sensação de abandono: uma melancolia estampada nos semblantes das pessoas, e caminhos cuja imagem e atmosfera lembram um cenário de horrores onde nós somos espectadores participantes. Algumas estações parecem que pararam no tempo: uma projeção acinzentada vista no concreto gasto e ferragens oxidadas. O contraste é radical, quando comparadas com aquelas que recebem atenção da empresa administradora. Contam com cores chamativas, os painéis informativos e áudio falantes dando informes constantes das composições e horários, além de banheiros em

algumas delas. Mesmo as de condições superiores ainda estão abaixo de um padrão de qualidade para atender as demandas de uma população trabalhadora, formada na maioria por operários, comerciários e empregados domésticos.

A questão da segurança é bem séria no trem. Não há guarda ferroviário, pelo menos não vi circulando no ramal Belford Roxo, nos dias em que estive fazendo a pesquisa de campo. Comparando a outros momentos, percebi apenas uma fiscalização mais presente em alguns ramais. Ao aproximar-me da Central do Brasil, identifiquei uma intimidação maior sobre os camelôs fato que deve estende-se também aos artistas, além de tentativas de possíveis assaltos mais recorrentes nas estações mais distantes do Centro. Lembro-me que ao observar, eu também era observado: receio de ambos os lados e olhares investigativos na tentativa de capturar a intenção do outro.

(Dia 05/04/2024, sexta feira) Sinto-me desconfortável. Não sei se foi coincidência, mas entrou um grupo de estudantes uniformizados de alguma escola municipal que começou a fazer piadas com um camelô com tornozeleira eletrônica, “olha o ladrão”. Entre risadas voltaram-se para mim indiretamente soprando “alguém vai ser roubado”. Guardei o celular e segui até a Pavuna, chegando às 11:32. (ver anexo: caderno de bordo).

A sensação de insegurança é uma condição partilhada por quase todos que fazem desses trajetos e espaço um roteiro de dinâmicas cotidianas. Parte de mim condena a realidade de descasos e a outra torce por uma política de ajustes que beneficiem a população e amenize seu sofrimento. Imaginar, por exemplo, que em cada estação pudesse haver uma base de atendimento médico, senão possível em todas, que fosse em pontos de referência, que tivesse banheiros, um comércio legalizado, uma estrutura básica e funcional fugindo dessa ordem que se estabelece no caos.

A partir dessa imersão, mesmo curta, ao realizar o trajeto neste ramal Belford Roxo, entendi que o campo dá suas pistas para a definição dos objetivos e caminhos a serem tomados. Aqui, o trem é considerado território de disputa pelos diferentes agentes com interesses específicos: o camelô e o artista barganham seus produtos, concretos e simbólicos, em uma disputa, muitas vezes desleal, pela atenção daquele que vai pagar pelo produto de interesse. Por fim, o passageiro que usa ou não o serviço diariamente para se deslocar pela cidade encontra nesse meio de transporte a possibilidade de alcançar longas distâncias, seja porque não possui carro próprio, seja por ser a forma mais acessível dentro do seu orçamento.

Muito embora, o valor da tarifa pareça muito elevado para uma estrutura de grandes carências e uma população cuja renda assalariada não é suficiente para suas demandas.

1.3 Sub-ramal - A jornada como crítica e denúncia

Hoje (08/04/2024, segunda-feira) resolvi não ir à pesquisa de campo, pois tinha um compromisso previamente agendado. Porém, ao pesquisar o site da Supervia, li o comunicado da empresa informando que o ramal se encontrava com horários irregulares devido a um problema na linha: os trens estavam indo apenas até a estação mercadão de Madureira e retornando até a Central do Brasil. Os noticiários relatavam conflitos armados e protestos nas proximidades de Costas Barros, estrada do Camboatá, que resultaram em duas vítimas fatais. A partir de então, tomei a decisão de não mais retornar à linha para pesquisa em campo e adotei como solução fazer entrevistas via rede social com pessoas indicadas. (ver anexo, caderno de bordo)

Desde o primeiro momento, sentia certa insegurança e angústia por ter que retornar àqueles lugares da memória, lugares e situações que hoje para mim são dispositivos de medo. Lembro-me que durante um encontro saudosista com parentes, no mesmo período dessa pesquisa em Costa Barros, foi levantado um assunto sobre outra pessoa que também ali viveu e não frequentar mais o bairro justamente pela questão da violência. Por esse motivo, atribuíram-lhe a alcunha de esnobe sob a alegação de não reconhecer sua origem. Alegavam que, ao contrário, deveria respeitar e ter orgulho de entrar e estar ali sem receio. Uma posição contraditória ao relato sobre a seguinte fala de um bandido local: “já não há esse negócio de morador antigo, todo mundo é igual”. Na sequência, a interlocutora declara: “eles (bandidos) não respeitam mais ninguém!”. A igualdade colocada aqui pelo bandido local é a da intimidação. Todos sem exceção, devem seguir as regras do poder dominante do momento, senão haverá consequências duras.

Isso remete-me, de certa forma, ao pensamento de Michael Pollak (1992) em torno de “uma reflexão teórica sobre o problema da identidade social em situações limites”. O referido autor aborda os diversos modos de entender essas memórias. Reconhece também a existência de um tipo de memória coletiva, “como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações, mudanças constantes”. O “bandido” local não traz nenhum

vínculo afetivo positivo com aquele lugar. Emprego a palavra em sentido ampliado. Precisamente, aquilo que toca o sujeito de forma boa ou ruim. Talvez esse sujeito sinta alguma afeição por aqueles com quem compartilhou experiência durante sua trajetória de vida, mas não com os outros moradores, mesmo que sejam antigos.

Tal como afirma Mbembe (2016, p. 135), as experiências de produção da guerra nas favelas do Rio de Janeiro nos colocam diante de processos de inscrição (territorialização), que implicam tanto “a demarcação e afirmação de controles físicos, geográficos” quanto também morais, o que aponta para a produção contínua “de fronteiras, hierarquias, zonas e enclaves, mas igualmente a classificação de pessoas em diferentes categorias³⁴”.

Há em mim um cuidado de trazer as memórias vindas de fatos ocorridos ou então presenciados. Lembro-me, sem romantizar, que o bandido de “antigamente” (anos 1970 e 1980) tinha uma relação diferente com a comunidade. Agia como um defensor do território. Todos o conheciam e muitos simpatizavam, pois fazia o tipo Robin Hood e não ostentava fuzis nem metralhadoras. Diferente desse que, ao alertar os moradores, demonstrou não ter qualquer tipo de vínculo nem respeito à história do cidadão que mora naquele lugar há décadas. Provavelmente, é mais um dentro de uma hierarquia do movimento: sem identidade, sem humanidade e devendo obediência a alguém que se coloca como soberano naquele lugar.

Para Achille Mbembe (2018, p.5) “a expressão máxima de soberania reside, em grande medida, no poder e na capacidade de ditar quem pode viver e quem deve morrer. Por isso, matar ou deixar viver constituem os limites da soberania, seus atributos fundamentais. Ser soberano é exercer controle sobre a mortalidade e definir a vida como implantação e manifestação do poder”. Assim como são decididas as rotas pelas quais os moradores devem entrar ou sair, de quem devem comprar os serviços e produtos, são dados os vereditos de condenação para quem não obedece às leis locais: o tribunal do crime mata, julga e pune até mesmo seus próprios integrantes, seja in loco seja, por meio de um julgamento sumário realizado por videoconferência de dentro dos Presídios de Segurança Máxima. A vida desse ocupante do poder local é extremamente insegura: um dia ele está ali, no outro pode estar em uma comunidade diferente dominada pelo mesmo comando ou morto. Caso mantenha-se vivo, pode estar dando vez a outro neófito tão insignificante quanto ele dentro da hierarquia do crime. É uma relação de medo de todos os lados e de um respeito que se evidencia pela imposição.

³⁴ A GUERRA COMO MODO DE GOVERNO EM FAVELAS DO RIO DE JANEIRO. Alexandre Magalhães. REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - VOL. 36 Nº 106.

Segundo Bataille, “em última análise, é a recusa em aceitar os limites que o medo da morte teria submetido o sujeito. O mundo da soberania, Bataille argumenta, “é o mundo no qual o limite da morte foi abandonado. A morte está presente nele, sua presença define esse mundo de violência, mas, enquanto a morte está presente, está sempre lá apenas para ser negada, nunca para nada além disso, soberano”, conclui, “é ele quem é, como se morte não fosse... Não respeita os limites de identidade mais do que respeita os da morte, ou, ainda, esses limites são os mesmos; ele é transgressão de todos esses limites³⁵” (Mbembe, 2018, p.15).

Como já pronunciado, a proposta inicial era de fazer o percurso de trem durante trinta dias seguidos no ramal Belford Roxo e descer nas estações de Barros Filho e/ou Costa Barros e depois a pé até a comunidade local onde reside a família. Porém, uma intuição me dizia para não fazer isso, confirmado depois pelo alerta de pessoas sobre os perigos dos assaltos e dos tiroteios frequentes. Fato corriqueiro desde sempre, contudo mais intenso nos últimos anos em consequência do aumento exponencial de habitantes e da pobreza nessas áreas. Desde o final dos anos setenta e seguindo as décadas posteriores, a quantidade de habitantes era bem reduzida e sua ocupação conferia à localidade um aspecto rural. Nos anos de 1990, explode demograficamente - momento no qual surgiram novas comunidades imediatamente incorporadas ao complexo de favelas.

A região verde com resquícios de mina d'água - como no caso de uma área que chamávamos de “Nêra”, provavelmente em referência a um antigo dono da localidade- constituía-se de um pequeno monte onde havia uma casa em estilo colonial cercada de imensas árvores frutíferas para onde a criançada ia brincar, jogar pelada no campinho improvisado de terra batida, pegar frutas e caçar passarinho. Hoje, o local é um condomínio de prédios do projeto habitacional do Governo, Minha Casa Minha Vida (Condomínio Residencial Botafogo II) e casas populares que nada lembram o que foi no passado³⁶ (ver figura 4). Outra área próxima, colada à paróquia São Luiz Rei de França, havia um campo de terra rodeado de antigas e imensas mangueiras. Ali aconteciam peladas e diversas brincadeiras. Nos últimos anos foi invadido e transformado em mais uma favela.

³⁵ Georges Bataille, *Vixiom ofExcem Seletted VVritings, 1927-1y39*, trad. A. StockL Minncapoli52 University ofMinnesota Prcss, 1985, pp. 94-95

³⁶ Matéria disponível em: <http://urbecarioca.com.br/caso-da-fazenda-botafogo-crime-ao-patrimonio-historico-de-cleydson-garcia/#comment-13946> Acesso: 04 jul. 2024.

Figura 4 - Sede da antiga Fazenda Botafogo em Costa Barros



Fonte: <http://urbecarioca.com.br/caso-da-fazenda-botafogo-crime-ao-patrimonio-historico-de-cleydson-garcia/> Acesso em: 02 set. 2024.

Minha experiência como morador daquela localidade mostrou que há um misto de necessidades: de moradia e sobrevivência e por outro revés, a ambição. Se há área verde, interpretam como espaço vazio que precisa ser ocupado. Porém, não é pensado que esses espaços poderiam ser transformados em áreas coletivas, parques, áreas de lazer e de cultura a fim de melhorar o padrão de qualidade de vida dos moradores do entorno. Vejo notadamente uma posição egoísta do próprio povo que não pensa como tal atitude acaba por impactar

negativamente o espaço tanto na esfera individual quanto coletiva. O que aparentemente começa com barracos precários de tábuas, logo vira casa de alvenaria com boas estruturas. Esses dois lugares citados margeiam a Estrada de Botafogo e ligam a Estação de Costa Barros à Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, onde passa o metrô e está a estação mais próxima, Rubens Paiva.

De frente para Costa Barros e separados pela linha do trem está o Chapadão, um morro de longa extensão que faz divisa com outros bairros: Pavuna, Camboatá, Anchieta, Ricardo de Albuquerque e Costa Barros. Lembro-me quando subi até o cume, em uma aventura, com pessoas amigas. Deveria ter uns 13 anos de idade. Minha memória desse dia é marcada pelo tom vermelho intenso do barro e pelas valas feitas pela erosão das chuvas. As residências existentes situavam-se em seus arredores, comparadas à casa onde morava pareciam de alto padrão. Hoje, ou elas envelheceram, ou eu tenho mais referências, pois ao passar de trem seguindo para Pavuna as vi demasiadamente pobres.

Durante minha ida a campo, se descesse na estação de Barros Filho, comunidade dominada por um comando rival ao de Costa Barros, tornar-me-ia um possível alvo. Já a estação de Costa Barros fica entre o Morro do Chapadão, Quitanda e o Morro da Lagartixa, há relatos de sequestros de moradores e frequentes conflitos armados nas tentativas de invasão, quase sempre com vítimas fatais. Pergunto-me, como amparar um pai e uma mãe diante de tanta dor já que a maioria das vítimas são jovens? Quantos corpos ainda serão violentados por causa da ideia de soberania/domínio de alguns?

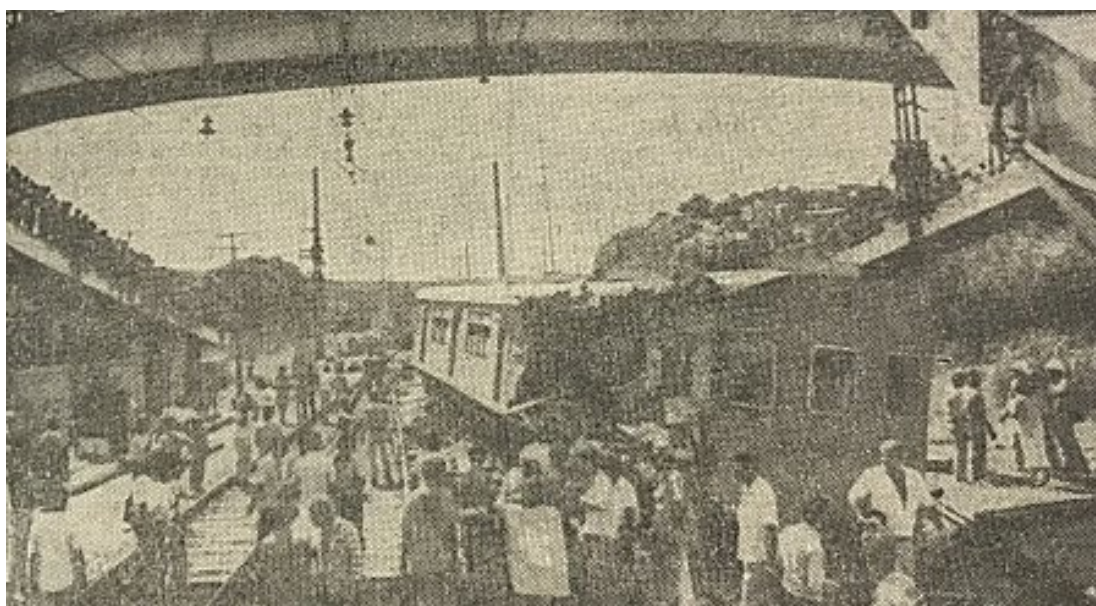
Figura 5 - Complexo do Chapadão



Fonte: <https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Pavuna> Acesso em: 03 set. 2024.

Um pouco antes de chegar à estação de Costa Barros, o trem cruza uma cancela. Poucos metros atrás, há uma passarela para travessia de pedestres. Neste lugar duas tragédias marcaram a memória dos moradores: um acidente à noite envolvendo dois trens em uma batida com muitos feridos e vítimas fatais (ver figura 6) e o caso da escola municipal: um Ciep onde uma criança foi alvejada dentro de sala de aula e foi a óbito durante um conflito entre a polícia e traficantes da localidade. Em um caso mais recente, 2015, cinco jovens foram assassinados pela PM na Estrada João Paulo (ver anexo: matéria 8) - uma das ruas principais que atravessa o bairro - quando voltavam para casa depois de uma comemoração pela conquista do primeiro emprego de um deles. Muitos outros casos semelhantes continuam vitimando diversas pessoas, uma tragédia que se repete. Dos coleguinhas da infância e pessoas que conheci, muitos deles foram apagados dessa existência...

Figura 6 - Desastre na estação de Costa Barros em 1986 (Diário Popular, 12/3/1986)



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/costa.htm Acesso em: 02 set. 2024

“Como nós não moramos aqui há tanto tempo, perguntamos aos nossos parentes e eles disseram antigamente... isso aqui era uma fazenda – era tudo, literalmente, barro! [Fazenda Botafogo]

Eles disseram que naquela época era ótimo viver aqui. Não tinha nenhum dos problemas de hoje em dia. Sinceramente, se eu, que desenvolvi este texto, pudesse voltar no tempo, retornaria à época na qual Costa Barros era uma fazenda e tentaria assim como Marty

McFly em De volta para o futuro, consertar os danos dessa história fazendo que a região se mantivesse como um lugar pacífico e acolhedor: um futuro sem troca de tiros, invasão e operação policial. ³⁷ ”

Há quatro formas principais de chegar à Costa Barros: de trem-ramal Belford Roxo descendo nas estações Barros Filho ou Costa Barros; de ônibus pela transferência de transportes onde seja possível pegar o 920, 778, van; indo a pé a partir da Avenida Brasil ou de metrô. Nesse último caso, após descer na estação Fazenda Botafogo ou na estação Rubens Paiva é necessário seguir a pé ou de ônibus/van. Qualquer uma dessas rotas é perigosa. A opção é manter-se atento e informado sobre conflitos ou incidências de assaltos. Quase todas as entradas são reguladas e controladas. A regra para quem entra a pé ou de carro é saber para onde vai exatamente e se mostrar visível e seguro (algo difícil para mim que tenho ido cada vez menos àquele lugar).

Para os carros, as rotas são mais limitadas e variam de acordo com o ponto de controle e fiscalização instituído pela facção da vez. São definidas pelo potencial de invasão e pelos principais caminhos de deslocamento. Espalham barricadas, quebra-molas gigantes e barras de ferro com objetivo de parar qualquer tentativa de invasão e saída não autorizada. Fatos que oprimem, humilham e cerceiam os moradores violando-os em seu direito constitucional de ir e vir. A noite é exponencialmente mais perigosa, já que a maior parte das tentativas de invasão ocorre nesse período. A polícia costuma invadir no início da manhã, conferindo um perigo maior para os trabalhadores que saem para sua labuta nesses horários e para as crianças e adolescentes que vão para a escola.

Em resumo, todos os caminhos que levam à Costa Barros são perigosos. A violência sempre esteve presente nesse lugar, mas nos últimos tempos tem se intensificado. Enfrenta-se uma grande tensão psicológica, um enorme desconforto físico e incômodo visual causado pela estética opressiva da região, anteriormente amenizada pelas áreas verdes, com menos habitações e mais espaços livres para circulação. Hoje, praticamente não há calçadas e todos são obrigados a andar no meio das ruas com atenção redobrada disputando a passagem com os veículos que circulam, muitas vezes em alta velocidade ou com o lixo, sucatas de carros,

³⁷ - Trecho de texto adaptado: Galerias Rio dos Estudantes, Colégio Estadual Jornalista Rodolfo Fernandes – Pavuna/Costa Barros. Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/costa-barros/> Acesso: 03 jul. 2024.

eletrodomésticos, empreendimentos comerciais ou construções irregulares e insalubres que enfeiam cada vez mais o lugar.

Lembro-me da Rocinha, dos becos escuros devido às construções emboladas que roubavam a luz e criavam espaços lúgubres. Percebo o mesmo acontecendo nas comunidades de Costa Barros quando cruzo algum beco mudando minha rota. Outro dia precisei seguir pela Rua David Brandão, conhecida como divisa por fazer fronteira com os morros da Pedreira e Lagartixa. Até a década de oitenta, havia nessa rua uma imensa plantação de agrião, até bonito de se ver, mas regados com a água do esgoto que passava em uma vala lateral. Quando chovia o volume d'água aumentava e invadia as lagoas onde eram plantados os vegetais, aterrando-os ou arrastando a plantação que tinha como destino o Rio Acari que fica nas proximidades.

Nesses momentos chuvosos com volume d'água alto, era comum ver crianças mergulhando naquele esgoto. Lembro-me do casebre de telhas de amianto onde moravam, fazia parede formando um beco que dá acesso à parte alta do morro da Lagartixa. Como meu curso na UERJ era noturno, não raro pegava o último trem do metrô para retornar a minha casa. Certa noite, ao cruzar o beco fui parado por vários homens armados que, após receberem um comunicado via rádio, me fizeram retornar até a entrada do beco onde outro grupo embalava seus entorpecentes. Chegando lá, o gerente da boca com a voz entusiasmada perguntou-me se eu não era o “maluco beleza” - fisicamente parecido comigo - que havia conhecido durante uma festa promovida por ele. Sem muita alternativa, declarei que não, embora soubesse de quem se tratava. Depois desse acontecimento, toda vez que passava o traficante me cumprimentava alegremente devido à boa impressão causada pelo visitante festeiro. Após ser contatado três vezes seguidas, escolhi outro caminho a fim de evitar o contato. A cautela me dizia que do mesmo jeito que ele simpatizou comigo, havia o risco de algum desafeto seu nos ver conversando e eu me tornar alvo de algum ajuste ou vingança.

Becos, que violentam nossa existência, roubam a luz e limitam nossa passagem, geralmente nos oferecem dois pontos de fuga: uma entrada e saída, ou então formam um labirinto onde o Minotauro é representado pelo traficante armado até os dentes. Simulando uma proteção que não existe, ele é apenas um impedimento, assim como um peão que perdeu a alma e tornou-se um monstro.

Não importa o lugar: trem, cidade ou casa. Parece ser redundante falar algo de conhecimento público, pois é uma realidade em quase todos os lugares do Rio de Janeiro. Na cidade maravilha da beleza e do caos, com o melhor e o pior do Brasil, poder, controle, punição e sobrevivência misturam-se de forma promíscua e tornam a vida dos habitantes mais

difícil e amarga de digerir. Somos apenas carne independentemente da posição ou condição econômica de cada um e o ciclo da vida finda de forma idêntica: a morte chega para todos. Contudo, como diz o ditado popular, “estamos todos na mesma tempestade, mas não no mesmo barco”. Logo é deveras frustrante saber que alguns corpos/ sujeitos têm a dignidade de sua existência roubada. Ao andar em Costa Barros de forma apreensiva e desconfortável pela situação caótica do lugar, questiono-me se desaprendi algo da sobrevivência e/ou se me tornei um pobre esnobe: será que as pessoas estão anestesiadas diante de tanto sofrimento e reagem com indiferença ao caos e à tragédia?

Nesse momento, falar das minhas dores e memórias é afirmar o que não quero como futuro. Questiono-me, em meio a tanta demagogia, clientelismo e fisiologismo, se é possível promover mudanças que reverberam em transformações sociais de fato? Retomo aqui a noção de arquivo ao trazer minhas memórias nesta escrevivência que traz o passado para o presente nos moldes benjaminianos.

A questão do arquivo não é, repetimos, uma questão do passado. Não se trata de um conceito do qual nós disporíamos ou não disporíamos já sobre o tema do passado, um conceito arquivável de arquivo. Trata-se do futuro, a própria questão do futuro, a questão de uma resposta, de uma promessa e de uma responsabilidade para amanhã (Derrida, 2001, p. 50, grifos do autor)³⁸.

Parafraseando Evaristo (2019) ao tomar esse trecho sobre minhas memórias, afirmo: [A escrevivência] seria escrever a escrita dessa vivência de pessoa [pobre] na sociedade carioca. Eu acho muito difícil a subjetividade de qualquer escritor ou escritora não contaminar a sua escrita. De certa forma, todos fazem uma escrevivência, a partir da escolha temática, do vocabulário que se usa, do enredo em função de suas vivências e opções. A minha escrevivência é de autoria de pessoa [pobre e ex-favelada] se dá contaminada pela nossa condição de [cidadão brasileiro, carioca e filho de imigrantes nordestinos]. Toda minha escrita é contaminada pela condição. É isso que formata e sustenta o que estou chamando de escrevivência (Lima, 2017, s/p)³⁹.

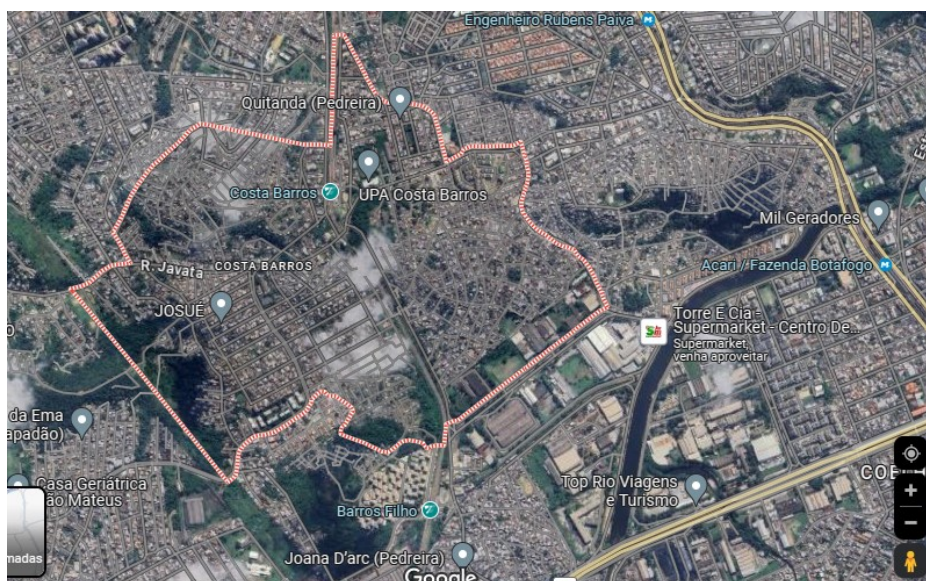
³⁸ Conceição Evaristo: escrevivências do corpo. Oliveira Leite; César Nolasco. RELACult – Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade Revista Latinoamericana de Estudios en Cultura y Sociedad | Latin American Journal of Studies in Culture and Society V. 05, ed. especial, mai., 2019, artigo nº 1566 | clac.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

³⁹ Idem.

2 ESTAÇÃO – TREM DE CORPOS INVISIBILIZADOS

Das coisas que marcaram minha infância e juventude está a linha de trem que corta o bairro de Costa Barros. Compõe o eixo auxiliar na espinha dorsal ferroviária: liga a Estação Central do Brasil à Belford Roxo, na Baixada Fluminense. Lembro-me das inúmeras vezes em que me locomovi nos trens para ir à escola, ao trabalho, ao lazer..., inclusive vender picolés e ganhar algum dinheiro. Os veículos destinados para essa linha são os mais sucateados. Arrisco dizer que há uma espécie de hierarquia nas escolhas sobre a qualidade e condições gerais do veículo na Supervia para atender a população daquela localidade: quanto mais invisível e menos importante, pior é a infraestrutura destinada.

Figura 7 - Mapa de Costa Barros, RJ.



Fonte: Google Maps

“Oh, trem de vida”, frase incorporada à cultura e ao cotidiano de algumas regiões do Brasil em alusão às circunstâncias e dificuldades vivenciadas, usada aqui como metáfora, a palavra trem transborda sua função como meio de transporte e nos situa no entrelugar tomado de relações e significados. O trem ao qual me refiro não é o *Trenzinho Caipira* de Villa-Lobos que, atravessado por um lirismo, faz uma incursão pelo interior do país, tal qual referenciado pelo folclore e pela música caipira como memória cultural. O trem de Solano Trindade aqui retratado tem ritmo de dor (tem gente com fome, tem gente com fome, tem gente com fome).

A fome também expande seu significado e metaforicamente pode materializar-se na fome de direitos, de serviços públicos, de lazer e de arte. Afinal, “a gente não quer só comida, a gente quer prazer pra aliviar a dor⁴⁰”. Busco então responder a questão norteadora lançada na apresentação dessa dissertação: as práticas artísticas desenvolvidas no interior do vagão constituem uma restituição momentânea do urbano ao nos descolar instantaneamente de nossas dores e nos reconectar aos sonhos abandonados?

No trajeto que se segue, o ato de repensar a cidade e reinventar o político via o artista de vagão acaba por denunciar as mais variadas formas de opressão e violência que massacram os corpos desse contingente aqui estudado: preto, pobre e favelado. Ou seja, corpos anônimos e invisibilizados que seguem “juntos e misturados”.

Embora seja um recorte de uma área periférica do subúrbio do Rio de Janeiro, a provocação por intermédio do artista de vagão acaba por lançar um olhar crítico acerca da sociedade e do corpo no movimento mecânico da máquina⁴¹ que impõe seu ritmo diário:

não faz muitos anos, a sociologia brasileira acolheu a ideia de que a casa e a rua eram duas categorias de significação sociológica. Estas designariam “esferas de ação social, províncias éticas dotadas de positividade, domínios culturais institucionalizados”, capazes de despertar “emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas” (Da Matta, 1985, p. 12). Da mesma forma, se pode pensar no trem não só como um conjunto constituído de espaço e material físico, mas dotado de uma simbologia que lhe confere um estatuto próprio na cosmologia popular (Pires, 2011, p. 72).

O trem já ocupou o imaginário como um lugar privilegiado, destinando seus passageiros a usufruir belíssimas paisagens passantes e, embalados por uma trilha sonora marcada pelo ritmo da máquina. Peça romântica, tornou-se elemento inspirador de músicas e poemas em forma de onomatopeia. Simbolizavam um lugar nostálgico que paira ainda hoje quando se pensa, por exemplo, em fazer um passeio de Maria fumaça para se conectar ao passado ou ir em direção ao futuro por meio do trem bala.

Carlos Drummond de Andrade, no poema *O Maior Trem do Mundo*, nos traz uma relação com o trem de carga para abordar suas raízes (Itabira, MG) e fazer uma crítica social e econômica acerca da exploração de minérios, extraídos e levados para outros lugares do mundo. O poeta traduz um sentimento de melancolia pela perda da “terra”, tanto do minério,

⁴⁰ Comida – Titãs, 1987.

⁴¹ Palavra usada aqui com duplo sentido, máquina e sistema sócio-político.

quanto do lugar como raiz cultural e afetiva. Diz “O maior trem do mundo / Leva minha terra... Leva meu tempo, minha infância, minha vida / Triturada em 163 vagões de minério e destruição... O maior trem do mundo / Transporta a coisa mínima do mundo / meu coração itabirano.”⁴²

O trem de Zitto - Provavelmente eu já tinha visto trens na tv e livros didáticos, além do trenzinho Maria Fumaça movido à corda que eu havia ganhado da minha tia que era doméstica. Às vezes, ela trazia algum brinquedo velho doado pelas patroas. Buscando acessar a memória mais antiga que guardo sobre uma noção de trem, lembro-me de quando eu tinha uns nove anos de idade (1979) e ainda morava na Rocinha. Durante uma conversa com coleguinhas, relataram entusiasmados a experiência de viajar de trem com a família para visitar parentes em Belford Roxo. Pouco tempo depois, eles foram morar por lá e eu fui para Costa Barros. Desde então, não nos vimos mais. Naquela época, os contatos eram bem difíceis: realizados por cartas e telefone *orelhão* com chamada para o trabalho da pessoa, ou contar com a sorte para encontrá-la na rua.

Outra lembrança antiga relacionada ao trem é a do grande paredão de concreto que cerca a linha ferroviária do ramal Belford Roxo na rua Arantes de Melo em Costa Barros. Logo que chegamos na localidade, em um dia qualquer, meu tio nos levou (eu e meu irmão) de ônibus à praça de Rocha Miranda para tirar fotos tamanho 3X4 naquelas máquinas tipo lambe-lambe com o propósito de matricular-nos na escola Municipal José Pedro Varela, localizada nas proximidades. Mesmo assim, não me recordo exatamente da primeira vez que andei de trem nem qual foi a sensação e com quem eu estava. Acredito que tenha sido quando fui certa vez à Pavuna com uma vizinha - ainda moradora da localidade, mas a memória é algo falho e esta pode não ter sido a primeira experiência.

Inicialmente, gostei de Costa Barros e durante longo tempo nutri uma raiva pela vida difícil na Rocinha. Mesmo criança, já conseguia distinguir algo bom e ruim. O aspecto rural proporcionado pelo novo lugar com suas áreas verdes de algum modo remetia a certa liberdade de quando eu morava no Sítio Garrota (Sertão da Paraíba). Ali tinha mais luz, quintais para correr e brincar na terra, diferente da Rocinha onde quase tudo já era beco escuro e cimentado.

Mesmo com resquícios de mata, sentia aquele ambiente opressor da favela. Aos poucos, fui crescendo e acompanhando a gradual decadência de Costa Barros e com a

⁴² O Maior Trem do Mundo – Carlos Drummond de Andrade | Frutos do Lácio (wordpress.com) Acesso em: 10 nov. 2023.

maturidade surgiram os questionamentos em torno de um modo de vida precário e limitado subordinado às regras da miséria.

Uma das coisas que me incomoda no confronto com a realidade de Costa Barros é o tempo⁴³. Essa entidade cronológica que consome a todos, lá sua ação parece mais voraz: quase não reconheço as pessoas com as quais convivi durante anos, mesmo de forma passageira. Nesse ínterim, tornaram-se uma referência por meio de um sentimento de familiaridade que me conectava a elas, produzindo uma sensação de pertencimento ao lugar, contudo, hoje quando às encontro, vejo que envelheceram em uma proporção desleal à contagem cronológica de vida de seus corpos. Parece que seus movimentos e aparência já não se adequam nos registros das imagens cristalizadas da minha memória: eram outros sorrisos, outros bom - dias, outras expressões, outros corpos com o viço da juventude. Às vezes que vou lá, é recorrente a fala em tom de surpresa: “Você não envelhece?” Acredito também que na expectativa deles, talvez eu devesse tê-los acompanhado nesse processo temporal adquirindo as mesmas marcas no corpo.

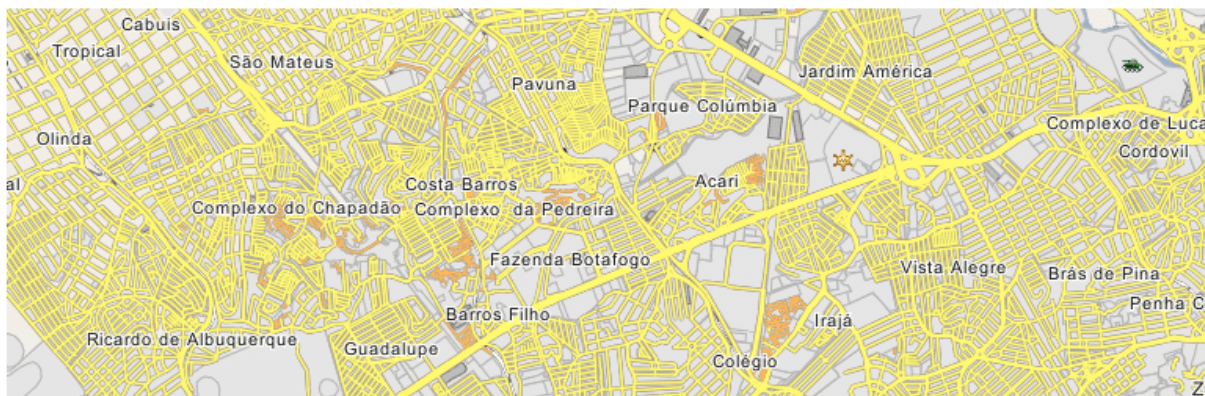
Geograficamente, Costa Barros está localizado na zona norte da cidade do Rio de Janeiro e integra um conjunto de favelas conhecido como Complexo da Pedreira formado por: Pedreira, Quitanda, Lagartixa, Final Feliz, Terra Nostra, Chaves, Ethernit, Joana Dark, Mata 4, Dengo, Parque Columbia, Predinhos do Governo e Proença⁴⁴. O processo de ocupação dessas áreas resulta de invasões e assentamentos legitimados pela antiga COHAB, criada pela Lei nº 263 de 29 de dezembro de 1962, hoje CEHAB, com o objetivo de desenvolver a política habitacional do governo do estado da Guanabara e, principalmente, promover a erradicação das favelas.

Foi instituída como Companhia de Habitação Popular do Estado da Guanabara, COHAB-GB, nome alterado após a fusão com o Estado do Rio de Janeiro em 1975.

⁴³ TEMPO (gr. χρόνος; lat. Tempus; in. Time. fr. Temps; ai. Zeil: it. Tempo). Podemos distinguir três concepções fundamentais: 1a o T. como ordem mensurável do movimento; 2a o T. como movimento intuído; 3a o T. como estrutura de possibilidades. A primeira concepção vincula-se, na Antiguidade, ao conceito cíclico do mundo e da vida do homem (metempsicose) e, na época moderna, à noção científica de tempo. A segunda concepção está associada à ideia de consciência, com a qual o T. é identificado. A terceira formulação, derivada da filosofia existencialista, apresenta algumas inovações na análise do conceito de tempo.

⁴⁴ Complexo da Pedreira - Rio de Janeiro (wikimapia.org) Acesso: 25 abril 2024.

Figura 8 - Mapa do complexo da Pedreira



Fonte: [Complexo da Pedreira - Rio de Janeiro \(wikimapia.org\)](https://wikimapia.org/Complexo-da-Pedreira-Rio-de-Janeiro). Acesso: 25 abril 2024.

É na origem da cidade, a partir do espaço privado e sua ramificação, que ela transcende barreiras geográficas, muros de pedra e paredes pela necessidade viva de existir; amplia-se rompendo com o modelo metafórico do “príncipe”. Passa então a ser representada pelo poder do Estado que determina onde começa e termina o seu território de domínio.

Nem sempre a periferia foi sinônimo de subúrbio como é definido hoje: lugar desprovido de qualidade de vida, relegado à condições insalubres, ausência do Estado e de carência de políticas públicas:

no sentido original da categoria subúrbio, esse espaço geográfico é considerado um território situado à margem ou em áreas periféricas à cidade. Espaço esse produzido junto à cidade, mas que devido à sua localização geográfica, os tipos construtivos e usos são dissociáveis do espaço considerado urbano (Fernandes, 2011) [...] até o final do século XIX, as regiões suburbanas e afastadas do centro do povoado urbano serviam de áreas de produção agrícola e de moradia para membros das classes de rendas altas e médias, que habitavam chácaras e mansões e que possuíam condições de locomoção até as regiões centrais. Apenas no início do século XX, com o adensamento populacional e o parcelamento dos lotes para fins residenciais ocorre uma ocupação de caráter mais popular no perímetro da cidade formal (Fridman, 1999)⁴⁵.

Ao contrário da suposta oferta de qualidade de vida afastada da área central - final do século XVIII e início do XX - a população pobre mantinha-se nos centros próximos aos seus trabalhos, pois não tinha condições de locomover-se por grandes distâncias devido aos meios de transporte precários. As cidades eram regiões desvalorizadas, além de fétidas e sujas em

⁴⁵ Espaços Livres e Arborização: Uma análise do subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro. Bruno Ragi Eis Mendonça, Vera Regina Tângari e Virgínia Maria Nogueira Vasconcello, Paisagem. Ambiente: Ensaios, São Paulo, v. 30, n. 44, e161067, 2019. P.2

função dos padrões culturais de higiene no período em questão (penicos e cadeiras higiênicas guardavam as fezes e urina até que fossem esvaziados nas ruas por escravos e posteriormente empregados). Foi no decorrer de um período em torno de cem anos - com a chegada da linha férrea, ampliação dos ramais, introdução dos bondes e das áreas industriais, que necessitavam do serviço ferroviário para evacuar sua produção - que o subúrbio foi paulatinamente popularizando-se. A cidade passou por grande desenvolvimento com destaque para a implantação da EFCB (Estrada de Ferro Central do Brasil) que permitiu a chegada das fábricas para zonas mais próximas da zona Central, como São Cristóvão, Tijuca, Engenho Novo e Bangu, pois margeavam a linha férrea.

Por se tratar da linha que inicialmente realizava o transporte de passageiros, a Estrada de Ferro D. Pedro II, atual EFCB, foi a que mais influenciou a ocupação do território na época. Tornou-se um eixo estruturante e vetor de crescimento residencial do subúrbio ferroviário, principalmente nas áreas lindeiras às estações de trem⁴⁶.

Particularmente, na cidade do Rio de Janeiro, não se denomina subúrbio onde não existe o trem, mesmo que sejam áreas periféricas, dotadas de características próprias ao termo. Tal especificidade da ideia de subúrbio, no Rio de Janeiro, só assumiu tal condição quando passou a ser definida por três noções básicas: “o trem como meio de transporte, o predomínio da população menos favorecida e a dependência e relações íntimas e frequentes com o Centro da Cidade” (Soares, 1960 *apud* Fernandes, 2011, p. 37). Fernandes (2011) vê nesse “rpto ideológico” a justificativa para a construção de uma visão negativa e desqualificadora do subúrbio ferroviário, pois, segundo o autor, em meados do século XIX, os subúrbios da Estrada de Ferro figuravam como lugares salubres do ponto de vista ambiental e dotados de ambiências fortemente adequadas à sua ocupação, em uma cidade que apresentava grandes problemas de infraestrutura em seu centro urbano⁴⁷.

De acordo com Goulart dos Reis (1977, p. 53), diferente dos moldes eurocêntricos instituídos e preconizados pelas reformas iniciadas por Pereira Passos, acentuou-se a mudança para os territórios que passaram a ser ocupados por pessoas pobres e operários desalojados das zonas centrais da cidade. Estabeleceram-se em lugares cada vez mais distantes provocando o adensamento das áreas suburbanas de forma a alterar o sentido atribuído à ideia de subúrbio/periferia e ao centro como conhecemos hoje.

Nessa gênese do desenvolvimento aplicado à EFCB, a linha auxiliar também é parte importante. Ambas se ramificam em diversos setores da cidade, vide tal qual foi dito a linha

⁴⁶ Idem, p.2

⁴⁷ Idem, p.2 e 5

auxiliar Central do Brasil/Belford Roxo, antiga Rio D'ouro. (ver Histórico e mapa nos anexos).

Figura 9 - Chuva, Vapor e Velocidade (1844), Joseph Mallord William Turner



Fonte: <https://artetorre.blogspot.com/2019/01/comentario-del-cuadro-lluvia-vapor-y.html> Acesso em: 26 nov. 2023.

Em 1894 quando o pintor William Turner apresentou a tela, Chuva, Vapor e Velocidade durante o Romantismo (como denominado em uma perspectiva euro centrada), período em que a paisagem era objeto inspirador da pintura, trouxe consigo não só uma estética que valorizava a natureza, mas também o sentimento do presente, do realismo e do dinamismo, anteriormente negado pelo período Neoclássico e sua idealização. Além das cores e de uma paisagem em forma de neblina promovendo uma sensação nostálgica, o que se revela é a presença da máquina. O trem aponta para o futuro como uma perspectiva que atravessará o mundo e mudará seu ritmo.

Assim, como parte de um processo tecnológico no desenvolvimento civilizatório, as máquinas fizeram uma revolução na perspectiva de melhorar a vida do homem: encurtaram distâncias, aceleraram o tempo e promoveram contatos antes quase impossíveis, mesmo diante do medo daqueles que duvidaram e acharam estarem sendo substituídos e assaltados de suas humanidades.

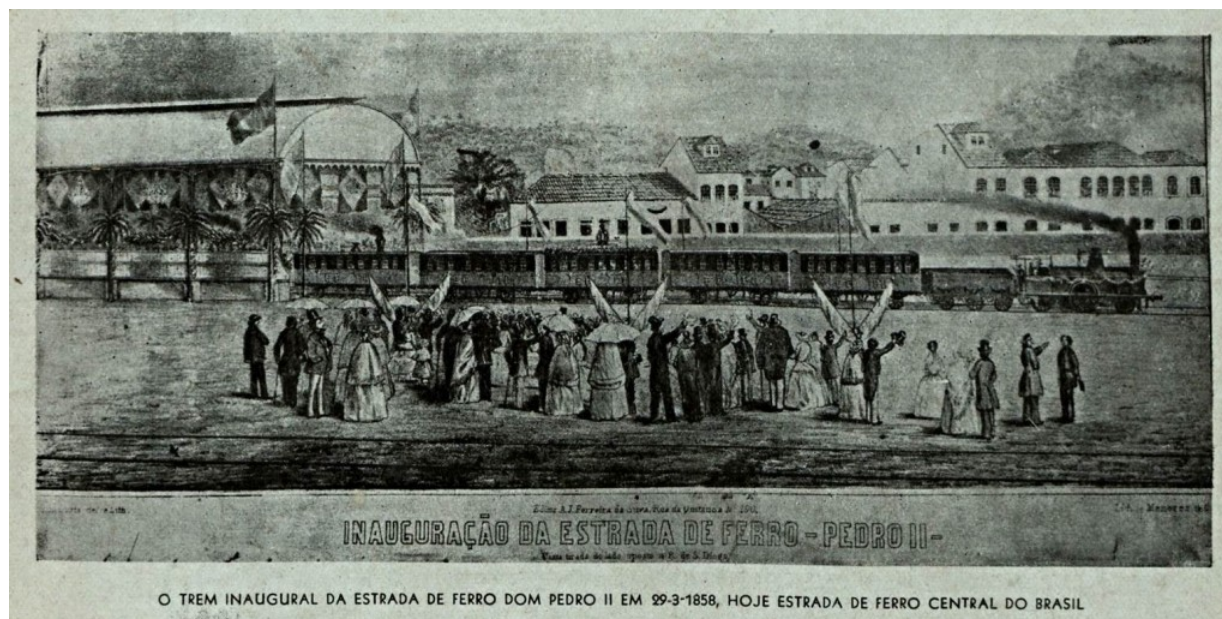
Se o trem, na polissemia da palavra, revela o lugar e o corpo enquanto sujeito da experiência, quem é esse sujeito e que relações possíveis podem ser estabelecidas entre o que está dentro e fora do seu espaço físico e simbólico? Como demonstrou uma reportagem

realizada para TV⁴⁸ - com relatos pessoais e descrição dos trajetos diários percorridos entre o local de trabalho e a residência - parte significativa da vida desses sujeitos foi passada dentro do trem. Um tempo, contabilizado em anos, que poderia ter sido dedicado à família e ao lazer, mas que foi perdido em trajetos rotineiros, cansativos e frustrantes. Entende-se aqui o trem como transporte público integrante de um complexo sistema que coabita com outras formas de locomoção, na dinâmica da cidade.

Na prática, o tamanho do sacrifício vivenciado está proporcionalmente ligado a muitos fatores na experiência desse deslocamento no cotidiano das pessoas, a exemplo: 1) a distância entre as localidades; 2) as baldeações necessárias para se chegar ao local de destino; 3) o funcionamento pleno dos veículos, em consequência da boa manutenção ou do descaso/descuido com as máquinas; 4) o fluxo inesperado do trânsito; 5) os conflitos ocorridos em localidades atravessadas pela via de transporte; 6) as chuvas responsáveis por gerar zonas de alagamento; 7) o sucateamento das frotas e empresas de prestação de serviços; 8) as áreas controladas pelos poderes paralelos. Todo este cenário de caos, descaso e abandono é agravado pelo crescimento desordenado da população e pela falta de políticas públicas. O desinteresse declarado do Estado subjuga as pessoas a condições ineficientes e duras de locomoção. Como verifica-se na frase popular “é tão longe que o trem chega cansado”, a imensa distância entre o Centro da cidade e Santa Cruz, Zona Oeste do Rio de Janeiro, faz pensar Santa Cruz como periferia em relação ao centro. Por tal lógica, conclui-se que há uma periferia da periferia, pois grande parte dos habitantes dos sub-bairros da região precisa acessar a parte central para poder se locomover em direção a outros lugares.

⁴⁸ Disponível em: R7- SÉRIES. Vida Sobre Trilhos: trabalhador que depende dos trens do RJ enfrenta sufoco diário. 29 jun. 2022. Acesso em: 26/nov./2023.

Figura 10 - Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II ⁴⁹



Fonte: http://www.bvambientebf.uerj.br/arquivos/ferrovias/popups/estrada_dom_pedro2.htm Acesso em: 02/set/2024.

O bairro mais distante com relação ao Centro, Santa Cruz - popularmente conhecido como bairro imperial - teve fundamental importância e centralidade no contexto histórico de construção e desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. Sua história, tal qual sugere Maia (2008), inicia-se no idos de 1700 com a Fazenda Santa Cruz, considerada a mais próspera da Capitania devido ao grande contingente de escravos, ao enorme rebanho bovino e a uma agricultura manejada com técnicas avançadas para o período. As terras amargaram um período de obsolescência até a chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, quando tornou-se o local escolhido pelos nobres para atividades de veraneio em função dos espaços oferecidos, clima e áreas bucólicas. O trajeto não só levava dias para se completar, mas demandava uma logística envolvendo auxílio de tração animal e pousada para descanso. Após a chegada na metade do século XIX, o trem passou a servir não só ao transporte de pessoas, mas também ao abastecimento e escoamento de cargas e produtos, entre eles a carne oriunda do matadouro municipal então transferido para a região como forma de atender às necessidades de uma população cada vez maior. Tais empreendimentos, obedeceram a um processo de ajuste às normas e padrões correspondentes aos ditames de uma cidade moderna.

⁴⁹ 29 de março de 1858, com a presença do Imperador D. Pedro II e toda a Côrte. Após a cerimônia, todos foram convidados para um "esplêndido copo d'água", oferecido pelo Imperador, como relatou um cronista da época. Foto do Acervo RFFSA-Presef. Publicada no Livro A Ferrovia e Sua História - Estrada de Ferro Central do Brasil, de Eduardo Gonçalves David.

Embora, a transferência do matadouro para essa zona também faça parte do processo de desenvolvimento, estava enunciado um tom higienista a fim de esconder a resultante podridão derivada dos dejetos pelo processo de abate diário dos animais: sangue, vísceras, fezes e tudo mais não consumido eram então descartados nos arredores do estabelecimento, o que causava uma imagem depreciativa à cidade e a qualquer um que passasse por perto. Muitos dos resíduos descartados serviam de alimento à população miserável local, recolhendo-os nos charcos putrefatos. Isso nos conduz à compreensão de que o dito progresso chega para alguns “eleitos”, mas está sempre à margem dos excluídos na complexidade que dá sentido ao cunho da palavra marginal. Hoje, outras importantes vias de trânsito somam-se para atender à dinâmica de deslocamentos da localidade, como a Avenida Brasil e a linha expressa do BRT, que também esbarra nos problemas anteriormente enunciados, dificultando a qualidade de vida dos moradores e pessoas que circulam pela região.

Uma cidade é viva porque é constituída por seus habitantes cuja vida é regulada por meio da gestão de aspectos biológicos, como saúde, reprodução e longevidade por meio do que o filósofo Michel Foucault define como biopoder⁵⁰. Nesse sentido, os dilemas encontrados no seu quadro de exclusão e violências são complementares a um poder que busca não só organizar a vida, mas de fazer a vida proliferar, de fabricar algo vivo, de fabricar algo monstruoso (Foucault, 1999, p. 303). Em suma, trata-se de um poder que suprime a vida de uns para assegurar a vida de outros por meio da inserção do racismo nos mecanismos do Estado (Foucault, 1999, p. 304). Ressalta-se que a materialidade do poder se exerce sobre o próprio corpo dos indivíduos. Logo, o poder que penetra no corpo, encontra-se exposto no próprio corpo: o que o torna forte passa a ser aquilo por que ele é atacado numa espécie de batalha contínua (Foucault, 1979, pp. 82-83)⁵¹.

No contexto dos corpos subjugados nos domínios da Supervia e Metrô, há, por um lado, um sentimento de frustração, de aceitação provisória do fato dado pela incapacidade de agir, por outro, uma força bruta sem direção que funciona como uma espécie de resistência por meio da insubordinação provisória e de laços tênues formados durante a jornada. Neste jogo, o risco de ser pego por insubordinação denuncia a vulnerabilidade e fragilidade dos corpos:

⁵⁰ Para um detalhamento maior sobre o conceito de biopoder ver, por exemplo, Foucault, M. (1999). Em defesa da sociedade: Curso dado no Collège de France (1975-1976). São Paulo: Martins Fontes.

⁵¹ Foucault, M (1979). Microfísica do Poder. São Paulo: Graal.

O transporte coletivo nos interessa por seu aspecto de entender a muitos a função urbana básica de acessibilizar, conduzir a espaços outros, e assim heterogeneizar, misturar - ou seja, dar fuga. Nesse processo de contato com o estranho, há constantemente uma dose de fricção. A alteridade envolve sempre algum “choque” - termo benjaminiano para falar dos encontros citadinos⁵². São encontros que implicam alguma celebração do corpo, ao contrário do que se dá nas comunicações fantasmáticas (por exemplo, o telefone, as redes de informática etc.) A marca desse afrontamento que envolve o corpo é que ele sempre guarda algum risco. Risco que vem do não reconhecimento, de se estar confrontando com o não-familiar (Caiafa, 2002, p.81-82).

No entrelugar entre o (eu) e o (outro) no trem da vida, o aspecto relacional é evidente. Entre conflitos e confrontos, há também encontros, afetos e generosidades, memórias e pertencimento. O atrito com o outro, explorando toda a ambiguidade da palavra atrito, abre possibilidade para dialogar com a alteridade e refletir sobre nossas próprias experiências. A interação que se dá no dia a dia possibilita criar conexões: construir laços afetivos, desenvolver capacidades e fazer escolhas.

Se por um lado, nos vagões da supervia e do metrô, o que aproxima as pessoas é a luta árdua, o trânsito exaustivo e o espaço compartilhado ou disputado, por outro, é possível também comungar sonhos, alegrias, saudades e assim insurgir, em pequenos gestos, formas de se rebelar contra as opressões e assujeitamentos.

O humor, os atos de cidadania e solidariedade, o respeito e a proteção de uns com os outros podem ser vislumbrados como elementos de resistência. O artista que faz uma incursão pelos trens apresentando suas performances, recitando sua poesia, executando sua música insurge contra o *establishment*.

A crença no sonho, que geralmente é mais frágil e fácil de ser perdido quando se é periférico, está além do ato de tentar garantir algum dinheiro para a sobrevivência. É a metáfora da força que permite insistir, resistir ao afetar positivamente o outro:

Uma especificidade das cidades é que a mistura possa dar-se com estranhos - que permanecendo estranho se possa afetar positivamente o outro. No esquema do familiar, é porque sou identificado e porque recebo uma localização definida que sou respeitado e aceito. A força do anonimato é que se possa estabelecer contato (de diferentes formas em cada caso) permanecendo na diferença... a cidade se realiza nos momentos de fricção nesse espaço de exterioridade. Força que puxa para fora das casas familiares e que pode gerar novos arranjos sociais (Caiafa, 2002, p.82-83)

⁵² Benjamin, 1995.

Santa Cruz, trazido aqui como lugar relacional marcado pelo trem que corta a cidade, tem na sua origem remonta à ocupação de aldeias da família linguística Tupi-guarani, que a chamavam de o lugar de Piracema⁵³. De alguma maneira esse ponto se conecta a outras regiões da cidade como por exemplo, Costa Barros e Barros Filho: lugar onde o trem também marcou sua história e atualmente é ocupado, em parte, por imigrantes oriundos do Nordeste do país.

Em uma relação entre o que significa piracema e as gírias atuais “Já é, Tamo junto e misturado”, a conexão se dá pelos deslocamentos em massa, pela partilha do movimento conjunto de sair e regressar para o lugar de origem. Em geral, é um retorno para o núcleo familiar no qual há um sentido de comunidade e de proteção, onde se sabe que estar junto e misturado é poder contar um com o outro. Nesse processo, onde vive-se a partir do bairro e dos lugares de conexão com o cotidiano, saber quem se é e de onde se vem transborda as margens que delimitam os espaços físicos que afastam os sujeitos.

As relações que ecoam de muitos modos, mesmo no interior de um sujeito por meio de seus pensamentos mais profundos. Neles, sonoridades lhes propõe ritmos, espaços e performatividades dentro e fora, seja pela lógica da sobrevivência na dinâmica de uma cidade que não para, seja pelos corpos que se encontram e compartilham lugares e experiências mútuas em seus trajetos diários nesse espaço multi-sensorial e situacional.

⁵³ O termo tem origem na língua tupi antiga e significa “saída de peixe” da justaposição dos termos pirá (“peixe”) e sema (“saída”) - É também o fenômeno natural de grande deslocamento de peixes para fins reprodutivos. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Santa_Cruz_\(bairro_do_Rio_de_Janeiro\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Santa_Cruz_(bairro_do_Rio_de_Janeiro))
<https://www.infoescola.com/ecologia/piracema/> Acesso: 13 out. 2022.

Figura 11 - Mano Brasil nos trens da Supervia



Fonte: Leonardo Brasil, 25/dez/2019.

“Senhoras e senhores, desculpem atrapalhar o silêncio da sua viagem...”

O silêncio é certamente algo improvável nos espaços coletivos dos transportes públicos onde fontes sonoras oriundas dos embates solicitam atenção - camelôs vendem suas mercadorias, artistas solicitam aplausos, prosélitos proferem sua fé e pedintes negociam sua miséria. Diálogos, gritos, gargalhadas e vozes estridentes somam-se aos ruídos e ritmos das máquinas oferecendo um breve recorte fenomênico, social e antropológico da dinâmica da cidade.

2.1 Sub-ramal - Metáfora do João

João mora em Santa Cruz, bairro da Zona Oeste do Rio de Janeiro e pega o trem todos os dias para mostrar sua arte periférica e assim tentar ganhar algum trocado para garantir sua sobrevivência. No percurso que atravessa a vida de João, quase sempre os passageiros estão cansados e sonolentos, seguindo seus trajetos em pé, às vezes sentados quando surge uma oportunidade no meio do caminho lhes oferecendo outras perspectivas. Há sempre muito barulho, a maquinaria grita e sacode quase no mesmo ritmo a carne viva em seu interior, o camelô vende suas gulodices de sabores perfeitamente industriais e suas traquitanas imprescindíveis à vida contemporânea. João muda de vagões e de trens: é necessário apresentar-se muitas vezes para passar sua mensagem poética e emergencial em muitos sentidos. A vida passa recortada pelas janelas como em quadros deslizantes para direita ou esquerda, dependendo de qual lado olhe. Em intervalos geográficos e temporais, o trem para nas estações evacuando e engolindo mais gente. Empurrões, João enfim chega ao seu destino, estação final⁵⁴.

O conto ficcional aqui relatado encontra semelhança na realidade vivida pelo ex-camelô e músico de trem Mano Brasil (nome artístico de José Leonardo Brasil da Silva). Homem, negro, 39 anos, solteiro e ex-morador de Urucânia, sub bairro de Santa Cruz, Zona Oeste do Rio de Janeiro. Para acessar o trem, tinha que embarcar na 22ª estação da linha ferroviária - Tancredo Neves, penúltima antes da parada final, local onde havia uma Cracolândia e constantes tiroteios.

Eu e Brasil, como o conheço, participamos, no ano de 2009, do projeto social Casa da Rua do Amor, localizado entre Saquassu e Urucânia, sub-bairro da mesma Região. Lá desenvolvemos atividades artísticas e ocupacionais com crianças e adolescentes com objetivo de promover arte e cidadania. Atualmente, Brasil mora em Botafogo, Zona Sul do Rio de Janeiro, onde trabalha de modo informal com atividades artísticas e sociais.

Nascido e criado em Santa Cruz, conta em entrevista que tudo começou quando iniciou seu trabalho como vendedor de balas nos trens da Supervia. Para promover a venda, colocava

⁵⁴ Texto performativo desenvolvido como metáfora para a construção do pensamento reflexivo e teórico.

uma batida de funk⁵⁵ na divulgação do produto, retirando uma renda diária equivalente a R\$170,00 com a qual pagava sua faculdade de turismo, comprava roupas, comida e saía no final de semana. Parou com a atividade após ser selecionado para ser mensageiro da Globo como parceiro do RJ TV para cobrir alguns bairros da Zona Oeste.

Após finalizar esse período, retornou aos trens e também ao metrô vendendo balas novamente. Devido à repressão por parte da fiscalização e perda das mercadorias sem ter como recuperá-la (relata que em uma semana perdeu R\$800,00 em mercadorias), foi incentivado a tocar clarinete, passando assim a atuar como artista de trem e de rua. Depois de um certo tempo, começou a tocar também outro instrumento: o saxofone.

FUNK DA BALINHA⁵⁶

Se a situação está amarga vamos adoçar a vida

Tem menta, tem de morango, laranja ou melancia

Dois e noventa é a passagem sempre sobra uma moedinha

Dá uma força pro o amigo que tá aí na correria

O troco da sua passagem sempre sobra uma moedinha

Balinha da mentos é dez, dez centavos é a balinha

Bala da mentos é dez, balinha da mentos é dez

Bala da mentos é dez, dez centavos é a balinha

Tem de menta, de morango, laranja, melancia

Uva, abacaxi, essa bala é uma delícia

Dois e noventa é a passagem e sobra uma moedinha

Dá uma força pro amigo antes que venha a guardinha

É só pô a mão no bolso e pegar a moedinha

Balinha da mentos é dez, dez centavos é a balinha

⁵⁵ Relato do próprio artista.

⁵⁶ Performance do artista/camelô disponível em: <https://youtu.be/jVpq0sDeLn4?si=FJjG1Q5LwWZfvejz>
Acesso em: 11 set. 2024.

(letra da música criada por Leonardo Brasil para divulgar suas balas)

O João da metáfora pode ser qualquer um, ter outro nome, gênero, idade, credo, etnia, estatura e peso, mas certamente está subordinado à extrema vulnerabilidade, é periférico e talvez resiliente com as coisas que lhe são ofertadas no espectro do racismo do Estado e da necropolítica. Dois pontos delimitam a trajetória de João, o início e o fim, a partida e a chegada, mas que contém entre si o percurso: só se pode ir de um ponto ao outro pela experiência do atravessamento. Mesmo que haja vários pontos, só se pode chegar a cada um por vez, e desse modo entre um e outro haverá sempre um intervalo a ser percorrido ainda que eles aparentemente não existam.

Entre diversos fatores, esses intervalos estão carregados de camadas de tempo, o tempo do sujeito, o tempo do movimento de um ponto a outro, o tempo de quem está parado (sentado ou em pé), o tempo da máquina que transporta... “O tempo humano foi ultrapassado pelo tempo-máquina, o poder é delegado nas máquinas do tempo” (Paul Virilio, 2006)⁵⁷.

Se tempo é dinheiro e dinheiro é poder, dependendo da demanda de tempo necessário para chegar de um ponto periférico a um ponto central, provavelmente o local gerador de recursos para sobrevivência, as forças duras do processo que recaem sobre o sujeito definem seus comportamentos, a estética de seus corpos e a maneira como enxerga o mundo.

O fenômeno da experiência diz respeito à própria natureza da existência do sujeito, sua relação com o espaço e outros corpos que também estão ligados intrinsecamente ao fluxo experiencial que se move promovendo sentidos, direções, temporalidades e significados. “A experiência é a relação que se dá entre as coisas e os seres, resultando que sejam influenciados um pelo outro, pelo conhecimento prévio ou adquirido sobre o outro. Assim esses, serão algo a mais a partir de então” (Rancière, 2009).

Entendemos que João e o passageiro da metáfora não serão mais os mesmos, haverá alguma mudança, seus corpos – ontológico e social - em seu contexto sofrem experiências e estas produzirão respostas, possíveis mudanças no espaço de seu entorno, no outro com quem interage e em si mesmos. O sujeito dessa experiência é aquele que sofre, pois o seu contrário seria um sujeito anestesiado: “[...] A experiência é aquilo que ‘nos passa’, ou nos toca, ou que nos acontece, e ao nos passar nos forma e nos transforma. Somente o sujeito da experiência está, portanto, aberto à sua própria transformação” (Larossa, 2022, p.25).

⁵⁷ Disponível em: <https://www.sulinformacao.pt/2018/10/paul-virilio-a-cada-velocidade-uma-realidade/> em: 02 out. 2021; Velocidade e política de Paul Virilio. Verceles Amancio. Integrante do colegiado do Memorial Brasileiro dos Direitos Humanos - MBDH/UFSC. Em Debate: Rev. Díg., ISSN 1980-3532, Florianópolis, n. 2, p.71-89, 2006.

O atravessamento é a experiência em seu estado de ação presente e a arte traz para esse plano de consciência o contato com as coisas mais primordiais do ser humano, como o sentido de existência, finitude, dor, fome, sede, cansaço, alegria, tristeza, raiva, desejo, amor, paixão. Em resumo, a arte é o vetor de manifestação da subjetividade permeando espaços e corpos, inscrevendo uma relação dialógica de sentidos e significados para quem se deixa tocar, mesmo que por instantes no fluxo experiencial. Como as estações, metáfora para a partida e chegada de João, elas não são o objetivo, mas o incentivo, o referencial, importando apenas o fenômeno obtido no trajeto, o registro, a cicatriz, a dobra que é repositório e memória. Tal como a vida, há possibilidade de um algo antes e depois, de modo que se há algo antes e depois, o meio é continuação e o fluxo é constante.

Solano Trindade, na década de 1940, por meio de seu poema “Tem gente com fome” (musicado mais tarde) denunciava a violência sofrida pela população (maioria negra)⁵⁸ naquele regime político vigente. Ao fazer uma relação estético/política do sujeito que se deslocava de trem diariamente entre o centro e a periferia, suscita uma reflexão sobre a construção simbólica e social do que somos, como somos e como habitamos.

Solano Trindade (Recife, 24 de julho de 1908 — Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1974) foi um poeta brasileiro, folclorista, pintor, ator, teatrólogo, cineasta e militante do Movimento Negro e do Partido Comunista. Filho do sapateiro Manuel Abílio Trindade e da quituteira Emerenciana Maria de Jesus Trindade. Foi operário, comerciário e colaborou na imprensa. Sua poesia registra a sua biografia marcada por uma identidade racial e social identificada com negros e com as camadas populares e o compromisso com a defesa do que convencionou chamar de tradições culturais do seu povo. Isto é, os anseios de liberdade das minorias negras e marginalizadas. Fala de amor, solidão e da vida cotidiana. Como homem negro, compreendeu desde muito cedo que a cor da sua pele simbolizava ser mais pobre, ter menos escolaridade, estar confinado a determinados espaços e profissões, além de ter poucas oportunidades de ascensão profissional e social e fez da sua arte manifesto.

⁵⁸ Fato constatado da predominância de um público afrodescendente nos arredores da Central do Brasil, o qual destinava-se fazer uso dos trens, e o qual não era tão comum nos bairros nobres, exceto nos morro e favelas. (Pires, 2011 p.56)

Figura 12 - Sufista de trem, bairro de Madureira, 1988



Fonte: Antigo Rio⁵⁹

Tem gente com fome

(Solano Trindade)

*Trem sujo da Leopoldina
correndo, correndo
parece dizer
tem gente com fome
tem gente com fome
tem gente com fome
Piiiiii
Estação de Caxias
de novo a dizer
de novo a correr
tem gente com fome
tem gente com fome
tem gente com fome*

*Vigário Geral
Lucas
Cordovil
Brás de Pina*

⁵⁹ Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/suburbiocariocaantigo> Acesso: 21 jul. 2024.

*Penha Circular
 Estação da Penha
 Olaria
 Ramos
 Bom Sucesso
 Carlos Chagas
 Triagem, Mauá
 trem sujo da Leopoldina
 correndo correndo
 parece dizer
 tem gente com fome
 tem gente com fome
 tem gente com fome*

*Tantas caras tristes
 querendo chegar
 em algum destino
 em algum lugar*

*Trem sujo da Leopoldina
 correndo correndo
 parece dizer
 tem gente com fome
 tem gente com fome
 tem gente com fome*

*Só nas estações
 quando vai parando
 lentamente começa a dizer*

*se tem gente com fome
 dá de comer
 se tem gente com fome
 dá de comer
 se tem gente com fome
 dá de comer*

*Mas o freio de ar
 todo autoritário
 manda o trem calar
 Pisiuuuuuuuuuu*

Devido ao poema *Tem Gente com Fome* que compõe seu primeiro livro - *Poemas de uma Vida Simples* (1944), Solano Trindade foi preso, perseguido e o livro apreendido, embora houvesse, de fato, muita gente passando fome no Brasil⁶⁰. É um poema que marca o

⁶⁰ Disponível em: <http://www.museuafrobrasil.org.br/pesquisa/hist%C3%B3ria-e-mem%C3%B3ria/historia-e->

sofrimento do povo que se desloca no seu cotidiano no qual o fator econômico e as desigualdades sociais são abordados em relação íntima com as questões de raça e cor⁶¹.

Tanto o poema em seu contexto histórico quanto os relatos das entrevistas coletadas para essa dissertação escancaram os territórios de múltiplas paradas marcadas pelas periferias onde sobem e descem pessoas desse aparelho mecânico, o trem. Se antes significava progresso e desenvolvimento, tem servido mais como detrator do propósito maior de atender dignamente a população para a qual é destinado.

Sob condições variadas, a mostra de entrevistas dá uma noção ínfima das variáveis possíveis que toma o cotidiano dos passageiros, apesar de capturar diferentes camadas contidas nas experiências dos usuários dos serviços ferroviários. Aspectos como a fome, já denunciada por Solano Trindade em 1944, é ainda hoje encontrada nos rostos daqueles passageiros que por economia ou não ter condições de pagar uma refeição seguem famintos até chegar em casa. Provavelmente, o camelô é naquele momento o agente que possibilita ao passageiro um engodo à sua necessidade biológica.

Muita gente não sabe o que o ambulante faz pelo passageiro dentro do trem, mas faz e faz muito! (Ver anexo: entrevista 1)

*Se a situação está amarga vamos adoçar a vida
Tem menta, tem de morango, laranja ou melancia
Dois e noventa é a passagem sempre sobra uma moedinha
Dá uma força pro o amigo que tá aí na correria
O troco da sua passagem sempre sobra uma moedinha
Balinha da mentos é dez, dez centavos é a balinha*

(Trecho do funk da balinha do Mano Brasil, ver anexo: entrevista 2)

A balinha, talvez o produto mais acessível às condições financeiras de muitos passageiros, era proporcionada pelo que sobrava de R\$2,90, valor da passagem no ano de 2009. Hoje, 2024, a mesma passagem custa R\$7,10, caro para uma população assalariada que em sua grande maioria depende de subempregos e da informalidade para garantir uma renda

memoria/2014/12/30/solano-trindade Acesso: 08 jul. 2024.

⁶¹ Disponível em: <http://www.letras.ufmg.br/literafro/resenhas/poesia/28-critica-de-autores-masculinos/426-solano-trindade-o-poeta-do-povo-e-do-negro-critica> Acesso: 08 jul. 2024.

irregular destinada à subsistência da família cujo núcleo geralmente é constituído por vários indivíduos.

Mesmo com os programas tarifários que visam à redução dos valores das passagens, o cadastramento do cartão BUI (Bilhete Único Intermunicipal) ainda é um valor alto quando se soma ao custo mensal. Com o BUI o bilhete do trem passa a ser R\$5,00 e os clientes que fazem uso de trem + metrô ou ônibus intermunicipal (integração feita com bilhete único) pagam R\$ 8,55, segundo informações disponibilizadas no site da Supervia⁶²

A questão da desigualdade das tarifas é um assunto antigo. Lenin Pires (2011, p.74) explica, a empresa que administrava a rede ferroviária, talvez ao perceber seu potencial, passou a investir em trens novos e tecnologias como ar-condicionado o que justificava o aumento das tarifas, principalmente porque o trem disputava passageiros com os ônibus. Aproximando-se do padrão do metrô, passou também a dispor de agentes de segurança no interior dos veículos para coibir a ação dos camelôs, principalmente nos horários de maior fluxo de passageiros. Tais mudanças não agradaram àqueles que se deslocavam de lugares mais próximos, como é o caso do ramal Deodoro, considerado na época o mais rentável. O valor da tarifa era o mesmo para todos ramais e os trens velhos continuavam em funcionamento o que justificaria, neste caso, valores diferenciados para cada trecho e serviço prestado: “a tarifa cobrada pela Supervia era a mesma para todos os trajetos, fosse para andar no “geladão” ou para chacoalhar no “trem-fantasma” que levava a galera para Belford Roxo⁶³.

Após vários anos, a realidade do péssimo serviço oferecido ainda permanece com os mesmos problemas. Hoje já não é permitido seguir pendurado nas portas e janelas, mas o interior da máquina ainda oprime, amassa, enlata. Misturando e aglomerando, o trem segue adiante para entrar mais gente, apertar e dividir o ar já rarefeito. Os pés disputam o espaço que garante o lugar e o equilíbrio. Ceder é subjugar o corpo a contorcionismos nada artísticos que o afetam ao imprimir dores e aproximar os corpos em esfregões, encaixes constrangedores e não autorizados, apenas consentidos pela ocasião. Homens e mulheres são obrigados a violar os limites espaciais que os distanciam uns dos outros.

⁶² Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacoes-e-tarifas/formas-de-pagamento> Acesso: 12 jul. 2024.

⁶³ PIRES, Lenin. Esculhamba, mas não esculacha! / Lenin Pires – Niterói: Editora da UFF, 2011. 171p.: il.; 21cm. – (Coleção Antropologia e Ciência Política; 50

Nesse sentido, o vagão rosa é uma alternativa às violências de assédio sofrido contra as mulheres em suas viagens. Há quem discorde apontando que essa solução é mais um caminho excludente sob a forma de gueto, tal qual aponta Marcelo Hailer (2014) ⁶⁴.

Para o referido autor, embora a medida pareça lógica em virtude do quadro de sexismo e misoginia, a solução cai em uma armadilha ao segregar os corpos a partir do gênero e ao associar as mulheres, e somente elas, à cor rosa. No seu entendimento, tal solução é como estivesse dando um passo para trás em relação à luta pelo respeito à diversidade e aos direitos de igualdade. Ainda segundo Hailer (2004) é uma ação que reforça estereótipos, pois, sob o argumento de ordem e proteção, coloca as pessoas em caixas sistemáticas. Na sua visão, é um retorno ao gueto, aos bairros que demarcam zonas onde os moradores se definem como, por exemplo, pretos (EUA) e gays (Espanha). Diante da gama de diversidades, isso culminaria em um processo de enquadramento. Por essa lógica deveria então haver lugares para idosos, LGBTQIA+ (hoje ajustado para LGBTQIAPN+) etc. Em resumo, mais segregação e exclusão. A fala do José (entrevistado) sobre o vagão rosa corrobora com a tese de Hailer (2004):

Isso é muito polêmico, eu não gosto disso, eu pessoalmente não gosto. Eu acho que isso é um retrocesso, acho que as pessoas não precisam de uma cor no vagão para se exigir respeitar, entendeu? Pô, você entra no vagão feminino? Não entra, mas as mulheres entram nos outros vagões, então tinha que ter o vagão azul? Homem também é molestado, sabia? Eu fui estuprado com 15 anos, sabia? (ver anexo: entrevista 1)

“Homo Sacer”, o filósofo italiano Giorgio Agamben, afirmou que o “campo de concentração é o paradigma da modernidade” e ele tem toda razão. Assim como na primeira metade do século XX existiram políticas segregacionistas entre brancos e negros, este tipo de política retorna agora como medida para solucionar problemas como assédio sexual contra as mulheres e discriminação por orientação sexual. (Hailer, 2024, n.p.) ⁶⁵

O autor ainda diz que um vagão não é suficiente para um contingente de mulheres mais numeroso que o de homens. A CEPERJ – Órgão de Estatística, Estudo e Pesquisa do Rio de

⁶⁴ Disponível em: <https://revistaforum.com.br/autor/marcelohailer.html> Acesso: 14 out. 2022.

⁶⁵ Idem. Disponível em: https://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_informativo/bibli_inf_2006/Rev-FD-UFU_v.44_n.01.08.pdf Acesso em : 12 set. 2024.

Janeiro⁶⁶ responsável pelas bases estatísticas e geográficas do Estado – registra 17.579.412 de habitantes em crescimento. Do número total de residentes, em 2010, 52,24% eram constituídos por mulheres e 47,76% por homens. De acordo com as projeções do referido órgão, até 2060 espera-se um aumento da população masculina que deve chegar a 48,40% enquanto as mulheres irão alcançar o número de 51,60%. Diante do quadro apresentado, Marcelo Hailer defende novas soluções apoiadas em políticas inclusivas de proteção e educação para o combate do machismo estrutural e da cultura do estupro.

Sobre a questão da segurança, a passageira Ana Maria faz uma distinção entre o ambiente do trem e do metrô: *“Dentro do trem você se sente vulnerável”*. Sua fala, contudo, é questionada pelo ex-camelô de trem José, ao afirmar:

“Isso aí se trata muito do psicológico, eu trabalho com segurança, então vou te dizer, eles vendem uma sensação de segurança, você também não está segura dentro do metrô, porque o mesmo público que anda de trem se porta de outra maneira quando chega no metrô, Ana Maria: É verdade.

José: “O cara está no Belford Roxo: Ah, vai tomar..., não sei o quê, tá fumando dentro do trem, e dentro do metrô é outra pessoa”.

Ana Maria: “Isso te passa uma insegurança enquanto mulher”.

José: “É uma reação comportamental também, no metrô tem uma sensação de segurança maior do que no trem. Vamos lá, Ana Maria não gosta que fale isso, no metrô as pessoas em relação à segurança julgam muito pela aparência, você entra na Supervia, é um ou outro vigilante, guarda, vamos dizer assim, que é alto tem bom porte físico, a maioria é vigilante mesmo, é barrigudo, gordo. No metrô não, tu já viu a postura, a altura dos caras que trabalham no metrô? O cara que vai querer delinquir, ele vai procurar facilidade maior sempre. Mas é a realidade”.

Ana Maria: A estrutura também.

José: “A estrutura, tudo bem, mas é um todo, mas tem corpo, o corpo do segurança transmite mais segurança psicológica para o passageiro”.

Ana Maria: “O metrô também tem câmeras”.

José: “O trem também, até no Belford Roxo tem câmeras”. (ver anexo: entrevista 1)

⁶⁶ Disponível em: https://www.ceperj.rj.gov.br/?page_id=222 Acesso em: 15 out. 2022.

Há uma violência que é invisível, a violência simbólica (Bourdieu, 1989) decorrente de uma estrutura de cidade excludente, pois não insere/integra plenamente o cidadão proletário. É uma cidade idealizada a partir do modelo da *polis* grega. Há um centro principal para onde todos têm que se deslocar a fim de garantir seu sustento e suprir suas necessidades. Ao final, sobra o sentimento de derrota, de impotência, de depressão e de falta de esperança.

O transporte público, nesse caso o trem, é lugar de diversidade e adversidades no dia a dia de pessoas plurais – diferentes etnias, posições políticas, credos e necessidades - que compartilham e disputam o mesmo lugar. Idosos, gestantes, pessoas com deficiências e crianças de colo brigam pelos lugares preferenciais assegurados por lei. Neste embate, o passageiro em melhor condição física deve ceder o lugar. O que deveria ser algo óbvio como requisito para exercício da cidadania se coloca como disputa. Todavia, somos vulneráveis de algum modo. Todos estão cansados, embora as condições e necessidades de cada um sejam particulares, uma vez que obedecem a uma experiência individual. Muitos estão anestesiados, sem estesia - A AN (sem) ESTESIA (percepção)⁶⁷. Em pé ou sentado, muitas vezes hipnotizados pelos seus aparelhos celulares e atravessados por notícias e/ou imagens que os fazem esquecer por instantes a realidade dura na qual se encontram.

No alvo da política de coibição encontram-se também os artistas que fazem da sua arte manifesto contra as injustiças sociais ou tentam levar um pouco de alento para a jornada do passageiro. Trata-se, em última instância, de uma experiência efêmera e momentânea, pois abarca um fragmento de tempo onde algum tipo de alegria e afeto o envolve durante a jornada no vagão do trem. Para o artista, o pedido de aplausos e de uma contribuição monetária voluntária, se possível.

Na busca pela subsistência, muitos migram de trens, como os camelôs que oferecem uma infinidade de produtos aos passageiros. Seu modo de ação é tão exibicionista quanto o de um artista, com seus penduricalhos que parecem acessórios ecoados por uma fala igualmente performática e um andar ritmado que tem a ver com o uso do tempo e da obtenção da atenção dos passageiros.

Em comum, entre camelôs, artistas e pedintes, está a preocupação de não ser abordado e retirado “legalmente” do transporte público pela guarda da companhia cuja atuação é respaldada pelo Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro com base na Lei

⁶⁷ No ser vivo pode ser identificada pela perda da consciência, relaxamento muscular e o sumiço das sensações corporais, resultantes da administração desta substância. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/opiniao/no-onibus-voce-respeita-o-assento-preferencial-para-idosos-ou-permanece-anestesiado/> Acesso em: 15 out. 2010.

8.120/2018 que declara, por maioria, ser inconstitucional a legislação que permite apresentações artísticas e culturais em barcas, vagões de trens e metrô no estado fluminense. Esse decreto anula o anterior, cujo texto aprovado autorizava manifestações artísticas no interior do transporte público.

Na dialética corpo/mundo – sujeito/objeto, corpo pode ser figura de linguagem para se referir também aos dispositivos políticos e sociais que exercem forças e influenciam comportamentos, modos de convivência e sobrevivência do sujeito em seus territórios ou fora deles – o corpo político, o corpo da igreja, o corpo escolar. Nesse sentido, ser “sujeito homem” na linguagem popular define um modo de conduta ética e moral para um regime de boa convivência entre sujeitos e corpos institucionais. Logo, “andar na linha” ou “trem que não sai do trilho, não descarrega” significa agir com retidão. Tais máximas afirmam que a dignidade e a garantia de um futuro melhor podem ser pautadas em assumir a ordem estabelecida fora do desvio: para um grupo parental ou de afinidade sob um mesmo código - moral ou religioso – ao contrário, pode significar o envolvimento com a criminalidade, o exercício da sexualidade latente e natural fora das convenções, o abandono da fé que guia os preceitos de seu núcleo.

Porém, o desvio pode ser libertador. Rompe-se com a domesticação exercida pelos dispositivos que normatizam a violência - física ou simbólica - naturalizada pela ética cristã conforme sugerem ditados populares “quem madruga Deus ajuda, o trabalho dignifica o homem e o ócio é coisa de vagabundo”. Jornadas de trabalho acima de 8hs, despertar de madrugada para pegar o transporte e tentar chegar no horário praticamente todos os dias e no final do mês ainda ter que esticar a renda para garantir as despesas são atos abusivos e de extrema violência.

A crise estética - no sentido de *aisthesis* - que nos toma é possível que seja um movimento dos próprios dispositivos de poder. Utiliza-se das coisas mais simples do cotidiano e da vida das pessoas: seus desejos e sonhos são pautados por um futuro que nunca chega, mas que se enuncia em pieguismos e sentimentalismos corporificados na voz popular por meio da romantização do sofrimento, vide a crença da luta árdua em objetivos que só serão alcançados com sangue, suor e lágrimas “Ostra feliz não faz pérola⁶⁸” nos diz a moral cristã.

Em resposta ao ato criador e à conquista da felicidade por meio do sofrimento, assim como experimentar a tragédia, catártica para os gregos, é provável que o produto resultante -

⁶⁸ Frase de autoria de Rubem Alves, escritor brasileiro.

independente da condição de felicidade ou de sofrimento - seja uma necessidade de presentificar-se e protagonizar a própria existência como sujeito que se compreende como especial - o escolhido diria Weber (2001)⁶⁹ - dentro de um coletivo de pessoas que também almejam ou se veem dessa maneira. Sofrem na expectativa de uma recompensa posterior, conforme propaga/preconiza a ética Cristã e porque na coletividade as forças são heterogêneas. Não há holofotes e nem pedestal para todos. O foco é seleção e os demais ficam turvos como na objetiva de uma máquina fotográfica que ao focar um corpo, o outro perde a nitidez, mas está ali, mesmo de forma invisibilizada.

No mundo informatizado da contemporaneidade, as notícias são imediatas e as redes sociais colocam diante de nós uma vitrine de sonhos ou desgraças que influenciam gostos sob uma noção de poder e de liberdade de escolha. “Continuamos vivendo um estado de ditadura, onde corpos estão sujeitados a consumismos, padrões, modismos, regras, comportamentos (...). Homogeneização da economia global” (Harvey, 1989). A vontade é domesticada e normatizada, normalizando a escravidão do corpo. A Liberdade⁷⁰ que presumimos ter ou defendemos está ligada a um complexo de convenções e de situações determinadas por fatores históricos e perspectivas múltiplas.

A minha liberdade de ir e vir enquanto um direito constitucional assegurado pelo Estado é inexistente em determinadas situações e em certos contextos. Como cidadão que paga impostos e procura seguir uma conduta dentro dos códigos legais, valores morais e familiares, se entro em algum território ao qual não pertença e as regras de convivência sejam outras, a minha integridade física e a própria vida correm risco. “A dificuldade pode ser resumida como a contradição entre a nossa consciência que nos diz que somos livres, e

⁶⁹ Em *a Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo*, Max Weber aponta que a salvação vincula-se à vocação intramundana e à santificação da vida cotidiana por meio do trabalho e a ascensão econômica indica a bênção ou a presença divina nos negócios e na vida dos indivíduos, pois foi escolhido por Deus.

⁷⁰ LIBERDADE (gr. ἐλευθερία; lat. Libertas; in. Freedom, Liberty; fr. Liberte; ai. Freiheit; it. Liberta). Esse termo tem três significados fundamentais, correspondentes a três concepções que se sobrepuseram ao longo de sua história e que podem ser caracterizadas da seguinte maneira: 1ª L. como autodeterminação ou autocausalidade, segundo a qual a L. é ausência de condições e de limites; 2ª L. como necessidade, que se baseia no mesmo conceito da precedente, a autodeterminação, mas atribuindo-a à totalidade a que o homem pertence (Mundo, Substância, Estado); 3ª L. como possibilidade ou escolha, segundo a qual a L. é limitada e condicionada, isto é, finita. Não constituem conceitos diferentes as formas que a L. assume nos vários campos, como p. ex. L. metafísica, L. moral, L. política, L. econômica, etc. As disputas metafísicas, morais, políticas, econômicas, etc, em torno da L. são dominadas pelos três conceitos em questão, aos quais, portanto, podem ser remetidas as formas específicas de L. sobre as quais essas disputas versam.

consequentemente responsáveis, e a nossa experiência cotidiana no mundo exterior onde nos orientamos de acordo com o princípio da causalidade” (Arendt [s.d])⁷¹.

2.2 Sub-ramal - O camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão

A relação de camelô para camelô dependendo do ramal não é muito boa não. É por isso que eu te disse, eu trabalhei em todos os ramais. Tem os momentos que alguns deles acham que podem se pautar como máfia.

Entrevistador: Você acha que a Milícia tem responsabilidade nessa tentativa de controle de território do trem?

José: Não, é uma situação apenas dos camelôs, tem gente que diz, “eu sou de qualquer lugar, moro não sei onde, tá pensando o que? Aqui é “Jaca”⁷², na linguagem, aqui é Jaca, sei o quê”, e aí sabe tu mora em Costa Barros... Se souber tu mora no Chapadão, tranquilo, mas se tu mora do lado de cá, tu é “alemão”⁷³. Aí tu tem que ter jogo de cintura. (ver anexo: entrevista 1)

Segundo Milton Santos (2005), território não é um lugar fixo demarcado por fronteiras que devem ser respeitadas. É, ao contrário, um lugar móvel que se dá pelo fluxo de informação e mercadoria. Quando pensamos em território, somos quase que automaticamente conduzidos à ideia de fronteira geográfica. Embora haja uma relação, território e espaço geográfico são coisas distintas. O espaço geográfico é o meio utilizado e transformado pelas atividades humanas. Em termos gerais, ele se difere do espaço natural por não sofrer diretamente as consequências das práticas econômicas, sociais, culturais e cotidianas presentes nas sociedades⁷⁴. Enquanto território é um conceito expandido aplicado a uma camada de fatores que diferem entre si, dependendo da ótica de quem e de onde está se falando.

⁷¹ Schurmans, Fabrice (2019). "Liberdade", Dicionário Alice. Disponível em: https://alice.ces.uc.pt/dictionary/?id=23838&pag=23918&id_lingua=1&entry=24314 / Acesso: 10 ago. 2022.

⁷² Gíria para dizer que pertence à comunidade do Jacarezinho a fim de impor respeito ou domínio em relação a outra comunidade.

⁷³ Gíria para dizer que alguém é estranho àquele lugar e representa inimigo no território.

⁷⁴ Para maiores detalhes, ver: Braga, Ralph Magalhães. In O ESPAÇO GEOGRÁFICO: UM ESFORÇO DE DEFINIÇÃO* GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 22, pp. 65 - 72, 2007. Acesso: 10 jul. 2024.

O trem não é um único lugar, mas uma confluência de lugares, que se articulam a partir das práticas dos atores em seu interior. Confluência esta que se torna possível a partir da decodificação, por diferentes grupos e personagens, de uma moralidade comum a distintas éticas que atuam na perspectiva da apropriação dos seus espaços (Pires, 2011, p.72).

O trem, em muitos sentidos, enquadra-se na ideia de território ao ser desmembrado em vagões sequencialmente ocupados por pessoas que interagem umas com as outras e negociam convivência, espaços, direitos, discursos e venda não autorizada de mercadorias pelas companhias de trens. Desse modo, os conflitos podem ser mais comedidos ou acirrados. Rafestin (2011)⁷⁵, por exemplo, descreve o território como uma combinação variável de energia e informação, que pode dar-se sob a forma de uma disputa mais rígida ou mais branda pela conquista do território.

Entrevistador: Não tem controle de quem trabalha e qual linha?

José: Depende, porque quando eu trabalhava lá, uma vez veio um cara me abordar para pedir dinheiro, ele achava que eu era camelô novato. Eles intimidavam o camelô novato e pediam dinheiro como se tivessem direito de cobrar, mas como eu sempre fui muito gentil (ironia), eu falei, vai tomar no seu cu, vai se fuder, como tô começando agora, vai pegar bucha!

Entrevistador: E eles ficam pegando repetidamente?

José: Repetidamente, se você der dinheiro a primeira vez, ficar intimidado, já era irmão. Já teve caso deles darem facada em camelô que não quis dar dinheiro para eles, entendeu? Eu ainda volto para qualquer canto para trabalhar, porque eu conheço a galera que trabalhou em 90, de 89 a 90 quando eu comecei, e ainda tem gente lá, em todos os ramais, é por isso que eu não descarto o contato deles no Facebook, eu estou sempre zoando, vendo as postagens, só é lembrado quem é visto, tomara que não aconteça, mas se eu precisar de novo... (ver anexo: entrevista I)

Antes de qualquer definição sobre território, é importante compreender que este é tomado por uma relação de poder, do macro para o micro: uma cidade divide-se em bairros e sub-bairros. Configurados como pedaços de convivência - casas, igrejas, botecos etc - os sub-

⁷⁵ Por_una_geografia_del_poder_raffestein-libre.pdf;

Geographia Opportuno Tempore Universidade Estadual de Londrina EISSN: 2358-1972 Volume 6, Número 1, 2020 141 RESENHARAFFESTIN, Claude. Por uma Geografia do Poder. São Paulo: Ática, 1993 Pamela Cichoski

Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/Geographia/article/view/38992/27240> Acesso em: 12 set. 2024.

bairros nos dizem que há territórios dentro de territórios e cada um com suas regras, demandas e domínios, tal qual pontua Marcelo Lopes de Souza (2003, p. 81) ao afirmar que o território tem várias escalas.

Lenin Pires (2011, p.81), ao descrever a situação vivenciada no interior de um trem acompanhando um grupo de religiosos, relata: “Fiquei ali, entre as pessoas que cantavam salmos e ritos, observando de forma discreta. Reparei, por exemplo, que os participantes ocupavam os dois bancos e o espaço entre eles, fazendo daquela região um território diferente no interior do vagão”. O trem como território traz algumas peculiaridades com suas diversas camadas de relações - máquina, homem, vagão, plataformas - em seus deslocamentos por bairros. Estes últimos também são territórios atravessados por outros territórios que, por sua vez, são pautados por outras camadas de relação. O trem que sai da Central do Brasil ocupa o território formado pelo Centro da cidade. Com uma dinâmica própria e outros códigos de domínio, o camelô é intimidado para não vender suas mercadorias. No interior do trem, as condições evoluem à medida que a máquina se desloca: os comportamentos modificam-se de acordo com as regras dos espaços de circulação alcançados e interação com outros públicos.

O conceito de território abordado por Milton Santos transcende a ideia tradicional de espaço físico e fronteiro. Para ele, há um fluxo, pois os territórios interligam-se por meio da circulação e conexão entre as informações que vão se propagando e também pelas mercadorias.

Ao definir território como aquilo que nos pertence, há, por conseguinte, um recorte de mundo a partir do qual o sujeito está inserido. Nesse ponto, valoriza-se a experiência real e concreta, além das relações nas quais se está imerso difere, portanto, da noção de espaço. É definido como, “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá⁷⁶”. Sendo formado por objetos e por ações, ele se insere e se estrutura a partir da lógica de produção, em que objetos naturais propiciam um espaço natural que se transforma, por meio das técnicas, em objetos tecnológicos que modificam e são modificados pelo meio⁷⁷.

⁷⁶ SANTOS, M. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. p.39." Acesso: 10 jul. 2024.

⁷⁷ Disponível em: Veja mais sobre "O que é espaço geográfico?" em: <https://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-espaco-geografico>. Acesso: 10 jul. 2024.

Tanto para o camelô quanto para o artista de vagão a ideia de território adequa-se de maneira semelhante: ambos têm como objetivo vender seus produtos e disputar a atenção dos passageiros. Em comum acordo, estabelecem como e quem deve atuar nos espaços do trem, de modo que não estejam vendendo um tipo de produto igual ou semelhante no mesmo vagão. Acredito que seja um movimento intuitivo ou coerentemente pautado por uma ética que rege a relação do camelô e o grupo. Quanto ao passageiro, seu objetivo principal é deslocar-se de um lugar para outro.

Entrevistador: É diferente por exemplo do artista de trem, um vende um produto artístico e o outro um produto simbólico? um bem de consumo, não?

José: Foi bom você abordar esse assunto porque em determinados momentos tinha atrito entre artista e ambulante, porque o artista entrava e atraía a atenção, o ambulante querendo divulgar a mercadoria já não tinha tanta atenção. E tinha gente que pegava, por exemplo, 1 ou 2 reais para comprar do ambulante e já ia ajudar o artista, e já entrava nessa concorrência, nesse empate aí, entendeu? Já não era muito positivo por causa disso. (ver anexo: entrevista 1)

Diante dos conflitos por domínio de território e direito à atenção do passageiro, camelôs e artistas têm como justificativa o tempo de ação no espaço. Desse modo, quem atua há mais, mais tempo julga ter direito de uso e posse superior aos demais. Como diz o ditado popular, “antiguidade é posto”. Tal lógica também se afirma na rua. Lembro-me de quando atuei - por um curto período de tempo, no ano de 2005 - como camelô vendendo cachorro quente na Praça XV, Centro do Rio de Janeiro, em frente ao terminal das barcas. No dia em que cheguei com meu carrinho adaptado de um armário velho, formou-se logo uma discussão entre os camelôs que já atuavam na área. Resultado: só pude permanecer lá porque uma senhora que alegava estar há mais tempo e ser dona do espaço enfrentou os outros e disse que eu ficaria, mesmo a contragosto deles. Não difere muita coisa do trem e do metrô enquanto território de disputa.

Até que começou essa coisa do lugar mais competitivo, né, dos músicos e dos camelôs, né, que enquanto aumentava o número de músicos, aumentava o número de camelôs, de vendedores ambulantes, e a galera começou a territorializar, cobrar uma taxa pra gente poder tocar no trem, né, em alguns ramais você tinha a obrigatoriedade de pagar, se não, você era expulso ou penalizado por isso, de uma maneira bem hostil, é inclusive alguns companheiros foram agredidos, tiveram violão quebrado, algo muito voltado para essa lógica

da territorialidade e de uma certa milícia de comércio, não sei se posso a palavra milícia, mas de toda maneira, são coisas ilegais, eu penso assim, né. (...) Teve até uma que uma vez um camelô tentou bloquear meu trabalho e me hostilizou assim “Não fode oh rapá, chegou ontem”. Chegou ontem não, quem chegou ontem foi você, eu tô te vendo aqui agora. Ele falou assim, “Eu trabalho aqui a quatro anos” e eu, pois bem, eu tô aqui há seis anos. Então ficou uma coisa assim da gente, de eu estar sempre assim, de justificar, né, o de eu estar fazendo ali, né, e aí comecei a ir pro metrô, e no metrô era pior, porque a violência vinha da instituição (...) (ver anexo: entrevista 12)

Outro exemplo, é o caso dos prosélitos que encontraram no trem um lugar para propagar sua fé. No caso em questão, o território concretiza-se pelo domínio de um vagão específico no trem e em hora marcada. Todos que ali estão presentes se reconhecem como fiel ou seguidor. Pertencem àquele território: o terceiro vagão do trem como local dos encontros.

A apropriação dos vagões é uma outra característica deste ambiente aparentemente caótico. As mais diversas atividades realizadas em seu interior - encontros religiosos, jogos de carta, festas de aniversários etc. - tornam o espaço/pedacinho/território ocupado um ambiente de confraternização e acolhimento. “Em certa medida, podem desenvolver inteligibilidades, maneiras de se visualizar o mundo” (Pires, 2011, p.79).

(...) a pessoa encontrava ali um refúgio espiritual um refúgio emocional no dia a dia, entre aqueles amigos, como as pessoas da igreja fazem isso (...) E o louvor deles era como se fosse um canto de alegria, porque essa coisa acontecia cerca de seis, sete horas da manhã, especificamente no trem que faz o ramal Belford Roxo (...) E a volta era a mesma coisa, encontravam-se todos no mesmo horário (...) não tinha whatsapp, marcavam e embarcavam juntos e voltavam juntos cantando no mesmo vagão. Aí não tem como não associar com aquela questão do cântico de trabalho do negro no canavial, na plantação de algodão, né, o cântico de trabalho, distraia do trabalho, e levava o pessoal, a dar mais leveza ao seu trabalho árduo. Muitas pessoas ali, as pessoas tinham todo tipo de trabalho, e saber que uns iam se encontrar, tornava o dia a dia mais tranquilo, mais feliz, entende? (ver anexo: entrevista 5)

Para Milton Santos, o território usado se constitui em uma categoria essencial para a elaboração sobre o futuro. O uso do território se dá pela dinâmica dos lugares. O lugar é, de acordo com o referido autor, o espaço “do acontecer solidário”. Estas solidariedades definem usos e geram valores de múltiplas naturezas: culturais, antropológicos, econômicos, sociais,

financeiros, para citar alguns. Como categoria concreta, implica existências e coexistências enquanto lugar palpável, que recebe os impactos do mundo na qualidade de espaço geográfico⁷⁸.

A gente fazia um discurso combinado com outros artistas do Metrô em que a gente se apresentava antes, o que a gente estava fazendo, pedia permissão para fazer e se alguém no vagão se incomodasse, a gente avisa que iria se retirar do vagão. Só uma vez isso aconteceu, alguém pediu para não se apresentar e eu me retirei do vagão e fui pro outro, e foi muito legal que cinco pessoas que estavam nesse vagão queriam me assistir e foram atrás para outro vagão (ver anexo: entrevista 8)

Nesse sentido, na ocupação do território reside a possibilidade de resistência aos processos perversos do mundo, dada a possibilidade real e efetiva da comunicação, da troca de informação e da construção política. São formas de estar e se fazer existir, pois o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado (Santos, 2005):

(...) nós tínhamos essa equipe onde nós prestávamos cultos religiosos de adoração ao Senhor, no horário de 5:55 com 1h de duração até Belford Roxo. Nesse culto, nós tínhamos a palavra de Deus, tínhamos louvores de adoração, oportunidade de testemunhos, e muitos usuários da composição procuravam onde ficava o vagão dos crentes (ver anexo: entrevista 6).

O território, hoje, pode ser constituído de lugares contíguos e em rede. Os mesmos lugares que engendram redes formam o espaço banal. São exatamente os mesmos lugares, os mesmos pontos, mas contendo simultaneamente funcionalidades diferentes, quiçá divergentes ou opostas (Santos, 2005).

O compartilhamento do território, por vezes, é divergente e conflituoso como mostram os relatos e as frequentes situações presenciadas quando precisamos usar o trem ou metrô. Deparamo-nos com apresentações não autorizadas e carregadas de tensão por parte dos artistas que estão sempre fugindo da fiscalização.

⁷⁸ Maria Adélia Aparecida de Souza é Professora Titular de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (Universidade de São Paulo, USP) e integrante do Grupo de Trabalho do Desenvolvimento Urbano do CLACSO. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf> Acesso: 11/jul/2024.

(...) no metrô era pior, porque a violência vinha da instituição, diretamente da instituição, que era esses guardas arremessando nossos instrumentos pra longe quando via a gente no vagão. O apoio popular causava neles uma certa, né, um complexo de inferioridade, porque creio eu que esse pequeno poder também dava a eles um pequeno poder de autoridade, que não era legitimado pela população, porque a população do metrô queria ouvir a música, queria entretenimento e eles não tinham...é, judicialmente eles teriam esse poder, mas constitucionalmente eles não teriam esse poder, e a gente também muito letrado em relação aos direitos, né, dessa apresentações artísticas em espaços públicos, né, todo um alinhamento com a ALERJ, pra sancionar leis pra que pudessem permitir que a gente continuasse tocando nos trens e tal, e eles não sustentavam, né, essa afronta intelectualizada, (ver anexo: entrevista 12)

Revogada após uma ação da justiça por inconstitucionalidade a Lei Estadual 8120/2018 - que autorizava a apresentação cultural nas estações de barcas, trens e metrô no âmbito do Estado do Rio de Janeiro⁷⁹, continua sendo defendida por aqueles que obviamente são seus beneficiários - os artistas. Entretanto, a categoria depara-se com práticas de intolerância por parte de grupos políticos cujos discursos são pautados por argumentos que procuram criminalizar a arte. Tal fato nos remete às lutas contra posições arbitrárias que sempre tentaram coibir manifestações artísticas ao longo da história. Pelo seu caráter transgressor, a arte resiste e insiste em ser uma comunicação livre e direta.

Penso que uma possível autorização às manifestações artísticas nos trens, metrô e barcas poderia dar-se de duas formas, ou pela possibilidade de uma organização onde houvesse diálogo entre companhia e artistas, ou pelo objetivo das empresas quererem enquadrar a arte nos seus moldes, sob um discurso de engajamento. Nesse último caso, vejo a própria empresa limitar as manifestações, impondo regras de uso dos locais e determinando espaços, dias e horários para que aconteçam. Presenciei durante algum tempo artistas tocando em estações do metrô nos acessos do lado externo antes das roletas. Sempre apressado, o público nunca para a fim de usufruir as apresentações, como o caso da estação do metrô Cantagalo, onde até o comércio realizado nos quiosques é inexpressivo.

⁷⁹ Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/rj/lei-ordinaria-n-8120-2018-rio-de-janeiro-regulamenta-a-manifestacao-cultural-nas-estacoes-de-barcas-trens-e-metro-no-ambito-do-estado-do-rio-de-janeiro-e-da-outras-providencias>
<https://eurio.com.br/noticia/8059/artistas-de-rua-se-surpreendem-com-decisao-do-tjrj-que-proibe-apresentacoes-nos-trens-e-metros.html> Acesso: 12 jul. 2024.

Durante o processo de pesquisa uma confusão entre um artista de vagão e uma passageira poderia enquadrar-se no discurso dos transtornos causados pelas manifestações artísticas nesses espaços. Tudo ocorreu quando, por acaso, fui alertado pelo celular que estava começando uma *live* (ao vivo) do comediante conhecido como Silvio Santos do Trem na plataforma *Instagram*. Caracterizado como o apresentador de TV, imita-o por meio do humor espontâneo, expansivo, de certo modo, invasivo, indo ao encontro, na maioria das vezes, com o gosto popular. Porém, nesse dia, uma passageira - mulher negra aparentando entre 35 e 40 anos - sentiu-se ofendida e levou para o lado pessoal, justificando falta de respeito com sua pessoa e que não havia dado abertura para que ele a envergonhasse em público. Durante a discussão, ele tentou como estratégia tornar a situação engraçada jogando para o público as respostas que dava a ela em tom de deboche, o que causava um frenesi com urros e gargalhadas. Por fim, ele a xingou e ela o intimou a saírem do trem para resolverem o assunto fora. Pressionado, ele se desculpou com o público encerrando a *live* e ambos saíram do vagão.

Automaticamente, busquei acompanhar os comentários na plataforma, mas não encontrei nada sobre o ocorrido. Imagino que tenha sido apagado. Quando consegui o contatar, disse que a situação havia lhe causado muitos problemas e estava se afastando durante alguns dias até baixar a poeira. Após duas semanas, consegui sua entrevista. Disse que, ao saírem do trem, a mulher foi embora sem falar com ele, mas havia delatado o ocorrido e fez reclamação em seu canal na plataforma. As situações encontradas nos trens são diversas e adversas, como contam os relatos dos artistas que sofreram racismo no vagão:

Sofri um episódio de racismo que quase acabou em agressão física e delegacia. Isso me deixou em casa, calado por uns dias. O lado bom foi ter a experiência de pelo menos uma vez na vida, viver da minha arte. (ver anexo: entrevista 9)

Já disseram que eu era um "macaco pulando de galho em galho" pois fazia manobra nas barras, mesmo assim, não foi motivo de eu desistir, mas não vou dizer que não doeu, mas essa é a arte, entender que cada um tem uma opinião, mesmo que isso seja contrária a minha (ver anexo: entrevista 11)

Nessa diversidade de acontecimentos, há momentos nos quais a generosidade se manifesta, e, por meio da arte produz uma catarse para expurgar dores causadas pelas rotinas extenuantes e crises existenciais. Todos nós temos ou tivemos momentos de questionamento sobre a própria existência, sentindo-se incapazes para reagir, de incertezas constantes...

Nesse recorte relacional entre o camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão, os sujeitos encontram-se em territórios identificados pelas particularidades que os conectam às suas origens. São momentos carregados de valores que transcendem o instante da própria experiência em si. O que os aproxima e os identifica se constitui de desejos, dores, alegrias, necessidades, disputas e humanidades. Conecto-me a eles pelas singularidades do corpo, que ao entender que sou dotado de um, por mim passam todas as experiências do mundo.

3 ESTAÇÃO - A POÉTICA DO CORPO

O meu corpo é parte de mim como sujeito construído no mundo que me é dado. Traduz a minha vivência e conta a minha história, é ferramenta e receptáculo para as minhas memórias. Ora, memória pensada em termos de “enigma” (Ricoeur, 2000) de representação que entretece pegadas, comparecimentos, presenças e ausências que decantam nas narrativas; memória como lugar de constante reelaboração em que se experimenta o sujeito na sua relação com o entorno. Entre memórias e lembranças, sei que sou filho de nordestinos do sertão da Paraíba que migraram para o Rio de Janeiro, na década de sessenta, com o êxodo rural embalados pelo sonho de uma vida melhor. Descobriram que era só um outro modo de sofrimento.

Entre idas e vindas, nos coube a Favela da Rocinha⁸⁰ como lugar dentro daquele latifúndio, um barraco de tijolos e tábuas, inicialmente dividido em dois cômodos por meia parede enquanto parte de um aglomerado de “casas” igualmente velhas e podres por causa do esgoto aberto que insistia em invadir quase todas as vezes que chovia. A luz do sol quase não entrava e conferia aos nossos corpos um aspecto vitoriano nada romântico, tísico, anorético e pálido desbotado. Entre tragédias que se abatiam, restava o alento dos encontros com os conterrâneos, as serestas improvisadas que nos deslocavam para o mundo onírico e nos confortavam no pouco de arte e afeto traduzindo nossas memórias e ancestralidade.

⁸⁰ A comunidade teve origem na divisão em chácaras da antiga Fazenda Quebra-cangalha, produtora de café. Adquiridas por imigrantes portugueses e espanhóis, tornaram-se, por volta da década de 1930, um centro fornecedor de hortaliças para a feira da Praça Santos Dumont, na Gávea, que abastecia a Zona Sul da cidade. Aos moradores mais curiosos sobre a origem dos produtos, os vendedores informavam que provinham de uma "rocinha" instalada no alto do bairro da Gávea. Rocinha - Dicionário de Favelas Marielle Franco Disponível em: (wikifavelas.com.br) Acesso: 15 set. 2023.

Em 1979, mais uma mudança de território⁸¹: da Rocinha para Costa Barros⁸², Morro da Lagartixa⁸³ que hoje incorpora o conjunto de favelas chamado de Complexo da Pedreira⁸⁴, resultado de invasão, ocupação desordenada e injustiças sociais. Nesse lugar que ainda mantinha algumas características rurais, a vida era marcada pela linha do trem (eixo auxiliar) ligando o Centro da cidade à Baixada Fluminense, ruas de barro, água de poço e carências múltiplas, onde nos instalamos como opção única de mobilidade social. Mais uma vez, sobrevivemos e insurgimos diante da insistente vulnerabilidade e degradação que abarcava quase tudo naquele lugar.

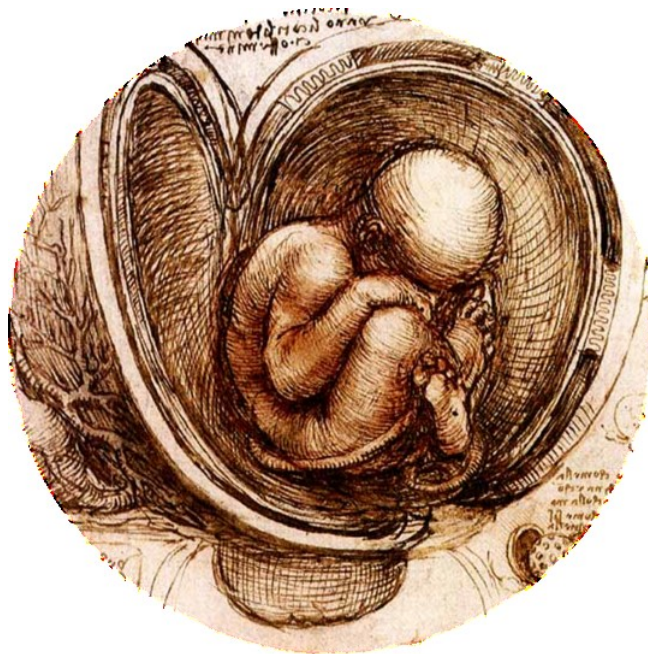
⁸¹ Em definição ampla, se traduz como espaço de poder, ligado à Geografia, aqui está como pertencimento daquilo possível de acesso dentro da tragédia social que nos coube.

⁸² Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Costa_Barros Acesso: 25 set. 2023.

⁸³ Relatos de moradores mais antigos contam que o nome da comunidade deve-se a duas versões: em uma época distante no local escondia-se uma mulher foragida da lei apelidada de Lagartixa e a segunda versão é que no lugar encontravam-se muitos desses répteis.

⁸⁴ Pedreira é uma das comunidades desse complexo de favelas. Seu nome deve-se a uma pedreira desativada no meio do morro de onde era extraído o mineral. Atualmente, na sua base existe uma quadra de esportes que serve aos moradores da localidade.

Figura 13 - Feto no útero (1510- 1513), estudos de anatomia, parte do acervo da obra de Leonardo da Vinci



Fonte: <https://materfetal.blogspot.com/2012/07/bienvenidos-versionnnterna.html>. Acesso em: 01 out. 2023.

Sou da família dos batráquios: através da barriga, vísceras e mãos, me veio toda a percepção sobre o mundo. Não tenho memória⁸⁵, minhas lembranças são sempre relacionadas com percepções passadas, apreendidas pelo sensorial. Num lapso de segundo, eu me sinto tomada pela quentura da mamadeira na palma da mão, acompanhada pelo gosto do leite morno que desce devagar, deixando um rastro de bolhas atrás de si. Experiência esta, talvez a mais remota dentro da minha vivência, inscrita no meu passado, que se faz presente ainda hoje (Clark, [1964], 2015, p.115)⁸⁶

Morro da Roupa Suja, Rocinha (ver mapa nos anexos), localizado próximo à Pedra que forma o Morro Dois Irmãos e separa da comunidade do Vidigal, uma área com grande

⁸⁵ É um conceito amplo, com definições distintas aplicadas às especificidades das áreas de conhecimentos e interesse. Nesse caso, memória é a capacidade de reter informações e fatos, diferindo de lembrança que está relacionada aos afetos.

⁸⁶ *Breviário sobre o corpo*, publicado pela última vez em 1997 no catálogo Lygia Clark, organizado por Manuel Borja-Villel e editado pela Fundación Antonio Tàpies. [Lygia Clark Breviário Sobre o Corpo | PDF | Amor | Tempo](#). Disponível em: <file:///C:/Users/anava/Downloads/danicavalcante,+20119-65550-1-CE-1.pdf>. Acesso em: 25 set. 2023.

risco de deslizamentos até hoje. Para chegar até lá, era necessário enveredar-se pelo enorme labirinto de becos e subir muitos lances de escadas até encontrar o barraco de tábuas onde viviam meus pais. Naquela época, anos 70, quase todos eram de tábuas e latão. Muitos deles foram construídos sobre valas infestadas de ratos e lixo como mostra a imagem a seguir:

Figura 14 - Nas décadas de 1950 e 1960, o saneamento na favela era precário. No detalhe, moradora atravessa uma vala.



Foto: José Guilherme Oliveira⁸⁷

Na madrugada de 1970, minha mãe entrou em trabalho de parto. Meu pai desceu até o Largo do Boiadeiro e ligou para o Hospital Miguel Couto, que prontamente enviou uma ambulância. Enquanto esperavam, subi novamente o morro para buscá-la e desceu com ela nos braços, auxiliado por um vizinho. Fui nascendo ao atravessar o túnel Zuzu Angel, antes

⁸⁷ <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/reportagens/8689-rocinha-de-fazenda-a-maior-favela-do-rio-de-janeiro> Acesso: 22/dez/2024.

conhecido como Túnel Dois Irmãos, numa 5ª feira, às 5h da manhã, 05 de março. Ele conta que eu era uma criança comprida e magra, 3,5 kg aproximadamente. Fui registrado com o seu mesmo nome seguido de Filho, sexo masculino e cor parda. Sua voz até hoje embarga ao contar quando me viu pela primeira vez.

Quatro meses depois, minha mãe foi enviada para um sanatório⁸⁸, em Cascadura. Havia contraído tuberculose a qual chamavam de mancha no pulmão. O tratamento demandava isolamento total e assim seis meses se passaram. Fiquei sem seu seio e aos cuidados de uma tia-avó, pois meu pai precisava trabalhar, era motorista de ônibus. Quando ela retornou, não a reconheci e recusei seus braços, então ela chorou.

Mantenho memórias bem antigas, como pequenos flashes ou película dentro de um monóculo colocado na direção da luz e a imagem é revelada. Quando eu ainda era bem pequeno e mal andava, uma senhora vizinha me chamou para dar-me umas cocadas (doce que aprecio ainda hoje). Andei e subi com dificuldade uns poucos degraus de escada até alcançá-la. Memória confirmada pelos meus pais. Por isso mesmo, considero um acontecimento concreto, diferente daquelas construídas a partir de relatos de outras pessoas sobre um fato, como é a história sobre uma cobra que habitava a fonte localizada no alto do morro onde os moradores iam pegar água. Memórias construídas a partir de relatos de terceiros e memórias vividas, essa última, além das imagens, me trazem cheiros, sabores, dores, arrepios e paixões.

Os exercícios de memória constituem nossas vivências e materializam nossas lembranças pessoais e coletivas. Realizar esses exercícios de retomada contribui para que possamos entender a nós mesmos e aos diferentes contextos em que estamos inseridos. Nessa perspectiva, conceber a materialidade da linguagem como tecido da memória é considerá-la instável, móvel, reorganizável e que pode, portanto, esgarçar-se e remodelar-se a cada acontecimento, que perfura e desloca esse tecido, obrigando-o a nos entretecer em novos espaços (Courtine, 2006).

Em uma das inúmeras histórias contadas pelo meu pai, diz que certa vez, enquanto minha mãe estava internada, foi à empresa na qual trabalhava para receber seu salário e me levou junto. Em determinado momento, parou em uma praça no Leblon, sentou-se em um banco, tirou a mamadeira de uma bolsa e começou a alimentar-me em seus braços. Uma mulher que passava, ao ver aquela cena, aproximou-se e pediu para levar o bebê. O inusitado pedido teve a seguinte resposta: “Não! Esse é meu filho, não dou ele, não.” Herdei de meu

⁸⁸ Assim eram chamadas à época as clínicas de reabilitação para os tratamentos de doenças infecto contagiosas.

pai seu nome e trago no corpo dado pela genética suas orelhas de abano que, por sua vez, ele herdou do pai dele, meu avô. Da minha mãe, a boca torta e os cabelos ralos e finos.

Figura 15 - Retrato monóculo de Zitto bebê



Fonte: Acervo pessoal do autor, 1970.

Tempo depois após o nascimento do meu irmão, fomos embora para o Nordeste. Especificamente, morar no Sítio Garrota propriedade dos meus avós maternos situado a umas sete léguas da cidade Serra Branca⁸⁹. O pequeno povoado fica a umas duas horas e meia de distância de Campina Grande, Paraíba, onde hoje acontece uma das maiores festas de São João do país.

O contato com o campo foi marcante criando em minha pele sardas e um cabelo vermelho tingindo pelo sol intenso. Apesar da pouca idade, a memória traz lembranças muito felizes desse período marcado pela simplicidade da vida rural: banhos de riacho e açude, caminhadas no mato, cheiros diversos e as deliciosas comidas típicas, o calor das festividades e tudo mais. Em uma entrevista, perguntaram a uma escritora, a qual não recordo o nome,

⁸⁹ Segundo a prefeitura de Serra Branca, trata-se de um município brasileiro localizado na Região Geográfica Imediata de Sumé, estado da Paraíba. Sua população em 2014 foi estimada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) em 13.637 habitantes,[3] distribuídos em 738 km² de área. Para maiores detalhes, ver <https://www.serrabranca.pb.gov.br/historia>.

sobre seu vínculo afetivo com o agreste e ela respondeu: o agreste tem cheiro de bosta de vaca. Isso nos diz como nossos vínculos afetivos estão conectados às memórias do corpo, nesse caso o olfato e a visão. Amplio para a matéria fértil que reelabora o ciclo da vida.

Lembro-me de quando chegamos à Serra Branca: eu e meu pai subimos a rua principal da cidade e algumas pessoas nos cumprimentaram, saudações e apertos de mãos. No Sítio, guardo na memória o momento no qual fui ao terreiro e achei uma velha garrafinha plástica de aguardente, em um laranja já desbotada pelo sol. Até hoje, consigo identificar aquele cheiro de plástico envelhecido. Nesse mesmo terreiro, uma tia tomou de minha boca a chupeta e a jogou no mato dizendo que eu já era um menino grande e isso não ficava bem. Ali, assamos castanhas de caju em uma lata velha ao lado de um pequeno moinho confeccionado com dois rolos de madeira no qual eram espremidas as canas e retirado o caldo verde e doce que tomávamos. Certo dia, inventei de subir nele e ao cair, preendi o pé esquerdo em uma barra de ferro enferrujada que fez um corte grande na articulação e me deixou uma cicatriz que carrego até hoje. Lembro-me do fato de não termos ido ao médico porque as distâncias eram grandes. Algumas coisas eram bem difíceis.

O casamento da minha tia foi um desses acontecimentos: a festa estava sendo preparada há dias, com matança de animais, preparação das carnes e comidas feitas no dia, pois não havia geladeira nem *freezer* e podiam estragar se deixadas para o dia seguinte. Eu tinha quatro anos de idade aproximadamente. Enquanto várias mulheres cozinhavam a buchada e tudo mais, eu estava embaixo de uma mesa me deliciando com as goiabas recém colhidas. Na tentativa de mudarem de um fogão de lenha para um de carvão, a panela rompeu-se espalhando todo caldo quente com rapidez até me atingir. Diante do meu grito desesperado de dor, fui pego nos braços pela minha mãe que imediatamente tirou o *short* azul de malha o qual eu vestia e com ele a pele revelando uma queimadura de segundo grau.

Desse episódio, os rostos das velhas mulheres passando pomada na queimadura e rezando a ferida solicitando cura ao divino estão gravados na memória. No dia seguinte após o casamento ao qual não participei, sai envergonhado do quarto, nu enrolado em um lençol. Nesse processo de cura de longos dias, vi as bolhas d'água na pele queimada darem lugar à casca da ferida. A pele regenerada deixou apenas a cicatriz na minha memória.

O corpo, a pele: todo o resto é literatura anatômica, fisiológica e médica. Músculos, tendões, nervos e ossos, humores, glândulas e órgãos são ficções cognitivas. São formalismos funcionalistas. Mas a verdade, esta é a pele. Está na pele, faz a pele: autêntica extensão exposta, toda voltada para fora, ao mesmo tempo em que envelopa o de dentro da bolsa cheia de borborismos e cheirumes. A pele toca e se faz tocada. A pele acaricia e agrada, se fere, descasca, se arranha. É irritável e

excitável. Pega sol, frio, calor, vento, chuva, inscreve marcas de dentro – rugas, pintas, verrugas, escoriações – e marcas de fora, por vezes as mesmas ou ainda lanhos, cicatrizes, queimaduras, talhos (Jean-Luc Nancy, 2012)⁹⁰.

Nessa época, meu pai havia voltado ao Rio de Janeiro. Após duas tentativas de idas e vindas, concluímos que não podíamos estar separados. Então, voltamos definitivamente e mais uma vez para Rocinha: agora, acompanhados de uma tia, irmã de minha mãe. No dia da despedida, muitas lágrimas, abraços apertados e a incerteza sobre quando nos veríamos novamente. Com o decorrer dos anos, outros tios e tias foram deixando aquele lugar e vindo morar na cidade grande em busca de melhores oportunidades. Ainda lembro o cheiro do diesel da rural velha que nos levou até a rodoviária.

As distâncias naquela época pareciam maiores. Eram três dias de viagem dentro de um ônibus sem ar condicionado e cadeiras desconfortáveis. As passagens eram caras para as nossas posses e as longas distâncias faziam com que os reencontros demorassem anos para acontecer, restando a possibilidade de contato por meio de cartas e telefonemas realizados em cabines especiais.

Figura 16 - Casa em ruínas, local onde viveu Zitto e sua família.
Sítio Garrota, PB.



⁹⁰ Jean-luc Nancy. 58 INDÍCIOS SOBRE O CORPO, rev. ufmg, belo horizonte, v.19, n.1 e 2, p.42-57, jan./dez. 2012.

Fonte: Acervo pessoal do autor, 2012.

De volta ao Rio de Janeiro, depois de passar duas semanas na casa de um tio, irmão de meu pai, no Andaraí, fomos morar na Rocinha. Mais exatamente em um barraco que ficava próximo ao largo do Boiadeiro, uma baixada ponto referencial do bairro⁹¹.

Lembro-me de ter uns sonhos ainda no Nordeste, pouco antes de vir para o Rio de Janeiro: eu sobre uma poltrona boiando em uma lagoa escura repleta de lentilhas d'água. Uns dirão que foram sonhos premonitórios, penso que talvez o corpo tenha alguma capacidade desconhecida por mim para antecipar os fatos inscritos no tempo futuro. Talvez Einstein pudesse explicar tal fenômeno sob a perspectiva da Teoria da Relatividade.

Os barracos na Rocinha tinham batentes altos a fim de evitar a entrada da água toda vez que chovesse, mas era inevitável com as tempestades torrenciais. Certa noite, caiu uma chuva violenta e tudo foi alagado em instantes. Lembro-me do nosso desespero, da minha mãe e da vizinha aos gritos. Como no sonho, eu estava sobre uma poltrona vermelha boiando junto com outras crianças. Nessas situações, a solidariedade nos salvou várias vezes. As crianças eram enviadas para dormir nas casas altas dos vizinhos e os adultos passavam a noite toda tentando tirar a água das casas em um enorme mutirão. A memória aqui, trata-se de um imbricamento, de um entrelaçamento entre a carne e a pedra por meio do qual essas experiências corporais dão forma aos processos de materialização de subjetividades, tanto em seu aspecto fisiológico quanto psicossocial, como aponta Sennett (2008).

O que seria o corpo naquele lugar degradado ou em outro menos degradado? Vejamos: 1) um aparato biológico dotado de muitas possibilidades, entre elas a capacidade de preservar memória desde sua constituição primária, pelo DNA (ácido desoxirribonucleico) que define fenótipos e garante a hereditariedade genética; 2) Uma amálgama de músculos e consciência perpassada pelo social e pelo político, um agente ativo e/ou passivo dentro de uma estrutura particular e coletiva; 3) Uma metafísica, ou seja, uma constituição simbólica, que toma sentido fora de si próprio; 4) Uma transcendência mística que se projeta, para muitos além da carne, e que reserva o alento de uma pós vida onde repousa a paz infinita ou se encontra a danoção reparadora justa pelos males cometidos no mundo – *Hoc est enim corpus meum* (Este é meu corpo). Frase em latim conhecida e proferida pelos cristãos, representando a transfiguração do corpo sagrado, do próprio Deus. Ora, se pensarmos de uma maneira poética

⁹¹ A Rocinha só passou a ser bairro em 1993. Disponível em: <https://multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/8689-rocinha-de-fazenda-a-maior-favela-do-rio-de-janeiro> Acesso: 21 jul. 2024.

e fluida, pode-se dizer que o corpo é um acervo de memórias, como um livro que contém informações e ainda reserva páginas nas quais algo mais pode ser inscrito.

O Corpo... não é página branca, pois traz consigo seus cinco sentidos, que mesmo antes do nascimento já lhe provocavam prazeres e dores – emoções. Traz seu código genético, físicas, necessidades vitais e, mais tarde, desejos e subjetividades. Traz vida, qualidade imponderável da matéria. Sobretudo, traz um encéfalo (cérebro, cerebelo e massa encefálica (Boal, 2009, p.50)

Desde os primórdios da humanidade, as artes vêm demonstrando uma infinidade de representações do corpo. Em paredes e tetos de cavernas, o corpo é representado por meio de atividades de caça sob uma perspectiva mágica cujo propósito é garantir a sobrevivência daqueles grupos humanos inicialmente organizados em um mundo hostil e incompreensível.

O corpo é objeto de interesse das mais diversas áreas do conhecimento. Nas artes, por exemplo, é suporte e meio de intervenção da ordem das visualidades, seja em termos de estruturas formais, performáticas ou representativas, seja pelas práticas expressivas da pintura, dança e do teatro. Significados são atribuídos a essa estrutura viva por meio do imbricamento corpo/mente/espírito/alma, sobretudo, o corpo como meio direto de interagir sinesteticamente no mundo, assunto tomado pela filosofia a fim de compreender o mundo em que o homem vivia. Grande parte das pessoas desconhece o campo da filosofia e seus grandes pensadores, o que não impede, contudo, de adotar um conjunto de ideias e atitudes que definem suas formas de viver e a qual o senso comum se refere como filosofia de vida. Esses modos de compreender o mundo e os seus corpos dizem sobre os comportamentos que regem suas vidas e modos de resistências diante das vulnerabilidades e dos cotidianos tomados de dificuldades.

Podemos verificar nos relatos colhidos nas entrevistas (ver anexos) que todo empenho exercido voltados à sobrevivência traz consigo um discurso de superação que perpassa pelos corpos subjugados. Há um orgulho atribuído àquela experiência considerada edificadora que produziu não só uma mudança de aspecto material, mas de valores simbólicos para si, ampliada ao outro com os quais estabeleceu contatos, principalmente a família. Portanto, o conceito de corpo na compreensão de mundo e de si, perpassa pela elaboração do pensamento humano, da cultura local, das crenças e do tempo.

O corpo é simbólico na medida em que é uma elaboração complexa dos muitos vieses interpostos pelas sociedades de cada época. Antes, é importante distinguir a ideia de corpo e de corporeidade na coexistência de uma práxis entre estrutura biológica e experiência. Tomemos a priori, o corpo como organismo vivo constituído por uma estrutura celular e

instrumento de interação com o mundo, enquanto que a corporeidade, como as experiências vividas por esse arcabouço biológico.

Partindo da visão grega da filosofia antiga e medieval, o corpo era entendido como um instrumento da alma e por isso elogiado/exaltado, ou criticado por não corresponder a seu objetivo por implicar limites e condições. De acordo com Abbagnano (2007, p. 211), a mais completa e típica formulação da doutrina da instrumentalidade é a de Aristóteles, para quem o corpo é "certo instrumento natural" da alma, assim como o machado é o instrumento de cortar, ainda que o corpo não seja semelhante ao machado, pois "tem em si mesmo o princípio do movimento e do repouso"(Dean., II, 1, 412 b 16, apud ABBAGNANO, 2007, p.211). Por certo, a instrumentalidade do corpo concebe que sem a alma nada ele pode fazer, assim como o machado não tem qualquer utilidade caso não seja manuseado por alguém, esclarece Abbagnano (2007, p.212). "Cada corpo movido de fora é inanimado. O corpo movido de dentro é animado, pois que o movimento é a natureza da alma" (Fedro, p. 245).

Sob os preceitos da ética cristã, o corpo era compreendido como instrumento de pecado, pois podia levar ao vício e à perdição. Para ser modelo de respeitabilidade, autodisciplina e virtudes, precisa ser domesticado conforme uma estética de pureza e retidão. Em conformidade com Foucault (1999b) a Igreja preocupou-se em organizar códigos universais de condutas voltados a regular os atos proibidos e os permitidos. As normas deveriam alcançar a universalidade, passando a ser seguidas por todos os sujeitos. O cristianismo, ainda segundo Foucault (1999b), compilou os preceitos morais existentes e os universalizou, dando-lhes a forma da lei. Logo, instrumentos de poder foram cuidadosamente produzidos para os sujeitos confidenciar suas verdades. Os sacerdotes procuravam sinais dos prazeres da "carne" nos pensamentos, sonhos, imagens e representações. Tudo precisava ser vasculhado, pois o desejo poderia se esconder/ camuflar nos atos mais simples e inocentes. Portanto, era necessário indagá-lo exaustivamente a fim de encontrar o que estava encoberto.

Ainda hoje dentro da ética cristã a condução das condutas é um aspecto fundamental. Muitos prosélitos compreendem seus corpos como campo sagrado e instrumento do dever divino, sendo necessário manter-se longe dos chamados pecados da carne que permeiam as relações sociais e afetivas. Tomados por uma concepção de pecado, permanece um sentimento de pudor e culpa impelindo um sentido de pureza voltados ao sagrado, devendo esse corpo ser instrumento de combate em favor da obra divina e tudo que esteja fora desse escopo é condenável.

(...) nós temos testemunho de pessoas que foram viciados em drogas e através da palavra de Deus se converteram no trem, hoje servem ao Senhor, hoje não está mais nessa vida, está completamente liberto, como o ex presidiário também que fazia parte da equipe de trem que foi uma força para ele voltar, retornar à sociedade. (ver anexo: entrevista 6)

Segundo os relatos (ver anexo), os sujeitos conseguiram reintegrar-se à sociedade em um processo de cura que percebo particularmente atribuído a um fator psicológico dado pela interação entre esses e um campo considerado seguro:

(...)a pessoa encontrava ali um refúgio espiritual, um refúgio emocional no dia a dia, entre aqueles amigos, como as pessoas da igreja fazem isso. (ver anexo: entrevista 5)

Tanto para quem pede auxílio e para quem exerce o ato de acolhimento e perdão, esse perpassa pela ordem do divino, não pela lei dos homens. É uma faca de dois gumes, talvez porque esses mesmos sujeitos de outro modo, possam também justificar atrocidades quaisquer que queiram praticar respaldados por uma noção do sagrado. Como a palavra em discurso tem o poder de salvar, em nome de Deus, palavra e o corpo também são instrumentos de condenação e julgamento:

Tantas pessoas precisando ouvir o amor de Cristo dentro da composição e não tem mais ouvido, né? Era muito louvável, chegava na estação do Jacaré, as pessoas pediam oração, até o próprio traficante que estava na estação, o vagão parava, pedia, clamava, orava por ele pela família deles, pelos viciados, então era de bom grado para nós todos estarmos na composição. (ver anexo: entrevista 6)

O próprio traficante, em ato condenável pela sociedade e pela lei, encontrava naquele pedido de oração, um alívio para sua decadência moral e a justificativa de perdão alcançável no sagrado e não na lei regida pelos homens. O que nos conduz novamente à ética cristã na sua dicotomia entre corpo e alma:

Todo esforço humano consiste em exercer o domínio da alma superior sobre a inferior. Como está apegada ao mundo dos sentidos, a alma inferior conduz ao erro, à opinião, à aparência, impedindo o acesso da pessoa à verdade. O corpo, movido pela alma irascível, é fonte de corrupção, de erros e de decadência. Se a alma superior não conseguir dominar as paixões, os desejos, enfim, os apetites do corpo, a pessoa não é capaz de uma existência

digna. A alma é eterna, pura, fonte da verdade, e o corpo é mortal, impuro, degradante, fonte do erro, da perdição. Surge aí o dualismo psicofísico, a oposição entre corpo e alma (Peixoto, 2012, p. 46)⁹².

No período seguinte compreendido como Idade Moderna, a ciência e a tecnologia ganharam força, colocando o homem no centro do mundo, desse modo, o estudo da anatomia tornou-se uma prática entre os estudiosos, tanto na medicina, quanto nas artes e na filosofia. O abandono definitivo do conceito da instrumentalidade do corpo ocorreu com o dualismo cartesiano. Mais exatamente, com a separação instituída por Descartes entre alma e corpo como duas substâncias diferentes ao afirmar a realidade independente do corpo como autômato, uma máquina que se move por si. Mais precisamente, era como uma máquina comandada por uma glândula alojada no cérebro, acreditava que comandos eram enviados por intermédio de dutos por toda sua extensão a fim de realizar funções e interagir com o mundo. Na célebre frase *cogito, ergo sum*, penso, logo sou, defendia que a certeza da existência se definia pela capacidade de pensar.

Definido como fonte de conhecimento, o corpo também foi destaque na obra de pensadores contemporâneos como, Epicuro e Spinoza. Porém, Edmund Husserl inaugurou um novo entendimento sobre a teoria do corpo: a fenomenologia como um instrumento de percepção do mundo. Procurando se afastar da visão metafísica e das teorias empiristas que então dominavam a psicologia e a filosofia, concebe o conhecimento como resultado da experiência de cada pessoa. Nesse sentido, Husserl define o conceito de fenômeno como um conjunto de elementos comuns que depreende do objeto, procurando sair do particular para o comum. “Se a filosofia identificava a realidade através das ideias postas pelo sujeito do conhecimento caindo, portanto, no subjetivismo, a ciência identificava a realidade pelas coisas criadas por ela, caindo, portanto, no objetivismo” (Chauí, 2000)

Contudo, é Maurice Merleau-Ponty que amplia o conceito de fenômeno, dizendo que o corpo é senciente, uma estrutura viva consciente de si, mente e corpo em uma relação constante, o corpo está na mente assim como a mente está no corpo. Desse modo, Merleau-Ponty retoma a relação alma e corpo, consciência e mundo, homem e natureza recusando a separação entre o sujeito e o objeto, afirmando que o acesso ao mundo se dá pelos sentidos –

⁹² Peixoto, Adão José. Os Sentidos Formativos das Concepções de Corpo e Existência na Fenomenologia de Merleau-Ponty Revista da Abordagem Gestáltica: Phenomenological Studies, vol. XVIII, núm. 1, enero-junio, 2012, pp. 43-51 Instituto de Treinamento e Pesquisa em Gestalt Terapia de Goiânia Goiânia, Brasil. Revista da Abordagem Gestáltica – XVIII(1): 43-51, jan-jun, 2012.

olfato, visão, paladar, tato e audição. Para dizer que, “Ser corpo, [...], é estar atado a um certo mundo” (Merleau-Ponty, 1999, p.205).

Nós somos tempo, meu corpo é um ser visível, vidente, ser tátil... Somos tempo, porque somos históricos e fazemos história; nós somos seres espaciais, porque ocupamos espaço em um mundo que é feito de lugares e caminhos; nós somos visíveis, porque nos vemos, vemos o outro e somos vistos pelo outro; nosso corpo é sonoro e também produz sons, posso ouvir, me ouvir e me fazer ouvir; nosso corpo é tátil, porque podemos tocar, sermos tocados e nos tocar... de modo que, nosso corpo é uma reflexão livre de si (Chauí, 2011)⁹³

No entanto, os corpos mesmo ignorados são estruturas dotadas de recursos que se articulam para dar sentido ao mundo. Augusto Boal (1998) ao discorrer sobre o corpo nas artes cênicas, discute sobre o desdobramento dos sentidos voltados à percepção. No domínio das práticas do teatro, afirmava: ver e enxergar são coisas distintas. Enxergar requer atenção para processar a informação que está sendo passada, podemos ver e não enxergar, ouvir, mas não escutar, falar, mas não comunicar, tocar, mas não sentir. Reitera, portanto, que mente e corpo precisam estar conectados para elaboração dos processos de compreensão do mundo.

A Neurociência já vem apontando novos caminhos com respeito aos sentidos. Nazareth Castellanos, pesquisadora do Laboratório Nirakara-Lab classifica os sentidos corporais em três⁹⁴:

- Exterocepção (sentidos do exterior) - tato, audição, visão, olfato e paladar – os sentidos já conhecidos responsáveis pela nossa percepção de mundo.
- Interocepção (sentidos do interior) corresponde à percepção do que acontece dentro do organismo, dos órgãos internos, já que eles são responsáveis pela vitalidade do corpo. Por que ficamos com uma sensação estranha na barriga, nó na garganta, coração acelerado quando algo nos acontece?
- Propriocepção – sentido que corresponde a percepção resultante dos condicionamentos do corpo, o cérebro interpreta e ativa reações a partir das posturas e expressões tomadas. "Se faço uma cara de raiva, o cérebro interpreta que essa cara é típica de raiva e, portanto, ativa os mecanismos de raiva. Da mesma forma quando o corpo está em uma postura típica de tristeza, o cérebro

⁹³ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=dUiI5VWF7m8&t=2s> Acesso em: 13 set. 2014.

⁹⁴ Disponível em: <https://g1.globo.com/ciencia/noticia/2023/02/26/temos-7-sentidos-e-os-5-mais-conhecidos-sao-os-menos-importantes-diz-neurocientista.ghtml>. Acesso em: 13 set. 2014.

começa a ativar mecanismos neurais típicos da tristeza. Qual é o poder de um sorriso e o que podemos fazer para aprender a ouvir "os sussurros do corpo"?

É uma relação que se dá entre cérebro e corpo na percepção física do mundo, anteriormente pensada como uma informação passiva. Hoje, sabe-se que isso também é um sentido, que nos impulsiona uma reflexão sobre os estados dos corpos observados no cotidiano: os que transmitem uma alegria sem fim, em estado contemplativos, de calma e aqueles melancólicos. Portanto, seja qual for o estado emocional do corpo, há sempre um reflexo de causas e origens diversas. O que está por trás daquela figura aparentemente anestésica, que forças se abatem sobre sua condição existencial, como seus sentidos absorvem a experiência particular, como seu corpo decodifica e reage? “Será preciso despertar a experiência do mundo tal como ele nos aparece enquanto estamos no mundo com o nosso corpo” (Merleau-Ponty, 1999, p. 278).

O corpo fenomenológico de Merleau-Ponty é um aparato dotado de sentidos físicos, onde sujeito e objeto não estão mais separados, como afirmava a tradição que influencia até hoje. É um corpo vivo em constante movimento traduzido pela experiência no tempo presente. Ele pode ser pensado no passado e imaginado no futuro, mas só acontece no presente operante, pois é no “êxtase da experiência que faz com que toda percepção seja percepção e algo” (Merleau-Ponty, 1999, p. 108).

Diante de mim e ao mesmo tempo, posso observar as coisas que me rodeiam, ter consciência de suas existências e funções e identificá-las sem necessariamente tocá-las. É possível sentir o cheiro de algo ou um som distante e identificá-los sem necessariamente precisar ver, ouvir, ou conduzir meus pensamentos no tempo e avivar memórias ao provar uma comida. Por meio de um toque sou capaz de sentir alegria ou me arrepiar ao ouvir uma melodia. “Você viu aquela música?” A percepção é própria do corpo que sofre a experiência de múltiplas formas pela capacidade de realizar funções atribuídas a outras partes específicas desse mesmo corpo, de maneira que ouvir e ver se constituem na capacidade de organizar o mundo e torná-lo inteligível.

Um romance, um poema, um quadro, uma peça musical são indivíduos, quer dizer, seres em que não se pode distinguir a expressão do expresso, cujo sentido só é acessível por um contato direto, e que irradiam sua significação sem abandonar seu lugar temporal e espacial. É nesse sentido que nosso corpo é comparável à obra de arte. Ele é um nó de significações vivas e não a lei de um certo número de termos co-variantes (Merleau-Ponty, 2006, p.209-210).

Por essa capacidade de interagir diretamente com o mundo que corpo e arte formam uma relação sensível tocada pela poética. Michel Serres [s.d.], sobre o teatro e a dança, dizia que “o corpo é uma obra de arte que produz arte”, afirmando que arte e vida estão integradas. Logo, podemos dizer que um pintor ou escultor, durante o ato de produção de sua obra, não pensa para pintar/esculpir. Ele pinta/esculpe enquanto pensa. Mente e corpo estão integrados como um único ato performático por meio do qual os movimentos realizados são obra de arte e vida ao mesmo tempo. Assim como na dança, o corpo e o movimento constituem a obra que se integra à música, ou como um ator, que leva outras corporeidades para a cena pelo domínio da técnica sobre o próprio corpo.

Tomando a experiência de Cézanne, Merleau- Ponty (1999, p. 208) afirma que “[...] não é ao objeto físico que o corpo deve ser comparado, mas antes à obra de arte”. Seja essa obra uma peça musical ou um quadro, não temos a apreensão apenas de um som ou de uma cor, mas o desdobramento de cores e sons⁹⁵. O corpo é fenomenal e também possui sotaques como parte da constituição de uma identidade formada a partir das circunstâncias determinadas pelas experiências vividas. Um francês, por exemplo, vai expressar-se de maneira distinta de um russo, assim como um nordestino diferente de um carioca/ paulista, ou um indígena do interior da floresta de uma pessoa que vive e nasceu na cidade. Isso leva-nos a perceber que o corpo manifesta códigos como modos próprios de linguagem para estabelecer comunicação, interagir e se fazer compreensível.

Uma pessoa que utiliza a linguagem de sinais é outro exemplo desses sotaques do corpo. Ao produzir gestos específicos como modos de comunicação definidos pelas especificidades dessas identidades - fala, modo de andar, olhar ou de se comportar - o corpo emitirá características próprias. Isto é, corpo “sem mistério, porque já era nosso corpo, enquanto potência de tais e tais regiões do mundo” (Merleau-Ponty, 1999, p. 154). Mesmo as regiões não sendo geograficamente distantes de modo a permitir encontros e metamorfoses corporais, as condições e assujeitamentos resultantes das práticas de sobrevivência certamente moldam esses corpos próprios. Produzem uma presença estética que influencia os gostos, o jeito de falar, de andar, de interagir e de se vestir muitas vezes desencadeando estranhamentos ou práticas de exclusão e preconceitos.

⁹⁵ Disponível em: <https://1library.org/article/a-concep%C3%A7%C3%A3o-de-corpo-no-pensamento-merleau-ponty.yr2jvmvz> Acesso: 30 jul. 2024. PEIXOTO, Adão. A concepção de corpo no pensamento de Merleau-Ponty. No documento *E-book Revista de Educação Pública*, v. 23, n. 53/1, m Disponível em: aio/ago. 2014. (páginas 75-80) Acesso: 31 jul. 2024.

Como exemplo relatado sobre a experiência no campo de pesquisa, meu corpo era estranho àquele espaço. O medo, os movimentos controlados e “não naturais” e mesmo os atos do olhar curioso e criterioso de não encarar diretamente as pessoas denunciavam o não pertencimento àquele território. Simultaneamente, produzia um interesse velado, pois eu também estava sendo observado pelos participantes daquela experiência relacional:

O agir aqui tem seu pensamento, não é agir mecânico, destituído de sentido, mas fonte de significação. Assim, o gesto nunca é movimento de uma coisa, não é expressão apenas corporal, mas expressão de uma pessoa; é comunicação que revela a interioridade da pessoa. A expressão facial pode revelar desprezo, raiva, amor, acolhida e rejeição. O meu corpo e o corpo do outro não são uma coisa qualquer, são corpo humano (Peixoto, 2014).

O corpo desde a perspectiva mais biológica, nem a mais científica não se sustenta como um ente separado, sempre está em relação. Uma vez jogados no mundo, estamos expostos ao outro, compartilhando experiências, produzindo significados, ocupando espaços, conduzindo e sendo conduzidos através dessas mesmas relações. Boal (2009, p. 115) declara: “não há espaço para solidões eremitas, o cérebro é coletivo, neurônio que se isola morre”. Podemos crer, por sua vez, que tudo está em relação, nossos corpos com os outros corpos, coisas, cidade e o mundo. Não se pode acreditar que qualquer desordem não implicará reverberações.

3.1 Sub-ramal - Corpos em movimento: de Costa Barros ao Centro

Certa vez, abandonei um estúdio no intervalo de gravação após ter passado o dia inteiro com fome e à disposição de uma produtora que selecionava figurantes para TV. Tinha aproximadamente dezenove anos. No dia seguinte, acompanhei uma amiga para que ela pudesse receber o mísero cachê combinado pela sua participação. Após uma fala de repreensão, o produtor disse que se eu não estivesse todo “arrumadinho, limpinho e cabelo cortado”, eu ficaria muito bem no elenco dos miseráveis, pois tinha cara de pobre. Por fim, complementou que uma mão lavava a outra e as duas juntas o rosto. Além de não receber, também estava fora do cast. À minha amiga, mulher preta e pobre, os papéis que sempre lhe couberam nessas chamadas foram os de prostituta, escrava e cenas eróticas.

Aos sábados, eu pegava o ônibus 374, em Costa Barros, para ir ao Centro onde fazia um curso de idiomas. Nessa época, costumava usar os cabelos encaracolados compridos e soltos fazendo um grande volume, o que na minha concepção conferia um estilo identitário e libertário. Durante o trajeto, o ônibus foi parado pela polícia e eu o único a ser revistado, tendo o cabelo inspecionado à procura de alguma droga ilícita. Situação semelhante ocorreu dentro da favela, onde dessa vez tive o cabelo inspecionado por traficantes que me apelidaram de black power, em alusão ao desenho animado do time de basketball Globetrottes em que os personagens escondiam diversas coisas em seus cabelos.

No ano de 2009, recebi um convite para ir à Orimattila – Finlândia, produzir um trabalho artístico: um mural que integraria à decoração de uma residência em construção. Essa foi a primeira viagem internacional de um jovem adulto que sempre viveu em extrema vulnerabilidade e não acreditava mais serem possíveis voos como esse. Os três meses na Europa acenderam múltiplas sensações: saber-se localizado do outro lado do mundo, “o tal velho e primeiro mundo”; o trem espetacular em que nada lembrava os daqui; as coisas efêmeras - as folhas que caducavam e caíam anunciando a chegada da neve e do clima extremamente frio de - 15°; a sonoridade de outro idioma; outros modos; outra comida (para mim, insípida); que obviamente desencadearam uma constante comparação entre as realidades daquele lugar com o meu lugar aqui no Brasil.

Certo dia, durante uma conversa informal, fui indagado sobre minhas impressões e prontamente relatei coisas que havia observado. A minha resposta sobre as mazelas daquele lugar provocou uma reação de ira em uma pessoa que prontamente confrontou-me apontando as mazelas daqui citando a favela da Rocinha onde foi “turistar” montado em um jipe tipo safári. Durante o período da viagem, observei que ainda permanecia uma imagem negativa sobre o nosso país. A visão do outro resumia-se a um Brasil estereotipado, folclórico: futebol, copas e ídolos passados, samba, corpos de mulheres e homens sexualizados.

Os relatos acima sobre aparência, cabelos e lugares têm em comum o estigma que relaciona periferia⁹⁶ à condição de miséria ou violência. Trata-se de uma relação profunda e

⁹⁶ A palavra periferia fica mais forte no Brasil no processo de metropolização do país iniciado nas décadas de 60 e 70 do século passado. A origem do conceito remonta às duas grandes guerras mundiais. Mas é no apogeu da Guerra Fria que ganha força para dar status de centro aos países de maior poder econômico e militar, enquanto às nações emergentes e subdesenvolvidas caberia a caracterização de periféricas. (ESTÉTICA DA PERIFERIA, catálogo, p.2)

pulverizada construída por fatores históricos e contextuais. Não se trata, em definitivo, de uma concepção originária de uma posição geográfica que divide os espaços entre um centro provedor e uma periferia habitada pelos desprovidos de recursos.

Eu vendia bala, embarcava no primeiro trem, eu saía da estação de Belford Roxo 4:45 da manhã e por muitas vezes trabalhava até o último trem que saía da Central do Brasil, se não me engano, 9:15 da noite, trabalhava esse longo tempo aí para poder levar merrequinha para casa, minha carga de horário era extensa, até mesmo porque eu tinha alguns planos, conseguir com esse trabalho puxado, com muitas horas de trabalho, conseguir tirar minha habilitação, tirar meu CNH através do trem, conseguir comprar terreno, fiz a obra na minha casa, mas para isso tive que trabalhar muitas horas, por isso eu chegava muitas vezes, não tô dizendo direto porque eu também não aguentava, mas por muitas vezes eu chegava no primeiro trem e ia embora no último trem para eu poder fazer um dinheiro e concluir minhas metas, né? (ver anexo: entrevista 3)

Na juventude, embora não compreendesse a dinâmica periferia/centro, sentia no corpo os sacrifícios desta separação tanto na Rocinha quanto em Costa Barros. Neste último, por exemplo, era angustiante quando necessitávamos ir ao médico. Tínhamos de sair de madrugada, por volta de três e meia e quatro horas, para conseguir pegar o ônibus vazio, não ficar preso no engarrafamento e garantir o atendimento na fila do hospital localizado no Centro da cidade. Do mesmo modo, quando comecei a trabalhar, saía de casa por volta das seis horas da manhã e pegava o ônibus sempre em pé. Os longos engarrafamentos faziam com que eu e as demais pessoas da região frequentemente chegássemos atrasados ao trabalho. Como resultado, advertências e pressões por parte dos empregadores desinteressados nas nossas justificativas.

Os engarrafamentos constantes na Avenida Brasil provocavam grande atraso dos ônibus e quando chegavam já estavam lotados nos forçando, por vezes, seguir pendurados na porta durante o percurso. Outra alternativa era tentar ir de trem - ramal Belford Roxo. Como não tinha horários programados - e assim permanece até hoje -, a espera tornava-se longa, possivelmente mais de hora na plataforma. Havia também a possibilidade de tentar deslocar-se até a estação de Deodoro. Os trens chegavam lotados do mesmo modo, obrigando-nos mais uma vez a seguir pendurados do lado de fora.

A volta não era diferente. O cansaço após a jornada de trabalho tornava nossas rotinas ainda mais exaustivas e angustiantes. Piorava quando chovia e dependo da intensidade e

volume de água, tudo parava, menos o trabalho. Certa vez, choveu intensamente no início da noite, criando uma situação caótica no centro da cidade. Não passava ônibus para Costa Barros porque a Avenida Brasil estava parada por causa dos alagamentos. Foi uma época antes dos celulares quando também não tínhamos telefone residencial. Sem poder me comunicar com minha família, segui a pé até a Tijuca onde morava um tio e permaneci lá até o dia seguinte. Ao chegar pela manhã na loja onde eu trabalhava, encontrei meu pai angustiado buscando notícias minhas.

Ao relatar essas experiências carregadas de sacrifícios, conecto-me às histórias dos interlocutores objeto desta pesquisa: seus deslocamentos das áreas periféricas em busca dos centros produtores de recursos e, sobretudo, uma filosofia pessoal que impulsiona e faz desse modo de vida uma forma de resistência.

Onde está a periferia? Onde está o centro? Peço ajuda ao GPS (Global Positioning System). O GPS não consegue me informar se estou na periferia ou no centro, que ele me dá são as coordenadas objetivas. Melhor assim. Pavão Pavãozinho ou Ipanema? Centro ou periferia? São Conrado ou Rocinha? Periferia ou centro? Chapéu mangueira ou Leme? Centro ou periferia? As coordenadas geográficas são as mesmas. O que muda? Quando se é centro e se é periferia? A periferia é um espaço geográfico ou social? A Periferia é o que não é ou o que não se tem? Como artista, quero acreditar que o centro é o lugar do ato criador. É onde se constrói uma estética. É onde se constrói o desejo de se reinventar. Esse local não é aqui ou ali. Ele nos atravessa (Franca, 2005)

“A cidade partida, desvendada pelo jornalista e escritor Zuenir Ventura, pode estar de frente para a fachada do prédio de luxo da Zona Sul - mas também continua relegada a uma visibilidade embaçada pela violência e pela exclusão social”⁹⁷. Em 2005, tive a oportunidade de trabalhar na montagem da exposição “Estética da Periferia” realizada no Centro Cultural dos Correios, produzindo algumas pinturas artísticas. Levou para o espaço a cultura da periferia por meio de objetos, roupas, sons, música e imagens. Tema atualmente em evidência na grande mídia e nas ações sociais para se discutir realidades e potências desses territórios. A exposição buscou fazer um paradoxo entre formas de resistência diante de um quadro caracterizado pelas desigualdades sociais e uma cultura que se insurge como modos de existir e resistir.

⁹⁷ Catálogo estética da Periferia, 2005.

Heloisa Buarque de Hollanda⁹⁸, perante a perspectiva de uma “Humanidade excedente” e desempregada, faz a seguinte declaração: “espera-se como resultado, o crescimento da população favelada mundial acentuando o quadro dramático de desigualdade nas nações periféricas”. Nesse contexto, a arte em suas múltiplas linguagens se destacam, como por exemplo, o funk festivo e agregador de diferenças, mas também transgressor ao expor a hipocrisia das camadas médias e altas quando recusam a ver as raízes das diferenças, mas consomem os produtos dessa manifestação; o rap que em versos protesta contra as injustiças sociais; na moda que exige a liberdade do corpo e transfigura-se em uma forma autêntica de beleza; nos modos de comunicação como meios dialógicos de pertencimento atravessados por gírias e expressões corporais; nos grafites onde a parede é sempre um meio de fazer política; na arquitetura como soluções de coexistir e compartilhar o espaço fragmentado e reduzido; e na dança do quadrado e do passinho, mas sobretudo, no potencial criador e transformador que constantemente se reinventa.

A favela da Rocinha, localizada na Zona Sul, é uma das maiores comunidades do país com aproximadamente uma população de 67 mil habitantes e grande parte é oriunda de outras regiões do país, até do exterior. Trabalham, consomem e fazem a economia girar dentro e fora da própria localidade. Por estar em uma área considerada “nobre”, é constantemente destaque midiático, despertando interesse de muitos setores de empreendimento, entre eles o turismo que abriu um nicho de mercado – o tour de favela - proporcionando a um público geralmente estrangeiro uma experiência exótica, controlada e segura, guiada pelos lugares autorizados da comunidade, como se fosse um safari onde se pode estar próximo de animais selvagens e de certo modo protegido no veículo.

Esse exemplo contrapõe-se ao Rolé dos Favelados⁹⁹ no Morro da Providência que leva o público visitante a conhecer a história da localidade e seu entorno, ressaltando a imensa importância histórica que o lugar tem na formação da cidade. Além de contar a história da mais antiga favela do Rio, incita uma reflexão sobre a realidade local em todos os seus aspectos. Passado e presente se conectam em profunda análise acerca das desigualdades legitimadas não somente pela ausência, mas sobretudo pelo racismo de Estado, enquanto uma

⁹⁸ Disponível em: <https://www.heloisabuarquedehollanda.com/esttica-da-periferia-1-e-2>. Acesso em: 29 nov. 2023

⁹⁹ Projeto criado e desenvolvido pelo morador do Morro da Providência e guia de turismo Cosme Felippsen. Disponível em: <https://www.anf.org.br/o-role-dos-favelados-e-a-historia-da-providencia/> Acesso: 26 nov. 2023

estratégia de exercício do poder sobre o corpo social: nega direitos sociais assegurados constitucionalmente e valida/legaliza a violência contra a população local.

Caso uma experiência hipotética for realizada traçando um percurso que atravessasse a cidade a fim de observá-la, veremos seus imensos contrastes e uma periferia inserida na sua área central. Identificaremos facilmente que nem todos moram em casas ou apartamentos. Encontraremos muitas pessoas residindo embaixo de viadutos, marquises e calçadas. Ao cruzar um sinal, iremos nos deparar com ambulantes tentando vender alguma coisa ou conseguir qualquer esmola, entregadores de aplicativo, profissionais da Comlurb limpando ruas e pontos de ônibus lotados.

Manuel Bandeira em seu poema “O bicho” (1947) relata uma cena cotidiana das cidades: “Vi ontem um bicho / Na imundície do pátio / Catando comida entre os detritos / Quando achava alguma coisa / não examinava nem cheirava/ Engolia com voracidade / O bicho não era um cão / Não era gato / não era um rato / O bicho meu Deus era um Homem”.

Retrata o homem na condição desumana comparada abaixo de um animal, mas que passa despercebido diante da dinâmica da cidade. A fome abordada, que é um modo de violência ultrajante, torna-se corriqueira, despertando o interesse apenas daqueles que são empáticos com outro, ou, na pior perspectiva, por aqueles que se sentem invadidos e agredidos pela imagem grotesca que enfeia a estética da sua bolha social, despertando apenas um discurso reacionário e higienista.

O Centro de alguma maneira está inserido na periferia. Podemos ver uma organização própria e uma economia girando dentro de comunidades. Assim como na Rocinha, abriga um comércio vasto: redes de restaurantes, feiras, mercados, agências bancárias, consultórios e clínicas médicas particulares, serviços de telefonia e comunicação, bares e outros. O confronto com a periferia desperta o medo, pois a região está diretamente associada ao estigma da violência, ao corpo periférico e às ações fora das normas do Estado. Cenas de ônibus lotados com meninos e moradores oriundos de áreas periféricas frequentemente despertam pânico nos moradores da Zona Sul do Rio de Janeiro. Esse medo se intensifica nos períodos festivos e de calor, visto que há um grande deslocamento de pessoas oriundas das comunidades que buscam acessar as praias.

Há a violência física originada por assaltos, arrastões e pancadarias envolvendo embates físicos, contudo, há também a violência de segregação que tenta coibir o direito de circular por ambientes não periféricos: sob a alegação de sentirem-se aviltados dos seus direitos, integrantes das camadas médias e elite demandam intervenção do Estado para proibir

o acesso a localidades não periféricas, ignorando o direito de ir e vir assegurado constitucionalmente.

A segregação social é igualmente violenta e ultrajante. Exclusão social, econômica e racial é uma violação de direitos básicos. A vasta maioria das pessoas segue para esses lugares a fim de usufruir o lazer que lhe é negado como parte dos direitos sociais assegurados por leis. O racismo de Estado descrito por Foucault (1999a) funciona como um *modus operandi*, vide quando o Estado no papel da polícia ou da Guarda Municipal procura coibir aqueles sujeitos que carregam o estereótipo de preto, pobre e favelado. Não raro suas abordagens brutas e os excessos cometidos vão parar nas manchetes de jornais, a exemplo do caso envolvendo filho adotivo do cantor Caetano Veloso e da produtora Paula Lavigne, Luciano Ferreira da Silva com 18 anos na época. Ele foi abordado e expulso por um policial à paisana no Shopping Fashion Mall, em São Conrado, na noite de 14 de fevereiro de 2004. Acompanhado de dois rapazes, um deles seu irmão Zeca Veloso, Luciano foi acusado de vender drogas no *shopping* para os dois amigos. Outro caso mais recente envolveu a Polícia Militar do Rio de Janeiro. Dois policiais militares abordaram e apontaram arma para três filhos de diplomatas negros com idade entre 13 e 14 anos, em Ipanema. Nas redes sociais, a mãe de um dos meninos apontou racismo na ação, que envolveu adolescentes do Gabão, Burkina Faso e Canadá: “a PM do Rio fez sua abordagem de sempre contra jovens negros: racista e violenta. Para “azar” dos policiais, os garotos eram filhos de diplomatas estrangeiros. É preciso punição exemplar para policiais que apontam armas para qualquer pessoa, de qualquer origem e nacionalidade”.

A violência e o racismo de Estado não raro produzem reações violentas por meio de atos de inconformidade, como medida de sobrevivência a fim de fazer valer a liberdade que se julga ter. Levanto as questões: quais corpos têm o direito de existir? Quais corpos podem acessar e expressar arte e os locais de lazer? Quais são suspeitos, quais são alvejados?

A cidade idealizada pela lógica da visão grega da pólis é semelhante a uma máquina cujas engrenagens propõem serem capazes de suprir as necessidades de seus habitantes. Exige uma ordem identificada com práticas de intenção higienista dos espaços públicos solidificadas em discursos que visam uma pretensa diminuição do espectro da violência produzida pelos inúmeros contrastes sociais e econômicos: não acesso a bens de consumo, direitos civis tomados e impossibilitados, exploração de corpos subjugados, segregação social e econômica.

O racismo de Estado não considera que os corpos segregados têm os mesmos direitos de ocupar espaços da “cidade postal”. Espera-se certa conformidade dos sujeitos e adesão de práticas e comportamentos para que sejam aceitos dentro de certos espaços e grupos. O desvio

dessa ordem torna-se infração a ser punida, pois a recusa do corpo estranho em se adequar ao ambiente – que não deseja inserir-se nem ostentar determinados atributos de boa convivência – não deve ser tolerada.

É impossível formar uma cidade com pessoas iguais. Portanto, a experiência é sempre coletiva. A heterogeneidade define a experiência pública (Aristóteles). Neste quadro de violências múltiplas, na medida em que vão sendo compreendidas e/ou identificadas, tendem - de alguma maneira - a ser ajustadas, suportadas, desviadas e combatidas como modos necessários e insurgentes de sobrevivência.

Diante dos enquadramentos de uma vida cerceada pelos cotidianos, a arte de alguma maneira se insurge não apenas como fuga da realidade, mas como maneira de questionar, fazer política e enfrentar as opressões colocadas pela necropolítica e o racismo ambiental e Estado. A cidade existe porque ela é ocupada por corpos que criam territórios de sobrevivência. Muitas dessas ações transcorrem como recusas automáticas - impensadas ou irrefletidas - desses corpos que, uma vez subjugados, buscam maneiras catalisadoras de enfrentar suas dores. A arte é capaz de conectar o sujeito ao mundo porque ela é a maneira que o corpo descobriu para dialogar e se expressar.

Se transportarmos essa lógica para outro lugar - como um trem de passageiros, “um trem de corpos invisibilizados” - iremos encontrar um fluxo de relações organizadas, em parte por uma estrutura que é o próprio sistema de massa, e outra a experiência dada em uma dimensão que atinge tanto o particular quanto o coletivo. O que nos remete à questão sobre o quão a arte pode ser reparadora produzindo campos dialógicos que conectam o urbano e o espiritual de nossos corpos?

3.2 Sub-ramal - Quando as bordas transbordam o centro é preenchido

Em uma visita à Rocinha, pouco antes de retornar a viver lá, enquanto meus pais conversavam com os futuros vizinhos, fui explorar o ambiente que seria meu quintal. Próximo a um abacateiro e uma laje de um quartinho que havia sido casa de santo encontrei umas pontas de lápis de cor. Fiquei tão encantado com as cores que me pareceram saborosas, então quebrei-os nos dentes e comi o giz de cera de seu interior, resultando em seguida um vômito colorido. Me pergunto, será que naquele momento antropofágico instintivamente produzi arte? (ver figura 17)

O interesse pelas coisas artísticas ganhou força, em Costa Barros, quando comecei a produzir desenhos em qualquer suporte e material que o meio disponibilizava. As paredes da minha casa eram marcadas por desenhos, às vezes a lápis grafite e até mesmo com cacos de tijolos e ranhuras feitas com pontas de ferro. O verso das capas de cadernos e folhas de divisão de matéria sempre estavam preenchidos com alguma imagem realizada por mim. Eram desenhos inspirados em HQs, capas de revistas e animes que passavam na TV. Foi um aprendizado solitário, já que eu não tinha referências e nem orientação direta, apenas um desejo de um dia me tornar um artista, um pintor famoso.

Durante a adolescência, quando ainda não se ouvia falar de reciclagem, eu buscava materiais descartados nos lixões e ruas. Eram pedaços de madeira, compensados, Eucatex, lâminas de vidro, retalhos de tecido e sobras de tinta de parede que às vezes por sorte eu ganhava. Quando conseguia reunir algum dinheiro pela venda de picolés no trem ou praia, comprava alguns potinhos de tinta de tecido e pinceis, possibilitando assim realizar algumas pinturas inspiradas na natureza, animais e formas humanas, bosques, rios, aves, céus, tudo muito colorido, contrariando tudo que eu vivenciava. Era uma beleza romantizada, paradisíaca e folclórica.

Com o tempo, passei a entalhar madeira e criar uns quadrinhos simulando fachadas de casarios e corpos erotizados. Nesta jornada, ganhei um público na comunidade e na escola onde eu estudava: professores e a própria direção tornaram-se meus clientes e encomendavam obras com temas sugeridos. Recentemente, encontrei um quadro dessa época guardado entre ferramentas e demais coisas na casa de um tio que se mudou de Costa Barros. É uma pintura de uma mulher nua com longos cabelos negros saindo das águas de um rio, ao fundo um pôr do sol com cores mistas predominantemente quentes. Uma mulher encantada, uma Iara inspirada nas lendas amazônicas contadas em cordéis, livros e contos aos quais tive acesso por meio da oralidade.

Figura 17 - Comi lápis de cor, vomitei arte



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2021.

Retomo aqui o trem da vida na sua dimensão metafórica e material, alinhando minhas memórias e práticas de resistência com a dos interlocutores desta pesquisa, o camelô ↔ o passageiro ↔ e o artista de vagão. Elejo principalmente o artista, que ao exercer sua arte, é capaz de transbordar e romper com os limites das convenções, criar campos dialógicos e estados psicológicos momentâneos de alívio da dor.

Ao fazer uma busca no *Google*, tomo a definição de terapia catártica conforme o Dicionário de Psicanálise de Roudinesco (1998): é o procedimento terapêutico pelo qual um sujeito consegue eliminar seus afetos patogênicos e, então, ab-reagi-los¹⁰⁰, revivendo os acontecimentos traumáticos a eles ligados. Acredito que ao expor nossas dores, conseguimos de certo modo fazer uma catarse.

Além de seu aspecto de fruição, a arte tem um papel terapêutico, principalmente nos espaços onde as pressões cotidianas exercem maior sofrimento. Faço um paralelo entre um paciente e seu psicanalista comparado a um objeto artístico e seu observador: diante do paciente está o psicanalista que não dá a resposta ao problema. Apenas ouve e o conduz para

¹⁰⁰ Segundo Laplanche & Pontalis (*Vocabulário de Psicanálise*), ab-reação é a “descarga emocional pela qual um sujeito se liberta do afeto ligado à recordação de um acontecimento traumático”. Isso permitiria que este afeto (energia vinculada a traços de memória) não continue na condição patogênica. Isto é, ao ab-reagir, o sujeito toma consciência da origem do seu sintoma e lhe dá uma resposta emocional, no sentido de interrompê-lo. Disponível em: <https://www.psicanaliseclinica.com/ab-reacao/> Acesso em: 10 ago. 2024.

que ele mesmo encontre a resposta em si. Do mesmo modo, diante do observador está o objeto artístico enigmático, ao confrontá-lo, o observador encontra em si respostas às suas inquietações e não no objeto, o objeto é apenas o catalisador.

[...] tinha o retorno das pessoas que se sentiam bem. Lembro que uma vez eu toquei umas músicas assim do Renato Russo, obras mais conhecidas assim, né, popularmente e a menina chorou assim do meu lado, chorou muito, mas chorou muito. Eu falei, meu amor, vai ficar tudo bem. Ela, não, eu agradeço, tive um dia muito difícil, que bom que você veio tocar um violão e tal...essa também e outras pessoas que comentavam ali do meu trabalho, na minha página, e faziam declarações também, declarações afetivas também, e é isso assim né, tive muitos encontros positivos nesses muitos percursos. (ver nexo: entrevista 12)

“A arte, assim como a filosofia, é modo de habitar a cidade. E, nesse sentido, a arte não existe na cidade. Ela é a cidade enquanto a cidade reflete a si mesma¹⁰¹.” Uma exposição do coletivo Imaginário Periférico realizada, na estação central de trens (Estação Central do Brasil – Ferrovia D. Pedro II em 2003), com o propósito de discutir a descentralização das artes na dinâmica do eixo centro e periferia – poderia bem ser ampliada para considerar esse lugar de deslocamento da grande massa e a materialidade dos produtos que nele circulam. Reafirmaria a memória e os modos de circulação dessas mesmas coisas e pessoas nesse espaço diretamente ligados às soluções de sobrevivência. Outra dimensão disso seria refletir sobre os modos de descarte desordenado das coisas, já que parte das construções plásticas para a exposição foram produzidas com refugos. Poderia ainda abrir espaço para pensar sobre as estratégias utilizadas por comerciantes ambulantes para driblar as regras de habitação sistemáticas impostas nesses mesmos espaços.

Baumgarten (1750 - 1758) esclarece: a Estética, ela não é nem algo existente na própria Coisa, nem pura criação do ser humano. É o resultado de uma síntese particular, harmonia entre Coisa e Pensamento. Precisamente, trata-se de uma relação sujeito-objeto¹⁰². Em comparação, posso dizer que um homofóbico ou um racista não encontra no outro as raízes

¹⁰¹ Crítica de arte no Brasil – Temáticas contemporâneas, Arte e cidade – Nelson Brissac Peixoto. p. 488. Disponível em: <https://zlib.pub/book/critica-de-arte-no-brasil-tematicas-contemporaneas-313k4dnh3rqg> Acesso em: 26 nov. 2023.

¹⁰² Boal, Augusto, 1931-2009 A estética do oprimido / Augusto Boal - Rio de Janeiro: Garamond, 2009. 256p. : il, p.25.

do seu preconceito, mas em si. Do mesmo modo, a beleza, as dores, tristezas ou alegrias não estão apenas no objeto observado, mas nos olhos de quem observa. Portanto, a arte tem a capacidade de fazer o sujeito voltar para si, confrontar, questionar e agir contra aquilo que lhe faz mal. Este é o caso do artista que foi verbalmente agredido por uma senhora em um ônibus do BRT¹⁰³ após tê-lo reconhecido. O motivo pode ter sido pela disputa de território, mas também desencadeada pela arte que de algum modo a afetou.

O episódio mais, um dos mais hilários que aconteceu foi uma camelô do BRT, que ela chegou, não sei, ela devia estar alterada ali também, ou com sofrimento psíquico talvez, porque assim que eu entrei no vagão, ela já começou a me ofender, me xingar, me chamando de maconheiro, dizendo que estava usando o dinheiro pra comprar drogas, que pra não sei o que, que eu era vagabundo, que meu violão era roubado, começou a devanear um monte de coisa, e eu ali tipo assim, um pouco meio constrangido, né, tive que seguir por que o BRT fechou, eu pegava o semidireto e ele ia até Madureira, e eu comecei a questionar, eu falei: pô minha amada, porque você está fazendo isso? Eu estou aqui pra trabalhar, eu permito, eu deixo, você trabalha primeiro aí o que você tem que vender e depois eu toco, é um dinheiro diferente que eu vou trabalhar aqui. Ela não, começou a filmar, me filmar, me xingar, “Esse filho da puta aqui ó, tô mandando aqui pros chefes dos camelô, começou assim. Eu comecei a ficar num lugar de perigo mesmo, de ela colocar no grupo lá dos camelô, né, a minha imagem, fazendo vídeo comigo, me xingando, “esse filho da puta aqui, não sei o que, quer tocar aqui, esse maconheiro, esse bandidinho desgraçado”, assim dessa maneira. E aí assim, eu fiquei muito acanhado assim, falei, cara eu não vou discutir, eu vou ficar na minha, aí eu falei: gente, desculpa (eu já tinha feito um anúncio de que ia tocar), eu falei, desculpa, mas é pra gente manter o ambiente [...] tranquilo, eu trabalho na próxima e tal. Aí eu botei a viola no saco, e aí a galera começou a se irritar com ela assim, né. E a revolta popular foi uma coisa do caramba, porque, o BRT ele é grande, né, então veio gente do primeiro vagão e do segundo, né colocar, colocar assim, eu quero que você compre sua maconha, eu sei lá o que você for fazer, as pessoas ficaram ironizando, claro né, e começaram a colocar dinheiro no meu chapéu, sem eu nem ter tocado, assim, esse foi o dia que eu falei, cara, véio, o artista tem que tá do lado do povo, porque é isso, que elege o artista é o povo mesmo, e esse foi o

¹⁰³ *Bus Rapid Transit*, sistema de ônibus de trânsito rápido: o ônibus circula pelas ruas por uma canaleta única e exclusiva, diferente dos trens e trilhos que requer uma implementação mais complexa, tem o custo reduzido por quilômetro percorrido e a funcionalidade mais acessível financeiramente comparada às outras. Disponível em: www.portaldotransito.com.br Acesso em: 19 ago. 2024.

dia em que saí com o coração quentinho, a galera botou dinheiro no chapéu. (ver anexo: entrevista 12)

Como já abordado no capítulo 2, no exemplo do artista Silvio Santos do Trem, as reações do público nem sempre são previsíveis, já que a arte pode ser provocativa e atingir sentimentos nos quais o sujeito não tenha condição de lidar de forma madura. Nas apresentações do Teatro do Oprimido, por exemplo, ao abordar assuntos de opressão, os atores já se mantinham na expectativa de qualquer reação violenta e o público previamente avisado de que as pessoas que estavam ali eram atores dando vida a uma cena para discutir um assunto específico. Mesmo assim, aconteciam agressões físicas e verbais quando alguém do público entrava na cena para interpretar o personagem oprimido. Ficava nítido que havia uma conexão entre a fúria desencadeada e o tema abordado.

Um aspecto que conduz as razões proeminentes nos discursos sobre o papel do artista é o de levar alegria e diversão ao público. Rir é um ato de resistência¹⁰⁴. É comum encontrar artistas promovendo brincadeiras e performances cômicas dentro dos vagões para divertir o público, vide o Homem-Aranha do trem. Fantasiado como o herói dos quadrinhos, faz acrobacias e piruetas pendurando-se nas barras de ferro do vagão. Outro exemplo é o Silvio Santos do Trem. Caracterizado como o apresentador, imita seus jargões e faz piadas com os passageiros arrancando gargalhadas e gritos do público. Porém, o breve contato e o acompanhamento pela rede social, revelou-me este último parecer uma pessoa triste, introspectiva, marcada por problemas de ordem financeira e familiar. Parece-me contraditório levar alegria aos outros quando esta lhe falta. Tal fato remete-me à versão da música *Smile*, na voz do cantor Djavan:

Sorri

Quando a dor te torturar

E a saudade atormentar

Os teus dias tristonhos, vazios

Sorri

Quando tudo terminar

Quando nada mais restar

Do teu sonho encantador

¹⁰⁴ Frase atribuída ao ator/comediante Paulo Gustavo que se tornou símbolo de luta pelo direito à arte.

Sorri
 Quando o sol perder a luz
 E sentires uma cruz
 Nos teus ombros cansados, doridos
 Sorri
 Vai mentindo a tua dor
 E ao notar que tu sorris
 Todo mundo irá supor
 Que és feliz
 Smile

Ao falar das realidades fingidas em que os artistas vivem, Boal (2009, p.223) diz:

Quando um poeta, imerso em imaginações, escreve seu poema; quando um pintor, alheio ao mundo, pinta seu quadro; quando um compositor escuta sons que transcreve em partituras sem que ninguém os ouça; quando o ator sobe ao palco e finge ser quem sabe que não é, e os espectadores fingem acreditar e acreditam – estas são formas delirantes da percepção estética. Delírio organizado. Finge sentir o que de fato sente: distância entre vivenciar e viver. Metaxis (Methexis): a imagem do real é real enquanto imagem. Pertencimento a dois mundos simultaneamente: o ator é o cidadão e, ao mesmo tempo, é o personagem. A existência de estilos nas artes de cada época e de cada artista mostra que os artistas, mesmo no auge da sua subjetividade, obedecem a regras que os prendem à realidade da qual fogem.¹⁰⁵

Outro aspecto presente nas falas dos entrevistados são os sonhos e objetivos a serem alcançados. Tal fato aparece reiteradamente no discurso de camelôs e artistas de vagão, seja com a finalidade direta de garantir a subsistência de forma digna ou até para investir em propósitos maiores, como é o caso dos músicos que pretendem comprar melhores instrumentos musicais e equipamentos de produção para gravar suas obras.

Eu comecei a trabalhar no trem... 2017 pra 2018... é através do meu chapéu e da minha arte que eu garanto o sustento da minha família e da minha casa e consigo alcançar meus objetivos. (ver anexo: entrevista 10)

¹⁰⁵ Quando assiste a um evento e dele participa, a pessoa vive esse evento; quando conta aos outros o que viveu, vivência. Como a testemunha diante do juiz. (A ESTÉTICA DO OPRIMIDO, Reflexões errantes sobre o pensamento do ponto de vista estético e não científico, 2009).

Embora haja um firme propósito a fim de alcançar os sonhos, quando o artista é obrigado a abandonar sua arte é como se um sentimento de morte em vida lhe tomasse. É exatamente assim que o artista Santuspê demonstra sentir, quando pressionado pela proibição da rede ferroviária. Desautorizado a expressar sua arte, deixou o trem para trabalhar como operador de loja em uma repartição de comércio varejista em troca de um emprego de carteira assinada na pretensão de assegurar dignamente o sustento da família. A lógica demonstra que, sob as regras do capital, repercute o imaginário popular de um discurso normativo que diz ao “sujeito homem” que o trabalho enobrece, mesmo que ele seja um assalariado.

Portanto, a pressão manifesta-se por todos os lados: da própria consciência que exige o compromisso com a família, da família que precisa e requer cuidados assegurados e pelo sentimento de frustração que o artista enfrenta pelo não reconhecimento e pouco retorno financeiro como parte do valor de sua obra. Há nitidamente uma frustração manifesta pelo abandono dos sonhos movidos pela arte em troca de inserir-se na régua do mercado de trabalho formal. Santuspê diz que voltaria a trabalhar no trem caso pudesse, porém se respaldado e segurado legalmente, pois a proibição é outra grande barreira a ser superada.

Eu fiquei mais depressivo depois que eu descobri que podia viver bem fazendo aquilo que eu amo e sei fazer, porém é proibido... faz dois anos que entrei num hiato por questões de trabalho mesmo (ver anexo: entrevista 9)

Os artistas, cuja experiência funcionou como um laboratório de aprendizados a fim de alcançar outros propósitos, sentem-se agradecidos, mas não retornariam a trabalhar no trem nem no metrô devido às barreiras que os impedem. Acrescentam que depois alcançaram melhores posições profissionais, poder aquisitivo e qualidade de vida, como é o caso do artista Thales Sauvo, buscam novos passos que permitam subir os degraus da ascensão socioeconômica. Durante o período de atuação no metrô, destacava-se com um produto diferenciado e pouco explorado nos vagões: realizava manipulação de bonecos em escala humana, o que resultava melhores contribuições no chapéu e menos carga horária de trabalho.

...eu não voltaria trabalhar no trem, eu já terminei minha faculdade e já estou terminando minha pós em educação, sou professor de teatro, minha companhia hoje viaja bastante apresentando espetáculo no Brasil, e o poder aquisitivo que eu ganho hoje pra dar aula de teatro, pra viajar com o espetáculo, pra dar oficina, o faturamento que eu ganho, ele é muito superior o que eu ganhava no metrô, então não voltaria por isso e por uma convicção

de que isso não funciona mais para isso, não por uma experiência ruim, até porque eu acho que todo artista deveria se apresentar um tempo na rua, se apresentar um tempo no transporte público para entender como que é essa sensação, para entender outras camadas sociais, então eu não retornaria, mas indico outros artistas a fazer. (ver anexo: entrevista 8)

Em sua rede social compartilha agradecimento ao Teatro, diz:

virei profissional e me sustento somente do Teatro fazem mais de 10 anos, viajei para vários lugares do Brasil a trabalho ou para estudar, fiz uma graduação e uma pós em Teatro, fui morar sozinho, participei de alguns dos maiores festivais de teatro nas linguagens que trabalho, produzi meus próprios (e de clientes) eventos culturais e espetáculos, consegui ajudar a contratar muitos profissionais da minha área, me tornei bonequeiro e descobri minha espiritualidade... de uma coisa é certa, teatro até hoje me abre portas, ainda me faz conhecer muito sobre mim e acessar novos lugares constantemente.

O referido artista, ao falar da sua experiência no metrô, disse que há um compromisso mais íntimo com a arte. Era comum ver pessoas ali apenas com objetivo de ganhar algum dinheiro “fácil”. Apresentavam performances, músicas, principalmente poesia (sem desvalorizar essas formas de expressão), porém não havia acabamento estético, resultando em menores contribuições dos passageiros.

Não é o tamanho da gorjeta ou quantidade de aplausos que identifica o bom apreciador da arte, mas o que ela produziu e provocou ao senso estético deste. No caso do Thales, sua proposta artística com manipulação de bonecos tinha previamente um estudo que antecedia o produto estético. Obtinha como resultado um bom acabamento e maior interesse do público a ponto de fazer com que passageiros mudassem de vagão para assisti-lo como conta na entrevista. Outro aspecto por ele ressaltado, que entendo como símbolo de resistência, surge das relações entre passageiros, camelôs e artistas de vagão: a solidariedade. Há um sentimento de compreensão pela luta do outro, como relata o camelô Ramón:

Pô, eu nunca mais comprei doce com ninguém. Como a relação era, era fiel, entendeu? Muitas vezes assim, é, o passageiro, quando a guarda municipal vinha tirar as parada da gente, o passageiro entrava no enrolo para tentar ajudar, filmava, chamava de covarde, gritava, entendeu? (ver anexo: entrevista 3)

E também o artista Fabrício Neri:

Teve uma vez que eu toquei um violão com quatro cordas e foi um dia muito revolucionário da minha vida também, porque era o único violão que eu tinha e já tinha pago a passagem para entrar também, né, tinha essa coisa de dar calote, né, que foi umas das coisas que eu erradiquei assim dentro do meu trabalho, que era: não preciso dar calote, não preciso, é, de alguma maneira sonegar, né, é tipo burlar o sistema, eu vou fazer tudo certinho. E aí eu peguei um BRT com quatro cordas no violão, eu fiz um som, e assim, um camarada que era um músico da cena, assim, já profissional, colocou 100 reais assim no meu chapéu, e aí eu consegui comprar as cordas e eu fiz o dia e consegui trabalhar um pouquinho só, mas foi uma grande compensação, assim de receber o reconhecimento de outro músico, de outro artista. (ver anexo: entrevista 12)

Uma solidariedade, segundo Fabrício, surgiu no início das práticas artísticas nos vagões. Neste momento, tinha os camelôs como aliados que os recebiam e, por vezes, colaboravam para que eles entrassem naquele espaço. A ruptura se dá quando o território em questão se torna palco de disputa.

Nos discursos do camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão, há um aspecto de honra evidenciado que edifica os indivíduos, diferente de autoestima. A honra diz respeito à dignidade e ao tipo de pessoa que quer ser diante da sociedade. A exposição o torna vulnerável e o coloca diante de um tribunal. Consequentemente, qualquer ato considerado indigno pode interferir na imagem cujo prestígio garante sua sobrevivência.

Minha experiência como artista de trem/metrô foi edificadora para minha pessoa enquanto artista. Desenvolvi muito minhas relações humanas, aprendi o diálogo com o público da boca a boca, olho a olho. Sentíamos quando a moeda era por pena ou por admiração. (ver anexo: entrevista 9)

Em alguns casos, houve um trânsito de atividades. O sujeito que exercia a função de camelô e passou a desempenhar outra atividade, como é o caso de Mano Brasil (ver anexo: entrevista 2). De vendedor de balas, passou a tocar clarinete e posteriormente migrou do trem para o metrô. O fator econômico também é um determinante para essa mudança, já que o público do metrô aparentemente é diferenciado, como afirma outro entrevistado ao declarar que o metrô tem como frequentadores passageiros mais letrados e com maior poder aquisitivo, o que resulta em contribuições mais generosas.

...variava da minha performance também, da minha escolha de repertório, né, quando eu tocava, assim uma música mais a gosto popular, o lucro era maior, certo, sempre, mas também era atravessado por essa coisa do que queria cantar dentro desse recorte, né, de letras e sensações que eu queria dividir a partir da interpretação ali da música, e da performance com o violão, eu fazia voz e violão...

...teve transição, né, de profissões. Tinha um camelô que trabalhava no gancho, aquele aparato com vários tipos de doces, de amendoim, um monte de coisas assim, né, e ele trabalhava muito bem nisso, mas ele era muito melhor no violão, um dia ele pegou no violão meu pra dar uma palinha, pra dá uma canja, cara, o cara levou o trem a loucura, muito bom, ele é muito bom, e é isso né, ele deixou o gancho e começou a tocar no trem... (ver anexo: entrevista 12)

Outro exemplo de como a arte se insere nesse espaço, é o do passageiro, professor e artista Anderson Pontes, que não participou das entrevistas, mas tem um trabalho experimental ao qual eu tive acesso. No percurso de trem, entre idas e vindas da escola onde trabalhava durante a semana, fazia o trajeto Engenho da Rainha/Madureira/Cosmos, um percurso de aproximadamente 43 km cortando a cidade.

Sua experiência estética intitulada de “respiros de artistas”, a partir do pressuposto de que o modelo de vida regido pelo sistema capitalista, leva-nos a experienciar uma vida demasiadamente corrida, distante dos afetos e de sua fruição. A alta velocidade do processo de consumo e produção domina o homem, impossibilitando-o de atingir o sensível. No seu percurso, aproveitava o movimento do trem para produzir grafismos e depois interferir neles construindo imagens que brotavam de um emaranhado de linhas aleatórias.

Segundo Anderson (2022, p.70), “temos que repensar acerca de subterfúgios para que nossos “corpos suburbanos” sejam arrebatados pela experiência da possibilidade de estarmos livres para exercitar as nossas próprias forças criativas de experienciar o mundo a fim de deixarmos de estranhar tais potências, reassumindo-as no contexto do cotidiano extenuante maçante que vivencia o trabalhador”. A prática se dá como uma forma necessária de coexistir e resistir ao cotidiano extenuante que leva corpos subalternizados a serem escravos da dinâmica da vida moderna dominada pela lógica do capital.

Diz ele: durante o percurso de aproximadamente duas horas de trem, permaneci sentado, receptivo, passivo, disponível para a abertura de possibilidades, segurando um lápis sobre a superfície de papel, deixando o balanço do vagão interferir na minha mão, imerso no momento daquela experiência, disposto a estar num lugar de encontro com algo que se experimenta e se prova. Durante esse ato performático, cultivei a serenidade e a

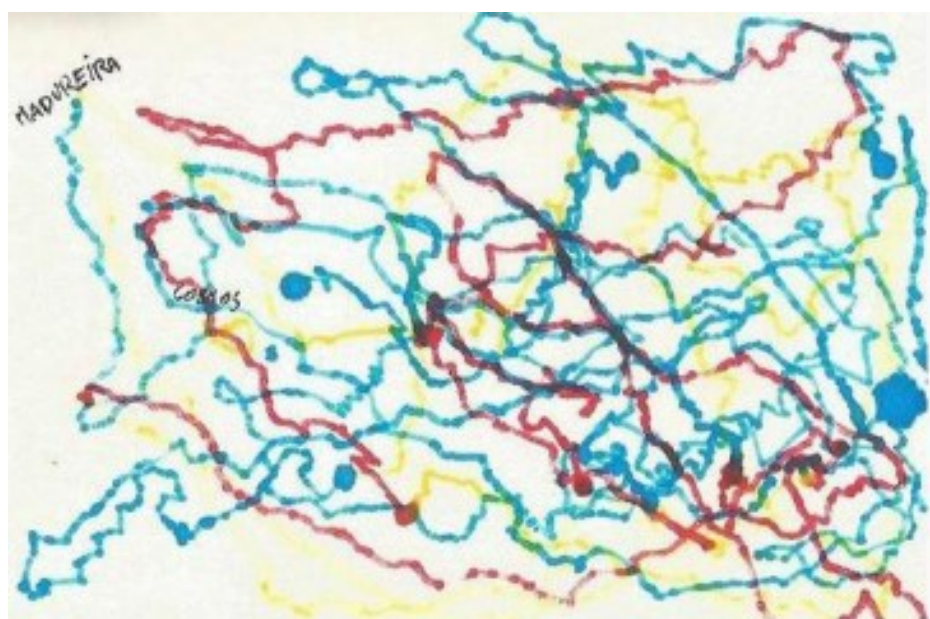
tranquilidade para estar de corpo aberto às possibilidades de que algo me aconteça ou me toque.[...] Parei para pensar sobre o porquê do nome de cada estação, parei para olhar a diversidade de paisagens que a janela do trem emoldurava, parei para escutar como a voz feminina da Supervia pronunciava o nome das estações em inglês, pensei mais devagar sobre como um trem tão pesado consegue se equilibrar sobre os trilhos, olhei mais devagar para cada luz que se apagava na teia de linhas do mapa dos ramais quando se chegava em cada estação, escutei mais devagar a variedade de produtos que os camelôs vendiam, desde aparador de pelos de nariz até peças enormes de presunto. Também parei para sentir a diferença de temperatura que se sucedia cada vez que a porta se abria e a quentura do lado de fora substituía o ártico frio produzido pelo do ar condicionado do vagão, demorei nos detalhes das gotas de vapor que se condensavam no vidro da janela à espera da sua queda, dei atenção aos caminhos que essas gotas trilhavam na superfície do vidro, umas se aglutinavam, outras terminavam solitárias o seu percurso. Abri meus olhos e ouvidos para fruir 71 desses acontecimentos, cultivando o silêncio e a paciência durante aquele percurso de quase duas horas sobre os trilhos da Supervia. Meu corpo foi atravessado por acontecimentos que “me passou” e me tocou, gerando transformação em mim. No final da viagem, aquele ato de segurar o lápis sobre a superfície de papel deixando o balanço do vagão interferir na minha mão deu lugar a uma composição de linhas abstratas geradas a partir do acaso naquele suporte.” (p.70 e71)

Figura 18 - Grafismo caneta preta sobre papel



Fonte: Anderson Batista de Pontes.

Figura 19 - Linhas abstratas coloridas



Fonte: Anderson Batista de Pontes¹⁰⁶

¹⁰⁶ A partir de “Respiros de artistas, produzidos entre as estações de trem de Madureira e Cosmos. Fonte: Anderson Batista de Pontes. Dos guajajaras a Zê Ketí: revelando saberes outros do Engenho da Rainha através da Arte Educação / Anderson Batista de Pontes - 2022.

Figura 20 - Respiros de artistas



Fonte: Anderson Batista de Pontes¹⁰⁷

Há muito tempo, a arte rompeu com códigos engessados de seu sistema colocando seu atual aspecto fenomênico ao encontro da população para um diálogo mais fluido. O artista radical da pós-modernidade engajado em temas sociais abriu espaço para o artista radicante da altermodernidade. Enquanto o artista radical, geralmente a partir de um convite, propõe o espaço como parte da obra em discussão, o artista radicante se coloca na via da transgressão marcado pela mobilidade, valorizando a errância e a diversidade. É aqui onde o artista urbano encontra-se: uma zona incerta e por isso plural de possibilidades. A escolha do lugar onde a arte será manifestada não quer necessariamente dizer que seja sobre esse espaço que irá falar, mas acerca da experiência do espaço que se constitui enquanto cidade a partir do acontecimento. A arte é a experiência da cidade que reflete a si mesma.

Se o lugar da arte é qualquer lugar, ela transborda territórios e reafirma o jargão, “todo artista vai onde o povo está”. Augusto Boal (2009) costumava dizer que nem todo mundo é artista, mas todos têm o direito à Arte e a se expressar através dela. Nesse sentido, sua ideologia hoje é conhecida e estudada no mundo inteiro como ferramenta importante na prática do exercício pedagógico e político para discutir questões de interesse social. Ganha as

¹⁰⁷ A partir de “Respiros de artistas, produzidos entre as estações de trem de Madureira e Cosmos. Fonte: Anderson Batista de Pontes. Dos guajajaras a Zê Ketí: revelando saberes outros do Engenho da Rainha através da Arte Educação / Anderson Batista de Pontes - 2022.

ruas em forma de esquetes teatrais a fim de discutir sistemas de opressão direcionados a determinados grupos e localidades.

Dessa maneira, a arte sobe o morro, entra na favela, na associação de moradores, vai à rua, à praça, se desloca, é colocada em trânsito - nos trens, em companhias mambembe, metrô, em locais de passagem. Podendo também voltar aos lugares da tradição – da rua para a galeria - integrando o sistema como *status* de objeto a ser admirado e usufruído e também refletido. É importante ressaltar que o conceito de arte utilizado aqui transborda a ideia de objeto contemplativo e se coloca como manifestação que abarca várias linguagens artísticas - teatro, dança, artes visuais e plásticas.

“Uma obra não é aquilo apenas que vemos, mas uma trama de sentidos¹⁰⁸”. De acordo com André Lepecki (2013) citando o filósofo italiano Giorgio Agamben, é a partir do confronto entre duas esferas que um terceiro elemento emerge: “subjetividade”. Dois domínios, de um lado organismos vivos e do outro dispositivos, para dizer que os objetos têm memória. Desse modo, podemos também estabelecer relações e produzir outros significados com as coisas que estão disponíveis à nossa experiência. Se objetos têm memória, os corpos e os espaços também têm e podem interagir uns com os outros para discutir seus fluxos e produzir ressignificações, nos cabe a ampliação dos sentidos que nos permitirá reverberar a possibilidade semântica de leituras do mundo.

Mais uma vez, apropriando-me da ideologia de Augusto Boal a partir da *Estética do Oprimido*, ao verificar o descarte desordenado de lixo nas vias ferroviárias e dentro das composições pelos seus usuários. Estabeleço de modo simples uma relação entre indivíduo e cidade. Em vista disso, uma cidade doente é o reflexo de uma sociedade igualmente doente. Faço um paralelo com o “O Ser Humano do Lixo”, um dos jogos utilizados nas práticas do CTO (Centro de Teatro do Oprimido). O jogo é uma atividade realizada em grupo que consiste em fazer um boneco com características humanas e após isso definir sua identidade (nome, sexo, idade, origem, profissão, formação, características físicas, endereço). Ao término, os resultados revelam a identidade dos próprios participantes, seus modos de consumo, poder aquisitivo, preconceitos e afinidades. Tal prática acaba por revelar a própria conduta diante da sociedade.

Retomando o trem da minha vida, a arte sempre esteve presente como uma forma de mitigar dores, sobretudo fortalecer sonhos. Comparo suas fases a vagões, plataformas,

¹⁰⁸ Bienal12. Feminino(s): Visualidades, ações e afetos Disponível em: [12ª Bienal do Mercosul - Feminino\(s\). visualidades, ações e afetos - Plataforma Online - ArteVersa \(ufrgs.br\)](#) Acesso: 26 nov. 2023.

estações onde foi necessário parar e fazer baldeação como um processo de mudança que me levou rumo a outros caminhos. Do mesmo jeito que a arte atravessa a vida dos artistas interlocutores dessa pesquisa, também me atravessa como modos insurgentes e estratégicos de resistência. Em mim, a experimentação da arte sempre se deu intuitivamente como uma necessidade pulsante, fato constatado nos relatos dos artistas de vagão, corpo e arte em condição inata. Nesse caminho, trilhei passagens pelas artes plásticas, publicidade, moda, escultura e fazeres variados, quase sempre de forma amadora.

Nos projetos de caráter profissional nos quais já adquirira alguma capacitação, deparei-me com uma prática voltada exclusivamente ao capital. Foi um período frustrante, pois o que era produzido não dialogava com meus sentimentos, mas unicamente com o objetivo de vender algum produto realizado de forma mecânica demandando um esforço físico e mental extenuante.

Ao terminar o ensino fundamental, com poucas opções, fui estudar enfermagem ao mesmo tempo em que já cursava desenho publicitário, no Senac do Centro da Cidade. O dilema dava-se entre ter uma profissão ou ser artista, ou seja, entre o corpo e a alma. Havia pressão por parte de parentes e pessoas próximas que (re)afirmavam arte não dá dinheiro, deixando-me mais inseguro. A decisão ocorreu quando recebi um convite para trabalhar em uma agência de publicidade. Mesmo não aceitando, decidi pela arte e fui buscar alternativas no meio. Foram experiências frustrantes que não dialogavam com meu tempo de produção e vínculo afetivo. Trabalhei produzindo croquis de roupas em uma loja de tecido e logo após em agências de publicidade.

Entre as agências que trabalhei, uma ficava em Madureira ao lado da estação de trem, frente ao viaduto Negrão de Lima. Lá eu produzia artes finais e desenhos de móveis modulados. Tempo depois em Oswaldo Cruz, também frente à estação de trens, em um escritório de artes, fazia *layouts* e artes finais de etiquetas de roupas. Esse período crítico foi marcado pelo Plano Collor¹⁰⁹ com a desvalorização e mudanças da moeda e inflação exorbitante.

Mais adiante, tive outro encontro com a moda pela necessidade de me reinventar e garantir a sobrevivência. Colocava anúncios gratuitos em jornais de bairro e oferecia meus serviços como estilista, de uma forma muito precária, pois não tinha nenhuma formação na

¹⁰⁹ Foi um plano econômico lançado em 1990 pelo presidente Fernando Collor de Mello para controlar a inflação no Brasil. Ver mais informações em: <https://www.todamateria.com.br/plano-collor/> Acesso: 15 ago. 2024.

área. Apenas me interessava pelo assunto e dominava o desenho. Dessa forma, fui recebendo convites de pequenas confecções e comecei a vender meus croquis. Prontamente, surgiu a necessidade de aprender modelagem como extensão desse fazer. Cursei o Senai Cetiq e passei a vender modelagens. O apelo comercial e funcional da profissão tirou-me o olhar poético que tinha em relação à moda. Hoje, entendo a modelagem como uma arquitetura do corpo. Porém, na época de 1995, quando trabalhei em algumas confecções, a rotina escravizante e as relações tóxicas dos ambientes tomados de egocentrismos, pressões e frustrações roubaram-me o brilho, deixando em mim um hiato durante um tempo.

Por fim, a proposta do *Teatro do Oprimido* surgiu na comunidade da Pedreira e alinhou minhas capacidades ao gosto que eu mantinha pelo serviço social. O grupo Corpo Encena foi formado com a proposta de discutir alguns problemas e opressões que nós moradores daquela comunidade estávamos sofrendo: racismo, violência policial e dificuldade de acesso ao ensino superior. A pequena peça intitulada de “Ser doutor João, não é mole não”, criada pelo grupo, conta a história de personagens, seus sonhos e a busca para superar suas dificuldades e acessar direitos.

Eu, que atuava desempenhando alguns personagens dentro da trama, um policial e um professor, participava também como cenógrafo e figurinista do grupo, o que rendeu no Festival de Esquetes do Teatro Faria Lima (2001) a premiação de melhor cenografia. O cenário destacava-se por ser produzido com garrafas pet, a qual havia em abundância na comunidade. (ver figura 21). As apresentações aconteciam nas ruas, escolas, associações e até em teatros.

Figura 21 - Apresentação pública, ao lado do prédio anexo da Assembleia Legislativa- Praça XV – RJ.



Fonte: O autor, 2000

Paralelo ao teatro, desenvolvemos também um projeto voluntariado de pré-vestibular alternativo que visava preparar pessoas das redondezas a fim de prestar concurso para as universidades e ingressar no ensino superior. O curso foi inspirado no movimento engendrado pela Educafro que tinha como liderança representante o Frei David¹¹⁰. Alunos em final de curso nas universidades, professores moradores das comunidades do entorno e líderes sociais foram seus grandes colaboradores ao dar vida a uma ação que aconteceu no espaço da Paróquia São Luiz Rei de França, em Costa Barros, próximo à estação de trens. O curso acontecia à noite de segunda à sexta e sábados pela manhã. Fui um dos fomentadores da ação e atribuo meu ingresso na Universidade do Estado Rio de Janeiro (UERJ) a esse projeto. Tivemos muitas desistências durante o período do curso preparatório, mas também resultados positivos com aqueles que conseguiram ingressar em universidades públicas.

Ao ingressar na Universidade, pude explorar meu potencial artístico atuando tanto nas artes plásticas, quanto na cenografia. Aliava o curso de Educação artística às ações sociais com as quais me envolvia. Dentro do CTO - Teatro do Oprimido, após me desligar do grupo Corpo Encena, continuei desenvolvendo trabalhos ligados a outros grupos na função exclusiva

¹¹⁰ Líder religioso/militante, defensor do sistema de cotas para negros, pardos e carentes nas universidades. Disponível em: <https://www.ashoka.org/pt-br/story/frei-david-defensor-do-sistema-de-cotas-e-reconhecido-como-empresendedor-social-senior>. Acesso em: 14 ago. 2024.

de artista/cenógrafo e figurinista. Tive a oportunidade de trabalhar com grupos como: Pirei na Cena formado por usuários e simpatizantes do sistema médico manicomial nas produções, “Melhor remediar do que remédio dá; Um amor muito louco e Estou doidinho para trabalhar”; também com o grupo Maré-moto formado por moradores do Complexo da Maré e A cor do Brasil entre outros.

Houve uma transformação significativa na minha formação. Por intermédio das práticas e relações com o CTO, passei da condição de integrante de um grupo para um artista respeitado dentro da instituição. A partir de então, fui convidado como profissional a dar assistência na elaboração de imagem dos grupos a partir da Teoria da Estética do Oprimido proposta por Augusto Boal (2009). A autonomia alcançada, via Universidade e CTO, levou-me à Casa da Rua do Amor¹¹¹ - Santa Cruz, Zona Oeste - localizada em Urucânia, sub-bairro de Santa Cruz. O projeto é uma ação integrada por arte-educadores e animadores culturais que formam a Cooperativa de Dinamizadores de Arte e Cultura do Estado do Rio de Janeiro com sede nesse mesmo lugar. A casa adquirida em parceria com um patrocinador local tornou-se referência para a comunidade. Hoje, abriga um ecomuseu que mantém pequena coleção de objetos artesanais e um teatro a céu aberto onde acontecem diversas manifestações artísticas e oficinas para o público local e arredores.

Urucânia está colada a Saquassu, também sub-bairro de Santa Cruz, ambas interligadas à linha do trem que faz a divisa com outras comunidades, como Aço e Rola. Na estação ferroviária de referência Tancredo Neves, havia uma cracolândia que, segundo relato de moradores, foi extinta pela milícia local há algum tempo. Era comum acontecer conflitos armados na localidade e observar a circulação dos usuários de entorpecentes por toda parte a qualquer hora. Embora a cracolândia tenha sido extinta, a área ainda é afastada impondo cautela aos moradores locais que precisam acessá-la

Seguindo direto por duas ruas principais desde a estação, em um percurso aproximado de 2 quilômetros, chega-se à rua do amor onde fica o centro de artes (ver histórico da casa nos anexos). Trabalhei no espaço, entre 2008 a 2011, desempenhando a função de oficinairo. Desenvolvia atividades artísticas que tinham como propósito o acolhimento de um público formado principalmente por crianças e adolescentes da vizinhança por meio de práticas artísticas sob um viés “ecolúdico”. Foram desenvolvidas oficinas de artes plásticas, teatro, violão, danças indígenas e folclóricas, manipulação e construção de bonecos. Cada uma delas

¹¹¹ Veja mais informações em: <https://www.centrodeartescasadaruadoamor.com/> Acesso em: 15 ago. 2024.

ocorria duas vezes na semana em período intercalado entre manhã e tarde, de segunda à sexta-feira.

No início, as práticas artísticas e oficinas desenvolvidas tinham características experimentais em função das condições estruturais modestas e recursos financeiros reduzidos, limitando as ações que demandavam maior infraestrutura. Entretanto, a Casa da Rua do Amor tornou-se uma referência cultural para a área da Zona Oeste. Eram frequentes as adaptações e improvisos que exigiam dos agentes maior empenho a fim de superar inúmeros desafios. O uso do espaço limitado e do pouco mobiliário roto reforçava a necessidade de uma pedagogia alinhada às carências.

Adotamos como princípio a reciclagem e a pedagogia da Estética do Oprimido a fim de refletir sobre os materiais encontrados, doados e muitas vezes levados pelos próprios participantes das oficinas. Por fim, os produtos artísticos gerados durante o ano somavam-se para compor um espetáculo que era apresentado em outros espaços de referência da região, como o espetáculo “Entre pássaros e passarinhos”, apresentado na Cidade da Criança. A peça levou como tema a prática da caça e os cárceres de aves em gaiolas, comum na localidade.

O espetáculo uniu todas as faixas etárias e alinhou outros assuntos como a questão das identidades religiosas. Dado que as comunidades eram formadas basicamente por seguidores do movimento Neopentecostal em sua maioria, a população local mostrava-se resistentes às matrizes de religiões africanas e qualquer prática que as remetesse, mesmo de forma artística. Crianças, por exemplo, foram retiradas das oficinas e os brinquedos destruídos porque a família ou o pastor local associava os bonecos criados/confeccionados ao Vodun e coisas demoníacas. Procurou-se sempre um diálogo e o esclarecimento do que estava sendo construído no campo artístico e dos afetos. Acredito que o maior trunfo foi evidenciar a responsabilidade social e a proteção com aqueles corpos. Para isso, a casa dispunha de uma equipe comprometida, atuando sempre como um corpo familiar.

Buscava-se valorizar os protagonismos e as potencialidades das pessoas da localidade firmando contratos temporários de trabalho, de modo a colaborar com a renda familiar. O fornecimento de lanches para as crianças era fundamental, algumas vinham de um quadro de fome evidenciado em seus corpos desnutridos e tristes, era uma ação de extrema importância. Como exemplo, uma família matriculou seus filhos nas oficinas para que tivessem oportunidade de obter algum tipo de refeição durante o dia. Então, dávamos a merenda para que também pudessem comer algo. Nada estava separado, o aspecto assistencialista coexistia

porque era necessário. Arte e vida mostrava uma relação estreita: arte não produz flores quando a barriga está vazia.

Como resultado final das oficinas por meio da ação eco-lúdica, houve uma ressignificação das materialidades por intermédio dos produtos artísticos e brinquedos. Promoveu-se um ambiente de convivência e abertura para outros saberes pautados pelo respeito no sentido laico de uma coexistência, principalmente quando os participantes viram-se no palco do teatro diante de suas famílias e comunidade protagonizando suas falas via a arte. Nesse sentido, faço um paralelo e, mais uma vez, recorro ao Boal. Precisamente, quando - em ocasiões de encontros para orientação de grupos - alertava sobre a vaidade do ator e seus personagens. Isso significa dizer que valores e gostos pessoais, devem ser anulados em favor da cena e do personagem. Ou seja, é tênue a linha que separa a autoestima como construção edificadora e a vaidade como o reflexo de Narciso no espelho d'água¹¹². Os atores que então se identificavam com suas crenças deram lugar à verdade dos personagens sem prejuízo às suas subjetividades. O público, do mesmo modo, compreendeu e usufruiu a história dos Orixás e sua relação com a natureza enquanto construção cultural e simbólica mesmo professando outra fé.

Ao retomar o trem, me pergunto sobre as disputas e enfrentamentos. Eram elas sobre resistência ou sobre vaidades, tolerância e respeito ou sobre valor capital? Será a arte produzida e manifesta nesses espaços capazes de restaurar corpos doentes e quebrados pelos cotidianos? Segundo Boal (1998), a vida é comparada a um grande teatro e nele todos somos espectadores, “espect-atores”. Cabe-nos viver seus personagens e papéis e encontro nesse pensamento a possibilidade de mudança, de ser algo diferente do que nos foi dado como fardo. Podemos assim reinventar nossas vidas, embelezar, criar novos cenários, vislumbrar outras cores, vestir-se com outros figurinos, assumir novos papéis e produzir outros diálogos para melhor coexistir. Como a arte tem seu papel importante nos processos de cura dos corpos doentes, Boal (2009, p.222), ao referir-se sobre saúde, declara: é a capacidade que tem cada um de nós de transformar em ato – ato-alisar – as potencialidades do seu corpo e sua mente.

Percebo que, mesmo utilizando-me de práticas intuitivas, simples, sem especialidades, materiais nobres ou saberes elaborados, a arte foi capaz de me conduzir a um estado pleno e autêntico de alegria e sonhos, sobretudo de proteção diante de um quadro de incertezas. Ao transformar refugos em atos materializados pelos produtos artísticos, atualizava-me e

¹¹² Referente ao mito grego de Narciso, aquele que ao apaixonar-se pela sua própria imagem morreu afogado no lago.

reelaborava meus sentimentos. De certo modo, os artistas de vagão diante das dificuldades encontradas fazem o mesmo com poucos recursos. Promovem nos espaços caóticos, mesmo por breve instante, a regeneração dos estados do espírito de quem encontra na arte um acolhimento.

CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS

Quando não se é visto e se vê, o mundo oferece o horizonte, mas furta a presença, aquela presença verdadeira que depende da interação, da troca, do reconhecimento, da relação humana. (MV Bill)¹¹³. Ao trazer memórias e cotidianos meus e dos interlocutores desta pesquisa – o camelô ↔ passageiro ↔ artista de vagão – ouço as vozes e confirmo presenças, transformo o passado em vivência presente e reelaboro o futuro.

No corpo, trazemos os traços biológicos dos nossos genitores, as memórias e as construções culturais e sociais obtidas no trajeto. Ao embarcar nessa viagem, retomei minha história, valores, filosofia, revi minhas dores e expus minhas feridas, ao passo que me vi no outro, nas suas falas, lutas e resistências.

Pelo seu caráter biográfico e carga subjetiva, esta pesquisa desenvolvida como “escrivência” nos moldes de Conceição Evaristo (2007; 2017; 2019), não encerra uma conclusão. Porém, ao abordar problemas de ordem administrativa e um quadro de violências que sujeitam a cidade, cabe às políticas públicas em parceria com a sociedade buscar soluções mesmo que seja um quadro desafiante.

Portanto, pelo caráter subjetivo dominante no texto, utilizo abordagem qualitativa apoiada no Método de Explicitação do Discurso Subjacente (MEDS) e na etnografia com observação participante acompanhada de uma literatura antropológica que propiciaram reflexões em torno de problemas resultantes da necropolítica e do racismo ambiental. Ao abordá-los a partir da perspectiva do trem, as práticas e sujeições adquirem um caráter de denúncia e ao mesmo tempo vislumbra possibilidades de como uma grande parcela da população da cidade do Rio de Janeiro desafia as políticas de invisibilização e aniquilamento de seus corpos.

Ao abordar problemas encontrados nos trajetos e as relações estabelecidas como efeitos de uma cidade doente, realiza-se um diagnóstico que solicita um movimento urgente em favor de reparos. Identificou-se que a construção da malha ferroviária, originalmente ligada ao processo histórico de desenvolvimento da cidade, foi baseada na noção de progresso. Contudo, a partir do mapeamento e das entrevistas, um quadro desolador de descasos que se

¹¹³ Referente ao mito grego de Narciso, aquele que ao apaixonar-se pela sua própria imagem morreu afogado no lago.

repete há décadas foi escancarado, contrariando o acordo de exploração da via pela empresa concessionária, atualmente a Supervia.

Por fim, a AGETRANSP (Agência Reguladora de Serviços Públicos)¹¹⁴ emite uma RAA (Relatório de Acompanhamento Anual) para verificar se o compromisso firmado entre concessionária e Estado está sendo cumprido em todas as instâncias determinadas pelo pacto social a fim controlar o padrão qualidade que, ao longo dos anos, segue em decadência, fato este confirmado pelas constantes reportagens e denúncias de usuários que relatam os problemas vividos na rede ferroviária.

Ao retomar o trem, foi possível observar uma cidade degradada, corpos e estados psicológicos afetados pelas rotinas extenuantes de trabalho e deslocamentos, e as moradias situadas em bairros distantes desestruturados e abandonados pela política pública. Essa combinação nefasta tem como resultado um efeito negativo sobre a população imprimindo um sentimento de desesperança e falta de perspectivas, restando como alternativas o alento da fé e da honra como alicerces para continuar a jornada diária.

Neste contexto, encontramos a arte e seus agentes por meio do artista de vagão que, ao provocar reações sinestésicas, transgride as regras do establishment e promove estados psicológicos que contribuem como modos de resistência aos desconfortos e problemas cotidianos dentro do transporte público. De forma semelhante ao camelô, o artista também tem como objetivo garantir uma renda destinada à sua sobrevivência. Não menos importante, o camelô com seus produtos, comestíveis ou não, negocia o bem estar dos passageiros por intermédio da venda de seus produtos. O embate entre artista de vagão e camelô resulta uma disputa muitas vezes desleal e até violenta dentro de um espaço que já não mais permite a circulação de mercadorias: comerciais ou simbólicas. Quanto aos passageiros, objeto de disputa entre artistas e camelôs, sucumbem aos seus próprios dramas nos deslocamentos realizados em condições precárias encontradas no sistema ferroviário de transporte.

Eu, José - cujo nome comum e história assemelham-se a muitos diante de um quadro social de lutas - como artista recorro mais uma vez à poesia de Carlos Drummond de Andrade para expressar o sentimento de uma existencialidade tomada de dilemas, mas também de resistência. Embora o contexto histórico seja diferente ao do poeta, travamos lutas diariamente, fora e no interior de nossos corpos, mentes e almas. Mesmo quando tudo parece perdido e a esperança distópica, a arte nos recolhe ajudando a viver. Um exemplo recente é o

¹¹⁴ Mais detalhes em: <https://docplayer.com.br/10073389-Relatorio-anual-de-atividades-asep-rj-agetransp-agenera.html> Acesso em: 23 ago. 2024.

período da pandemia, em 2020, quando a arte nos deu sopros de vida, ampliando a solidariedade entre sujeitos, nos trazendo para o chão e lançando na nossa cara nossa condição de finitude.

“O contato com o código poético nos dá condição de entender as fragilidades e imperfeições humanas, assim, tornamos o sofrimento bonito¹¹⁵” aos olhos de quem sente e vê a arte. Isso nos reporta às tragédias e aos dramas traduzidos pelas suas múltiplas linguagens: teatro, literatura, cinema, artes plásticas/visuais como na tragédia grega, a arte torna o ato de viver suportável. Portanto, nos espaços de trânsito - rua, trem, metrô, ônibus - a arte substitui a dor em um processo catártico e de fruição.

Como não há uma conclusão diante da dinâmica da vida, nos cabe o movimento e o constante questionamento como impulso na busca de respostas que mesmo não encontradas são em si o próprio movimento inquietante de existir. Nesse sentido, a poesia e a filosofia encontram-se na tentativa de dar sentido ao que é substancial.

E agora José? Se o *José* do poema é uma representação artística do sentimento de solidão e falta de rumo que experimenta o homem moderno, sua versão contemporânea sucumbe anestesiada sem tempo para olhar para si, pois encontra-se tomado de muitos compromissos.

E agora, José?
 A festa acabou,
 a luz apagou,
 o povo sumiu,
 a noite esfriou,
 e agora, José?
 e agora, você?
 você que é sem nome,
 que zomba dos outros,
 você que faz versos,
 que ama, protesta?
 e agora, José?

¹¹⁵ Fala da atriz Denise Fraga, disponível em:

<https://www.facebook.com/share/QWLECGDUwWGh6Frh/?mibextid=oFDknk> Acesso em: 25 ago. 2024.

Está sem mulher,
está sem discurso,
está sem carinho,
já não pode beber,
já não pode fumar,
cuspir já não pode,
a noite esfriou,
o dia não veio,
o bonde não veio,
o riso não veio,
não veio a utopia
e tudo acabou
e tudo fugiu
e tudo mofou,
e agora, José?
E agora, José?
Sua doce palavra,
seu instante de febre,
sua gula e jejum,
sua biblioteca,
sua lavra de ouro,
seu terno de vidro,
sua incoerência,
seu ódio — e agora?
Com a chave na mão
quer abrir a porta,
não existe porta;
quer morrer no mar,
mas o mar secou;
quer ir para Minas,
Minas não há mais.
José, e agora?
Se você gritasse,
se você gemesse,

se você tocasse
a valsa vienense,
se você dormisse,
se você cansasse,
se você morresse...
Mas você não morre,
você é duro, José!
Sozinho no escuro
qual bicho-do-mato,
sem teogonia,
sem parede nua
para se encostar,
sem cavalo preto
que fuja a galope,
você marcha, José!
José, para onde?

(JOSÉ - Carlos Drummond de Andrade, 1942)

REFERÊNCIAS

APPADURAI, Arjun. **El futuro como hecho cultural**. Tradução de Silvia Villegas. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2015.

ARFUCH, Leonor. **El espacio autobiográfico**: dilemas de la subjetividad contemporánea. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2002.

ARFUCH, Leonor. **O espaço biográfico**: dilemas da subjetividade contemporânea. Tradução de Paloma Vidal. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2010.

ARFUCH, Leonor. **Memoria y autobiografía**: exploraciones en los límites. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2013.

ARTE Torre. Disponível em: <https://artetorre.blogspot.com/2019/01/comentario-del-cuadro-lluvia-vapor-y.html>. Acesso em: 26 nov. 2023

AUGÉ, Marc. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1999.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida líquida**. 9. ed. Austral: Paidós, 2015.

BOAL, Augusto. **A estética do oprimido**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

BOAL, Augusto. **Jogos para atores e não-atores**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BOURRIAUD, Nicolas. **Estética relacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BOURRIAUD, Nicolas. **Radicante**. Tradução de Michèle Guillemont. Buenos Aires: Adriana Hidalgo, 2009.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas**: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora RGV, 2002. 184 p.

CALADO, Beatriz. *Rocinha: de fazenda a maior favela do Rio de Janeiro*. Série Bairros Cariocas. Disponível em: <https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/reportagens/8689-rocinha-de-fazenda-a-maior-favela-do-rio-de-janeiro>. Acesso em: 22 dez. 2024.

CARDOSO DE MEREIDOS, Cristina Carta. Habitus e corpo social: reflexões sobre o corpo na teoria sociológica de Pierre Bourdieu. **Movimento**, v. 17, n. 1, p. 281-300, 2011. ISSN: 0104-754X. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=115319264015>. Acesso em: 12 set. 2024.

CATTANI, Icléia Borsa. Arriscar a pele, arriscar a arte: o risco como resistência. *In*: FARIAS, Agnaldo (org.). **Pensamento crítico**. Rio de Janeiro: FUNARTE, 2004. v. 3, p. 105-123.

CENTRO-OESTE BRASIL. *Os 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbios do Rio de Janeiro – 1937-1987*. Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), 1987. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/suburbiosEFCB/decada50pingentes.shtml>. Acesso em: 01 out. 2023.

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998.

CICHOSKI, Pamela. Resenha: RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. (Cadernos de Geografia).

COMPLEXO DA PEDREIRA - Rio de Janeiro. Disponível em: <https://wikimapia.org/29831095/pt/Complexo-da-Pedreira>. Acesso: 25 abril 2024.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil mesetas: capitalismo e esquizofrenia**. Valencia: Pre-Textos, 1997.

EQUIPE DO DICIONÁRIO DE FAVELAS MARIELLE FRANCO. Wikifavelas. Disponível em: <https://wikifavelas.com.br/index.php?title=Pavuna>. Acesso em: 03 set. 2024.

EVARISTO, Conceição. **Becos da memória**. Rio de Janeiro: Pallas, 2017.

EVARISTO, Conceição. Conceição Evaristo: “minha escrita é contaminada pela condição de mulher negra”. Entrevista concedida à Juliana Domingos. **Nexo Jornal**, 26 maio 2017. (atualizado em 28 dez. 2023, às 02h39). Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/entrevista/2017/05/26/Conceição-Evaristo-%E2%80%98minha-escrita-%C3%A9-contaminada-pela-condição-de-mulher-negra%E2%80%99>. Acesso em: 20 dez. 2023.

EVARISTO, Conceição. **Escrivência**: a escrita de nós: reflexões sobre a obra de Conceição Evaristo. Organização de Constância Lima Duarte, Isabella Rosado Nunes; ilustrações de Goya Lopes. Rio de Janeiro: Mina Comunicação e Arte, 2020.

FARIAS, Agnaldo. **O sumo da violência**. 2005. Disponível em: <https://www.galeriamarilarazuk.com.br/usr/library/documents/main/artists/29/osumodaviolenzia.pdf>. Acesso em: 03 set. 2024.

FETO no útero. Disponível em: <https://materfetal.blogspot.com/2012/07/bienvenidos-versionnerna.html>. Acesso em: 01 out. 2023.

FONSECA, Maria da Penha. **A arte contemporânea**: instalações artísticas e suas contribuições para um processo educativo em arte. Disponível em: https://sappg.ufes.br/tese_drupal/nometese_96_MARIA%20DA%20PENHA%20FONSECA.pdf. Acesso em: 03 set. 2024.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. São Paulo: Graal, 1999.

FOUCAULT, Michel. **O corpo utópico, as heterotopias**. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2013.

GADAMER, Hans-George. **Verdad y método**. Salamanca: Ediciones Sígueme SA, 1993.

GARCIA, Cleydson. Urbe Carioca. Disponível em: <http://urbecarioca.com.br/caso-da-fazenda-botafofo-crime-ao-patrimonio-historico-de-cleydson-garcia/>. Acesso em: 02 set. 2024.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. *Estações Ferroviárias do Brasil*. http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/costa.htm. Acesso em: 02 set. 2024.

GLISSANT, Édouard. JORGE, Eduardo. VIEIRA, Marcela. *Poética da relação*. Editora : Bazar do Tempo, 2021. 256 páginas. Disponível em: <https://zoboko.com/book/g296pl9w/poetica-da-relacao>. Acesso em: 30 jun. 2023.

GLOBOPLAY. Bom Dia Brasil. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7949392/>. Acesso: 14 abril 2024.

GOLDMAN, Marcio. Os tambores do antropólogo: antropologia pós-social e etnografia. **Ponto Urbe**: Revista (online), n. 3, p. 1-10, 2008. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/pontourbe/article/view/217685/199044>. Acesso em: 12 set. 2024.

GOOGLE MAPS. Costa Barros. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/>. Acesso: 15 abril 2024.

HERKENHOFF, Paulo. Pintura/sutura. In: VAREJÃO, Adriana. **Catálogo de exposição**. São Paulo: Galeria Fortes Vilaça, 1996.

Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. Disponível em: http://www.bvambientebf.uerj.br/arquivos/ferrovias/popups/estrada_dom_pedro2.htm. Acesso em: 02/set/2024.

IRWIN, Rita L. **Pesquisa baseada em arte**: artografia. Tradução de Belidson Dias. Santa Maria: Editora UFSM, 2008.

JEUDY, Henri-Pierre; BERENSTEIN, Paola Jacques. **Corpos e cenários urbanos**. Salvador: EDUFBA, 2006.

KRAUSS, Rosalind E. **Caminhos da escultura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

LARROSA, Jorge. **Notas sobre a experiência e o saber de experiência**. *Revista Brasileira de Educação*, n. 19, jan./abr. 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbedu/a/Ycc5QDzZKcYVspCNspZVDxC/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 20 out. 2023.

LEPECKI, André. 9 variações sobre coisas e performance. **Urdimento**: Revista de Estudos em Artes Cênicas, v. 2, n. 20, p. 19-33, 2013. DOI: 10.5965/1414573102202013019.

MACÉ, Marielle. **Siderar, considerar**. Tradução de Marcelo Jacques. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2018.

MAGALHÃES, Alexandre. A guerra como modo de governo em favelas do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 36, n. 106, 2021.

MAGNANI, José Guilherme. **A antropologia urbana e os desafios da metrópole**. *Tempo Social*, USP, abril, 2003.

MAGNANI, José Guilherme. O (velho e bom) caderno de campo. **Revista Sexta-feira**, n. 1, maio de 1997, São Paulo.

MAGNANI, José Guilherme. **Quando o campo é a cidade**: fazendo antropologia na metrópole. In: MAGNANI, José Guilherme C.; TORRES, Lilian de Lucca (org.). *Na metrópole*: textos de antropologia urbana. São Paulo: EDUSP, 1996.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do pacífico Ocidental**: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné, Melanésia. 2 ed. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

MANO BRASIL. *Funk da Balinha*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=jVpq0sDeLn4>. Acesso: 2024.

MATTOS, C. L. G. A abordagem etnográfica na investigação científica. In: MATTOS, C. L. G.; CASTRO, P. A. (org.). **Etnografia e educação**: conceitos e usos [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2011. p. 49-83. ISBN 978-85-7879-190-2. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/8pdf>. Acesso em: 21 maio 2024.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. Tradução de Carlos Alberto Ribeiro de Moura. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MINGRONE, Alejandro Garcia. Psicologia Social. *Violência simbólica de Pierre Bourdieu*. Disponível em: <https://br.psicologia-online.com/violencia-simbolica-de-pierre-bordieu-1584.html>. Acesso em: 04 jul. 2023.

MILLIET, Maria Alice. **Lygia Clark**: obra-trajeto. São Paulo: EDUSP, 1992.

NANCY, Jean-Luc. **Corpus**. Tradução de Patricio Bulnes. Madrid: Arena Libros, 2003.

NICOLACI-DA-COSTA, Ana Maria. O campo da pesquisa qualitativa e o método de explicitação do discurso subjacente (MEDS). **Psychology and Neuroscience**, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/prc>. Acesso em: 23 ago. 2024.

NICOLACI-DA-COSTA, Ana Maria. **Sujeito e cotidiano**: um estudo da dimensão psicológica do social. Rio de Janeiro: Campus, 1987.

NOLASCO, Edgar César; OLIVEIRA LEITE, Viviane Cavalcante de. Conceição Evaristo: escrituras do corpo. **RELACult** – Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade, v. 5, n. 1566, ed. esp., maio 2019. Disponível em: <https://claec.org/relacult>. e-ISSN: 2525-7870.

OS 50 anos da eletrificação dos trens de subúrbios do Rio de Janeiro – 1937-1987. Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), 1987. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/suburbiosEFCB/decada50pingentes.shtml>. Acesso em: 01 out. 2023.

PEIXOTO, Adão. Os sentidos formativos das concepções de corpo e existência na fenomenologia de Merleau-Ponty. **Revista da Abordagem Gestáltica: Phenomenological Studies**, v. 18, n. 1, p. 43-51, jan./jun. 2012. Instituto de Treinamento e Pesquisa em Gestalt Terapia de Goiânia. ISSN 1809-6867.

PEIXOTO, Adão. Razão, corpo, existência e formação em Merleau-Ponty: contribuições para a descolonialidade do fazer pedagógico. **Revista Educação Pública** [online], v. 23, n. 53, p. 311-324, 2014. ISSN 2238-2097.

PIRES FERREIRA, Maria Elisa Mattos. O corpo segundo Merleau-Ponty e Piaget. **Ciências & Cognição**, v. 15, n. 3, dez. 2010. ISSN 1806-5821. Disponível em: <https://www.cienciasecognicao.org>. Acesso em: 20 ago. 2024.

PIRES, Lenin. **Esculhamba, mas não esculacha!** Niterói: Editora da UFF, 2011. 171 p. il.; 21 cm. (Coleção Antropologia e Ciência Política; 50). ISBN 978-85-228-00657-7.

PONTES, Anderson Batista de. **Dos Guajajaras a Zé Ketí**: revelando saberes outros do Engenho da Rainha através da arte educação. 2022. Monografia (Especialização em Saberes e Fazeres no Ensino de Artes Visuais) – Colégio Pedro II, Pró-Reitoria de Pós-Graduação, Pesquisa, Extensão e Cultura, Rio de Janeiro, 2022.

RANCIÈRE, Jacques. **A partilha do sensível**: estética e política. São Paulo: Editora 34, 2009.

RICOEUR, Paul. **A metáfora viva**. Tradução de Davi Macedo. São Paulo: Edições Loyola, 2000.

RICOEUR, Paul. **La memoria, la historia y el olvido**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2000.

RODRIGUEZ, Helio Suevo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

ROSSI, Remenche; SIPPEL. A escrevivência de Conceição Evaristo como construção do tecido da memória brasileira. **Cadernos de Linguagem e Sociedade**, v. 20, n. 2, 2019.

SANTIAGO, Silviano. **O “entre-lugar” do discurso latino-americano**. In: *Uma literatura nos trópicos*. São Paulo: Perspectiva, 1978. p. 11-28.

SÉRIE JORNAL DA RECORD. Vida sobre trilhos: trabalhador que depende dos trens do RJ enfrenta sufoco diário. Disponível em: <https://recordtv.r7.com/jornal-da-record/series/videos/vida-sobre-trilhos-trabalhador-que-depender-dos-trens-do-rj-enfrenta-sufoco-diario-29062022>. Acesso em: 14 nov. 2023.

SOUZA, Marcelo José Lopes. Território: Sobre Espaço e Poder, Autonomia e Desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo César da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Geografia: conceitos e temas**. 5. ed. Bertrand: Rio de Janeiro, 2003.

SUBURBIO CARIOCA ANTIGO. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/suburbiocariocaantigo>. Acesso: 21 jul. 2024.

TEIXEIRA, Juracy Pizapio; PACÍFICO, Josemir; BARROS, Josemir. O diário de campo como instrumento na pesquisa científica: contribuições e orientações. **Cuadernos de Educación y Desarrollo**, v. 15, n. 2, p. 1678-1705, 2023.

VIDA SOBRE TRILHOS: trabalhador que depende dos trens do RJ enfrenta sufoco diário. Série Jornal da Record. Disponível em: <https://recordtv.r7.com/jornal-da-record/series/videos/vida-sobre-trilhos-trabalhador-que-depender-dos-trens-do-rj-enfrenta-sufoco-diario-29062022>. Acesso em: 14 nov. 2023.

VIOLÊNCIA simbólica de Pierre Bourdieu. Disponível em: <https://br.psicologia-online.com/violencia-simbolica-de-pierre-bordieu-1584.html>. Acesso em: 04 jul. 2023.

WEBER, Max. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo: Martin Claret. 2001.

WERNECK, Maria Helena. A mundialização no Cotidiano: images/stories e vozes em dois monólogos brasileiros. **Revista Semear**, v. 6, 2002. Disponível em: <https://sibila.com.br/novos-e-criticos/a-projecao-do-corpo/2269>. Acesso em: 03 set. 2024.

APÊNDICE A – Caderno de bordo

1 - Caderno de Bordo: Retorno ao trem - ramal Belford Roxo (transcrição das anotações do autor desta dissertação durante a pesquisa de campo)

O papel que o trem tem na minha vida é o mesmo que o metrô ou o ônibus, servindo como meio de locomoção para acessar a cidade. Hoje, **segunda feira, 01/04/2024**, o dia da mentira e isso não faz sentido nesse lugar, uma brincadeira que consiste em fazer pegadinhas, enganar os outros. Quem dera pudéssemos enganar o tempo, fazendo-o trabalhar em nosso favor... A escolha desse horário foi aleatória, 11:02, Siqueira Campos, Copacabana, embaixo da terra seguindo em direção à Central do Brasil para pegar o trem, a imagem recorrente que observo é que esse lugar está quase sempre cheio. É um retorno confuso e turvo devido à miopia e à catarata que tem avançado, dificultando meu campo de visão. De repente, alguém oferece o lugar a um idoso, será que aqui o pessoal é mais solidário, consciente, educado? Então, um camelô aparece de surpresa e faz todo um discurso performático e vitimado pedindo ajuda, para vender algo, às pessoas (maioria) fingem não ver ou se incomodar, mas há sempre aqueles que acreditam no discurso e na máxima “faça o bem sem olhar a quem”. Observo o alto-falante informando, e de repente meu reflexo no vidro da porta mostrando meus cabelos brancos, envelheci. Confesso que esse retorno está tomado de ansiedade, medo e angústia, primeiro porque intuía o que ia encontrar e depois confrontar com minhas memórias.

Quem dera enganar o tempo! Ironia, ao desembarcarmos do metrô, adentramos e somos engolidos imediatamente pela bocarra da estação Central do Brasil onde Cronos se manifesta no maior relógio de quatro faces do mundo. O prédio de linhas retas em estilo art déco, um ícone da nossa arquitetura, registra a rotina diária das milhares de pessoas que por aqui passam. Cronos se manifesta no fluxo do tempo, podendo acelerá-lo, diminuí-lo, pará-lo e revertê-lo, tragar seres e objetos como um portal vivo em um ponto de fuga onde tempo e espaço não fazem a diferença e ainda, evocar suas duplicatas do passado e do futuro.

...Enfim, Central do Brasil! Ao subir as escadas rolantes vejo um conflito: a guarda do metrô abordava, de forma brutal, um homem e revistava sua mochila, talvez mais um camelô escondendo suas mercadorias ou alguma tentativa de furto... O acesso principal - Central - ao metrô se dá pela estação dos trens da Supervia - que, junto com o terminal de ônibus anexo, faz integração com o metrô. Renomeada, em 2022, "Central do Brasil / Centro", para indicar os nomes dos bairros onde estão localizadas, choca por ser um lugar sujo e fétido

que nos remete ao modelo de cidades medievais e do início da Idade Moderna. O ambiente insalubre de grande dimensão e movimento frenético de pessoas, sobretudo nos horários do rush, no início da manhã e final da tarde provoca um estado de espírito no qual o sujeito sente-se confuso e atordoado. Ao entrar, fiz algumas fotos apesar do medo constante de ter o celular furtado e/ou tomado pela guarda local sob a alegação de ser proibido o registro de imagens do lugar. Então todos os registros imagéticos foram feitos de forma rápida e instantânea. Retratei o painel que marca os horários de partida e chegada dos trens nas plataformas e passei a roleta que marcou R\$7,10 de passagem, um absurdo! Segui para a plataforma 11 – 11J e 11K ramal Belford Roxo.

O trem já se encontrava na plataforma, dois trens, embarquei no da direta pois era o primeiro destinado à partida, 12:00. Escolho um vagão aleatório, carro feminino, o lugar encontra-se ocupado por várias mães com seus filhos e outras mulheres com bolsas, o dia é de sol e o interior congelante. Reparo que esse trem novo tem câmeras, me pergunto, sugerindo segurança ou controle sobre nossos movimentos?

Diferente dos trens que eu me deslocava, os bancos eram compridos e laterais, esses fazem outra geometria espacial e têm almofada sobre a superfície dura da fibra moldada em assentos, uma coisa permanece, o corredor central que lembra uma passarela para os camelôs e passageiros.

O trem então parte comigo acomodado do lado direito olhando para frente e para o lado de fora onde vejo a sua história, a sede da Prefeitura na icônica Praça XI, Vila Mimosa e Praça da Bandeira, São Cristóvão, Quinta da Boa Vista....em algum momento o trem para, espera de sinalização. No decorrer do percurso, Camelôs com caixas, camelôs com microfones, outras tecnologias para chamar a atenção do passageiro.

Ao olhar para fora, várias construções irregulares se revelam margeando a linha, muitos usuários de drogas e as estações sucateadas com acessibilidade prejudicada, exemplo no Jacarezinho, onde há um desnível de aproximadamente 30 centímetros entre a plataforma e a porta do trem.

Na - linha

Cavalo, lixo, mato, barracos, sucata de carro. Meu corpo estranha esse lugar, já não me identifico com a paisagem de agora, com os lugares lúgubres, e nem reconheço as novas habitações que surgiram nesses anos, apenas alguns recortes dos lugares registrados na minha memória.

A estação de Magno, hoje Estação Mercadão de Madureira, Piraquê, Parque de Madureira... Barros Filho, Costa Barros e chegada às 13:00 na Pavuna.

Conclusão: Foi uma viagem estranha, sem conexão expressiva com o passado, apenas um estranhamento e a certeza de que quase tudo está pior. Foi um olhar de dentro para fora, para um caminho marcado pelos trilhos velhos e enferrujados.

Terça-feira, 02/4/2024 – No metrô todos imersos nos seus celulares ou pensamentos, passamos pelas estações ou elas passam por nós? Hoje perdi o trem parador de 10:40. Sinto medo e certa angústia ao fazer esse percurso voltando, é um medo de uma possível violência no trajeto, de conflitos armados, de bala perdida, medo de assaltos que desperta em mim uma preocupação estereotipada do que projetaram na nossa mente, e qualquer manifestação fora da minha bolha me deixa em alerta.

Hoje o vagão está mais ocupado por homens, nitidamente operários, alguns casais e mulheres. Fiz meu primeiro contato, com um homem uniformizado, aparentemente um operário com quem puxei conversa informal e afirmou que todos os trens eram novos nesse ramal, que tinha seus horários regulares (pelo menos na programação), disse ainda que nos horários de pico, permanece o tumulto e que os camelôs vendem suas mercadorias despreocupados. Dentro do trem, observo os ferros com movimentos sinuosos, uma mistura de metal e vidros que me faz lembrar de algum modo, algo art déco, percebo então os assentos sujos, o que me causa certo nojo agravado pelo cheiro de urina. Já acomodado com o trem em movimento, pensei em fazer uns grafismos a partir do trabalho inspirado na prática de Anderson Pontes (ver prática).

Tudo chama a atenção, e mais uma vez observo que o trecho do Jacarezinho é o mais miserável com casebres de tábuas, lonas de plástico beirando a linha, pessoas vagando e o pior é que com a repetição, vamos acostumando e não nos espanta tanto essa degradação da dinâmica do trajeto... Término da viagem, 12:17 – Estação Pavuna

Conclusão: os cheiros nos apontam uma noção geográfica da cidade, durante o percurso, alguns lugares emanavam odores podres oriundos dos lixões acumulados e dos esgotos a céu aberto no trajeto, exemplo Pavuna antes de chegar na estação.

Quarta-feira, dia 03/04/2024 – Tive a ideia de fazer um retorno performático, como algo caminhando para trás, para o passado. Sentei do outro lado do vagão a fim de fazer a viagem de costas para ter outra perspectiva desse retorno e assim ver a paisagem fugir aos

meus olhos. Tenho feito o retorno no contrafluxo, o que me permite escolher os assentos, já que nesse horário há poucos passageiros.

De repente, algo me chama a atenção, um funcionário da limpeza passa todo equipado fazendo a faxina nos vagões, e eu o observo através dos vidros, entre camadas.

O trem parte às 9:00 e de repente um cadeirante atravessa o corredor, em seguida olho para fora e vejo a Central se distanciar e com ela o centro da cidade, em quadros deslizantes: Cidade velha, Cidade Nova, Praça Onze, Prefeitura, Vila Mimosa, Mangueira...Imagens em perspectiva que em alguns trechos dá-se o encontro das linhas do trem e a do metrô confirmando a sensação de que o trem parece tecnologia velha e o metrô nova. De repente, vem à minha cabeça o poema “A agulha e a linha” de Machado de Assis, pensando nessa costura que cerzi a cidade, nesse caso, metrô e trem em uma disputa de importâncias e egos...

Nas paradas programadas é comum que pessoas perguntem se aquele trem faz tal Ramal ou se para em determinada estação. É bom sempre confirmar, não dá para confiar em um sistema que se destaca pelas falhas constantes! Em tempos esporádicos, os alto-falantes com sua voz robótica rouba a atenção chamando de terminal aquilo que é chegada, o que termina e o que começa?

Mais uma vez, Jacarezinho, zumbis ou homens de pedra fumados pela Medusa do capital? Se a Medusa da Mitologia transformava os homens em pedra, aqui as pedras transformam os homens em monstros. De repente, algumas delicadezas na linha, trapoerabas e melão de são Caetano se espalham formando tapetes verdes pintados, uns de pequeninas flores azuis, outras amarelas.

O trem abre a porta na estação e há uma correria de camelôs para não perderem o trem que segue em sentido contrário.

A visão de quem vai sentado à esquerda é mais fechada por conta dos paredões próximos ao trem dando uma sensação de vertigem, os olhos não se prendem às imagens que passam aceleradas Paredões e grades pontiagudas passam e me fazem lembrar o dia em que para economizar passagem, resolvi pular uma e tive minha mão atravessada por uma barra de ferro, indo parar no meio da noite no Pronto Socorro do Hospital Salgado Filho no Méier.

Sigo a viagem vendo muros e buracos e concluo, um buraco na linha é senão uma transgressão aos limites por meio do caos. (Chegada 10:15, Pavuna)

04/04/2024, quinta feira - Hoje o vagão está congelante e ocupado em sua maioria por homens, o trem sai 10h em ponto, lado esquerdo voltando de costas, a vertigem continua, hoje tem camelôs em maior quantidade e quase todos homens de idades variadas, mas não vi

ninguém vendendo picolés. De repente uma mulher passa vendendo amaciantes de roupas. A faixa etária e as condições são diversas, há aqueles tipos em condições de indigência e aqueles que prezam por uma imagem mais asseada... de repente mais uma mulher, vendendo balas. Buracos na linha, cancela, usuários de drogas, ocupações irregulares em toda sua extensão. (chegada 10:50, Pavuna)

05/04/2024, sexta feira - Ao sair do metrô, subi os dois lances de escadas rolantes, uma estava parada em manutenção. Me pergunto, porque não fazem esse serviço à noite? E a resposta provável é que a empresa não quer ter gastos extras pagando pelos honorários do adicional noturno exigido pelas leis trabalhistas. Quase trinta metros de subida em marcha lenta para enfim, sair na fétida e degradante Central do Brasil. Será que a experiência do conforto nos deixa intolerantes quando o perdemos, mesmo que por instantes?

A tarifa da passagem do trem é demasiadamente cara, R\$7,10. Entre idas e vindas, mais outro transporte complementar, somado ao mês torna os custos quase inviáveis para a maioria da população, tornando necessário o cadastro na tarifa social para reduzir custos.

Hoje atentei para o fato de ter lixeira nos vagões, um progresso que nem sempre é aproveitado, o hábito do descarte irresponsável ainda é prática comum. No trem, resolvi comprar balas a fim de me aproximar de uma vendedora, mas não foi receptiva, então desanimei de entrevistá-la. O trem partiu às 10:40, e logo após, avistei um camelô com tornoeleira, despreocupado de ser julgado pelos olhares alheios... Atento então para uma conversa entre passageiros, um deles fala, “o que é ruim nesse ramal, é que o trem demora muito”. Sinto-me observado, talvez os códigos que imprimo não dialoguem mais com este lugar... isso faz-me lembrar o caso da repórter que fazia uma pesquisa em uma comunidade e foi assassinada justamente por estar bebendo água mineral. Esse comportamento de beber água mineral onde a maioria toma água da torneira a denunciou levando a conclusão de que não pertencia aquele território... Sinto-me desconfortável. Não sei se foi coincidência, mas entrou um grupo de estudantes uniformizados de alguma escola municipal que começou a fazer piadas com um camelô com tornoeleira eletrônica, “olha o ladrão”. Entre risadas voltaram-se para mim indiretamente soprando “alguém vai ser roubado”. Guardei o celular e segui até a Pavuna, chegando às 11:32.

08/04/2024, segunda-feira - Hoje resolvi não ir à pesquisa de campo por conta de outro compromisso previamente agendado. Porém, ao pesquisar o site da Supervia, vi o informe de que o ramal se encontrava com horários irregulares devido a um problema na linha,

os trens estavam indo apenas até a estação Mercado de Madureira e retornando até a Central do Brasil. Os noticiários relataram conflitos armados e protestos nas proximidades de Costas Barros, estrada do Camboatá que resultou em duas vítimas fatais. A partir de então decidi não mais retornar à linha para pesquisa em campo, resolvi fazer entrevistas via rede social por meio de indicação.

APÊNDICE B - Imagens sequenciais mostrando o trajeto: Estação metrô Copacabana - Estação Central do Brasil - Estação de trem Pavuna e Estação final metrô Pavuna.

Figura 22 - Estação metrô Cantagalo, RJ.



Fonte: Acervo do autor, 2024.

Figura 23 - Autorretrato



Fonte: Acervo do autor, 2024

Figura 24 - Escada rolante, Metrô Central do Brasil



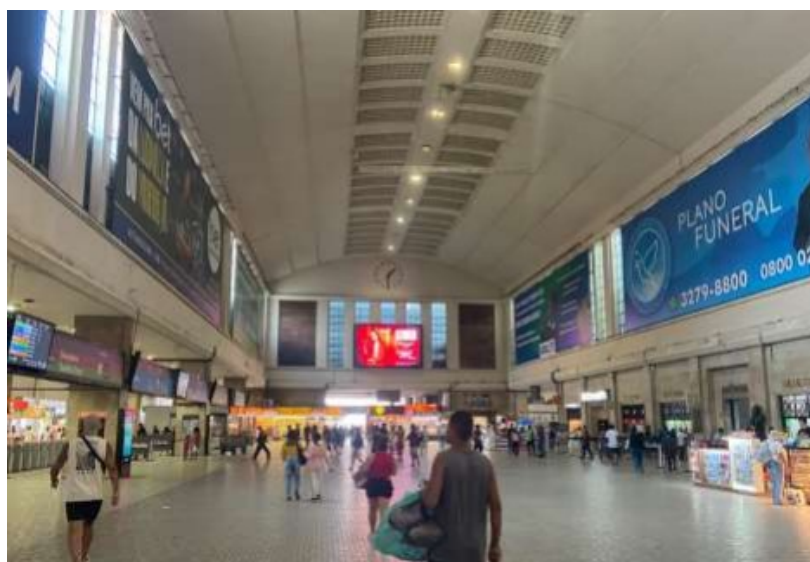
Fonte: Acervo do autor, 2024

Figura 25 - Entrada e saída da Estação Central do Brasil



Fonte: Acervo do autor, 2024

Figura 26 - Saguão da Estação Central do Brasil, RJ



Fonte: Acervo do autor, 2024.

Figura 27 - Quadro informativo



Fonte: Acervo do autor, 2024

Figura 28 - Painel informativo eletrônico com itinerário dos ramais, plataforma de partida e horários de saída das composições

Destino Destination	Serviço Service	Partida Departure	Plataforma Platform	Informações Information
Santa Cruz	PARADOR	em 13 min	2 B	
Japeri	EXPRESSO	em 18 min	8 H	
Gramacho	PARADOR	em 18 min	12 M	
Belford Roxo	PARADOR	12:00	11 K	
Santa Cruz		em 33 min		
Japeri		em 38 min		
Gramacho		em 38 min		


 Segunda-feira, 1 de abril de 2024
 Monday April, 1, 2024

11:27

Fonte: Acervo do autor, 2024.

Figura 29 - Roleta/catraca para acesso às plataformas



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 30 - Máquina de validação de passagem



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 31 - Plataforma 11 ramal Belford Roxo



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 32 - Plataforma 11 ramal Belford Roxo



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 33 – Vista parcial do prédio Central do Brasil



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 34 - Conjunto, ângulos das plataformas



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 35 - Conjunto, partida do trem vista a partir do interior da composição



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 36 - Gancho com doces, camelô embalando suas mercadorias



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 37 - Interior do vagão, mapa dos ramais



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 38 - Placa informativa sobre Lei estadual, carro feminino



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 39 – Interior do trem novo com design reestruturado e climatizado



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

A sequência de quadros mostra os trechos entre Mangueira, Triagem e Jacarezinho: é possível ver o acúmulo de lixo descartado nas vias, inúmeras construções precárias e não autorizadas, pessoas circulando pelos trilhos e esgoto in natura, além do mato que avança ao longo do trajeto.

Figura 40 - Trecho Mangueira e Triagem



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 41 - Trecho Triagem e Jacarezinho



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 42 - Jacarezinho



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Trecho entre Jacarezinho, Del Castilho e Pilares - A primeira imagem mostra o mato avançando sobre o muro e a linha, ao lado, casas precárias e amontoadas seguem uma estética desordenada característica das favelas e bairros pobres da periferia. Chamo a atenção para a segunda imagem, o templo da IURD, símbolo de poder e fé: sua visível ostentação e riqueza margeada pela miséria nos induz à reflexão sobre os domínios engendrados pela necropolítica. A terceira e quarta imagem mostram os buracos feitos nos muros ao longo da via férrea por onde pessoas atravessam arriscando suas vidas.

Figura 43 - Trecho entre Jacarezinho, Del Castilho e Pilares



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Imagens Trecho entre Madureira e Rocha Miranda, rua Conselheiro Galvão, altura do número 130 - A primeira imagem mostra o muro totalmente destruído em frente à Fábrica da Piraquê, e do lado contrário, o Parque de Madureira, trecho tomado pelo mato e o descarte de lixo. Essa área, dependendo da hora é desértica e costuma haver muitos engarrafamentos e assaltos, principalmente passageiros de vans.

Figura 44 - Rua Conselheiro Galvão



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 45 - Estação de Costa Barros



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

A figura 46 mostra um gradil de ferro com pontas afiadas que tem como objetivo impedir o acesso de pessoas às plataformas sem pagar, é um recurso ineficiente utilizado em muitos trechos ao longo dos ramais, já que muitos ignoram o risco de acidente e transgridem as regras de uso. Por outro lado, comparo esse mecanismo à arquitetura hostil, quando o próprio sistema ferroviário comete - o que eu considero crime - produzir medo, desencorajar e criar desconforto psicológico agravado por aparatos arquitetônicos potencialmente letais.

Figura 46 - Grades Estação de Costa Barros



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Estação de Costa Barros - a primeira imagem mostra a cancela que liga a Avenida José Arantes de Melo, Estrada de Botafogo e a Estrada do Camboatá, esse trecho crucial faz divisa entre as comunidades do Quitanda, Morro da Lagartixa e Chapadão. Moradores evitam o local por conta do alto risco de morte motivado pelas rivalidades entre das facções.

Não muito diferente margeando o percurso da via, encontra-se muito mato, construções irregulares, precárias e esgoto a céu aberto. Ao fundo é possível ver condomínios novos de prédios populares que vem surgindo na região nos últimos anos, uma estética ocupacional que tenta organizar e padronizar o sonho de moradia, exemplo: Fazenda Botafogo, Predinhos que beiram o Rio Acari, Condomínio Residencial Botafogo II, Conjunto Residencial Haroldo de Andrade em Barros Filho.

Figura 47- Trecho entre Costa Barros e Pavuna



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

A estação Pavuna passou por reformas significativas no decorrer dos anos. No local havia uma cancela, onde hoje encontra-se a estação final do metrô, era comum acontecer acidentes entre trens e carros ou atropelamentos devido ao imenso fluxo de pessoas.

Margeando a linha, dos dois lados, está a icônica Feirinha da Pavuna e um intenso comércio de lojas, barracas, supermercados, bares, Bancos, pontos de ônibus e residências que se desenvolveram muito durante os anos. Atualmente, passa um viaduto que faz o trânsito dos carros, duas passarelas nas extremidades da estação e mais adiante na divisa com São João de Meriti, mantém-se uma outra cancela com sinalização que às vezes conta com guardas de trânsito para controlar a passagem de pedestres e veículos quando o trem pede passagem.

Figura 48 - Plataforma da estação Pavuna



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Por baixo da plataforma da estação (como mostra imagem) o rio Pavuna, hoje um imenso esgoto canalizado em alguns trechos passa cortando o bairro. No passado foi importante via de transporte fluvial para a região e os arredores transportando por meio de barcas produtos de consumo para as populações locais. Sua história remonta à época da colonização portuguesa e da cultura da cana-de-açúcar na região.

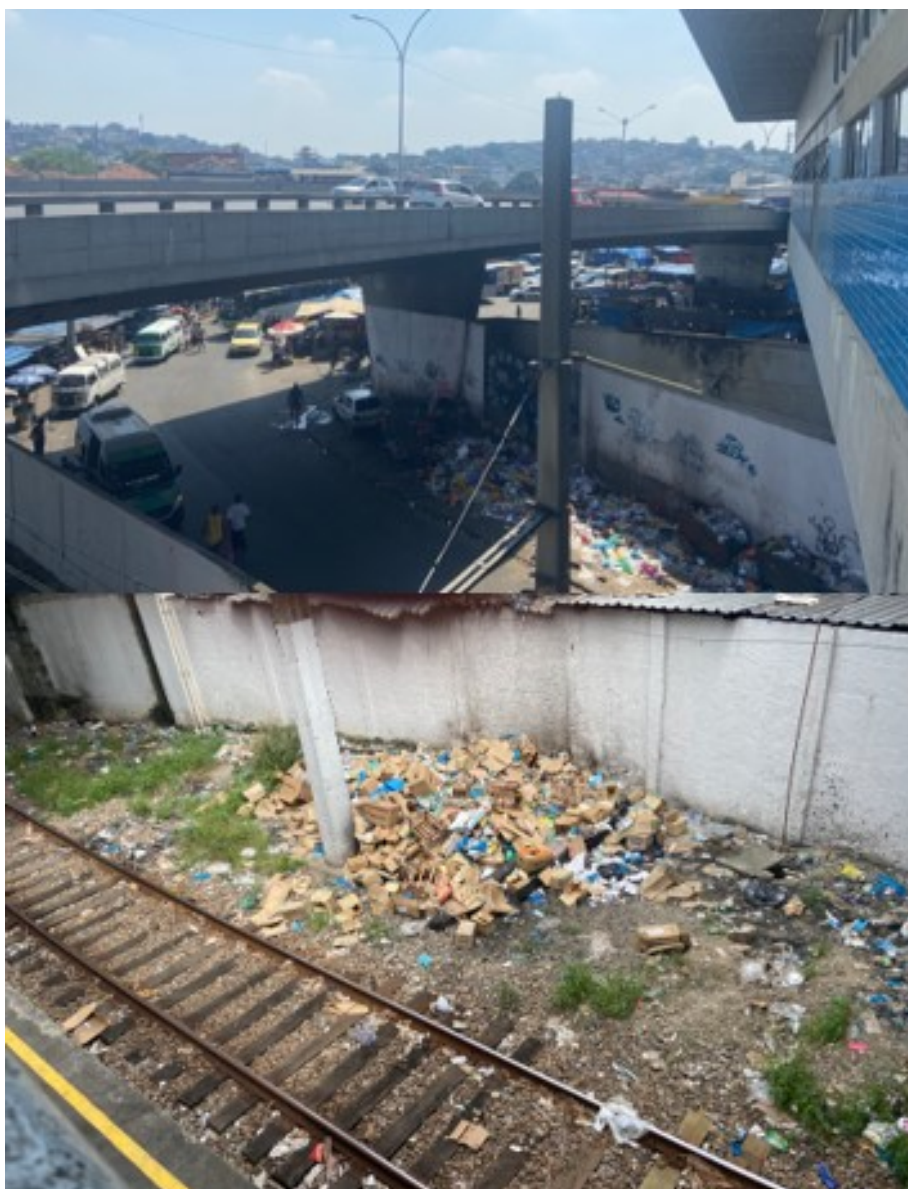
Nas imagens seguintes é possível constatar a degradação da via e do entorno pelo aspecto caótico e insalubre da área.

Figura 49 - Rio Pavuna



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 50 - Descarte de lixo na via férrea e arredores



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 51 - Visão do alto da estação Pavuna e saída sentido à estação final de embarque e desembarque da estação metrô



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

Figura 52 - Estação final Metrô linha 2



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

APÊNDICE C - Transcrição das entrevistas realizadas com os usuários dos trens e metrô

Entrevistas concedidas a José Lorêncio Ramos Filho (autor desta pesquisa) por meio de contato direto e via WhatsApp adotando o método Bola de neve em que um sujeito voluntariamente indica outro.

As entrevistas seguem um questionário de perguntas e são transcritas com atenção respeitosa às características linguísticas dos entrevistados - repetições de enunciados, gírias, palavrões - nas formas que compõem a singularidade da fala de cada sujeito. Os interlocutores estão identificados no início de cada questionário contendo nomes, datas e meios pela qual foi obtida.

As categorias de interlocutores encontram-se sequenciadas aleatoriamente obedecendo ordem numérica para identificação no texto, totalizando 4 camelôs, 5 passageiros e 8 artistas de vagão.

ENTREVISTA 1

Entrevista realizada em praça pública na comunidade Morro da Lagartixa com ex camelô, no dia 17/abril/2024 por volta das 19h, ao lado do local de trabalho: um quiosque para venda de miudezas, bebidas e lanches. Contribuição participante da moradora Ana Maria da Silva que durante a entrevista não se conteve a fazer comentários e dar opiniões.

Nome: José dos Santos Barros

Idade: 55 anos

Etnia: Negro

Estado Civil: Casado

Endereço: Rua Noruega nº3

Formação escolar: Não informou

Entrevistador: Quanto tempo você mora nesse lugar?

José: Cheguei em 1994

Entrevistador: Atualmente onde trabalha?

José: Na Cidade de Deus como vigilante e também como comerciante no quiosque.

Entrevistador: Como vendedor ambulante trabalhou em qual ramal da linha ferroviária?

José: Trabalhei em todos.

Entrevistador: Vendia o que?

José: No começo eu vendia itens variados, vendia de tudo o que possa imaginar, nos últimos sete anos trabalhei com doces.

Entrevistador: Para acessar o trem, você pulava o muro, passava pelo buraco ou pagava a passagem?

José: Eu passava pela cancela

Entrevistador: Quais os dias que você trabalhava?

José: trabalhava de domingo a domingo, e a cada quinze dias tirava um dia para não ir trabalhar e descansar.

Entrevistador: E os horários?

José: Entre 5:30 da manhã e 14:30 da tarde.

Entrevistador: Quais os problemas que você mais identificou trabalhando como ambulante no trem?

José: O maior problema na realidade é com relação à fiscalização, que não era permitido trabalhar dentro do trem.

Entrevistador: Em algum momento te abordaram, te retiraram do trem, tomaram tua mercadoria?

José: Abordaram, tomaram mercadoria, dei porrada, tomei porrada, dei pedrada, tomei pedrada, saí correndo atrás de guarda, corri de guarda e outra galera como você já viu em reportagem várias vezes.

Entrevistador: Você trabalhou por quanto tempo no trem?

José: Cerca de vinte e seis anos, entre a primeira vez e a última, 26 anos!

Entrevistador: Como era a sua relação com o passageiro e outros colegas de trabalho?

José: Excelente, a relação com o passageiro, os colegas de trabalho, nunca tive problema com isso.

Entrevistador: Relate algo bom e algo ruim que te marcou nesse período de 26 anos!

José: Pô cara, o que me marcou foi um acidente de um camarada que era praticamente amigo, não um amigo muito chegado, mas era gente boa. Subiu no trem para surfar e caiu, infelizmente eu vi a cena.

Entrevistador: Isso foi onde?

José: Isso foi de Vila Rosali para Pavuna, eu vinha vendendo, vinha trabalhando com ele no trem e em determinado momento, quando chegou em Vila Rosali, ele pediu para segurar o pacote de bananada dele. Falou, “Pô Zé, vou dar uma subida ali”. Na época até falei, “Não vai não cara, trabalha na moral aí, vai não!”. (Ele responde) “Não, vou ali, vou ali.” Pô na época,

ele devia ter uns vinte dois anos ou vinte três, cara... Aí quando chegou na Pavuna, ouvi um barulho, em algum momento ele encostou em um daqueles pantógrafos, encostou ali, tomou porrada e já caiu.

Entrevistador: O trem estava em movimento ou parado?

José: Em movimento, já estava chegando na estação da Pavuna, em movimento, aí foi parando aos poucos, quando olhei para fora da janela, ele já estava caído lá, estrebuchando, mas ele não morreu não, não morreu, vi o corpo de bombeiro, eu lembro como se fosse hoje, veio uma oficial do Corpo de Bombeiros e perguntou o que tinha acontecido, as pessoas comentaram que ele tinha caído do trem, que ele tinha subido para surfar. Ela disse, “Deixa ele um pouquinho.” Virou as costas e foi embora. Na época, tem tempo, tinha aquela cabine da Polícia Ferroviária Federal ainda, tinha aquela cancela bem antes do metrô, aí o pessoal foi para aí pedir auxílio. Depois de meia hora quase, ou pouco mais voltaram para socorrer cara.

Entrevistador: Me fale de algo bom que te marcou.

José: Algo bom era realmente o dinheiro que conseguia arrumar no trem, porque apesar de todos os problemas, perdas de mercadorias, e tudo mais, de vez em quando, eu conseguia arrumar pelo menos, cerca de um salário mínimo por semana de lucro.

Entrevistador: Você conhece outras pessoas que trabalham no trem?

José: Conheço e tenho contato através de Messenger e Facebook.

Entrevistador: Qual reflexão você faz desse período que você trabalhou no trem, uma reflexão filosófica, que tenha contribuído positivamente?

José: Trabalhei no trem, tudo de positivo, porque a dificuldade a gente tinha muito, como te falei, a gente não sabia se ia conseguir vender, se ia conseguir trazer o sustento para dentro, se ia perder mercadoria, porque a repressão era muito grande, mas a reflexão é positiva cara, porque 95% no mínimo das pessoas que trabalham ali, trabalham com intuito de levar algo para casa e não o que a maioria diz, que marginalizam o ambulante. Muita gente não sabe o que o ambulante faz pelo passageiro dentro do trem, mas faz e faz muito!

Entrevistador: Essa linha, esse ramal como acha que impacta na qualidade de vida aqui da comunidade (Lagartixa), é positivo, pode melhorar?

José: Na verdade, a comunidade é que às vezes impacta na vida dos passageiros, quando tem esses eventos sinistros, tem que parar a circulação. De vez em quando tem operação aqui, Operação no Jacarezinho por exemplo, que são mais recorrentes.

Entrevistador: Você acha que poderia melhorar esse serviço?

José: Pra melhorar é muito complexo, depende do sistema de segurança pública.

Participação espontânea de Ana Maria da Silva, moradora e agente de saúde da comunidade.

Ana Maria.: Aí tem que fechar a cancela.)

José continua: Não, aí melhoraria no caso para a Supervia e a nível de segurança também para a população, mas o que acontece, fecha a cancela, aí eles (o povo, moradores) iriam abrir de novo, igual a Madureira. Não tem a passarela? Aí o pessoal vai lá com britadeira, martetele, quebra tudo para não subir a passarela, precisa passar se arriscando pela via férrea, então não adianta.

(Ana Maria da Silva, entra mais vez na conversa e pergunta:

O que mudou desde o início há vinte e seis anos quando você começou na aceitação do vendedor?)

José: Se você fala sobre aceitação do passageiro, a aceitação do passageiro é total, talvez seja exagero, mas 98 a 99%.

Entrevistador: É diferente por exemplo do artista de trem, um vende um produto artístico e o outro um bem de consumo?

José: Foi bom você abordar esse assunto porque em determinados momentos tinha atrito entre artista e ambulante, porque o artista entrava e atraía a atenção, o ambulante querendo divulgar a mercadoria já não tinha tanta atenção. E tinha gente que pegava, por exemplo, 1 ou 2 reais para comprar do ambulante e já ia ajudar o artista, e já entrava nessa concorrência, nesse empate aí, entendeu? Já não era muito positivo por causa disso. (ver anexo: entrevista 1)

Entrevistador: Em relação a comunidade, como é essa relação das rotas de saída por questão de segurança, pois sempre tem um movimento de poder e controle e que por necessidade de segurança somos obrigados muitas vezes a transitar por determinados caminhos, como você enxerga isso?

José: Eu aqui especificamente, não vejo problema, eu sei que tem, mas eu pessoalmente nunca tive esse tipo de problema.

Entrevistador: Você tem carro?

José: Tenho carro, mas tem determinados lugares que não tem como você passar não por causa das barreiras aí, tem que passar em lugares distantes para ir ao mesmo lugar que você queria ir. Ali na Agropiro (nome da rua) você não passa mais, né? Lá em frente a passarela, não tem como passar, levantaram uma barreira que você tem que buscar outra alternativa, moradores que moram ou vivem por aqui, ou dá a volta para sair da Agropiro. Aqui por trás não dá para passar, para passar tem que ser bom, porque o carro arrasta ali total, o quebra-molas, está dessa altura aqui! É meio complicado.

Obs: intervenção de Ana Maria sobre sentir-se seguro no trem e no metrô, “Dentro do trem você se sente vulnerável”.

José: Isso aí se trata muito do psicológico, eu trabalho com segurança, então vou te dizer, eles vendem uma sensação de segurança, você também não está segura dentro do metrô, porque o mesmo público que anda de trem se porta de outra maneira quando chega no metrô, (Ana Maria: É verdade.) O cara está no Belford Roxo: Ah, vai tomar..., não sei o quê, tá fumando dentro do trem, e dentro do metrô é outra pessoa. Ana Maria: Isso te passa uma insegurança enquanto mulher.

José: É uma reação comportamental também, no metrô tem uma sensação de segurança maior do que no trem. Vamos lá, Ana Maria não gosta que fale isso, no metrô as pessoas em relação à segurança julgam muito pela aparência, você entra na Supervia, é um ou outro vigilante, guarda, vamos dizer assim, que é alto tem bom porte físico, a maioria é vigilante mesmo, é barrigudo, gordo. No metrô não, tu já viu a postura, a altura dos caras que trabalham no metrô? O cara que vai querer delinquir, ele vai procurar facilidade maior sempre. Mas é a realidade.

Ana Maria: A estrutura também).

José: A estrutura, tudo bem, mas é um todo, mas tem corpo, o corpo do segurança transmite mais segurança psicológica para o passageiro.

Ana Maria: O metrô também tem câmeras.

José: O trem também, até no Belford Roxo tem câmeras.

Entrevistador: O que você acha do vagão Rosa?

José: Isso é muito polêmico, eu não gosto disso, eu pessoalmente não gosto. Eu acho que isso é um retrocesso, acho que as pessoas não precisam de uma cor no vagão para se exigir respeito, entendeu? Pô, você entra no vagão feminino? Não entra, mas as mulheres entram nos outros vagões, então tinha que ter o vagão azul? Homem também é molestado, sabia? Eu fui estuprado com 15 anos, sabia?

Obs; ela ri, achando que é brincadeira.

Ana Maria: É mesmo Zé? Eu não sabia... (clima de pesar)

José: Mas é a reação natural, eu vi, eu presenciei no 778 (ônibus) a trocadora conversando com o motorista, “Tá pensando o quê? Enchi ele de porrada mesmo, aí ele foi à delegacia dar parte, o delegado falou para ele: tu não tem vergonha não, apanhar de mulher?” Agora se fosse o contrário? O delegado esculachou o cara. Eu falei, senhora, eu não tenho nada a ver com isso não, mas vou me meter nessa conversa aí, se fosse eu, iria na corregedoria, iria denunciar esse delegado, ele tem obrigação de registrar a ocorrência. Ele não foi lá, ele tem obrigação de registrar a queixa do rapaz, seu marido, sei lá.

Trocadora responde: Não toma vergonha na cara apanhando de mulher, sei que ficou feio para ele. Tá vendo cara!

Ana Maria: Mas quando o cara vai falar que foi estuprado por uma mulher, ele passa vergonha porque os outros acham que não é possível.

José: Então pronto, não existe a lei Maria da Penha? O mundo todo sabe disso, existe lei para defender homem? Existe, só que não é divulgado. Alguém já ouviu falar na Lei Mario Pio? Tu já ouviu falar? Você está na Faculdade, né? Talvez não tenha ouvido falar sobre a Lei, pode jogar no Google! Mas existe, que ampara o homem, que foi feita no tempo da Dilma, aquela filha da puta, porque homem também sofre agressões, só que ele fica com vergonha de denunciar porque vai chegar na delegacia e vai passar por situação ridícula.

Entrevistador: E o trem, é extensão disso?

José: Também, eu nunca vi, mas ouvi várias vezes mulher gritar, “Tá pensando o que? Sai daqui tarado!” Eu já ouvi vários homens dizer: Para com isso, porque a mulher tinha espetado a parte dele lá, ele estava atrás da mulher querendo tirar um proveitozinho, dar uma sarrada... eu não acho que por causa disso o vagão rosa, não tem que ter, acho que educação tem que partir independente da cor do vagão, o cara vai molestar a mulher em qualquer lugar. Se Ana Maria estiver passando ali eu estiver passando e quiser estuprá-la, não é dentro do trem, dentro do metrô, é em qualquer lugar cara!

(Ana Maria em tom de ironia): Há vinte e seis anos você diria, você está pegando essa cara que vende bala no trem? Ih, esse cara não tem futuro! Hoje em dia é um trabalho, você entende a mudança assim das décadas?

Entrevistador para Ana Maria: Você já usou o trem?

Ana Maria: Eu já usei o trem, é horrível, eu me sinto mega insegura, principalmente nesse ramal aqui, principalmente porque tem muito vendedor e às vezes o trem está vazio, dependendo do horário, sabe você se sente enquanto mulher, insegura, tem muito vendedor, imagina nas outras linhas! Por exemplo, quando peguei para Piedade, é muito menos vendedor do que na nossa linha aqui para Belford Roxo.

José: Você está falando o seguinte com relação ao trem parador, os trens que para nas estações Piedade, Quintino e Cascadura são paradores, os camelôs daqui e de lá trabalham direto também no Santa Cruz, Japeri e no semidireto, então você vai ver bem menos porque se dividem, é praticamente o mesmo ramal.

Entrevistador: Não tem controle de quem trabalha e qual linha?

José: Depende, porque quando eu trabalhava lá, uma vez veio um cara me abordar para pedir dinheiro, ele achava que eu era camelô novato. Eles intimidavam o camelô novato e pediam dinheiro como se tivessem direito de cobrar, mas como eu sempre fui muito gentil (ironia), eu falei, vai tomar no seu cú, vai se fuder, como tô começando agora, vai pegar bucha!

Entrevistador: E eles ficam pegando repetidamente?

José: Repetidamente, se você der dinheiro a primeira vez, ficar intimidado, já era irmão, Já teve caso deles darem facada em camelô que não quis dar dinheiro para eles, entendeu? Eu ainda volto para qualquer canto para trabalhar, porque eu conheço a galera que trabalhou em 90, de 89 a 90 quando eu comecei, e ainda tem gente lá, em todos os ramais, é por isso que eu não descarto o contato deles no Facebook, eu estou sempre zoando, vendo as postagens, só é lembrado quem é visto, tomara que não aconteça, mas se eu precisar de novo.

Teve uma vez que eu fiquei sumido uns dois anos, e aí um cara entrou numa comigo em Costa Barros mesmo, aí veio um carcará daqui, deixa eu te mostrar, Antônio Barroso, o cara tirar onda e aí gentilmente (ironia) mandei ele tomar um cafezinho, né? Aí começo um atrito dentro do trem. “Aí, tá começando agora”. Aí o Antônio, esse cara aqui (mostrando a foto da pessoa na rede social pelo celular), olhou assim e falou: aí Zé, o que tá acontecendo? Aí eu falei, não tá havendo nada não Antônio, eu chamo ele de Antônio bala, não tá havendo nada não, só tem um pela saco entrando numa. Aí ele falou, tá querendo entrar numa com o Zé, tá maluco? Tu tá chegando agora porra! Isso foi em 2011/2012, quando eu retornei ao trem. U tá querendo entrar numa com o Zé. Zé chega aí, me abraço, apertou minha mão, ficou olhando assim e meteu o pé. Entendeu? Mas acontece muito, realmente eles queriam me intimidar, muito, muito mesmo!

A relação de camelô para camelô dependendo do ramal não é muito boa não. É por isso que eu te disse, eu trabalhei em todos os ramais. Tem os momentos que alguns deles acham que podem se pautar como máfia.

Entrevistador: Você acha que a Milícia tem responsabilidade nessa tentativa de controle de território do trem?

José: Não, é uma situação apenas dos camelôs, tem gente que diz, “eu sou de qualquer lugar, moro não sei onde, tá pensando o que? Aqui é Jaca, na linguagem, aqui é Jaca, sei o quê”, e aí sabe tu mora em Costa Barros... Se souber tu mora no Chapadão, tranquilo, mas se tu mora do lado de cá, tu é “alemão”. Aí tu tem que ter jogo de cintura.

Entrevistador: Se manter incógnito é melhor?

José: Não, eu sempre falei onde eu moro, nunca me importei com quem mora em outra comunidade ou facção. Guerreiro, eu moro aqui, tu mora em outro lugar. Minha guerra aqui é arrumar dinheiro, e mais nada. Não tenho nada contra você, nem contra ninguém, no momento que precisar de mim, estou aqui, falava de boa e pronto.

Entrevistador: Era uma atitude de respeito e humildade, é isso?

José: É isso, você respeita, mas não pode baixar a cabeça, senão tu é otário.

Entrevistador: Aqui, o que poderia mudar para melhorar essa comunidade?

José: Cara, primeiro poderia voltar projeto. Isso aqui, ó! (mostrando o prédio em frente à praça), poderia voltar a nível de projeto.

Entrevistador: Aqui é o Cemasi, aqui é chamado de Campo do Padeiro, Praça São Jorge, Esse Cemasi aí era muito bom, o que se propôs, tinha projetos, acho que oficina de costura, alguma coisa assim, tinha alguns cursos aí que depois saiu daí foi para Benfica, aí as pessoas já não disponibilizaram para ir, acho que não tem mais projeto, acho que tem um Karatê de vez em quando, eu não tenho visto isso aí funcionar. Ali só tem mesmo o nome mesmo agora, um prédio desse aí feito com dinheiro do povo, é claro, está abandonado. Aí, isso aí cabe alguns projetos. Tinha o Karatê, era bom, não está tendo não, não estão apoiando o Stallone.

Entrevistador: Com relação à comunidade, é um lugar legal, mesmo com esses problemas?

José: Cara, eu não acho ruim não, sério mesmo. A nível de estrutura tem muita comunidade que é pior do que isso aqui. Temos uma iluminação que é boa. Quando dá problema, não demora retornar à iluminação, tem quem haja aí para que não fique muito tempo sem luz. Água tem, tem alguns lugares que é precário, é claro! Eu não sofro com problema de água, acho que deveria ser visto essa questão da água. É muito básico e muita gente fica bem. Ah, e coleta de lixo, basicamente coleta de lixo e água já melhoraria bastante. Em relação a iluminação tranquilo, beco quase não tem por aqui, são mais ruas asfaltadas. Teve caso deles coletarem na segunda, não coletarem na quarta e coletarem na sexta.

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 2

Entrevista realizada via áudio pelo WhatsApp com Mano Brasil, ex camelô e artista de trem, realizada nos dias 24 e 29/abril/2024. As respostas não seguiram a ordem do questionário elaborado resultando um formato orgânico.

Nome oficial: Leonardo Brasil da Silva

Nome artístico: Mano Brasil

Idade: 39 anos

Etnia: Negro

Sexo: Masculino

Estado civil: solteiro

Entrevistador: Tem dependentes, quantos e quem são?

MB - Não

Entrevistador: Onde mora onde atualmente?

MB - Rua Assis Bueno, Botafogo, Rio de Janeiro.

Formação escolar: Graduação em turismo

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador e/ou artista de trem relatando desde quando você morava em Santa Cruz (Urucânia), o que vendia e qual arte que apresentava.

MB – Sou oriundo de Santa Cruz, nascido em Santa Cruz, minha experiência nos trens da Supervia começou originalmente como camelô, eu vendia bala, e eu fiz uma música para poder facilitar minha venda, eu botava uma batida de funk e cantava essa música, né? Eu conseguia através dessa renda, que na época girava em entre 170 reais por dia. Eu vendia bem, eu utilizava na minha faculdade que eu estava prestando na época, de Turismo, e minha vida... para comprar minhas roupas, comida, sair final de semana. E depois disso acabei parando de vender balas, pois apareceu a oportunidade de ser correspondente da Globo como parceiro do RJ representando alguns bairros daqui da Zona Oeste, no caso eram três bairros, e após esse período de reportagens, eu retornei e comecei a trabalhar no metrô também como vendedor de bala. Depois de algum tempo, devido a repressão que estava perdendo a mercadoria e não tinha como recuperá-la, numa semana eu perdi 800 reais de mercadoria e uma pessoa me incentivou a tocar meu instrumento, que era o clarinete e aí eu comecei, retornei para os trens e comecei a atuar como artista de rua. Eu comecei pelos ramais dos trens de Santa Cruz, depois eu fui para outros espaços da cidade e adquiri outro instrumento (saxofone) e hoje em dia é a forma com que eu trabalho.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e metrô você atuava?

MB -

Quais dias você trabalhava no trem, metrô e horários?

Quais problemas você identifica que dificultavam tua vida e ação nos trens e metrô?

Quanto durava sua jornada a cada vez que você atuava nos trens e metrô? (Não respondeu)

Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Qual era o destino dessa renda?

Você ainda atua no trem?

O que faz hoje?

Entrevistador: Como era a relação com os passageiros, camelôs e outros artistas?

MB – A relação com os passageiros sempre foi boa, naquela época também não tinha tantos camelôs como há hoje, porque as pessoas precisam ir para seus trabalhos, para essa correria do dia a dia, e o trem corta praticamente nossa cidade toda.

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Por a gente estar o tempo todo ali, dá pra ver a falta de compromisso da Supervia com o passageiro em si, né? Com passagens caras e trens, às vezes deteriorados, as estações não têm banheiro para os usuários, eu acho isso bastante ruim. Teve a época da repressão que a gente tinha conflito com os guardas da Supervia e que teve essa época em que os guardas tomavam as mercadorias dos camelôs então, era muito ruim, tivemos até conflitos violentos devido a isso. Eu às vezes quando venho ver minha família, eu sempre venho com meu instrumento, então eu toco, mas é mais por gratidão, por ter sido um espaço onde comecei do que para ter uma forma de ganho, porque o artista no trem, ele é muito pouco reconhecido, e também tem a questão do camelôs, então são bastantes pessoas e você acaba também não conseguindo fazer uma renda tão bom como eu consigo fazer tocando só no ônibus ou em outros espaços, onde tem menos camelôs, né?

Entrevistador: Houve alguma transformação significativa em você após essas jornadas urbanas?

MB – A grande transformação que eu tive, bom através da cultura da música, da arte de rua, eu já saí daqui de Santa Cruz, morei na Zona Norte por algum tempo, em outras partes da Zona Oeste também. E devido a ter uma grande quantidade de bloco de carnavais eu, criei em mim essa vontade de participar, então no passado eu treinei em muitos blocos e conheci várias pessoas da classe artística e de outros seguimentos de trabalho então a música, a arte me proporcionou tá conhecendo essas pessoas de outros ambientes da cultura, ao qual eu me identifico bastante, e peças de teatro, lugares que eu fui convidado a tocar nas festas, pra tocar também em eventos, também me proporciona a tocar voluntariamente em projetos sociais, em casas, centros de recuperação e casa de idosos também, venho tocado bastante em lugares assim podendo levar cultura para essas pessoas que tão pouco afastada da sociedade. Sou imensamente grato a isso que a cultura pode tá me proporcionando.

Você retornaria a trabalhar no trem? (Não respondeu)

Você me indicaria outros contatos de artistas e camelôs que pudesse dar um relato de suas experiências para essa pesquisa? (Não respondeu)

MB – Então, na época, que era 2009, a passagem era dois e noventa, aí eu inventei assim:

Funk da balinha (Mano Brasil)

*Se a situação está amarga vamos adoçar a vida
Tem menta, tem de morango, laranja ou melancia
Dois e noventa é a passagem sempre sobra uma moedinha
Dá uma força pro o amigo que tá aí na correria
O troco da sua passagem sempre sobra uma moedinha
Balinha da mentos é dez, dez centavos é a balinha
Bala da mentos é dez, balinha da mentos é dez
Bala da mentos é dez, dez centavos é a balinha
Tem de menta, de morango, laranja, melancia
Uva, abacaxi, essa bala é uma delícia
Dois e noventa é a passagem e sobra uma moedinha
Dá uma força pro amigo antes que venha a guardinha
É só pô a mão no bolso e pegar a moedinha
Balinha da mentos é dez, dez centavos é a balinha*

ENTREVISTA 3

Entrevista realizada com Ramón, ex camelô, indicação de José dos Santos Barros, dia 25/abril/2024 – quinta feira – via áudio WhatsApp.

Nome oficial: Ramón Vasconcelos

Idade: 35 anos

Etnia (Não informou)

Sexo: Masculino

Estado civil: união estável

Dependentes, quantos: 01 filho de 9 anos

Mora onde atualmente: Belford Roxo

Formação escolar: Ensino médio incompleto

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador de trem:

Ramón: Eu vendia bala, embarcava no primeiro trem, eu saía da estação de Belford Roxo 4:45 da manhã e por muitas vezes trabalhava até o último trem que saía da Central do Brasil, se não me engano, 9:15 da noite, trabalhava esse longo tempo aí para poder levar merrequinha para casa, minha carga de horário era extensa, até mesmo porque eu tinha alguns planos, conseguir com esse trabalho puxado, com muitas horas de trabalho, conseguir tirar minha habilitação, tirar meu CNH através do trem, conseguir comprar terreno, fiz a obra na minha casa, mas para isso tive que trabalhar muitas horas, por isso eu chegava muitas vezes, não tô dizendo direto porque eu também não aguentava, mas por muitas vezes eu chegava no primeiro trem e ia embora no último trem para eu poder fazer um dinheiro e concluir minhas metas, né?

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e metrô você atuava?

Ramón: Ramal central do Brasil/Belford Roxo.

Entrevistador: Quais dias você trabalhava no trem, metrô e horários?

Ramón: 4:45 às 21:15, horário de funcionamento do trem.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam tua vida e ação nos trens e metrô?

Ramón: Nosso maior problema é a Supervia, nosso maior problema é o Estado, eu falo do trem, né! A questão do metrô, se tem uma opressão, mas no trem, sofriamos opressão direto de guarda da Supervia, guarda da empresa GPS, guardas da empresa Predial, que por muitas vezes pegavam o camelô e entregava na mão da Guarda Municipal, tirava o camelô de dentro da estação e entregava, ia até o lado de fora da Central do Brasil entregava na mão da Guarda Municipal a Guarda Municipal fazia o recolhimento das mercadorias. O nosso maior problema, não era nem o horário ou o trem, o problema era a própria Supervia, que assim, é bem legal deixar claro, que trabalhamos sempre na legalidade. Legalidade é como? Sempre com nota fiscal. As minhas balas, os doces que eu vendia, eu sempre andava com a nota fiscal no bolso e mesmo assim, ainda corria o risco de perder para o guarda municipal, o GPS. E eu vou falar até mais, por muitas vezes os guarda tomava a mercadoria do camelô com nota fiscal e levava pro quarto, eles falavam que apreendiam, mas eles levavam os doces, biscoitos, né...a água, a cerveja, o refrigerante, os caras levavam tudo pra casa, isso aí, os guardas faziam isso, entendeu? Os caras da Supervia fazia isso... é complicado, né?

A gente sofria muita opressão, principalmente nessa Copa do Mundo, eu comecei, eu fui ser ambulante, acho em 2011/2012, então a pior época ali, a pior época foi as Olimpíadas, né, as Olimpíadas, e a Copa do Mundo, que foi no Brasil, né! Então esse momento, foi um momento

que assim, era perseguição de gato rato. Entrávamos dentro do trem e a gente tinha que olhar de um lado e do outro para ver se não tinha polícia, guarda municipal para a gente não perder mercadoria. Imagina você arrumar um gancho de doce, investir quinhentos, setecentos reais de mercadoria, pô, para a Guarda Municipal levar? Porque assim, tem uma lei federal, uma lei federal que você não pode fazer comércio dentro de dependências públicas, por exemplo, trem, metrô, BRT, VLT, cê não pode vender, mas você vive num país que é um país paupérrimo, é um país onde assola o desemprego e aí mesmo você sabendo que não pode, você vai, mesmo sabendo que não pode vender as coisas no trem, você vai, que é uma lei federal que você é passivo de, de... por isso eles pegam nossa mercadoria, mesmo com nota fiscal, porque a lei é uma lei federal, não pode, não pode! Porque entre você infringir uma lei federal, que você não pode vender bala no trem ou você roubar, matar, roubar, agir nas margens da lei...qual é o tipo de crime que você prefere cometer? Você prefere roubar ou cometer o crime de vender bala no trem? Bom, eu preferia vender bala no trem. E aí nós sofria muita pressão, era muito oprimido, né, eu não sei como é que o Zé falô para você, o Zé trabalhou trinta anos de trem, eu trabalhei sete ou oito anos de trem, mas era sofrido.

Entrevistador: Quanto durava sua jornada a cada vez que você atuava nos trens e metrô

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Ramón: Meu faturamento no trem girava ali, nem todo dia era bom, as vezes eu ia com meu gancho de doce e não conseguia vender muita coisa por questões assim de atraso no trem, por questão de opressão, né, entre outras dificuldades que tínhamos no trajeto e aí, tinha dia que eu não conseguia vender nada, só gastava, uma quentinha, pagava uma passagem, não conseguia vender nada, não conseguia nem recuperar o que gastei, eu, assim de passagem, eu pagava passagem, eu pegava ônibus, eu pagava passagem para entrar na estação, né, eu comia alguma coisa, almoçava, eu não conseguia recuperar nem o que eu gastava, né, as vezes dava bom, as vezes dava ruim, as vezes eu fazia 30 reais, fazia 50, outras vezes eu fazia 100, outras vezes eu fazia 150, mas assim, era sempre um dia pelo outro. Não tinha uma faixa de valor certo, todo dia eu voltava pra casa com 100. Todo dia eu ia trabalhar, mas assim, se eu votasse com 100 ou não quem diria era o destino, entendeu, o destino que ditava as regras, as circunstâncias do momento daquele dia ali, era um dia pelo outro, às vezes o dia dava bom demais, outros dias dava ruim demais.

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Ramón: Como eu adiantei em alguns áudios aí, é porque eu tinha alguns planos, né, o destino da minha renda era, primeiro de tudo, ajudar minha mãe em casa, minha mãe já é falecida, ela

faleceu há uns quatro anos, e aí eu tinha uma mãe que era hipertensa e diabética, era hipertensão e diabetes, então eu ajudava minha mãe no que eu podia em casa né, para não ficar sobrecarregado por ela, eu cuidava dela, eu levava ela para o hospital, eu comprava pra ela o remédio, eu fazia as compras em casa, comprava gás, pagava luz, pagava..., minha mãe ficava doente direto, tinha que levar ela para o hospital, e aí ia de Uber, pagava Uber, e aí eu juntava um dinheiro, juntava para poder concluir, cumprir outras metas que eu tinha também. Qual era as metas que eu tinha? Tira minha CNH, é, eu tirei minha CNH, né, comprei minha moto, fiz obra na minha casa, porque tipo assim, eu morava com a minha mãe, mas eu tinha minha casa própria! Eu morava com a minha mãe, minha mãe era muito doente, idosa, só tinha eu, tá ligado? Então eu tinha, eu tinha que estar com ela, eu tinha minha casa própria, mas eu tinha que estar com a minha mãe, porque a única pessoa que ela tinha era eu. E aí com dinheiro do trem também, eu fui juntando aqui, juntando ali, comprei um terreno, comprei uma moto, comprei um carrinho, depois eu vendi, tirei minha habilitação, fiz obra na minha casa, deu para fazer bastante coisa com o dinheiro do trem, né. Hoje, atualmente eu não estou mais trabalhando no trem, desde de mais ou menos quando minha mãe partiu, né.

Entrevistador: Você ainda atua no trem?

Ramón: Trabalhei no trem em meados aí até 2020 a 2021, não vou saber te dizer ao certo. Quando eu saí do trem? Já faz uns três ou quatro anos, 2020/2021 foi época aí que eu saí do trem, que eu saí do trem porque, porque estava muito difícil o trem, era justamente na época da pandemia, né, que assim, os trens andavam vazios, porque tinha aquele lance do pessoal ficar em casa, né. “Ah, fica em casa!” O pessoal ficava em casa, íamos pro trem vender bala, mas vender bala pra quem, se não tinha passageiro? Não tinha passageiro! Só tinha camelô dentro do trem, o pessoal todo em casa por causa da pandemia, por causa do COVID... e aí eu saí do trem por conta dessa pandemia que quebrou o trem e já estava muito ruim de ganhar dinheiro. Que é tipo assim também, juntou a pandemia, mais a opressão que tinha da Supervia e aí a gente voltava pra casa com nada, com nada, e aí eu tive que arrumar outra coisa pra fazer. O que que eu arrumei? Fui virar motoboy, hoje eu sou motoboy, mototaxi, então, o trem me ajudou a tirar minha habilitação, comprar minha moto, e aí foi mina válvula de escape para quando o trem deu ruim, eu procurar outra coisa. O que fazer? Fui trabalhar de motoboy, o trem me ajudou a ter minha habilitação e minha moto e eu fui trabalhar no que o trem me ajudou e paralelo a isso eu tinha minha estamparia de camisa também, que eu trabalhava com camisa, sou serígrafo formado, trabalhava com estampa de camisa, caneca, boné, várias coisas. Então, também não estou no trem também.

Entrevistador: O que faz hoje?

Ramón: De formação, não formação de faculdade, formação assim, você é um rapaz de Faculdade, de repente eu vou usar um termo aqui que não é o certo, mas é o termo que eu sei usar, né. Eu não tenho tanto estudo assim quanto o senhor, mas na minha ignorância eu falo o seguinte: eu sou formado, mas não sou formado em faculdade. Eu fiz um curso, um curso técnico, hoje eu sou técnico em manutenção de celular, eu conserto celular e tablet, eu curso técnico de conserto de celular e tablet, eu tenho curso de serígrafo, de estampa, né, de camisa, entre outros, só que minha fonte de renda hoje, ela demanda a maior parte do motoboy e do mototáxi, sou motoboy e mototáxi. Trabalho em aplicativo, faço também corridas particulares, e aí onde eu consigo me virar. Paralelo a isso, eu sou pedreiro, trabalho com obras, né, nem tanto, porque eu tenho problemas de saúde porque eu tenho hérnia de disco, tenho três problemas de coluna que o trem também ajudou a agravar, por carregar peso, né, e é isso.

Entrevistador: Como era a relação com os passageiros, camelôs e outros artistas?

Ramón: Eram assim por muitas vezes, era de apoio e por minoria das vezes era de repúdio, mas era assim, coisa bem esporádica, você entrava no trem, eu até entendo, né, entrava no trem gritando, né, o pessoal as vezes vinha voltando do trabalho, cansado, já dando aquele cochilo, né, porque até porra, né, como exemplo, você trabalha no Centro da Cidade, mas mora em Belford Roxo, porra, até você chegar na estação de Belford Roxo é quarenta, cinquenta minutos, é um tempo que você tem para dormir. Muitas vezes a gente entrava no trem, “bala halls, Trident, menta”, o passageiro achava ruim porque a gente gritava e num gostavam, bem a minoria mesmo, é, era um pessoal bem minoria mesmo, tá ligado? Porque a maioria maçante mesmo apoiava a gente, é como eu falo, a relação é a relação de passageiro com camelô, pô, era tão certo, que eu, porra, fiz a obra da minha casa, a relação era tão certa, que tirei a minha habilitação, a relação tava tão certa, que eu vendia, eu já tinha meus clientes certo, que eles me esperavam passar, eu vendia Polenguinho, bala Halls, vendia biscoitos Cookies, aqueles da Bauducco, né, e aí o pessoal já me esperava passar com o dinheiro na mão, para poder comprar... eu já tinha minha freguesia certa, tanto e que hoje em dia quando eu estou andando. Inclusive até uma vez aí, eu trabalhando na já na 99, eu trabalhando de Uber moto, eu fui buscar um passageiro e aí era um passageiro do trem, antigo, aí falo assim: Você é aquele camelô do trem? Falei: sô! O cara cansou de comprar doce comigo. O cara falou: Pô, eu nunca mais comprei doce com ninguém. Como a relação era, era fiel, entendeu? Muitas vezes assim, é, o passageiro, quando a guarda municipal vinha tirar as paradas da gente, o passageiro entrava no enrolo para tentar ajudar, filmava, chamava de covarde, gritava, entendeu? Na intenção de afugentar eles mesmo. E sobre assim, artista de

trem, eu não sou artista de trem, eu sou artista, mas extra trem! Sou MC e produtor e MC, só que no trem eu não exercia a minha forma artística de cantor, no trem eu era camelô. Cantor eu sou fora do trem, porque eu canto, em baile, eu faço minhas músicas aí, eu boto na plataforma digitais, entendeu? Mas assim, pessoal que tocava um violão, né, o palhaço artista circense no trem, o pessoal que se veste de algum personagem era muito apoiado pelo pessoal, o passageiro apoiava sim com determinado valor, né, pela arte que aquela pessoa estava apresentando por um certo momento.

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Ramón: O relato ruim é esse aí, é a opressão que eu sofria, a Polícia civil, a Militar, a PFF, que é a Polícia Rodoviária Federal, a gente chamava Pfefer (Polícia Rodoviária Federal) ... e os guardas lá da GPS, da Predial, que sufocava, isso era o ruim. Quando tinha roubo de cabo e o trem não circulava, não trabalhávamos por conta dos furtos, principalmente no ramal de Belford Roxo, que era muito roubo de cabo, e aí os trens não circulavam. E nisso aí, também não conseguíamos trabalhar, ficávamos parados na estação. As coisas boas do trem, foram as amizades que eu fiz, o próprio Zé (o Barros), e outros amigos que o trem me presenteou, né, amizades que duraram extra trem, e tem amizades que eu fiz no trem que ficaram no trem e tem amizades que eu fiz no trem quem levei para a minha vida, né, como a do José, foi uma amizade que eu levei para a minha vida. Não se falamos muito, mas assim, mas é, vira e mexe, quando dá um tempo, sobra, é, muito rápido, a gente pergunta, “Como você tá?”, “Eu tô bem” Ah é, blz! Aí vamos se falar quase um mês depois. Mas é a amizade que nós levamos, que a correria não deixa a gente ficar junto sempre.

Entrevistador: Houve alguma transformação significativa em você após essas jornadas urbanas?

Ramón: Amizade, o que eu mais gostava no trem era conhecer pessoas novas, era o que, era a rotatividade que tinha de passageiro, você conhecia histórias, você trocava informações, você trocava relatos, você trocava histórias, você ouvia, você falava, então você aprendia, você ensinava os passageiros, entendeu? Isso aí era muito bom, essa parte aí, conhecíamos gente nova, tivemos experiências novas, sofremos também na carne a covardia do Estado, quando eles vinham tomar nossa mercadoria, então tinha coisas boas e coisas ruins também.

Entrevistador: Você retornaria a trabalhar no trem?

Ramón: Bom, tipo assim, eu trabalhei sete, oito anos no trem, se voltaria trabalhar no trem? Votaria, mas tipo assim, hoje a minha condição física, ela não permite mais eu trabalhar da forma louca que eu trabalhava antigamente. Qual era a forma louca? Chegar no primeiro trem

e sair no último trem. Eu tenho três hérnias de disco, é, duas lombares e uma cervical, tenho tendinite nos meus dois ombros e tenho tendinite no joelho, então, eu não tenho mais saúde física para poder encarar uma jornada no trem. Se eu voltaria hoje? Tipo assim, se o trem voltasse a ser lucrativo do tempo que eu entrei em 2011/2012, que era muito lucrativo ser camelô, era lucrativo demais, eu voltaria. E se eu tivesse saúde, sim! Sem problema nenhum, voltaria, né. Só que devido às circunstâncias de ter muito vendedor ambulante... tipo assim, você entra num vagão para vender doce, pra vender bala, tem mais dez camelô vendendo a mesma mercadoria que você no mesmo vagão, aí porra, aí não dá, quebra né? Aí não tem como, no ramal de Belford Roxo eram poucas pessoas que vendiam bala, era eu, José, tinha mais uns cinco ou seis que vendia bala. Agora você vai no trem, você vai vê, vinte, trinta, quarenta, cinquenta, você vai ver um monte de camelô vendendo a mesma mercadoria. Você entra num vagão que é pequeno, trem mais dez pessoas vendendo a mesma mercadoria que você. Você não consegue fazer lucro, você não consegue vender, que o pessoal já passa na tua frente, ah, o camelô que vende bala já passa na tua frente recolhendo o valor e quando você passa você não tem mais nada, você não consegue vender mais nada, entendeu? E fora também a questão da saúde também, né? Porque assim, eu trabalhando de moto, eu estou sempre perto de casa, bateu dor de coluna, eu volto pra casa. E as vezes eu tô trabalhando no trem, me bate uma dor lá na Central do Brasil, até eu chegar em casa, é muito longe, eu não moro perto da estação de Belford Roxo, então tem descer da estação de Belford Roxo e pegar mais uma condução para vir para casa. Pra mim hoje, da forma que eu estou, estou muito bem, sou técnico de manutenção de celular e sou motoboy, pra mim hoje, eu estou bem. Melhor que nos tempos do trem, não significa que estou desmerecendo o trem, o trem foi muito importante pra mim e me deu muita coisa. Se hoje eu voltaria? Não sei se eu voltaria, por conta da saúde e por conta de ter muitos camelô. Se o trem ainda fosse lucrativo ainda da forma que era, eu poderia voltar, né, mas existe muitos fatores que. Pra mim voltar, só se eu deixasse de ser motoboy e deixasse de consertar celular, entendeu? Se eu precisasse voltar, eu voltaria, tentaria lucrar novamente, o que seria difícil, né, mas trabalharia com menos peso. O gancho pesava trinta, quarenta quilos, o meu gancho pesava quase o meu peso, eu peso cinquenta e cinco quilos, eu carregava um gancho de quarenta, hoje eu não tenho mais disposição para carregar um gancho de quarenta quilos.

Entrevistador: Você me indicaria outros contatos de artistas e camelôs que pudesse dar um relato de suas experiências para essa pesquisa? (Não respondeu)

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 4

Entrevista realizada com passageiro, dia 05/maio/2024 – domingo, via documento word preenchido e enviado pelo canal WhatsApp.

Nome: Simone Góes Nogueira

Idade: 51

Etnia/raça: Parda

Sexo: Feminino

Estado civil: Casada

Profissão: Professora

Tem dependentes, quantos e quem são? Sim, Uma Filha

Mora onde atualmente: Madureira

Formação escolar: Graduação em geografia

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como passageiro(a), trabalhador(a) e/ou artista de trem, quantos anos você trabalha ou usa esse serviço, desde qual ano?

Simone: Uso o serviço o transporte ferroviário da década de 1980 até os dias de hoje.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Deodoro, Japeri, Santa Cruz e de 2014 até os dias de hoje o ramal de Belford Roxo.

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalhava no trem, metrô e horários?

Simone: Utilizo o ramal de Belford Roxo 3 vezes na semana, na parte de manhã 6:00 no sentido Belford Roxo e a tarde no entre 16:00 e 17:00 sentido Central.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam tua vida e ação nos trens e metrô?

Simone: Os grandes problemas que eu identifico é a questão dos horários, o ramal de Belford Roxo funciona com horários marcados (não é de intervalo como nos outros ramais), daí se ele atrasa a outra composição vem muito mais atrasada. Um outro problema é a questão da violência (se tiver confrontos nas comunidades com tiroteios o trem fica parado e a violência dentro dos trens brigas, pessoas armadas e assaltos), o público depende de drogas (que fazem consumo nas próprias plataformas).

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Simone: Tempo de viagem? De forma correta a minha viagem dura 40 minutos.

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia? (para quem trabalha no trem)

Simone: Não trabalho no trem

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Simone: Não trabalho no trem

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Simone: Sim, eu uso.

Entrevistador: O que faz hoje?

Simone: Trabalho no município de Belford Roxo como professora do Estado.

Entrevistador: Como era a relação sua entre passageiros, camelôs e artistas?

Simone: No ramal de Belford Roxo, eu pego o trem no contra fluxo então pego ele muito vazio, e vejo praticamente os mesmos passageiros. Na parte da manhã (cedo) não tem camelôs circulando. Porém na parte da tarde tem muitos camelôs e são sempre os mesmos, dificilmente aparece um camelo diferente. Às vezes eu compro uma pipoca ou amendoim, mas geralmente não consumo no trem. E pelo que me lembre não vi nenhum artista no ramal de Belford Roxo (já vi em outros ramais).

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens para você ao fazer uso do serviço ferroviário?

Simone: Dificuldades: atrasos, falta de manutenção dos trens, quantidades de trens circulando (que é pouca), violência. Vantagens: a rapidez de viagem.

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Simone: Ruim: (Entre vários) Um assalto que ocorreu na minha frente (roubo de celular).(no ramal Belford Roxo). Boa: Já presenciei confraternização no trem, amigos que se encontravam sempre no mesmo vagão.

Entrevistador: Houve alguma transformação significativa em você após essas jornadas urbanas?

Simone: Ficar mais atenta a tudo que acontece.

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Simone: Mesmo com as dificuldades ainda uso o trem.

Entrevistador: Você me indicaria outros contatos de passageiros, artistas e camelôs que pudesse dar um relato de suas experiências para essa pesquisa?

Simone: Infelizmente no momento não conheço quem utilize o trem com frequência, mas eu sabendo de alguém eu indico. (Fim da entrevista)

ENTREVISTA 5

Entrevista realizada com passageiro B, falando sobre os cultos religiosos dentro do trem, dia 12/maio/2024 – sábado, via WhatsApp.

Nome: David Santos

Idade:61

Etnia/raça: negro

Sexo: masculino

Estado civil: casado

Profissão: Professor de educação artística

Tem dependentes, quantos e quem são? Sim, esposa e uma filha

Mora onde atualmente: Pavuna

Formação escolar: Graduação em arte e educação.

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

David: Eu aceitei a religião, aceitei Jesus há uns quinze anos, e no início a gente tem muitas descobertas quando a gente descobre alguma coisa que a gente fascina, que a gente gosta, que a gente se encanta. Uma das minhas descobertas, foi essa questão de uma coisa que eu até achava estranha antes de aceitar o Senhor, né! Era o culto dos trens, eu tinha essa questão preconceituosa que as pessoas tinham da religião evangélica, até que me integrei nela e percebi por dentro como funcionava a coisa, entendeu? Bom, ali, na questão específica do culto do trem, o que ocorria é que ali não existia denominação, era uma coisa espontânea, eles se tornaram um grupo. Naquele tempo, naquele momento histórico, não existia nem grupo de whatsapp pra isso, eles realizavam grupos ali, entre eles mesmos, um conhecia o outro cara a cara, não era, “ah, eu tô querendo fazer parte do grupo de vocês”, sem ver o rosto da pessoa, não, vinha cumprimentava, falava irmãomente! Né! Não posso deixar de fazer conexão com a cultura negra. A questão da espontaneidade, (...) da pessoa ser recebida como um irmão, como um amigo, né, a pessoa encontrava ali um refúgio espiritual, um refúgio emocional no dia a dia, entre aqueles amigos, como as pessoas da igreja fazem isso. Isso aí me faz pensar essa associação de ideias, né, uma coisa que eu já pensei antes, que a maior parte das pessoas ali são negras ou quase negras, e como eu sempre digo sobre a questão do negro no Brasil, com a questão da miscigenação, todas as famílias do país, ou tem, ou tiveram, ou vão ter um elemento negro. Bom, essa associação me lembrou um pouco o quilombo, local onde as

pessoas se reuniam por espontaneidade, por prazer de estar. Eles sempre se reuniam no terceiro vagão, né, e eu fiquei participando disso por um tempo, até lutei com eles para manutenção desse hábito que eles tinham. Eles eram passageiros pagantes do trem, entendeu? [...] então eles, poxa, eles se manifestavam apenas, uma coisa totalmente inofensiva para as pessoas, apenas um louvor, apenas palavras de esperança e fé, tá? E o louvor deles era como se fosse um canto de alegria, porque essa coisa acontecia cerca de seis, sete horas manhã, especificamente no trem que faz o ramal Belford Roxo, um trem já precário, com as condições ruins, e as pessoas iam cantando, iam dando graças a Deus por estar indo trabalhar, por ter um trabalho, por ter um modo de levar comida pra casa. E a volta era a mesma coisa, encontravam-se todos no mesmo horário, naquele momento não tinha whatsapp, marcavam e embarcavam juntos e voltavam juntos cantando no mesmo vagão. Aí não tem como não associar com aquela questão do cântico de trabalho do negro no canavial, na plantação de algodão, né, o cântico de trabalho, distraia do trabalho, e levava o pessoal, a dar mais leveza ao seu trabalho árduo. Muitas pessoas ali, as pessoas tinham todo tipo de trabalho, e saber que uns iam se encontrar, tornava o dia dia mais tranquilo, mais feliz, entende? A questão da empresa que administrava o trem, ela fez uma alusão ao fato de que esses, esse cântico estar incomodando as outras pessoas em outros vagões, (eu não sei como pode isso, né, o som não chegava até lá) E, como era uma imposição de alto pra baixo, sem nem ter o debate entre os envolvidos, lembrou muito a questão do senhor de escravos impondo o que gosta e o que não gosta, o que quer que o escravo faça e o que não quer o escravo não faça. Eu não consigo deixar de associar essa questão ao escravo norte americano, que o senhor de escravo foi tão rígido que ele não deixou ele desenvolver a questão cultural, nos termos de religiosidade como aconteceu aqui no Brasil, ou seja, podou, castrou lá nos Estados Unidos, assim como, esse cântico que as pessoas faziam no trem foi castrado. Mas esse povo, essas pessoas, esses homens, essas mulheres, eles continuam se reunindo nas suas igrejas, mas não podem mais se manifestar dentro do trem, como, criminalizaram um ato de fé e alegria, como se fosse uma coisa horrível, uma coisa violenta, e nós sabemos que não é bem isso, e a gente vê hoje, até mesmo nesse ramal, até mesmo nesse trem Belford Roxo o que é violência, tá, e violência de hoje não passa pelo cântico, entendeu?

Entrevistador: Quando ocorreu essa experiência?

David: Foi 2008, 2009 e 2010 [...] já vi o que eu citei ocorrer em vários ramais, muito mais no ramal Saracuruna, que vai para Caxias, no ramal Belford Roxo, já peguei várias vezes por motivo de trabalho, e também no ramal que vai para Nova Iguaçu, já isso acontecer. E eu usava esses ramais para trabalho e para estudo, também, fiquei muito tempo estudando na

UERJ, e anterior a UERJ, eu estudei no Senai, num curso de artes gráficas, e o transporte para ir de Caxias até o Maracanã era de trem.

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 6

Entrevista realizada com passageiro, falando sobre os cultos religiosos dentro do trem. Dia 14/ maio/2024 – terça, via WhatsApp às 20: 14

Nome: Alexander Mathias da Silva

Idade: 52

Etnia/raça: Não informou

Sexo: masculino

Estado civil: casado

Profissão: porteiro

Tem dependentes, quantos e quem são?

Mora onde atualmente: Belford Roxo

Formação escolar: 5º ano do ensino fundamental

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Alexander: No ano de 2005 a 2008, fiz parte da equipe Atalaia de Cristo, na composição detrem Central/Belford Roxo, e nós tínhamos essa equipe onde nós prestávamos cultos religiosos de adoração ao Senhor, no horário de 5:55 com 1h de duração até Belford Roxo. Nesse culto, nós tínhamos a palavra de Deus, tínhamos louvores de adoração, oportunidade de testemunhos, e muitos usuários da composição procuravam onde ficava o vagão dos crente. Como agora, estou no vagão do trem e não há mais o culto, mas tem vendedores ambulantes, né, mas o culto, nós fomos proibido de prestar, e nessa época foi de muito proveito para minha vida espiritual e para a vida espiritual de muitos amigos meus, inclusive nós temos testemunho de pessoas que foram viciados em drogas e através da palavra de Deus se converteram no trem, hoje servem ao Senhor, hoje não está mais nessa vida, está completamente liberto, como ex presidiário também que fazia parte da equipe de trem que foi uma força para ele voltar, retorna à sociedade, e nós temos diversos testemunho, é, de

pessoas que fizeram parte da equipe Atalaia de Cristo, como o Mensageiro do Rei, outros grupos que tinham no sentido de Belford Roxo em outros horários. Então, isso é um pouco desse relato que eu faço no intuito de demonstrar o que Deus fez por nós no período aqui que nós estávamos, e essa proibição causou uma verdadeira tristeza para todos nós e alguns passageiros e até quando me vê passar pergunta se não tem como retornar e nós ficamos sem ajuda, sem apoio, para poder levar a frente por determinação judicial, ação pública 0221325-98.2007.8.19.0001 que é ação civil pública, que proíbe atos religiosos nas composições de trem. Então, fica aqui meu repúdio aqui, que se puder retornar os cultos será bênção não só pra nós, pra todos que aqui trafegam, e nunca tivemos problemas, nem com os guardas, nem com os controladores de fluxo ou passageiro. Às vezes, um ou outro alcoolizado que entrava, que não gostava, falava, mas depois ficava tudo bem, nada que proibisse nós de estar adorando o nome do Senhor [...]. Hoje em dia eu trabalho em condomínio, não trabalho mais no cartório, e tenho meu veículo agora, hoje por acaso vim de trem, o veículo está numa oficina, e hoje eu vim matar a saudade do trem, é triste não ver o nome do Senhor não sendo mais proclamado dentro dos vagões de trem. Tantas pessoas precisando ouvir o amor de Cristo dentro da composição e não tem mais ouvido, né? Era muito louvável, chegava na estação do Jacaré, as pessoas pediam oração, até o próprio traficante que estava na estação, o vagão parava, pedia, clamava, orava por ele pela família deles, pelos viciados, então era de bom grado para nós todos estarmos na composição [...]. Há a lei estampada aqui [...] para que possa estar registrado, que há proibição desse comunicado no vagão [...] aqui é meu relato, meu repúdio e minha esperança de retornar aqui tem os cultos nos vagões de trem. Há, e a nós se comportava no terceiro vagão, aonde a gente se reunia no horário de 5:55 da noite de segunda à sexta feira, que Deus abençoe a todos!

Entrevistador: Qual era o objetivo dos cultos?

Alexander: Era almas para o reino e apregoar a palavra de Deus, fazer o ID de Deus.

Entrevistador: Qual sua posição caso outra religião manifestasse sua fé no trem?

Alexander: A gente não se impunha não, entendeu, porque nós éramos um grupo que apregoava o ID do Senhor, a palavra do Senhor, mas era, tinha outras denominações, como Igreja Batista, Igreja Pentecostal, Igreja da Assembleia de Deus, entendeu, existiam todos tipo de irmãos e outras denominações, tudo junto.

(Áudio com som de fundo com vendedores e artistas divulgando suas mercadorias e trabalhos)

Alexander continua: tem um rapaz fazendo a demonstração do trabalho dele no trem, então, o problema é religioso [...], (Ao fundo toca a música, Tempo Perdido da banda Legião Urbana)

Alexander continua: o culto religioso foi proibido, mas esse tipo de atividade pode ser continuada, né, isso dentro do trem agora...

Entrevistador: O que você vê de positivo e negativo no trem, o que poderia mudar para melhorar?

Alexander: O que eu vejo de negativo é desigualdade, de você não estar livre, de não expressar o amor de Deus, e [...] também ser obrigado a ouvir umas músicas dessa e não poder ouvir os louvores e não poder falar do amor de Cristo, eu acho que nós temos o livre arbítrio para proclamar a palavra de Deus no nosso país, e nós estamos sendo calados, entendeu, então de positivo, nós deveríamos ter o livre-arbítrio de ouvir a palavra de Cristo se ser importunado como eles estão tendo direito agora, nós também. Os artistas não têm nada a ver com isso, eu só acho injusto ter essa liberação para eles possam estar fazendo o trabalho deles e nós sendo calados de falar do amor de Cristo, entendeu, essa é a indignação.

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 7

Entrevista realizada com passageiro, falando sobre os cultos religiosos dentro do trem. Dia 14/maio/2024 – terça, via WhatsApp às 20:14

Obs: O passageiro enviou os áudios enquanto voltava de trem para casa.

Nome: Sergio Luiz Alves da Costa

Idade:

Etnia/raça: Não informou

Sexo: masculino

Estado civil: casado

Profissão:

Tem dependentes, quantos e quem são? Duas filhas

Mora onde atualmente: Jardim Redentor, município de Belford Roxo

Formação escolar: Primeiro ano do ensino médio

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Sérgio: A minha história com o trem começou no ano de 2010, 2009 para 2010, conhecendo um amigo meu chamado marco Aurélio, ele já fazia esse trabalho no trem, e eu nunca fui de andar de trem, eu sempre viajei sempre de metrô, e algumas vezes que fui de trem observei que esse meu amigo estava fazendo culto sozinho, ele percebendo que eu também era evangélico me convidou pra mim fazer parte, então foi aí que eu comecei, que eu conheci o trabalho de evangelismo dentro trem, então nesse período nós começamos com três pessoas, era eu, ele e Marcelo, outro rapaz que também fazia parte desse grupo, logo após veio Alex Mathias, que nos conhecemos também no trem e outras pessoas que agora não vou bem lembrar o nome, né! Aí a gente formamos o grupo, o nome do grupo foi batizado de Atalaia de Cristo, né, e ali a gente começamos no ramal de Belford Roxo pegando ele sempre na parte da tarde, no horário de, era o trem expresso da época, um expresso que tinha, não me lembro bem o horário dele, então a gente pegava aquele trem expresso, o horário dele era 5:55 [...] fazíamos ali o culto. Né, e esse período foi um período muito bom, porque além da gente conhecer outras pessoas. Desse período o grupo foi crescendo, foi aparecendo mais pessoa, mais pessoa, e formamos uma grande equipe, equipe Atalaia de Cristo, essa equipe era bem organizada. Nesse período eu passe a ser um dos líder junto com Marcos e Marcelo [...] e ali nossa experiência no trem foi tão boa que ali aprendemos muito, né, crescemos muito espiritualmente, ajudamos muitas pessoa, e o nosso trabalho ali não ficou só no trem, [...] nos finais de semana a gente ia pras casa das pessoas fazer visita. Nós vimos muitas pessoas ali assando necessidade, pessoas com problema de doença, problema de depressões, de ansiedade, pessoas sofrendo problema no casamento, problema na família, e aquele grupo ali pode, durante o período que estive, pode ajudar muitas pessoas, muitas pessoas mesmo! Ganhamos muitas almas para Jesus, e esse trabalho foi um trabalho que me ajudou muito espiritualmente, e também através desse trabalho houve também, não foi sempre momentos bom, teve momentos difícil que os grupos de vinham fazendo o mesmo trabalho em outros ramal, como Saracuruna ou Japeri, é, às vezes extrapolava um pouquinho, passava um pouco dos limites, a gente entendemos que o trem é um transporte público, porém todo mundo tem que se respeitar, né, a nossa convivência ali com os camelô era muito boa, orávamos muito pelos camelôs ali, nunca tivemos problema com camelô, nunca tivemos problema com briga, né, mas alguns outros ramal deixaram um pouco a desejar porque quando se reunia ali, na verdade ali não era nossa igreja, era nosso espaço de um dos pouco espaço que nós tínhamos pra cantar um hino, pra cantar um louvor, pra fazer uma oração pra uma pessoa outra, né, mas as pessoas confundia como igreja, começaram a ofender outras religiões, falar coisas indevidas e aí houve um período que denunciaram o grupo do trem pra Supervia,

e ali começô haver algumas restrição, começaram a colocar alguns cartazes no trem “proibido manifestações religiosas. Eu lembro que uma certa vez nós fomos chamados, a minha equipe, né, fomos chamados pra uma reunião na Supervia, né, e lá eles explicaram que o problema não é no culto, o problema é nós estava, algumas pessoas estavam incomodando muito os passageiros, né, pessoas que acordavam muito cedo pra trabalhar e às vezes na viagem tinha um período para cochilar, outros pra ler um livro, outros pra escutar uma música, né, outros pra ficar no seu silêncio, e algumas equipes acabaram confundindo isso, faziam muitos barulho, agressão a outras denominações, outras religiões, né. Na minha equipe, a gente tinha um padrão porque a gente era muito organizado, que a gente tinha secretária, a gente tinha um líder. E a gente se reunia sempre pra acertar algumas coisas, eu confesso que nesse período, no grupo Atalaia de Cristo a gente chegou a fazer blusas pra nós, a gente chegou a fazer cultos de festividades com outras igrejas, a gente era convidados para fazer eventos em outras igrejas, ou seja. É o relato do grupo do trem, né, foi um dos melhores momentos que tipo assim, eu particularmente, pude viver, estar ali, aonde aprendi, aonde Deus me abençoou bastante, onde Deus alcançou muitas pessoas, muitas famílias, sabe, muitas pessoas aceitaram a Jesus, muitas pessoas foram até curado de enfermidades que tinha, então, esse trabalho que o evangelismo tem, é foi ruim porque acabou e infelizmente até hoje, onde eu sei, eu viajo muito pouco de trem hoje, né, eu não sei como está, mas no período que estivemos ali foi um período maravilhoso, um período muito bom, de grande valia, de grande aprendizado, de grande experiência, vimos muitas coisa ali, às vezes momentos que Deus fez grandes milagres, livramentos. Teve um momento que entrou um rapaz, esse é um relato, que entrou dentro trem pra matar uma pessoa e que Deus por sua vez, nós estávamos ali no culto, e essa pessoa entrou no nosso vagão e Deus deu um grande livramento de morte para essa pessoa. As pessoa que entraram procurando aquela pessoa, né, não acharam ele, embora ele estava ali, Deus cegou os olhos do inimigo e aquele dia aquele jovem aceitou Jesus, então, o trabalho do trem foi isso, de grande experiência, de grande valia, né, nós aprendemos muito. Também tem o nosso irmão Alex Mathias que desenvolveu o seu trabalho com louvor no trem, foi ali que Deus começou usar, mostra para ele que e tinha o dom, né, de louvar ao Senhor, e hoje se formou num grande Levi da casa do Senhor, é homem de Deus, como o Marcelo. Marco Aurélio, tínhamos Marina também que fazia parte desse grupo, a irmã Ana da Igreja Universal, e outros mais, né, [...].

Entrevistador: Quantos grupos pregavam no trem?

Sérgio: Olha no nosso, no meu horário, o meu horário era o da tarde, mas tinha o horário da manhã, e tinha o horário de quatro horas, eu só não lembro o nome das equipes, mas tinha na

parte da manhã também, na tarde [...] e fora outros ramal [...] não sei te dizer, eu não viajava noutros ramal, mas no Belford Roxo, sei que tinham pelo menos dois horários ali. Um amigo meu que hoje é pastor também, é, Paulo Alexandre, inclusive ele também tinha uma equipe n trem também, e o horário dele era de manhã, na ida né, e na volta era eu, tinha outros horários mais cedo, mas eu não participava, aí não tenho muito o que falar para você viu.

(Fim de entrevista)

Abaixo, imagens enviadas pelo entrevistado durante seu percurso, a esquerda um artista apresentando-se e a direita placa com informe sobre a lei que proíbe a manifestação de culto religioso no interior dos vagões dos trens. O entrevistado questiona o direito de poder expressar sua fé dentro desse espaço.

Figura 53 - Imagens interior do vagão



Fonte: Acervo pessoal do autor, 2024.

ENTREVISTA 8

Entrevista com ex artista de vagão, dia 15/maio/2024 – Quarta feira, via áudio no WhatsApp

Nome: Thales Sauvo

Idade: 30

Etnia/raça: Branco/latino

Sexo: masculino

Estado civil: solteiro

Profissão: artista-professor-produtor-pesquisador

Tem dependentes, quantos e quem são? Sem dependentes

Mora onde atualmente: Resido na Vila da Penha-RJ

Formação escolar: Pós graduando em teatro e educação

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Thales: Então, eu me apresentava, eu era artista de vagão, era assim que a gente costumava se denominar nessa época, no final de 2018, até mais ou menos outubro, novembro de 2019. Foi mais ou menos uns onze ou doze meses, quase um ano, né, se apresentando. Eu me apresentava no Metrô Rio, essa época não era algo ilegal, hoje em dia o Metrô Rio considera ilegal com lei aprovada (Ver matéria nos anexos ou no site), onde os artistas não poderiam estar se apresentando nos vagões, nessa época não era, e eu me apresentava na linha da Pavuna, que pegava ali, tinha umas estações que a gente se apresentava, os artistas tinham uma organização interna, então quem se apresentava na linha da Pavuna. Começava a apresentação em Coelho Neto e terminava na linha da Pavuna, depois voltava para começar em Coelho Neto de novo, e assim sucessivamente, era só entrar no vagão e começar. Porque essa organização? Porque eram muitos artistas, e tinham também os camelôs, né, então, esses camelôs também tinham uma organização própria, e se não, poderia estar se encontrando em um vagão com outro artista ou camelô simultaneamente, eu começava em outro vagão para que não houvesse encontro para não ter, eles chamavam de disputa, né, apesar de eu não encarar como disputa, encarar que tinha espaço para todo mundo, mas eu me apresentava na linha da Pavuna nessa organização.

Eu era estudante universitário, , eu sou ator formado e professor de teatro formado, sou produtor e bonequeiro, então trabalho com teatro e formas animadas de forma autônoma na produção dos bonecos, e eu tinha uma boneca híbrida, que era uma boneca do tamanho de

uma pessoa real que eu vestia, parte do vestido do boneco era meu corpo e parte do boneco eu manipulava, era um número de dança, né, um boneco oriental e aí eu fazia um número dança Kabuki, ou baseado no *Kabuki* dentro dos vagões. Eu me apresentava nos dias de semana, um pouco antes da hora do *rush*, entre uma e quase quatro e meia, se aproximava muito das quatro e meia, começava a não ter muito mais espaço para se locomover, que as pessoas começavam a voltar do *rush*, ficava muito lotado, eu não me apresentava final de semana, só dia de semana nesses horários.

Eu já vivi uma experiência de truculência por parte dos camelôs, nas minhas primeiras semanas se apresentando com um amigo que era músico, as primeiras vezes que eu ia, ia com ele para entender como funcionava, que ele já fazia isso a mais tempo e eu ainda estava entendendo como funcionava se apresentar dentro de um transporte público e agente viu um artista de vagão também que não era brasileiro, devia tá passando pelo Brasil, ele era da América latina, mas agora eu não sei de qual que era, falava outra língua, e ele também fazia um número de bonecos, entrou no vagão e começou se apresentar, ele não seguiu essa organização que a gente seguia [...], e eu lembro dos camelôs arrumarem briga com ele por conta disso, e aí numa estação, acho que na Cidade Nova, se não me engano, não lembro qual estação tinha quatro camelôs esperando ele, que o rapaz que não gostou dele ter se apresentado no vagão dele, organizou com os outros para bater nele e aí eu vi isso acontecer, os guardas do Metrô separando também e inclusive vieram reclamar com a gente, os próprios guardas do Metrô Rio e os camelôs, que a gente deveria ter instruídos ele e assim, não deu tempo, de explicar como a coisa funcionava. E foi um acontecimento que me assustou, porque eu entendi que tem todo um esquema que e aos olhos de quem trabalhava como camelô e dos próprios segurança do Metrô Rio, os artista estão na mesma panela, né, tipo, “ah, tem que explicar pra ele”, ele faz o que você faz. Então a culpa é um pouco sua também, não aconteceu nada comigo, mas a gente via isso acontecer, eu e esse meu amigo que era músico, é umas das coisas que me marcou muito.

A jornada de trabalho começa ali depois do almoço, por volta de uma hora tarde, uma e meia, até umas quatro, quatro e meia, por aí, então eu tinha umas três horas de trabalho, nos dias que eu ia, três, quatro vezes na semana. Pode parecer que é pouco, mas era muito exaustivo, porque você está trocando energia com muita gente, muita gente que não saiu de casa na intensão de ser público, do número ou de uma apresentação, então você tem que ter um convencimento maior, uma abertura maior, de como a gente faz para a apresentação correr bem e chamar mais a atenção das pessoas, se as pessoas não gostarem elas não botar dinheiro no seu chapéu, então, é uma entrega de energia muito grande, era muito exaustivo, apesar de

ser uma carga de horário pequena. Eu tirava um faturamento em torno de 200 a 350 reais, dias ruins eram 130, 120, mas quase eu nunca voltava para casa com menos de 200 reais. Acho que isso diz respeito a um certo tipo de número que eu fazia também, eu trabalhava com boneco com tamanho real, e na época que eu trabalhava tinha muita gente que fazia poesia, ou gente com instrumento musical de corda, ou gente que fazia dança, né, eu acho que essas artes são mais comuns e a minha arte tinham poucas pessoas que faziam. Acredito que eu só encontrei com dois bonequeiros durante esse ano que eu trabalhava no Metrô, [...] eu tirava realmente uma grana realmente boa, esse faturamento de ajudava na época, e até pra faculdade, que eu estava fazendo licenciatura em teatro na Urca e eu moro na Vila da Penha, então tinha um percurso que eu tinha que fazer quase todos os dias para ir para faculdade e depois voltar, de passagem e de alimentação, então aproveitava essa verba que eu conseguia das apresentações para custear isso.

Hoje em dia eu não atuo mais no trem, sigo trabalhando com teatro, trabalho com teatro acho a quase quinze anos, treze, quatorze anos que trabalho com teatro. Entendia minhas apresentações dentro do vagão como, apresentações tão importantes como acontecem no palco, como acontece numa praça, como acontece na televisão, acontece em qualquer outro lugar, né. Esse meu número no Metrô Rio ele já me levou inclusive a me apresentar no canal da Globo durante um programa do Luciano Hulk, um olheiro me viu e depois me convidou para participar. Entendo que a atuação no vagão, ela é uma atuação de artista, acho que na época tinha muita gente que não era artista. Como profissão, artistas amadores que iam tentar conseguir uma graninha, vamos chamar assim, iam declamar um poema, fazer uma coisa mais simples, não que todos os poetas sejam artistas amadores, mas era muito nítido a falta de acabamento as vezes estético de alguns outros colegas que estavam lá se apresentando.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam tua vida e ação nos trens e metrô?

Thales: Acho que a dificuldade é que muita gente não entende o trabalho artístico como trabalho, A gente fazia um discurso combinado com outros artistas do Metrô em que a gente se apresentava antes, o que a gente estava fazendo, pedia permissão para fazer e se alguém no vagão se incomodasse, a gente avisa que iria se retirar do vagão. Só uma vez isso aconteceu, alguém pediu para não se apresentar e eu me retirei do vagão e fui pro outro, e foi muito legal que cinco pessoas que estavam nesse vagão queriam me assistir e foram atrás para outro vagão, mas é uma dificuldade muita gente não entender o fazer artístico como trabalho, nossa era uma grande dificuldade, não só passageiro, mas os próprios seguranças que eram muito truculentos, nunca aconteceu nenhum tipo de truculência comigo, mas já vi isso

acontecer. Acho que uma vantagem, enquanto artista, é ter a possibilidade de você estar em constante aprendizado e constante feitura, é que você quando se apresenta só em palco, você se apresenta só em festival, você se apresenta só em, né, só em lugares pensados pra isso, você acaba não tendo muito tempo de experimentação, você acaba rodando muito, não tendo muito tempo caminhado, então uma vantagem muito boa que encontrei dentro do Metrô Rio foi poder ter um espaço de articulação de desenvolvimento do meu próprio fazer, sabe? Isso é uma coisa que me auxiliou entender muita coisa sobre mim, sobre o público, sobre meu trabalho e por aí vai.

Entrevistador: Houve alguma transformação significativa em você após essas jornadas urbanas?

Thales: Houve sim uma transformação significativa após essas jornadas, tive contatos com artistas de poder aquisitivo muito menor que o meu, que não se apresentavam nos mesmos espaços que eu estava acostumado a me apresentar, então tivemos trocas muito maravilhosas. Tem gente que tenho contato até hoje e depois fiz parceria em outros trabalhos, acho que pra além disso, eu me apresentava em lugares onde pessoas jamais se apresentaria num vagão, porque vão encarar a arte no transporte público como inferior, isso vindo de artistas que as vezes se apresentam em palco e picadeiro de circo, sendo que isso é uma coisa do Brasil, né, que se você olhar para fora, é muito comum artistas internacionais se apresentarem em espaços públicos quando não estão se apresentando em palco grande. Então acho enquanto transformação, me fez perceber essa regionalidade também em relação ao fazer.

Entrevistador: Você voltaria a trabalhar no trem, mesmo tendo essa proibição?

Thales: Não, eu não voltaria trabalhar no trem, eu já terminei minha faculdade e já estou terminando minha pós em educação, sou professor de teatro, minha companhia hoje viaja bastante apresentando espetáculo no Brasil, e o poder aquisitivo que eu ganho hoje pra dar aula de teatro, pra viajar com o espetáculo, pra dar oficina, o faturamento que eu ganho, ele é muito superior o que eu ganhava no metrô, então não voltaria por isso e por uma convicção de que isso não funciona mais para isso, não por uma experiência ruim, até porque eu acho que todo artista deveria se apresentar um tempo na rua, se apresentar um tempo no transporte público para entender como que é essa sensação, para entender outras camadas sociais, então eu não retornaria, mas indico outros artistas a fazer.

Entrevistador: O porquê da escolha pelo Metrô e não pelos trens da Supervia?

Thales: aqui acho que foi por pura facilidade, o metrô era muito mais perto da minha residência na época em que eu morava com meus pais, eu ia andando para estação que eu

entrava, eu só tinha que pagar a passagem, trem não era assim da minha residência, a volta que eu dava era muito grande para eu chegar lá, então era por uma questão de facilidade, não era uma preferência específica não.

Links com imagens do artista Thales Sauvo:

https://drive.google.com/file/d/1LcuJK-e_nGsnv_bzFAlqfCjg0hURES-t/view?usp=drivesdk

<https://drive.google.com/file/d/1L4w6rqPf4eu2dyZh9SW47mNzKRDVdIJj/view?usp=drivesdk>

<https://drive.google.com/file/d/1yWnLczoaSLzLMONKjjDlD1N5j3-hTsOl/view?usp=drivesdk>

https://drive.google.com/file/d/1S9YPp1exCAsqTBtCac_xSp_kPuLkgluv/view?usp=drivesdk

https://drive.google.com/file/d/1hvmNqFCIEKk6hEHsjdT-5REniCIWYCF_/view?usp=drivesdk

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 9

Entrevista com ex artista (rapper) que atuou nos trens e metrô, dia 19/maio/2024 – Domingo, via WhatsApp.

Nome: Paulo Santuspê

Nome artístico: Santuspê

Idade: 29

Etnia/raça: negro

Sexo: masculino

Estado civil: morando junto

Profissão: operador de loja

Tem dependentes, quantos e quem são? 1 filho

Mora onde atualmente: Oswaldo Cruz-RJ

Formação escolar: Ensino médio

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Santuspê: Minha experiência como artista de trem/metrô foi edificadora para minha pessoa enquanto artista. Desenvolvi muito minhas relações humanas, aprendi o diálogo com o público do boca a boca, olho a olho. Sentíamos quando a moeda era por pena ou por

admiração. Aprendi a ganhar dinheiro com a minha arte, aprendi a gerir esse dinheiro o redirecionando para lançamento de músicas e clipes e aprendi a correr dos guardas quando houve a proibição em 2019. Passei um tempo vivendo no ilegal, mas a arte com medo da mesma forma. Foi bom enquanto durou. Trabalhei entre 2019 e 2021.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e metrô você usa, usava, atua ou atuava?

santuspê: No trem, ramal Gramacho. No metrô variei entre linha 2 e Uruguaí. Poucas vezes, pela zona sul.

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Santuspê: No metrô e no trem e evitando os horários de pico. Algumas poucas vezes, ou costumava ir de 10 da manhã às 17 da tarde, sempre evitando os horários de pico. Algumas poucas vezes, no horário da noite.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam sua vida e ação nos trens/metrô?

Santuspê: Os problemas com os camelôs eram reais. Fazíamos a política da boa vizinhança, mas o receio de levar uma facada existia. Eles eram os donos da linha e não ficavam muito felizes em ver os artistas lucrando na área deles. Fora esse problema de segurança que havia na época, havia perseguição dos próprios seguranças, até mesmo em dias de legalidade. Na verdade, a nossa presença ali incomodava todo mundo, até os pedintes. Era perigoso. Só o público ficava feliz conosco ali.

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Santuspê: Durava entre seis e sete horas

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Santuspê: No trem eu fazia uma média de 150 por dia. No metrô batia entre 200 e 250.

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Santuspê: Minha sobrevivência, sobrevivência de meu filho, sobrevivência de minha arte.

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Santuspê: Não mais.

Entrevistador: O que faz hoje?

Santuspê: Sou lojista na Casa e Video 6x1.

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Santuspê: 90% dos passageiros entram na brincadeira. Existe quem não gosta, porém respeita. Existe quem não gosta e não respeita. Assim como tem camelô que é nosso amigo, e camelô que só quer um motivo pra nos expulsar da linha...humanos.

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens para você ao fazer uso do serviço ferroviário?

Santuspê: A maior dificuldade era ser expulso e ter que pagar passagem novamente várias vezes ao dia. A maior vantagem era a expansão da nossa rede de contatos, apertávamos mão de todo tipo de gente e fazíamos muitos eventos por fora, a partir das apresentações nos metrô.

Entrevistador: Relate ao ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens?

Santuspê: Sofri um episódio de racismo que quase acabou em agressão física e delegacia. Isso me deixou em casa, calado por uns dias. O lado bom foi ter a experiência de pelo menos uma vez na vida, viver da minha arte.

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Santuspê: Eu fiquei mais depressivo depois que eu descobri que podia viver bem fazendo aquilo que eu amo e sei fazer, porém é proibido [...].

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Santuspê: Retornaria sim, mas só dentro do amparo da lei novamente, correr de guarda é indigno pra quem está trabalhando.

Figura 54 - Performance do artista Santuspê nos trens da Supervia



(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 10

Entrevista com artista ainda atuante, dia 19/maio/2024 – Domingo, via WhatsApp.

Nome: Guilherme

Nome artístico: Guilherme O,din

Idade: 28 anos

Etnia/raça: Pardo

Sexo: masculino

Estado civil: solteiro

Profissão: artista independente

Tem dependentes, quantos e quem são? Dois filhos

Mora onde atualmente: Cosmos

Formação escolar: Ensino médio incompleto

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Guilherme: Então, trabalhar no trem tem suas partes boas e suas partes ruins, acho tipo, em relação a vida é dessa maneira, e tipo a parte ruim é que a arte é muito desvalorizada no nosso no nosso país, tá ligado! Não só aqui no Rio de Janeiro, mas no nosso país inteiro, por exemplo, aqui no metrô do Rio a gente é proibido de tocar, se os guardas pegar a gente tocando, a gente é colocado para fora do vagão, ligado? Acho totalmente errado ser crime a gente fazer a nossa arte, tá ligado! Eu comecei a trabalhar no trem, foi em 2018, 2017 pra 2018, então, desde então, estou até hoje e é através do meu chapéu e da minha arte que eu garanto o sustendo da minha família e da minha casa e consigo alcançar meus objetivos.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Guilherme: Na Supervia eu toco em todos os ramais, Gramacho, Japeri, Belford Roxo, Santa Cruz, eu toco em todos os ramais. Já no metrô, eu ficava entre Jardim Oceânico e São Conrado. Só que com essa questão que eu falei de ter a proibição, eu optei a ficar só pelo trem.

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Guilherme: E o horário assim, não tenho definido, até porque se eu for no mesmo horário todo dia, as mesmas pessoas vão me ver, aí então a pessoa que colaborou comigo hoje não vai colaborar amanhã, tá ligado, e eu tipo, como todo dia, estou montando minha gravadora, minhas paradas, então eu preciso levantar ainda uma renda...como eu posso falar?...uma renda boa, né! Pa eu alcançar meus objetivos.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam sua vida e ação nos trens/metrô?

Guilherme: Cara, o problema na Supervia é muitas vezes a questão do horário dos trens que demora muito, pra poder vim, as vezes atrasa, não tem uma posição da empresa, quando o próximo trem vai vim, as pessoas, não só eu, acredito que ficam prejudicadas as pessoas que utilizam desse serviço, e no metrô é arte ser proibida. Nos países mais desenvolvidos, Paris, Estados Unidos, Espanha, é comum ter artista de rua, nos ônibus e lá é bem mais apoiado do que aqui.

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Guilherme: de 80 a 100 reais, tá ligado! Por aí.

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Guilherme: É montar meu home Studio e gravar minhas músicas autorais, além de me manter, né, minha arte é que me veste, veste meus filhos, minha arte é que me dá meu teto, moro de

aluguel. Então, com minha arte eu consigo alcançar meus objetivos, mesmo que sejam pequenos, mas que de pouquinho em pouquinho eu consigo alcançar.

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Guilherme: Eu ainda toco no trem, e tipo, não pretendo parar não, só paro de tocar no trem quando eu conseguir alcançar os lugares melhores para tá me apresentando, até porque, tocar nos bares no Rio está muito difícil, os contratante não querem pagar o cachê, quer pagar cinco dias depois, então vou para algo mais certo, tá ligado, mais imediato, eu prefiro fazer minha arte no trem.

Entrevistador: O que faz hoje?

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Guilherme: É super pacífica, nunca tive problema com ninguém, tipo, quase seis anos de trem, nunca tive discussão, desavença com ninguém. De vez em quando tem uns passageiros que reclama do som, tá ligado, não quer ouvir. E eu respeito, porque antes de começar o meu direito, tá ligado, tem que começar o do amigo, então tipo, da mesma forma que a pessoa tem o direito de não querer ouvir, eu tenho o direito de querer ouvir minha arte. Mas se ela não quer ouvir, eu vou respeitar o espaço dela, eu vou pra outro vagão, tem outros vagão no trem.

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens para você ao fazer uso do serviço?

Guilherme: O horário, no metrô não, é certinho, mas no trem o horário as vezes atrasa muitas vezes a gente

Entrevistador: Relate ao ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens?

Guilherme: Certa vez eu toquei num vagão, só essa vez mesmo, foi no metrô, aí nesse dia eu fui expulso umas cinco vezes, até uma hora que os guardas estavam cansados de expulsar, queriam discutir, utilizar da violência, aí eu peguei as minhas coisa e fui embora, tipo, eu, tá ligado, as vezes a gente é tratado como marginal, tá ligado, e a gente só quer fazer a nossa arte mano. É muito difícil viver da arte aqui no Rio de Janeiro. E algo bom, é que eu com esse tempo todo de trem, eu já consegui ir na Band, na Fátima Bernardes, se quiser pesquisa lá Guilhermeo, dinartista deruavouno encontro com a fátima. Gravei um comercial também, se liga no tom, e a parte boa é que eu consigo viver da minha arte, né!

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Guilherme: Mano, tipo assim, com relação ao meu trabalho, eu vejo os vídeos e vejo que evolui muito, tá ligado! As pessoas às vezes dizem, você é bom, você é isso, você é aquilo, mas às vezes você, nem toda vez é bom, tá ligado, as vezes é questão de esforço, por passar

cinco, seis horas tocando violão, tá ligado, cantando a minha arte, tipo, e eu fico muito feliz, muito feliz.

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Guilherme: Eu não pretendo sair do trem agora não, a não ser que, Deus guie e eu solte um som, a música estore, eu quero sair dali pra outros palcos maiores, entendeu? E eu não pretendo largar minha arte não, as vezes é difícil, mas, a melhor coisa que sei fazer na vida é música e eu vou continuar [...]

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 11

Entrevista com artista ainda em atuação, dia 26/05/2024 - domingo, via texto WhatsApp.

Nome: Wanderson Santos do Nascimento

Nome artístico: B-BOY

Idade: 38

Etnia/raça: negra

Sexo: masculino

Estado civil: solteiro

Profissão: Artista de trem

Tem dependentes, quantos e quem são? Não

Mora onde atualmente? Maricá

Formação escolar: ensino médio completo.

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

B-BOY: a experiência entre os passageiros é muito relativa, vai desde bons tratamentos até tratamentos péssimos, que por sua vez podem ser seguidos em quadros de preconceitos e até racismo social. Outros trabalhadores iguais a eu, sofrem da mesma represália, mas estão todos os dias buscando cada vez mais o pão de cada dia. Não podemos desistir nunca de nossos sonhos, não é?!

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

B-BOY: Pavuna - metrô/ Sta cruz - trem.

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

B-BOY: Das 8 às 16:00, de terça a domingo.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

B-BOY: Os guardas não deixam a gente se apresentar, sempre nos deslocando até a saída do metrô, já no trem, apenas respeitar a fila pra cada um trabalhar.

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

B-BOY: 9/10 horas de trabalho

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

B-BOY: 50/60 reais dependendo de quantos outros artistas eu trabalhava por dia, o valor era dividido igual pra cada e dependendo também se o dia está bom de contribuição;

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

B-BOY: Alimento, estudo (não faço uso de drogas ilícitas ou lícitas), então vai mais para a manutenção do meu corpo, alimento e ajudar em casa, com estudo também pois busco entrar no ramo da fisioterapia.

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Entrevistador: O que faz hoje?

B-BOY: Hoje ainda continuo dançando pois essa é minha arte e meu sonho.

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

B-BOY: Conquistei meu espaço e ganhei uma família de variedades, minha relação com eles são ótimas, exceto com alguns passageiros que infelizmente alguns, ainda são grosseiros.

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

B-BOY: Ter autorização para amostrar minha arte ainda é uma dificuldade, pois se um passageiro não aceitar, saio e pergunto em outro vagão se posso ou não bater o trem e mostrar minha arte;

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

B-BOY: Já disseram que eu era um "macaco pulando de galho em galho" pois fazia manobra nas barras, mesmo assim, não foi motivo de eu desistir, mas não vou dizer que não doeu, mas essa é a arte, entender que cada um tem uma opinião, mesmo que isso seja contrária a minha;

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

B-BOY: Houve uma mudança sim, aprendo a cada dia que um sorriso sincero, faz meu dia ser novo, independente da frustração que eu tiver tido nela;

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

B-BOY: Não penso em parar de ir para o trem, pois uma hora alguém decide me patrocinar e não posso perder essa oportunidade.

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 12

Entrevista com artista ainda atuante, dia 26/maio/2024 – Domingo, via áudio WhatsApp. A entrevista respondida de forma orgânica não seguiu a sequência das perguntas.

Nome: Fabricio Neri

Nome artístico:

Idade: 30 anos

Etnia/raça: Me declaro como pessoa negra, minha certidão está pardo, mas para além do desdobramento que é a questão identitária no Brasil, é enfim...

Sexo: Eu sou uma pessoa cisgênero também, é, me identifico com meu sexo masculino

Estado civil:

Profissão: Sou ator, músico e palhaço, no caso circense.

Tem dependentes, quantos e quem são? Um filho de seis meses, vai fazer um ano ainda...

Mora onde atualmente? Santa Tereza

Formação escolar: Ensino médio completo (Iniciou curso de Filosofia pela Cruzeiro do Sul, mas parou).

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Fabricio Neri: Eu tive trabalhando desde os meus dezenove anos, aliás, comecei com meus dezessete, mais uma coisa ainda bem imatura, né! Mas faço disso uma profissão, uma renda, uma rotina a partir dos meus dezenove anos, até meus vinte e cinco anos, né, tocando no trem, no BRT, as vezes metrô, rua, em restaurante, e é isso, o que, uma das coisas muito pontuais que aconteciam na Supervia, que onde eu trabalhei mais, trabalhava praticamente todo dia, ou folgava às vezes numa segunda ou numa terça. Todo dia eu tinha uma meta de sair de manhã e ficar até tarde e até de noite dependendo do dia, do mês ou final do mês e fazia ali uma média de 80 reais, assim. Tem dia que era muito fraco, fazia 20, 40 reais, tem dia que era

muito bom, dava para fazer 200, 290, 230, e variava da minha performance também, da minha escolha de repertório, né, quando eu tocava, assim uma música mais a gosto popular, o lucro era maior, certo, sempre, mas também era atravessado por essa coisa do que queria cantar dentro desse recorte, né, de letras e sensações que eu queria dividir a partir da interpretação ali da música, da e da performance com o violão, eu fazia voz e violão. Afirmava muito essa questão de um repertório de coisas, né, de obras que eu considerava importante para história do Brasil, para história da música brasileira e outras até internacionais também que são referência da música preta da música norte americana. E aí, eu tinha ali uma aceitação muito boa no início desse trabalho, no ramal que eu trabalhava mais, que era Japeri, Santa Cruz, Deodoro trabalhei bastante também, Gramacho também muito, e isso ali no início, quando eu tinha dezenove, acho que foi, não lembro que foi...acho que 2015, 2014. Tinha uns peruanos, tinha uns outros artistas, que eram bem pouco assim,né, não tinha o movimento assim da galera, tinha o Lázaro que tocava, tinha o Alexandre do Canto, uma galera que é referência também, né, nesse fazer, e é isso, tinha a aprovação dos “camelores”, os “camelores”contribuíam bastante com meu chapéu, já apareceu de tudo nesse meu chapéu também, né, desde amendoim, chocolate, dinheiro, droga também, maconha, pó, e folhetinho, bilhetes com agradecimentos, um monte de coisa assim, né, croqui, desenho, teve uma moça que enquanto eu tocava, isso no BRT, já, e colocou lá, né, e no começo teve esse acolhimento muito grande dos camelôs, da galera também e eu acho que com o passar do tempo, da cena crescendo, também muitas pessoas vieram trabalhar também, mas também muitas pessoas vieram se aventurar num lugar que acho problemático, porque eu também, né, tava ali, como a maioria dos músicos, ali pra pagar, fazer compra, pagar as despesas da carreira de ator também, que muito do que a gente faz é simplesmente aplicar o dinheiro em investimento, ensaio, né, então tudo isso também, eu fazia meu dinheiro do trem, fazia meu dinheiro do teatro, do circo, todo esse dinheiro eu fazia com a música ali, ainda que, não tão afinado, o violão sem corda, né. Teve uma vez que eu toquei um violão com quatro cordas e foi um dia muito revolucionário da minha vida também, porque era o único violão que eu tinha e já tinha pago a passagem para entrar também, né, tinha essa coisa de dar calote, né, que foi umas das coisas que eu erradiquei assim dentro do meu trabalho, que era: não preciso dar calote, não preciso, é, de alguma maneira sonegar, né, é tipo burlar o sistema, eu vou fazer tudo certinho. e aí eu peguei um BRT com quatro cordas no violão, eu fiz um som, e assim, um camarada que era um músico da cena, assim, já profissional, colocou 100 reais assim no meu chapéu, e aí eu consegui comprar as cordas e eu fiz o dia e consegui trabalhar um pouquinho só, mas foi uma grande compensação, assim de receber o reconhecimento de outro músico, de outro

artista. Pra além disso, dos outros músicos, dos camelôs que participavam bastante, né, no início, tinha o retorno das pessoas que se sentiam bem. Lembro que uma vez eu toquei umas músicas assim do Renato Russo, obras mais conhecidas assim, né, popularmente e menina chorou assim do meu lado, chorou muito, mas chorou muito. Eu falei, meu amor, vai ficar tudo bem. Ela, não, eu agradeço, tive um dia muito difícil, que bom que você veio tocar um violão e tal...essa também e outras pessoas que comentavam ali do meu trabalho, na minha página, e faziam declarações também, declarações afetivas também, e é isso assim né, tive muitos encontros positivos nesses muitos percursos.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

Fabricio: Até que começou essa coisa do lugar mais competitivo, né, dos músicos e dos camelôs, né, que enquanto aumentava o número de músicos, aumentava o número de camelôs, de vendedores ambulantes, e a galera começou a territorializar, cobrar uma taxa pra gente poder tocar no trem, né, em alguns ramais você tinha a obrigatoriedade de pagar, se não, você era expulso ou penalizado por isso, de uma maneira bem hostil, é inclusive alguns companheiros foram agredidos, tiveram violão quebrado, algo muito voltado para essa lógica da territorialidade e de uma certa milícia de comércio, não sei se posso a palavra milícia, mas de toda maneira, são coisas ilegais, eu penso assim, né. Mas como eu não tinha força para me opor a todo aquele movimento, né, que eu fazia um trabalho ali de muita resistência e de uma não escuta, porque eu toda vez que encontrava a galera lá que proibia a gente de tocar em outros ramais, né, isso passado três ou quatro anos de trabalho no trem, toda vez que eu encontrava essa galera, era uma discussão rápida, ligeira, a gente mudava de vagão, mas ficava ali atento pra poder voltar e fazer de novo, porque eu tinha comigo essa sensação de que tinha chegado antes deles, né. Teve até uma que uma vez uma camelô tentou bloquear meu trabalho e me hostilizou assim “Não fode oh rapá, chegou ontem”. Chegou ontem não, quem chegou ontem foi você, eu tô te vendo aqui agora. Ele falou assim, “Eu trabalho aqui a quatro anos” e eu, pois bem, eu tô aqui há seis anos. Então ficou uma coisa assim da gente, de eu está sempre assim, de justificar, né, o de eu está fazendo ali, né, e aí comecei a ir pro metrô, e no metrô era pior, porque a violência vinha da instituição, diretamente da instituição, que era esses guardas arremessando nossos instrumentos pra longe quando via a gente no vagão. O apoio popular causava neles uma certa, né, um complexo de inferioridade, porque

creio eu que eu que esse pequeno poder também dava a eles um pequeno poder de autoridade, que não era legitimado pela população, porque a população, do metrô queria ouvir a música, queria entretenimento e eles não tinham...é, judicialmente eles teriam esse poder, mas constitucionalmente eles não teriam esse poder, e a gente também muito letrado em relação aos direitos, né, dessa apresentações artísticas em espaços públicos, né, todo um alinhamento com a ALERJ, pra sancionar leis pra que pudessem permitir que a gente continuasse tocando nos trens e tal, e eles não sustentavam, né, essa afronta intelectualizada, e né, e prolixa pra caramba, porque a gente tem ter um bom papo, tem que ter uma boa conversa e tal, e eles apelavam às vezes pra porradaria mesmo, né, tem casos, de enforçar amigos nossos, assim né, brigas pesadas assim, de hostilizar a galera que está fazendo rap ali, vão lá e já bateram, tem vários amigos que deram depoimentos com relação a isso.

E oh que nesse período teve transição, né, de profissões. Tinha um camelô que trabalhava no gancho, aquele aparato com vários tipos de doces, de amendoim, um monte de coisas assim, né, e ele trabalhava muito bem nisso, mas ele era muito melhor no violão, um dia ele pegou no violão meu pra dar uma palinha, pra dá uma canja, cara, o cara levou o trem a loucura, muito bom, ele é muito bom, e é isso né, ele deixou o gancho e começou a tocar no trem, e de alguma maneira como ele conhecia os camelôs, ele respondia de alguma certa liderança, de fazer alguma mediação pra galera que já estava chegando. Nesse período aí, eu já estava saindo do trem, porque eu já estava um pouco saturado dessa coisa territorialista, e porra ter que ficar né, dando dinheiro pra essas pessoas que você não sabe quem é, que mandam mais do que a polícia, mandam mais do que a instituição, então como a gente estava muito às cegas, eu preferi sair de cena, e eu acho que eu não voltaria pro trem, né, na verdade pra rua em geral, né, eu acho que trabalho na rua de outra maneira né, trabalho na rua dando alcance, é, mais com o teatro, democratizando os aparelhos culturais, onde eu vou, né, geralmente eu faço um trabalho de território que é convidar as pessoas na rua. Eu trabalho também com o teatro lambe-lambe, que é algo veemente, radicalmente feito pra rua, mas acho que a música em si, não toparia novamente não por conta de já ter, eu acho que já aprendi muita coisa na rua como músico, acho que fica pra sempre todo aprendizado, sou muito grato a todas as pessoas que tiveram observando, me dando críticas positivas, críticas negativas, né também, mas é isso, isso constituiu muito com meu trabalho como ator, como pensador também e como observador também, como pessoa gente.

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Entrevistador: O que faz hoje?

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Fabício: O episódio mais, um dos mais hilários que aconteceu foi uma camelô do BRT, que ela chegou, não sei, ela devia estar alterada ali também, ou com sofrimento psíquico talvez, porque assim que eu entrei no vagão, ela já começou a me ofender, me xingar, me chamando de maconheiro, dizendo que estava usando o dinheiro pra comprar drogas, que pra não sei o que, que eu era vagabundo, que meu violão era roubado, começou a devanear um monte de coisa, e eu ali tipo assim, um pouco meio constrangido, né, tive que seguir por que o BRT fechou, eu pegava o semi direto e ele ia até Madureira, e eu comecei a questionar, eu falei: pô minha amada, porque você está fazendo isso? Eu estou aqui pra trabalhar, eu permito, eu deixo, você trabalha primeiro aí o que você tem que vender e depois eu toco, é um dinheiro diferente que eu vou trabalhar aqui.. Ela não, começou a filmar, me filmar, me xingar, “Esse filho da puta aqui ó, tô mandando aqui pros chefes dos camelô, começou assim. Eu comecei a ficar num lugar de perigo mesmo, de ela colocar no grupo lá dos camelô, né, a minha imagem, fazendo vídeo comigo, me xingando, “esse filho da puta aqui, não sei o que, quer tocar aqui, esse maconheiro, esse bandidinho desgraçado”, assim dessa maneira. E aí assim, eu fiquei muito acanhado assim, falei, cara eu não vou discutir, eu vou ficar na minha, aí eu falei: gente, desculpa (eu já tinha feito um anúncio de que ia tocar), eu falei, desculpa, mas é pra gente manter o ambiente [...] tranquilo, eu trabalho na próxima e tal. Aí eu botei a viola no saco, e aí a galera começou a se irritar com ela assim, né. E a revolta popular foi uma coisa do caramba, porque, o BRT ele é grande, né, então veio gente do primeiro vagão e do segundo, né colocar, colocar assim, eu quero que você compre sua maconha, eu sei lá o que você for fazer, as pessoas ficaram ironizando, claro né, e começaram a colocar dinheiro no meu chapéu, sem eu nem ter tocado, assim, esse foi o dia que eu falei, cara, véio, o artista tem que tá do lado do povo, porque é isso, que elege o artista é o povo mesmo, e esse foi o dia em que saí com o coração quentinho, a galera botou dinheiro no chapéu. Tentei tocar lá, a galera, “Não precisa, não precisa”, porque senão ela vai filmar, botar lá no grupo, você fica exposto e pá... eu disse, gente muito obrigado, e eu fiz o meu dia, dessa maneira. (fim a entrevista)

ENTREVISTA 13

Entrevista realizada, dia 01/ junho/2024 – sábado, via áudio WhatsApp.

Nome oficial: Não informou

Nome artístico: Gelado 01

Idade: 20 anos

Etnia/raça: Preto

Sexo: Masculino

Estado civil: Casado

Profissão: Suqueiro e compositor (compositor não está na carteira ainda)

Tem dependentes, quantos e quem são?

Mora onde atualmente? Paciência (Zona Oeste do Rio de Janeiro)

Formação escolar: Ensino médio completo

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Gelado 01: Como passageiro, (primeiro eu trabalhei no trem, mas foi um período muito curto como artista de trem). Eu não tenho muito tempo assim, eu sou mais artista de rua, sabe, mas podemos dizer, foi nesse ano mesmo, entendeu, foi quando me apresentei de forma que as pessoas pudessem me ver. Geralmente eu uso o ramal Santa Cruz apenas, entendeu, pra me apresentar, apenas esse, e geralmente são os dias do final de semana, sábado e domingo, está mais vazio, é mais fácil de me apresentar, é porque eu trabalho de CLT e nos horários 2 e 3 da tarde que estou indo para casa é muito complicado, então tu levanta 5 e identifica que dificultam tua vida nos trens e no metrô. Cara, no metrô é impossível tu se apresentar, muito difícil mesmo, tá, no trem é mais fácil, tem mais essa liberdade, mas a gente não sabe até quando, pois estão dizendo que vai privatizar e a gente não sabe como que fica, né! Mas assim, o artista no trem se apresenta mais fácil, né do que no metrô, isso eu posso dá garantia, A dificuldade mesmo no metrô é que não é permitido, entendeu, se te pegarem, eles vão te expulsar, etc, essas coisas. Assim no trem, cara, quando me apresento, eu apresento cerca de uma hora, vou trocando assim, etc, vou me apresentando no meu instagram, as pessoas vão me conhecendo cada vez mais dessa forma. Uma hora mais ou menos! Eu não sou artista do trem apenas, assim, meu foco não é só o trem eu geralmente me apresento nas ruas, é mais diferente.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Gelado 01: Ramal Santa Cruz.

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Gelado 01: sábados e domingos.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

Gelado 01:

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Gelado 01: Uma hora aproximadamente

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Gelado 01: Não posso te responder, porque nunca fui de pedir valores.

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Gelado 01: Para poder viver e apostar na música, sabe, assim, investir no ramo musical.

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Gelado 01: Não.

Entrevistador: O que faz hoje?

Gelado 01: hoje sou suqueiro, trabalho de CLT e faço batalhas de rima na Zona Oeste.

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Gelado 01: são todos unidos, é muito difícil ter um atrito que não tenha resolvido rápido, entendeu, porque tá todo mundo ali pra ganhar o pão, tá ligado! Então, se não tiver união fica mais difícil ainda.

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

Gelado 01: a maior dificuldade é a Supervia, o governo rouba pra caramba, isso é notório, é desviado milhões e milhões todo ano e aí a pessoa que trabalha no Centro pra chegar oito da manhã ela tem que sair três da manhã de Santa Cruz, tá ligado, então é muito complicado. O problema da Supervia em si é a administração dela, da Supervia! as vantagens é que você conhece muita gente incrível, inteligente, muita gente que quer ajudar, pessoas de bom coração, sabe! E é muito mais fácil você está se apresentando porque você está se apresentando pra um público que está ali sempre, entendeu!

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Gelado 01: Algo ruim eu não tive, vou ser sincero. Algo bom eu tive sim, que o número de seguidores cresceu, tive a resposta respectiva de um público, recebi convites para participar de algumas batalhas. Recebi o convite para me apresentar em um reality show e também

recebi convite para algumas gravadoras, entendeu, dentro do trem com algumas apresentações, eu tive essa resposta.

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Gelado 01: eu entendi como funciona o público da rua cara, [...] o público da rua é diferente do da internet, sabe, então a transformação foi mental, foi significativo porque eu consegui chegar em outros públicos alvo na minha carreira.

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Gelado 01: Sim, eu retornaria usar, tranquilamente, se necessário fosse, porque é muito, muito, muito, muito bom pra quem sabe trabalhar, entendeu, não só para quem gosta, mas para quem sabe trabalhar, o trem é muito lucrativo sim.

(fim da entrevista)

ENTREVISTA 14

Entrevista realizada, dia 07/jun/2024 – sexta, via texto escrito pelo próprio entrevistado WhatsApp.

Nome: Levi Cabral de Rezende Júnior,

Nome artístico: o Silvio do Trem

Idade: 30 anos

Etnia/raça: Caucasiano (branco)

Sexo: Masculino

Estado civil: Em processo de divórcio

Profissão: artista de trem

Tem dependentes, quantos e quem são? Uma filha de 1 ano e 7 meses

Mora onde atualmente? Realengo RJ

Formação escolar: Não informou

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Silvio do Trem: Imito o Silvio Santos, sou o Silvio do trem, no Instagram @silviidotrem vc acompanha meu trabalho, estou a quase 5 anos trabalhando no trem como artista de rua, comecei em 2019 quando as coisas ficaram mais difíceis.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Silvio do Trem: atuo no Ramal de Santa Cruz, entre as estações Vila Militar e Santa Cruz

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Silvio do Trem: Trabalho todos os dias.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

Silvio do Trem: Problemas fora os atrasos, que o ocorrem, são algumas poucas pessoas não entenderem que o artista de rua está ali pra sobreviver, alimentar sua família, garantir o básico, pagar pensão, muitos outros aluguel e etc...

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Silvio do Trem: Minha jornada não tem hora pra terminar, só pra começar, bem cedo.

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Silvio do Trem: O faturamento é muito variante, vc pode chegar num vagão fazer um show e não ganhar absolutamente nada, pode ser bem difícil durante o dia e 90% deles vc mal consegue levar o básico, mas Deus jamais me desamparou e sempre envia alguém pra ajudar, não significa que seja muito, mas sim o necessário, porém, ultimamente somente o trem não tem sido o suficiente, está cada dia mais difícil sobreviver da arte de rua.

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Silvio do Trem: O destino da Renda é alimentação, ajudar minha filha (pensão alimentícia e oq for necessário), comprar o Gás, ajudar minha mãe em casa, e sobreviver.

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Silvio do Trem: Ainda atuo no trem.

Entrevistador: O que faz hoje?

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Silvio do Trem: A relação com os camelôs sempre foi muito boa, eles entendem que todos precisam trabalhar, e nós organizamos pra o trabalho fluir pra todos. Entre os artistas também a maioria são pessoas pé no chão gente da gente!

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

Silvio do Trem:

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Silvio do Trem: Algo bom na minha jornada foram todos os sorrisos e gargalhadas que consegui nesses anos no trem, isso não tem preço! Algo ruim... Costumo deixar de lado lembranças ruins, porém sempre tem pessoas que não compreendem nosso trabalho, não

entendem que sobrevivemos da arte, e tentam nos HUMILHAR a troco de nada, esquecendo que estão falando com um igual, um ser humano tentando trabalhar pra sustentar sua família!

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Silvio do Trem: Sim, não existe forma de vc viver da arte de rua e sua vida não mudar, além da sua percepção se aguçar muito em relação ao mundo só seu redor, você encontra situações e vivência experiências únicas e que normalmente vc não perceberia nem saberia que existem, caso vc não vivesse da sua arte em público!

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Silvio do Trem: Até hoje eu nunca saí, eu amo oq eu faço, porém se eu tivesse capital pra abrir meu próprio negócio, um mercadinho, uma padaria por exemplo, eu investiria pra não precisar mais viver da rua, mas jamais abandonaria minha arte, só não trabalharia com ela diretamente nos trens, continuaria artista, mas buscando outras oportunidades

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 15

Entrevista com passageira, dia 13/jul/2024 - quinta feira, via áudio WhatssApp.

Nome: Maria Benvinda da Cunha Neto

Nome artístico: Benvinda Diva

Idade: 56

Etnia/raça: negra

Sexo: feminino

Estado civil: Solteira

Profissão: professora

Tem dependentes, quantos e quem são? Não, tem dois filhos adultos independentes

Mora onde atualmente? Campo Grande, Zona Oeste, RJ.

Formação escolar: Segundo grau completo (atual ensino médio)

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Benvinda: Como passageira, eu uso o trem já há uns trinta anos. Antigamente, o trem era quente, tinha muitos assaltos, escuros à noite, tinha pouca iluminação. Hoje, há cerca de dez

anos, melhorou uns 85 %. Tem iluminação, no ponto final a plataforma é definitiva e tem ar condicionado. No final que eu digo, é na Central, porque antigamente não tinha uma plataforma permanente, era geralmente a 8 e a 1. Às vezes a gente já estava dentro do trem na plataforma 8 e aí eles diziam que aquele trem avariou e aí a gente ia para outra plataforma, na plataforma 1. E hoje não, já tem coisa de seis anos isso. A plataforma é fixa, a 1 ou a 2, no caso era a 6. Depois da COVID piorou porque o Santa Cruz que era expresso virou parador, eles extinguiram o trem de Deodoro durante a COVID, e depois que terminou a COVID permaneceu desse jeito, parador. E para quem trabalha fica difícil, né? Tanto na ida, quanto na volta que vai parando de estação em estação. Aí tem coisa de dois meses que eles voltaram para o expresso, aí voltou para a plataforma normal que é a plataforma 6 que é fixa, expresso que é no caso direto, depois de Deodoro que ele vai parando. Partindo da Central ele tem poucas paradas, ele vai direto, ele para no Engenho de Dentro, de Engenho de Dentro para em Madureira. Facilita muito.

Bom, a plataforma de Santa Cruz sempre foi permanente, sempre foi a 1 e a 2. Eu quase não pego, como eu moro aqui em Campo Grande. E antes, uns trinta anos, eu morava em Cosmos, aí eu pego sempre em Cosmos. E a desvantagem também é essa, pegar fora de Santa Cruz porque sempre vem cheio. Eu não faço isso não, tem passageiros que para irem sentados, no caso quem mora perto de Cosmos e Campo Grande, vão até Santa Cruz para vir sentado fora do Rush que é de 6 às 9, tudo lotado. Como eu moro próximo a Benjamin do Monte, eu pego em Benjamin do Monte e já não tem lugar para sentar não. Horrível de manhã!

2- Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Benvinda: Ramal de Santa Cruz na Zona Oeste.

3- Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

4- Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

Benvinda: Há trinta anos piorou mais ainda, sábado e domingo diminui os horários dos trens. Aos domingos, só vai até às 8h, vinte para às 8h e aos sábados até às 8:30, isso dificulta muito.

5- Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

6- Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

7- Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

8- Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Benvinda: Uso muito o trem.

9- Entrevistador: O que faz hoje?

Benvinda: Eu uso o trem para resolver assuntos particulares

10- Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

11- Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

Benvinda: Como já falei, sábados e domingos diminuíram os horários dos trens e o excesso de lotação no horário de pico, no horário de se vai pela manhã, horário que se volta do trabalho. Muita lotação, horrível!

12- Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Benvinda: De ruim essa lotação e de bom o ar condicionado que melhorou muito. De ruim, tem muita violência e no último vagão ficam os viciados, é onde tudo de ruim acontece, geralmente os usuários de drogas se localizam nesse vagão. Não existem leis e muito menos punições pelo poder público. Teve uma vez que eu estava indo fazer exame de vista na Urca, peguei o trem e quando estava chegando na estação de Senador Camará estava tendo um tiroteio próximo à estação, o trem teve que parar até terminar o tiroteio, ficamos parados cerca de quarenta minutos deitados e muito apavorados. Esse dia foi um horror, geralmente eu ando de roupa mais escura para não sujar.

Já presenciei também um assassinato, foi na estação, parece que foi de Sampaio, não me lembro bem. O homem saiu do vagão, já tinha um homem armado esperando o homem que saiu do trem, o homem saiu do trem e o outro deu muito tiro em frente a porta onde eu estava com meus filhos, meus filhos eram pequenos, foi assustador! No carnaval desse ano de 2024, quando fui desfilar, teve um grupo de camelôs que falaram que na noite anterior, uns cinco camelôs que estavam nos vagões foram brutalmente assaltados, teve alguém que ligou para uns justiceiros que entraram na próxima estação que era na Praça da bandeira, entraram armados e pegaram, eram três bandidos, um fugiu, deu para fugir e os outros dois bandidos foram espancados até a morte. Os passageiros ficaram apavorados e foram até a Central com aqueles dois mortos por justiceiros que ninguém sabe quem são.

Agora de ponto positivo: são os produtos muito bons e de baixo custo, sempre compro com os camelôs fixos do ramal Santa Cruz, eles vendem de balas até produtos de alta tecnologia, é um shopping ambulante. Já presenciei um camelô mandando o passageiro se levantar para dar lugar a pessoas grávidas, pessoas com criança no colo e pessoas idosas. Isso eles têm de bom e eles falam com grosseria, fala uma vez: levanta por gentileza e se não levantar, eles são grosseiros.

13- Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Benvinda: Sou uma pessoa que tem facilidade de fazer amizade, então foram as amizades que favoreceram a mim e aos meus filhos.

14- Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

Benvinda: Eu uso, jamais deixarei de usar a rede ferroviária de trem e a do Metrô, são os melhores transportes públicos na minha opinião.

(Fim da entrevista)

ENTREVISTA 16

Entrevista não concluída, realizada via texto pelo Whatsapp, dia 16/jul/2024. A entrevistada foi indicada por uma parente também participante deste questionário, porém durante a realização pareceu-me desinteressada e parou de responder às perguntas. Após tentativas direta e indireta para recontactá-la, soube que mora em lugar ermo e precário sob condições difíceis onde o sinal de internet e energia elétrica são inconstantes. Como não obtive sua autorização, vou citá-la com nome fictício devido a importância de suas informações para esse texto.

Nome fictício: Maria

Nome artístico:

Idade: não informou

Etnia/raça: negra

Sexo: feminino

Estado civil: solteira

Profissão: barbeiro e vendedora

Tem dependentes, quantos e quem são? Não informou

Mora onde atualmente? Santa Cruz

Formação escolar: 1º ano incompleto do ensino médio

Entrevistador: Fale sobre sua experiência como trabalhador/passageiro de trem:

Maria - Como vendedor no trem tem dia que a gente vende e faz o dinheiro dia e tem dia que o movimento está fraco.

Entrevistador: Quais ramais da Supervia e Metrô você usa, usava, atua ou atuava?

Maria - Santa Cruz até a Central de ponta à ponta.

Entrevistador: Quais dias você usa, usava, trabalha ou trabalhava no trem/metrô e quais horários?

Maria - Todos os dias de 8h da manhã até 22h da noite.

Entrevistador: Quais problemas você identifica que dificultavam ou dificulta sua vida e ação nos trens/metrô?

Maria - Muitas pessoas vendendo o mesmo produto, aí fica difícil para vender.

Entrevistador: Quanto dura ou durava sua jornada diária?

Maria - De 8h às 22h.

Entrevistador: Quanto você conseguia de faturamento aproximado no dia?

Maria - entre 100 a 150 reais.

Entrevistador: Qual era o destino dessa renda?

Maria - Criar a família e os filhos.

Entrevistador: Você ainda usa e/ou atua no trem?

Maria - Todos os dias.

Entrevistador: O que faz hoje?

Maria - Vendo bala, entre outros.

Entrevistador: Como era sua relação com passageiros, camelôs e artistas?

Maria - De boa.

Entrevistador: Quais as maiores dificuldades e vantagens ao fazer uso do serviço ferroviário?

Maria - Uma lotação que não dá para nós trabalhador se movimentar.

Entrevistador: Relate algo ruim e algo bom que marcou sua experiência nesse período de jornadas nos trens.

Entrevistador: Houve alguma mudança significativa em você após essas jornadas urbanas?

Entrevistador: Você retornaria a usar/trabalhar no trem?

(Fim da entrevista)

ANEXO A - matérias na íntegra; mapas da Supervia e de Costa Barros; informações complementares.

Matéria 1

Disponível em: <https://movimentomobile.org.br/caso/tribunal-de-justica-do-rio-de-janeiro-declara-a-inconstitucionalidade-de-lei-que-garante-apresentacoes-artisticas-em-transportes-publicos/> Acesso em: 02/set/2024.

Rio de Janeiro, 24 de Junho de 2019

Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro declara a inconstitucionalidade de lei que garante apresentações artísticas em transportes públicos

A ação que ensejou essa decisão foi proposta pelo então deputado estadual Flávio Bolsonaro (PSL), que afirma que as apresentações devem ser feitas em local adequado.

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) declara a Inconstitucionalidade de lei que regulamenta apresentações artísticas em barcas e vagões de trem e metrô no estado⁶². A ação que ensejou essa decisão foi proposta pelo então deputado estadual Flávio Bolsonaro (PSL), que discordava de dispositivos de uma lei estadual que autorizava performances dentro de embarcações e vagões e que determinava que sua regulamentação ocorreria após o debate com artistas⁶³. O desembargador Heleno Nunes, relator do caso, defende que a difusão de manifestações culturais não pode prejudicar o sossego, o conforto e segurança pública. Os passageiros devem poder decidir se querem ou não assistir às apresentações⁶⁴ e ressalta que ‘muitos destes ‘artistas’ são, na verdade, pessoas desempregadas, as quais, realizando qualquer tipo de performance, constroem os usuários [...] a lhes darem dinheiro’⁶⁵. Em voto divergente, o desembargador Nagib Slaibi Filho, afirma que as concessionárias que administram os transportes têm poder de polícia para decidir se aceitam manifestações culturais em seus veículos⁶⁶. Em nota, o senador Flávio Bolsonaro afirma que as manifestações artísticas devem ser feitas em ‘local adequado’ e que a ação ‘não é contra os artistas ou a cultura. O bom senso e a razoabilidade devem sempre prevalecer.’⁶⁷. Músico flautista que se apresenta há dois anos no metrô lamenta a decisão, afirma que sobrevive de suas apresentações e que terá que encontrar outro local para exibi-las⁶⁸. Advogado de entidade vinculada à cultura defende que a decisão desprestigia a liberdade de expressão artística e endossa a ‘recente política de criminalização e sufocamento do setor cultural’⁶⁹. O autor da lei, André Ceciliano (PT), afirma que ‘as manifestações nos transportes públicos valorizam a cultura em nosso estado e também revelam talentos’⁷⁰. A Assembleia Legislativa (ALERJ) diz que vai recorrer da decisão, pois o TJRJ teria interferido na competência do legislativo estadual⁷¹. Vale lembrar que, em 2018, o TJRJ determinou a prisão de DJ de baile funk por suposto envolvimento com o tráfico de drogas⁷²; em 2019, autorizou a censura a obra com temática LGBT⁷³ e, em 2020, suspendeu a exibição de programa humorístico por pedido da comunidade cristã⁷⁴.

Manifestação artística

Autoritarismo contra a cultura

Liberdade de expressão

Judiciário

Estadual

Matéria 2

Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/flavio-bolsonaro-comemora-proibicao-da-apresentacao-de-artistas-nos-transportes-23762173> Acesso em: 02/set/2024.



O senador Flávio Bolsonaro em 14/03/2019 Foto: Jefferson Rudy/ Agência Senado

RIO - O senador Flávio Bolsonaro (PSL) comemorou a decisão do Tribunal de Justiça do Rio (TJ-RJ) que considerou inconstitucional a lei estadual que regulamentava apresentações artísticas em estações de barcas, trem e metrô. Para Flávio Bolsonaro, "manifestações culturais dentro dos vagões de trens, metrô e barcas não podem prejudicar o sossego, o conforto e a segurança".

Em nota, Bolsonaro afirmou ainda que "os passageiros têm o direito de decidir se querem ou não assistir às apresentações. Muito bom a Justiça se fazer presente para resguardar os direitos dos cidadãos".



O violonista Mário Laignier se apresenta dentro de vagão de trem da Linha 4 do metrô um dia depois de atividade ser proibida Foto: Agência O Globo

A decisão foi divulgada nesta segunda-feira, após uma ação movida por Flávio Bolsonaro quando ele era deputado estadual, como informou o blog do jornalista Ancelmo Gois.

"A cada um cabe escolher, de acordo com os seus valores e convicções, que tipo de arte e em que momento pretende assisti-la, não sendo razoável ou proporcional qualquer imposição, haja vista a possibilidade de simplesmente pretender exercer seu direito ao sossego, o que não é possível, diante da exposição a gritarias e ruídos estridentes de aparelhos musicais", escreveu o desembargador relator Heleno Ribeiro Pereira Nunes, do Órgão Especial do TJ-RJ, no acórdão.

Mas o assunto ainda pode fazer muito barulho. Por meio de nota, a Procuradoria Geral da Assembleia Legislativa do Estado do Rio (Alerj) informou que vai recorrer da decisão do Tribunal de Justiça. O anúncio da decisão sobre a ação de inconstitucionalidade movida pelo então deputado estadual Flávio Bolsonaro em outubro do ano passado foi feito nesta segunda-feira, dia da audiência pública promovida pelas comissões de Cultura e Transportes exatamente para debater a aplicação de medidas pelas concessionárias para o cumprimento da lei 8.120/2018, de autoria do presidente do Legislativo, André Ceciliano (PT).

"A Procuradoria Geral da Alerj vai recorrer da decisão por entender que se trata de matéria legítima, de competência do Legislativo, sancionada pelo Executivo", diz um trecho da nota.

O presidente da Casa, André Ceciliano, autor da lei, ficou surpreso com a decisão do desembargador Heleno Ribeiro Pereira Nunes.

"As manifestações nos transportes públicos valorizam a cultura em nosso estado e também revelam talentos. Já acontecem em vários outros lugares do mundo. Não existe uma pesquisa sequer por parte das concessionárias sobre o incômodo aos passageiros, pelo contrário, a Lei pede que os artistas respeitem o direito daqueles que não desejam assistir a apresentação. É preciso encontrar um caminho para que a liberdade cultural seja preservada", disse Ceciliano por meio de nota.

A cantora Priscila Tossan, de 29 anos, uma das estrelas do The Voice Brasil 2018 que passou um momento da carreira cantando em vagões do metrô, criticou a proibição da atividade nesses espaços.

- Achei um erro. É uma lei, não tem como retroagir. O Metrô tem que se organizar para atender a lei. Foi um erro. Aquele espaço já me deu alegrias e tristezas. Mas é um ambiente para os artistas atuarem - comentou durante um intervalo de um ensaio.

Nesta terça-feira, repórteres do GLOBO viajaram pela Linha 4 do Metrô e perceberam harmonia entre os artistas e passageiros. Por exemplo, o sanfoneiro Erwin Kuchenbecker, de 27 anos, que se apresenta nos vagões com Magrinho do Arcodeon, perguntou se alguém se incomodaria com sua exibição.

- Eu sempre pergunto por questão de respeito. Peço que quem se incomoda que levante a mão. Agradeço pela oportunidade e me retiro. Mas na maioria das vezes as pessoas gostam e aplaudem. Já sofri muito tocando nas estações de metrô de Buenos Aires, na Argentina, onde morei por dois anos e meio. Lá é proibido e já fui expulso algumas vezes. A lei que garantiu as nossas apresentações foi muito bem-vinda. Mas agora não sei como vai ser. Preciso sustentar um bebê de oito meses - comentou o artista.

Matéria 3

Artigo disponível em: <https://vlvadvogados.com/apresentacoes-artisticas-em-transportes-publicos/> Acesso em: 02/set/2024.

Apresentações artísticas em transportes públicos no Brasil

Dr. João Valença / 29 agosto, 2024

Compartilhar

▶ Ouvir Artigo

As apresentações artísticas no transporte público podem alegrar ou incomodar. Entenda as regras, o que é permitido, e as polêmicas em torno desse tema.



Apresentações artísticas em transportes públicos no Brasil

Em várias cidades do Brasil, é comum ver músicos, poetas, dançarinos e outros artistas se apresentando em ônibus, trens e metrô.

Eles buscam não só uma forma de ganhar algum dinheiro, mas também de expressar sua arte e levar um pouco de alegria aos passageiros.

Essas apresentações podem variar desde uma rápida performance musical até declamações de poesias ou até malabarismos.

Porém, apesar de sua popularidade, essas apresentações nem sempre são vistas com bons olhos, principalmente pelas autoridades e empresas que administram o transporte público.

Questões de segurança, conforto dos passageiros e a própria ordem pública são os principais argumentos utilizados para justificar a proibição dessas manifestações.

Mas, afinal, como a lei brasileira lida com essa questão? É permitido fazer arte nos vagões de metrô e ônibus? Ou os artistas estão infringindo as regras?

O que diz a lei?

O tema das apresentações artísticas no transporte público não é novo, mas nos últimos anos ele tem ganhado mais atenção, especialmente devido a algumas decisões judiciais e projetos de lei em tramitação no Congresso.

Vamos destacar os principais pontos:

Proibição de apresentações no Rio de Janeiro

Em 2019, a Justiça do Rio de Janeiro proibiu qualquer tipo de apresentação artística em estações e vagões de trem, metrô e nas barcas.

Essa decisão gerou uma grande polêmica, especialmente entre os artistas de rua, que se viram impedidos de continuar suas atividades em locais onde tinham grande visibilidade.

A justificativa por trás dessa decisão foi o incômodo causado aos passageiros e as possíveis situações de risco que as apresentações poderiam gerar, como tumultos e distrações que poderiam comprometer a segurança dos transportes.

A Alerj (Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro) chegou a recorrer dessa decisão, argumentando que a arte faz parte da cultura da cidade e que proibir essas apresentações era um retrocesso.

Apesar disso, a proibição ainda estava em vigor até o momento da última consulta.

Senado aprova lei autorizando apresentações artísticas

Por outro lado, em 2021, o Senado Federal aprovou um projeto de lei que autoriza apresentações artísticas dentro de ônibus, trens e metrô em todo o país.

De acordo com o texto aprovado, as manifestações culturais podem ocorrer, desde que não prejudiquem o bom funcionamento dos transportes e respeitem o direito dos passageiros de viajarem em paz.

Esse projeto é um grande passo para os artistas de rua, que buscam um espaço para exercer sua arte e ao mesmo tempo sobreviver economicamente.

Porém, ainda existem muitas discussões sobre como será feita a regulamentação prática dessa lei, para que o direito de todos – tanto dos artistas quanto dos passageiros – seja respeitado.

Som alto não pode?

Outro ponto importante é o uso de equipamentos sonoros, como caixas de som. Além das apresentações artísticas, o barulho no transporte público é uma reclamação constante de quem usa ônibus e metrô diariamente.

Em 2019, a Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei que proíbe o uso de som alto em transportes coletivos e prédios públicos.

Esse tipo de comportamento, segundo a lei, é considerado uma perturbação do sossego e pode ser penalizado.

Assim, mesmo que as apresentações artísticas sejam permitidas, o uso de caixas de som em volumes altos pode ser considerado ilegal, dependendo da regulamentação local.

Polêmicas e discussões: Cultura ou perturbação?

A grande polêmica em torno das apresentações artísticas no transporte público gira em torno de uma pergunta simples: essas apresentações são uma forma de valorizar a cultura ou uma perturbação para os passageiros?

Muitas pessoas adoram as performances que encontram no caminho para o trabalho ou para a escola.

Para elas, é um momento de descontração, um alívio no meio da rotina agitada.

Porém, outros passageiros podem ver a situação de outra forma: uma invasão ao seu espaço e uma distração que pode ser incômoda, especialmente em horários de pico, onde o transporte já está lotado e o ambiente é mais estressante.

Artistas falam sobre as proibições

Os artistas que dependem dessas apresentações para sobreviver ficaram chocados com as proibições. Para muitos, essa é a única forma de ganhar dinheiro, e o transporte público é o local onde eles encontram seu público.

Além disso, eles argumentam que a arte não deveria ser criminalizada, pois é uma forma legítima de expressão cultural.

Em entrevistas, muitos desses artistas afirmaram que, em vez de proibir, seria mais justo regulamentar a prática, estabelecendo horários e locais específicos para as apresentações.

Assim, seria possível conciliar o direito à arte com o conforto dos passageiros.

Passageiros também falam

Do outro lado, os passageiros que se incomodam com as apresentações têm suas razões.

Muitos afirmam que o transporte público é um espaço onde eles querem relaxar, ler um livro ou simplesmente ter um momento de paz.

Quando uma apresentação acontece, especialmente quando envolve música alta ou grandes performances, esse momento de tranquilidade é interrompido.

Outro argumento comum é que, em algumas situações, os artistas pressionam os passageiros a contribuírem financeiramente, o que pode gerar desconforto para quem não quer ou não pode ajudar.

Essa prática acaba sendo vista como uma forma de coação, ainda que de maneira sutil.

Exemplos de regulamentação ao redor do mundo

Em outros países, a regulamentação das apresentações artísticas no transporte público já está mais avançada.

Em Nova York, por exemplo, o metrô permite apresentações artísticas, desde que os artistas sigam regras específicas, como não bloquear as saídas de emergência e não usar amplificadores de som.

Em Londres, o metrô tem até um programa oficial para artistas de rua, que concede licenças para performances em determinadas estações.

Esses exemplos mostram que é possível encontrar um equilíbrio entre a liberdade de expressão dos artistas e o conforto e segurança dos passageiros.

Com uma regulamentação adequada, as apresentações artísticas podem enriquecer a experiência dos usuários do transporte público, sem causar transtornos.

O que pode e o que não pode no transporte público?

Com tantas discussões e mudanças nas leis, você deve estar se perguntando: afinal, o que é permitido e o que é proibido quando o assunto é apresentação artística no transporte público?

A resposta não é tão simples, pois depende de onde você está e das regras locais. Mas vamos tentar esclarecer:

Pode cantar no metrô?

Em muitos lugares, como no Rio de Janeiro, cantar dentro do metrô é proibido. A Justiça considera que esse tipo de atividade pode atrapalhar o funcionamento do transporte e causar incômodo aos passageiros.

Pode tocar instrumentos no metrô?

Assim como cantar, tocar instrumentos também pode ser proibido em alguns estados e cidades. Dependendo da região, essa atividade pode ser vista como perturbação do sossego ou até mesmo uma ameaça à segurança.

Pode gravar vídeos ou áudios no metrô?

A gravação de vídeos ou áudios no transporte público pode ser permitida, desde que não cause transtorno aos passageiros ou à operação do transporte. Gravações profissionais geralmente necessitam de autorização.

Pode usar caixa de som no ônibus?

O uso de caixas de som é fortemente desencorajado ou proibido em muitas cidades. Isso porque o som alto pode ser considerado uma forma de perturbação do sossego, e há legislações específicas para evitar esse tipo de incômodo.

O que é perturbação do sossego?

Perturbação do sossego é qualquer comportamento que cause incômodo excessivo aos outros. Isso inclui música alta, gritos, festas e o uso de caixas de som em transporte público.

Pode reclamar com a polícia por causa de barulho?

Sim, é possível reclamar de perturbação do sossego ligando para a polícia, especialmente se o barulho ultrapassar os limites aceitáveis em espaços públicos.

Conclusão: Uma questão de equilíbrio

A questão das apresentações artísticas no transporte público é delicada. Por um lado, a arte é uma forma de expressão fundamental e deve ser incentivada.

Por outro, o transporte público é um espaço que precisa garantir o conforto e a segurança de todos os seus usuários.

A regulamentação das apresentações artísticas pode ser a chave para resolver esse impasse.

Estabelecer regras claras, como horários permitidos, locais específicos e limites para o volume das apresentações, pode ser uma forma de garantir que tanto os artistas quanto os passageiros possam coexistir pacificamente no transporte público.

Se você é um artista ou um passageiro, vale a pena acompanhar as discussões sobre o tema e se informar sobre as leis locais.

Afinal, o transporte público é um espaço de convivência coletiva, e o respeito mútuo é fundamental para que todos possam usufruir desse ambiente da melhor forma possível.

Se precisar de mais informações ou tiver dúvidas sobre o que é permitido na sua cidade, consulte as leis municipais e estaduais, ou entre em contato com a empresa que opera o transporte público.

(Fim do artigo)

Matéria 4

Homem Aranha do Trem. Disponível em:

<https://extra.globo.com/rio/noticia/2024/03/do-lixao-de-gramacho-para-o-trem-homem-aranha-desenvolveu-sentidos-para-se-pendurar-em-transporte-cheio.ghtml> Acesso em: 31/ago/2024.



Até para um super-herói os perrengues da SuperVia não estão aliviando. Nesta quinta-feira, uma cama transformou num caos a manhã de milhares de passageiros de trens no Rio. O móvel jogado do alto de um viaduto na Mangueira, na Zona Norte, sobre a rede aérea da linha férrea atrasou em mais de uma hora e meia a busca do Homem-Aranha do Trem pela Mary Jane. Uma das estratégias do humorista e animador Eduardo Peter, que trabalha há 8 anos dando vida na linha férrea ao personagem das revistas em quadrinhos publicadas pela Marvel Comics, para aliviar o transtorno do dia a dia no trem é participar de grupos online para ficar por dentro dos perrengues sobre trilhos do dia.

Entre os mais de 17 mil passageiros que perderam viagens nesta quinta, número baseado em usuários de uma semana atrás até 9h, ele foi destaque na SuperVia. Na reportagem do RJTV, da TV Globo, Eduardo apareceu fantasiado de Homem-Aranha reclamando da falha. Apontando para o relógio imaginário e sem prédios para agarrar sua teia com o movimento das mãos, a imagem do rapaz, conhecido por animar o transporte ferroviário, caiu nas graças da galera.

— O atraso prejudicou o meu trabalho, fiquei mais de uma hora e meia esperando. Quando saio para trabalhar vestido de Homem-Aranha é com a meta de salvar as pessoas dos estresses do dia, deixar o dia delas um pouco mais feliz e ali ficou difícil, a SuperVia me atrasou para salvar o mundo — explicou o gesto que aparece na imagem.

No dia a dia, o super-herói enfrenta outras dificuldades no seu trabalho. Como animador de festas, ele já se atrasou e já até perdeu um serviço pela demora do trem. Em outra ocasião, na estação da Penha, mesmo em um dia que não estava vestido com capa de super-herói, Eduardo já salvou uma mulher que ficou com a perna presa na porta do trem.

— Eu estava esperando para pegar o em sentido para Gramacho, até que vi no da Central ela com a perna presa para dentro do trem e o corpo para fora. Já estava puxando ela quando eu corri e joguei meu corpo contra o dela, com o impacto nós dois caímos no chão e ela conseguiu se soltar — lembrou de um problema que presenciou devido a um desnível da plataforma.

O morador de Jardim Primavera, em Duque de Caxias, que já sai de casa fantasiado, contou ainda que “os seus sentidos aranha” também foram desenvolvidos por conta da lotação do trem. Quando começou, em 2016, ele ainda não sabia se pendurar e nem andar pelo teto do transporte. Aos poucos foi aprendendo com treinos em casa para tornar o personagem mais real e prático para a sua rotina:

— Hoje em dia, quando o trem tá muito cheio, tem o pessoal até que pede para tentar abrir espaço para a minha apresentação. Eu me penduro fácil e vou por aí pelo Rio fazendo o pessoal sorrir. (Fim da matéria)

Matéria 5

Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2024/05/6845237-roubo-em-subestacao-do-metro-provoca-fechamento-de-16-estacoes-da-linha-2.html> Acesso: 02/set/2024.

The screenshot shows the top of the O Dia website. The header is yellow with the 'O DIA' logo on the left and a 'Entrar' button on the right. Below the header is a navigation bar with links: HOME, ÚLTIMAS NOTÍCIAS, RIO DE JANEIRO, DIVERSÃO, ESPORTE, ELEIÇÕES, COLUNAS, ECONOMIA, BRASIL, and MUNDO E CIÊNCIA. The main content area has a red sub-header 'RIO DE JANEIRO' followed by a large black headline: 'Roubo em subestação do metrô interrompe funcionamento de 16 estações da Linha 2'. Below the headline is a sub-headline in grey: 'O serviço já foi normalizado, mas ainda gera revolta entre os passageiros'.

Publicado 14/05/2024 06:44

Rio - Um roubo na subestação de energia do MetrôRio no bairro Colégio, na Zona Norte do Rio, interrompeu o funcionamento da Linha 2 e atrasou a abertura de 16 estações em mais de 1h20. Segundo a concessionária, bandidos invadiram o local e fizeram funcionários reféns. Apesar disso, ninguém ficou ferido.

Com abertura prevista para às 5h, as estações só foram abertas às 6h25. Enquanto isso, a linha 2 operou provisoriamente apenas da Central até Botafogo. Já as linhas 1 e 4 seguiram operando normalmente.

De acordo com o MetrôRio, ao todo foram roubados 160 metros de cabos de 22kV, ferramentas, refletores, TVs, micro-ondas e pertences pessoais dos funcionários.

A interrupção do serviço chegou a provocar um caos no transporte logo no início da manhã, muito usada por moradores de várias regiões, as estações ficaram lotadas e passageiros reclamaram de falta de comunicação.

"O que eu acho mais engraçado é que espera dar o horário de atendimento que começa às 05h para dar uma notícia dessa! Espera a pessoa sair de casa para chegar no metrô e falar", reclamou um passageiro.

"R\$7,50 pra isso? E esperam o trabalhador sair para avisar? Se o incidente foi em Colégio, porque não ir até Irajá e voltar? Precisa ficar só para Zona Sul? Tarifa aumenta e o serviço piora", disse outro.

"Vocês esperam o horário de abertura de funcionamento do metrô, para informar do problema? Para isso tem as redes sociais, o trabalhador já está calejado, antes de sair de casa, já se certificam dos transportes pelas redes", reforçou mais um.

Por fim, uma passageira também citou a lotação nas estações. "As estações estão fechadas e cheias de gente do lado de fora, que humilhação. A passagem é um absurdo, a mais cara do país, e ainda temos que nos humilhar a esse nível", lamentou.

As estações fechadas foram: Pavuna; Engenheiro Rubens Paiva; Acari/Fazenda Botafogo; Coelho Neto; Colégio; Irajá; Vicente de Carvalho; Thomaz Coelho; Engenho da Rainha; Inhaúma; Del Castilho; Maria da Graça; Triagem; Maracanã; São Cristóvão; e Cidade Nova.

Segundo a Polícia Militar, agentes do 41ºBPM (Irajá) foram acionados para responder a uma ocorrência de furto em uma subestação da concessionária MetrôRio. O policiamento no entorno das estações de metrô nos bairros da Pavuna e Colégio foi reforçado.

Procurada, a Polícia Civil informou que a investigação está em andamento na 27ª DP (Vicente de Carvalho). A perícia foi realizada no local e agentes buscam imagens de câmeras de segurança. Outras diligências estão em curso para identificar os criminosos.

(Fim da matéria)

Matéria 6

Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/05/21/tiroteio-zona-norte-do-rio.ghtml> Acesso em: 31/08/2024

g1**RIO DE JANEIRO**

Tiroteio em Cordovil interrompe trens e afeta aulas; bandidos sequestram ônibus para serem usados como barricadas

Moradores relatam intenso tiroteio no conjunto de favelas Complexo de Israel, que fica entre Vigário Geral e Cordovil.

Por g1 Rio
21/05/2024 16h29 · Atualizado há 5 horas

Um intenso tiroteio afetou a circulação de trens do ramal Gramacho na tarde desta terça-feira (21). Moradores do Complexo de Israel, que junta comunidades de Vigário Geral a Cordovil, começaram a relatar os tiros por volta de 16h.

A Supervia informou que, por conta do confronto, os trens não conseguiam passar pelo trecho. Ao menos dois ônibus foram sequestrados pelos bandidos para serem usados como barricadas pouco antes do tiroteio. Além dos coletivos, carros, vans e caminhões também.

Uma imagem mostra que ocupantes de um ônibus tiveram que se abaixar para se proteger dos tiros, incluindo o motorista.

A Polícia Militar explicou que agentes foram ao local após denúncias de que as ruas estavam sendo fechadas. Não se sabe o motivo da obstrução das vias por parte dos bandidos.

A linha ferroviária liga moradores de Duque de Caxias à Central do Brasil e passa por comunidades da Zona Norte. Às 16h30, o esquema da concessionária funcionava assim:

Central do Brasil x Penha

Caxias x Saracuruna

As estações Penha Circular, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral precisaram ser fechadas e só foram reabertas depois das 18h, mais de duas horas depois.

O Terminal Rodoviário Américo Fontenelle, na Central do Brasil, estava lotado de passageiros que tentavam retornar para a Baixada Fluminense.

De acordo com a Secretaria Estadual de Educação, o Colégio Estadual República de Guiné Bissau teve as aulas afetadas por conta dos tiros. Outras três escolas municipais foram impactadas também.

Uma unidade de saúde municipal precisou encerrar o expediente para garantir a segurança dos funcionários. O Centro Municipal de Saúde José Breves dos Santos fica em Cordovil. Além dele, a Clínica da Família Nilda Campos de Lima suspendeu o atendimento domiciliar.

Procurada, a Polícia Militar disse que agentes do 16ºBPM (Olaria) e do Batalhão de Operações Especiais (Bope) realizam uma operação no local.

(Fim da matéria)

Matéria 7

Disponível em: <https://mobilidaderio.com.br/ramal-belford-roxo-sistema-ferroviario-cpi-dos-trens/> Acesso em: 31/ago/2024.



Foto: Rafael Wallace/Alerj

CPI dos Trens: Deputados avaliam em vistoria que ramal de Belford Roxo é o mais degradado do sistema ferroviário

31/05/2022 Por [Eduardo Paulino](#)

Após vistoriar os ramais Santa Cruz, Saracuruna e Japeri, a CPI dos Trens, da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), inspecionou nesta segunda-feira (30/05) o ramal Belford Roxo. Além dos problemas comuns aos outros ramais, como buracos nos muros das vias, muito lixo e presença do tráfico de drogas, impressionou aos deputados a quantidade de pessoas morando às margens da linha férrea, o que fez os parlamentares presentes constatarem que esse é o pior ramal de todo o sistema ferroviário operado pela SuperVia.

Para a presidente da comissão, deputada Lucinha, o serviço de trens é um sistema falido: *“É assustadora a quantidade de lixo e de ocupações irregulares. É um sistema falido. A SuperVia tem que fazer investimentos, não dá mais para aceitar essa situação. É o pior ramal, muita sujeira e favelização”*.

Já o deputado Waldeck Carneiro destacou a necessidade de investimentos também por parte do governo. *“Dos quatro ramais, este é disparado o pior. Pessoas vivem ao longo da linha férrea, numa situação de insalubridade, indignidade e desumanidade. Elas podem abrir a porta de suas casas e o trem passar por cima. Vimos também a olho nu o tráfico de drogas e os ‘mini lixões’. Há uma saída, temos 17 bilhões de reais disponíveis pelo programa Pacto RJ. Em vez de fazer pirotecnia e fanfarronice, o governo deve investir em obras estruturantes”*, declarou.

A deputada Enfermeira Rejane acredita que as condições do serviço de trens só irão melhorar com parcerias entre o poder público e empresas privadas. *“Vimos um descaso impressionante. Eu aposto em parcerias público-privadas, com grandes empresas assumindo investimentos junto ao governo e à SuperVia. O retorno viria com a divulgação de suas marcas”*, comentou a parlamentar.

Por fim, o deputado Giovani Ratinho chamou a atenção para os efeitos da má prestação do serviço de trem em outros modais. *“Sou morador da Baixada Fluminense e com tristeza vejo este abandono total. O usuário deixa de usar o sistema e sufoca outros meios de transporte. O estado precisa atuar de forma emergencial. Diziam que com a privatização o serviço iria melhorar, mas isso não aconteceu”*, afirmou.

(Fim da matéria)

Obs: a seguir, captura de comentários publicados na plataforma YouTube referentes ao vídeo que mostra o percurso Central do Brasil-Belford Roxo. O responsável tem

registros realizados em outros ramais. Os comentários refletem o conhecimento sobre as mazelas encontradas no percurso e seus riscos.

Supervia - Série 500 ER 512/529 Central x Belford Roxo (Expresso Belford Roxo).

Supervia - Série 500 ER 510/517 Central x Belford Roxo (Expresso Belford Roxo).

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VXG8kUh4-1w&t=1399s> Acesso em: 31/ago/2024.



@douglasvinicius1201 há 3 anos

Boas Imagem Parabens Pelo Vídeo e aos que ficam reclamando do tira e bota de câmera pra quem não sabe o ramal belfort roxo e o mais perigoso e complicado da supervia então eu desafio alguém aí a ir grava essa viagem sem tirar um minuto a câmera da janela no mínimo ou vai ganhar um tiro na cara ou vai arrumar confusão com algum traficante de alguma favela retomando RAMAL BELFORT ROXO NÃO É PARANÁ AMADORES |

Show less



Resposta



@evilasiosanjoao 1 ano atrás

O trecho carioca do ramal é extremamente abandonado pelo poder público, principalmente aquele entre Triagem e Mercadão de Madureira. Brotam favelas e barracos às margens dos trilhos e muitos usuários de entorpecentes e marginais frequentam o leito da ferrovia. Na última vez que usei o Ramal, em 2021, a situação já era pior que a do vídeo. Por incrível que pareça, o ...

Ler mais



Responder



@caiofernandes3638 há 2 anos

Pq o ramal de belford roxo só tem trem velho



Resposta



@igorouteirol há 3 anos

Entendo perfeitamente o porque de tirar a câmera durante a viagem desse ramal, ele passa pelo coração de uma das favelas dominadas pelo tráfico, sem falar dos traficantes que ficam ali na beira da linha do trem armados. Triste realidade



Resposta



@1lucaspqd Há 6 anos (editado)

Para os que reclamaram sobre o tira tira de câmara

O Ramal Belford Roxo é muito perigoso, bocas de fumo em meio a ferrovia, ação do tráfico e para evitar confusões ele preferiu tirar a câmera.



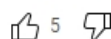
Resposta

▲ 2 replies



@lucasbarbosa2340 há 4 anos

Principalmente a estação do Jacarezinho



Resposta



@lucasluz6559 há 2 anos

Realidade triste que a ferrovia passa, infelizmente os bandidos se tornaram donos de tudo



Resposta

Matéria 8

Disponível em: <https://www.anf.org.br/ha-cinco-anos-em-costa-barros-cinco-jovens-eram-assassinados-pela-policia-militar-111-tiros-foram-disparados-contra-os-rapazes/> Acesso: 11/set/2014.

Há cinco anos, em Costa Barros, cinco jovens eram assassinados pela Polícia Militar; 111 tiros foram disparados contra os rapazes

Por: **Luzmilla Silva** - 28 de novembro de 2020



Quatro policiais militares dispararam 111 tiros contra um carro onde estavam cinco jovens que comemoravam o primeiro salário do amigo - Foto: F. Fraústo/ Agência Brasil

28 de novembro. Para cinco famílias da Zona Norte do Rio de Janeiro, essa data tem significado, por cinco anos, mais do que apenas um número. Em 2015, neste mesmo dia 28, cinco jovens com idades entre 16 e 25 anos foram assassinados por policiais que dispararam 111 tiros de fuzil e revólver contra os rapazes.

Quatro policiais militares do 41º Batalhão, em Irajá, também na Zona Norte, foram acusados pelo crime: Thiago Rezende Viana Barbosa, sargento Marcio Darcy dos Santos, soldado Antônio Carlos Gonçalves Filho e o cabo Fábio Pizza Oliveira da Silva. Atualmente, apenas Fábio está absolvido, os outros três foram condenados a mais de 50 anos de prisão.

28 de novembro de 2015

No fim da tarde de sábado, Wilton Esteves Domingos Júnior, Roberto de Souza Penha, Carlos Eduardo da Silva de Sousa, Wesley Castro Rodrigues e Cleiton Correa de Souza, tinham ido ao Parque Madureira comemorar o primeiro salário de Roberto. Eles estavam em

um Palio branco, dirigido por Wilton, e vinham acompanhados de Wilkerson, irmão de Wilton, de moto com seu amigo Lourival na garupa.

Na volta para casa, no Morro da Lagartixa, no Complexo da Pedreira, em Costa Barros, Zona Norte carioca, foram surpreendidos pelos tiros na lataria do carro, na Estrada João Paulo, em Costa Barros. O grito de “não atira, é morador!”, foi escutado por pessoas que estavam próximas ao local. Súplica que não foi ouvida pelos policiais, que atiraram 111 vezes contra cinco jovens negros que apenas voltavam de uma comemoração. Wilkerson e Lourival conseguiram escapar.

Os quatro policiais envolvidos foram presos no dia seguinte ao crime. Meses depois, foram soltos por conta de uma liminar do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Porém, a pedido do Ministério Público Estadual, voltaram à prisão preventiva em agosto de 2016.

Auto de resistência x perícia

Em depoimento, os policiais afirmavam que a ação estava caracterizada como auto de resistência, pois havia acontecido uma troca de tiros. Falas que foram amplamente descartadas pelo laudo da perícia e pelo depoimento de testemunhas.

De acordo com o laudo, foram disparados 81 tiros de fuzil e 30 de revólver, desses, 63 tiros acertaram a lataria do carro e 40 atingiram a região das costas dos jovens. A perícia atestou também que todos estavam desarmados e nenhum disparo saiu do carro.



Carro onde os cinco jovens estavam – Foto: Fabiano Rocha/ Extra

Além disso, testemunhas afirmaram que um dos agentes havia colocado um revólver próximo a um dos meninos, modificando a cena do crime. Márcia Ferreira, mãe de Wilkerson e Wilton, foi uma das que viu a cena. “Vi um PM que estava debaixo do carro com uma arma na mão. Logo ao me aproximar me dei conta de que ele havia deixado a arma justo debaixo

da roda do motorista, para simular um confronto”, disse ao policial responsável pela investigação.

Condenações

Em 2019, aconteceu o julgamento de três dos quatro policiais envolvidos. O sargento Márcio Darcy dos Santos e o soldado Antônio Carlos Gonçalves Filho também foram condenados à 52 anos e seis meses de prisão. Os dois perderam o cargo público.

Além disso, Antônio foi condenado a oito meses e cinco dias de detenção por fraude processual, por ter alterado a cena do crime. Ambos estão no presídio da Polícia Militar em Niterói, na Região Metropolitana no Rio. Fábio Pizza Oliveira da Silva foi absolvido.

No dia 13 de novembro de 2020, aconteceu o julgamento do PM Thiago Rezende Viana Barbosa. Thiago foi condenado aos mesmos 52 anos e seis meses de prisão, além de também ter perdido o cargo público.

HISTÓRICO DA LINHA

A Estrada de Ferro Rio do Ouro foi construída para atender os reservatórios e o abastecimento de parte da cidade do Rio de Janeiro. Aberta ao tráfego de passageiros em 1883, no primeiro momento, saía do Caju e mais tarde passou a ter como início a estação de Francisco Sá. Depois dessa mudança, o seu percurso foi alterado. Passou a acompanhar a Linha Auxiliar até a estação de Del Castilho. Separavam-se exatamente neste ponto e voltavam a encontrar-se na estação da Pavuna. O trecho final até Belford Roxo era compartilhado com os trens metropolitanos da Auxiliar (depois da Leopoldina) em bitola mista. Em meados dos anos 1960, os trens da Rio d'Ouro - ainda funcionavam a vapor apesar de terem sido feitos testes com locomotivas diesel- deixaram de circular. A Rio de Ouro, encampada pela Central do Brasil nos anos 1920, tinha vários ramais e três deles sobreviveram como trens de subúrbio até a mesma época da desativação da linha-tronco: os ramais de Xerém, do Tinguá e de São Pedro (Jaceruba). Parte de sua linha-tronco foi utilizada na construção da linha 2 do metrô do Rio de Janeiro.

A Estação de Belford Roxo - homenagem a Raymundo Teixeira Belford Roxo, chefe da 1ª Divisão da Inspetoria de Águas - foi aberta pela E. F. Rio do Ouro provavelmente com a linha, em 1883. "Antiga fazenda do Brejo e anteriormente Calhamaço, lembrando o canal do calhamaço aberto pelo Visconde de Barbacena (seu proprietário original), e que formava um

braço do Rio Sarapuy. Sua estação recebeu este nome em homenagem a Raimundo Teixeira Belford Roxo, chefe da 1ª divisão da inspetoria de águas. Havia em frente a esta estação um artístico chafariz de ferro jorrando água, que o povo denominou de "Bica da Mulata", cuja figura mitológica de uma mulher branca sobraçando uma cornucópia oferecia aos passantes o líquido precioso, que a oxidação do ferro transformou em "mulata", e era uma cópia da estátua existente na Pavuna" (Segundo Guilherme Peres, pesquisador e membro do IPAHB).

A estação acabou fazendo parte, com o tempo, das linhas da Auxiliar, principalmente depois que esta última deixou de correr trens entre a região da Pavuna e a estação de Belém (Japeri).

Mais tarde, com a desativação da Rio de Ouro e a incorporação de seus trechos pela Central do Brasil por meio da linha Auxiliar (que mais tarde foi passada para a Leopoldina, nos anos 1960, até a incorporação dos subúrbios pela RFFSA, em 1971), a estação foi ligada à estação da Pavuna, e a linha passou a ser contínua desde a linha principal da Auxiliar. Atualmente, há trens metropolitanos da Supervias que seguem para Belford Roxo - estação terminal - direto desde a estação Dom Pedro II. Até 1969, saíam de Belford Roxo três linhas originárias da Rio d' Ouro: os ramais de Xerém e de Jaceruba, que foram desativados pelas RP-45 de 12 e 15/5 e RP-78 de 10/10 desse ano. Destes hoje há pouquíssimos resquícios.

Durante os trinta anos finais de operação da E. F. Rio de Ouro, o ponto inicial desta ferrovia era a estação de Belford Roxo até o encerramento de suas operações.

A estação atual de Belford Roxo foi inaugurada pelo ministro dos Transportes, Gal. Dirceu Nogueira, em 04/04/1978. Enquanto esta estação funciona até hoje com os trens da Supervia, a grande maioria das estações da Rio D'Ouro foi fechada com o término de suas linhas, no final dos anos 1960.

da cidade do Rio de Janeiro. Inicialmente saía do Caju e mais tarde (1922) passou a ter como início a estação de Francisco Sá. Depois dessa mudança o seu curso inicial foi alterado e ela passou a acompanhar de muito próximo a linha auxiliar até a estação de Del Castilho, quando se separavam as linhas. Na estação da Pavuna elas voltavam a se encontrar. O trecho final, até Belford Roxo, era compartilhado com os trens metropolitanos da Auxiliar (depois da Leopoldina) em bitola mista. Em 1970 os trens da Rio de Ouro, ainda a vapor, embora tenham sido feitos testes com locomotivas diesel, deixaram de circular. A Rio de Ouro, encampada pela Central do Brasil em 1928, tinha vários ramais e três deles sobreviveram como trens de subúrbio até a mesma época da desativação da linha-tronco: os ramais de Xerém, do Tinguá e de São Pedro (Jaceruba). Parte de sua linha-tronco foi utilizada na construção da linha 2 do metrô do Rio de Janeiro.

A linhas-tronco original e seus ramais nunca conviveram ao mesmo tempo, o que torna obrigatório a existência de uma cor específica para cada linha no desenho. A cor roxa escura teria sido a linha-tronco original, ligando Caju a Jaceruba e a linha verde foi construída para mudar o ponto zero de Francisco Sá a Engenho do Mato. No final dos anos 1920, o trecho que conectava o Caju à região de Belford Roxo foi extinto e substituído por outro percurso. (Desenho: Eduardo P. Moreira, durante os anos 2010).

Obs. Segundo o autor, as estações de Capivary (situadas no ramal de Xerém, entre Lamarão, Quilômetro 43 e Gairão, cujo ponto de saída era João Pinto, embora apareça neste mapa, não foram encontradas por ele em documentação alguma.

HISTÓRICO DA FAZENDA BOTAFOGO

Disponível em: <http://urbecarioca.com.br/caso-da-fazenda-botafogo-crime-ao-patrimonio-historico-de-cleydson-garcia/> Acesso em: 02/set/2024.

CASO DA FAZENDA BOTAFOGO – CRIME AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, de Cleydson Garcia

Membro do Grupo S.O.S. Patrimônio do *Facebook*, estudante de Arquitetura e pesquisador, o autor é apaixonado pela história do Rio de Janeiro.

A partir da pergunta fez a si, e o intrigou – “Como o governo permite levantar um conjunto Minha Casa Minha Vida sem fazer estudo prévio do terreno com a presença de

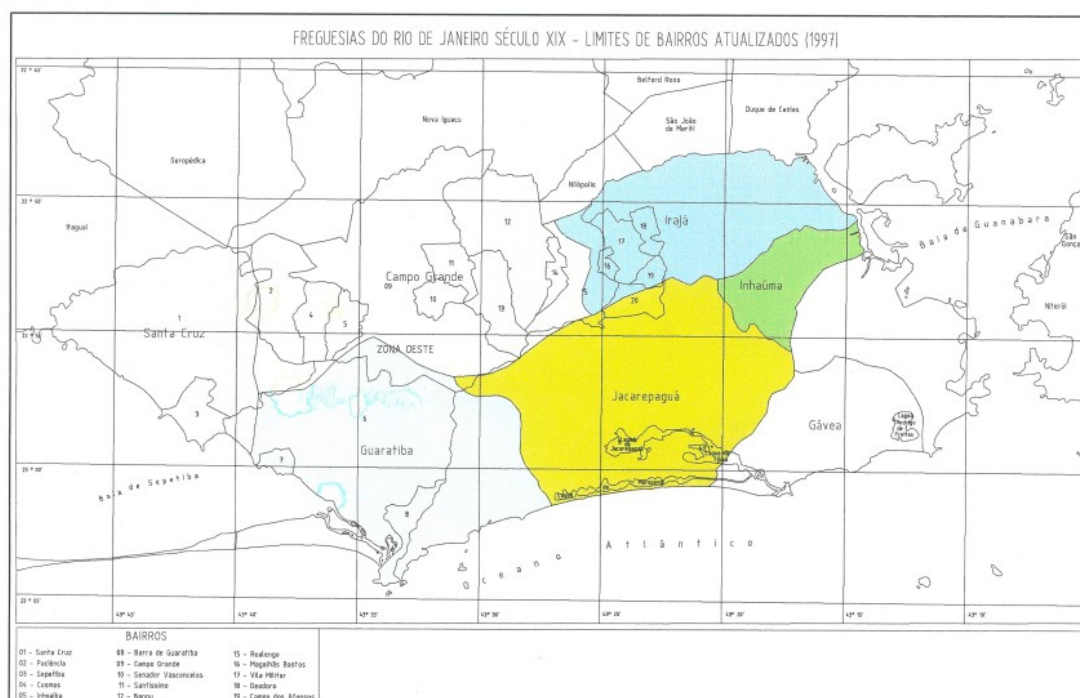
arqueólogos para desenterrar resquícios daquele patrimônio?” – publicou naquela rede social artigo sobre a região conhecida como Fazenda Botafogo, cuja antiga sede – hoje abrangida pelo bairro de Costa Barros, Zona Norte – foi demolida há alguns anos.

Segundo o autor, *o passado colonial nos escapa e deforma as interpretações da cidade “Maravilhosa”, pois estes arredores – hoje desvalorizados como “subúrbios” – estavam ligados à economia da cana de açúcar, do ouro e do café eram a ligação entre o antigo município das Cortes cariocas, a Serra e todo o Estado do Rio de Janeiro.*

Agradecemos a Cleydson Garcia por autorizar a reprodução do seu trabalho. Boa leitura.

Urbe CaRioca

Quadro 4 - Freguesias do Rio de Janeiro Século XIX



Obs.: Mapa cedido pela Professora Cleia Schiavo

CASO DA FAZENDA BOTAFOGO – CRIME AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Programa Minha Casa Minha vida destrói a memória do subúrbio colonial carioca

Cleydson Garcia

Recebi a informação de que a Casa Sede da Fazenda Botafogo já não existe mais: foi demolida há 3 anos e meio!

No Grupo de Estudos do INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DA BAIXADA DE IRAJÁ – IHGBI, do qual faço parte, fizemos o levantamento sobre a região procurando fontes em arquivos, referências bibliográficas (raras, praticamente esgotadas), usamos dados georreferenciais, e buscamos também a memória da população local. Quanto ao recorte geográfico, a Baixada de Irajá – que abrange a antiga Freguesia do mesmo nome – hoje está fragmentada em 39 bairros e compreende também partes de Realengo (Piraquara).

A Fazenda Botafogo era o último patrimônio de alto valor histórico para esta região. Existia desde a segunda metade do século XVIII, e, provavelmente, era remanescente de uma ‘Fazenda e Engenho’ mais primitiva do século XVII. Recebeu este nome por causa do Sr. Botafogo (sobrenome), e a ele foi “doada” em gratificação pelos serviços prestados à Coroa. Confrontava a leste com as terras da Fazenda e Engenho Nossa Senhora da Conceição de Pavuna, o oeste com as terras da Fazenda e Engenho Nossa Senhora de Nazareth, ao Sul com a Fazenda da Boa Esperança, e ao norte com a Freguesia São João Batista de Merity.

O local foi uns dos maiores produtores de açúcar e aguardente da Baixada de Irajá durante alguns períodos. Segundo o Jornal do Comércio de 1839, (disponível na Hemeroteca Digital) o Engenho Botafogo – fábrica de açúcar, rapadura e aguardente -, foi o maior produtor da Freguesia de Irajá e produziu 24 pipas de aguardente naquele ano. Teve diversos proprietários anteriormente, mas, na segunda metade do século XIX, seria da família Coutinho.

Por volta de 1883, aparece em cena o Sr. Luis de Souza da Costa Barros, que seria sobrinho de Ignácio Coutinho e herdaria a casa-sede da fazenda oficialmente em 1887. Anos mais tarde, a herdeira seria sua filha D. Luíza Barros de Sá Freire (nome de casada), que faleceu com 99 anos em 1971. A família ficou com a fazenda até o ano de 1981, quando o governo desapropriou o que restava das terras (66.186 m²).

As terras da Fazenda Botafogo iam até o outro lado da Av. Brasil, onde está o polo industrial (Eternit e outras empresas). O latifúndio abrangia os bairros de Costa Barros, Barros Filho, Coelho Neto (Conjunto Fazenda Botafogo) e partes da Pavuna (à esquerda do metrô), com área superior a 2 milhões de metros quadrados.

Antes da desapropriação, a antiga proprietária vendeu as terras mais afastadas da casa-sede; os morros da Pedreira e da Lagartixa foram repassados para o I.A.P.I na década de 1950 e, poucos anos depois, desse para a Companhia Estadual de Habitação do Estado do Rio de Janeiro – CEHAB-RJ.

Na Secretaria Municipal do Urbanismo – SMU encontram-se alguns projetos de abertura de ruas no alto dos morros da Pedreira e Lagartixa, de 1978. O processo de ocupação da parte alta iniciou-se naquele ano e prosseguiu até 1983, para realojar famílias das favelas demolidas da Zona Sul. Os terrenos da CEHAB sofreram invasão ao longo dos anos 1980 e 1990.

Segundo um antigo morador da região, a comunidade começou a existir, porque um padre da paróquia São Luis – Rei da França abrigou pessoas sem-teto por variados motivos. No início dos anos 1980 a comunidade estava em fase embrionária e os morros ainda estavam pouco ocupados (Observação: Não se trata em absoluto de mostrar desprezo pelos moradores das comunidades, mas, apenas estou de fazer o levantamento histórico na região).

A casa sede ficou abandonada de 1981 até ser demolida em 2012.

A construção que deveria ter permanecido como um marco histórico da ocupação da Zona Norte do Rio de Janeiro, infelizmente, não existe mais, enquanto tantos terrenos vazios, e prédios sem uso que poderiam atender à necessidade de abrigar moradias populares, foram desconsiderados ou vendidos para a iniciativa privada.

A seguir, temos as imagens do satélite extraídas do Google Earth mostrando a evolução do descaso do governo, e mais a imagem cedida pelo antigo morador da fazenda, genro do filho de D. Luiza.

Texto e revisão: Cleydson Garcia

Imagens: Cleydson Garcia

Descrição das Imagens:

2003: A casa sede estava bem conservada, com poucos invasores. Porém, foi parcialmente destelhada, por uma minoria que vivia em seu entorno.

2006: O terreno estava sendo invadido por dezenas de famílias sem-teto, e a Casa-Sede sofreu graves descaracterizações na parte de cima (telhado), pois começaram a construir “puxadinhos” em cima dela.

2009: A ocupação dos invasores chega ao auge, quase não há espaço no terreno para construir mais barracas de madeira e tijolo.

2011: O último ano da existência da Casa-Sede.

2012: Houve a remoção dessas famílias no local e a destruição do último patrimônio da Baixada de Irajá, que representava as fazendas de açúcar.

2014: Preparação do terreno para a construção dos apartamentos que pertence ao programa: “Minha Casa Minha Vida”. Sem sequer contratar arqueólogos especializados em cuidar de rastros de antiguidades.

2015: Parte 1 – Obras do apartamento em andamento. Parte 2 – Obras chegando ao término.

A última imagem é a própria Fazenda Botafogo, pintada por Maria Sá Freire.

HISTÓRICO DA CASA DA RUA DO AMOR

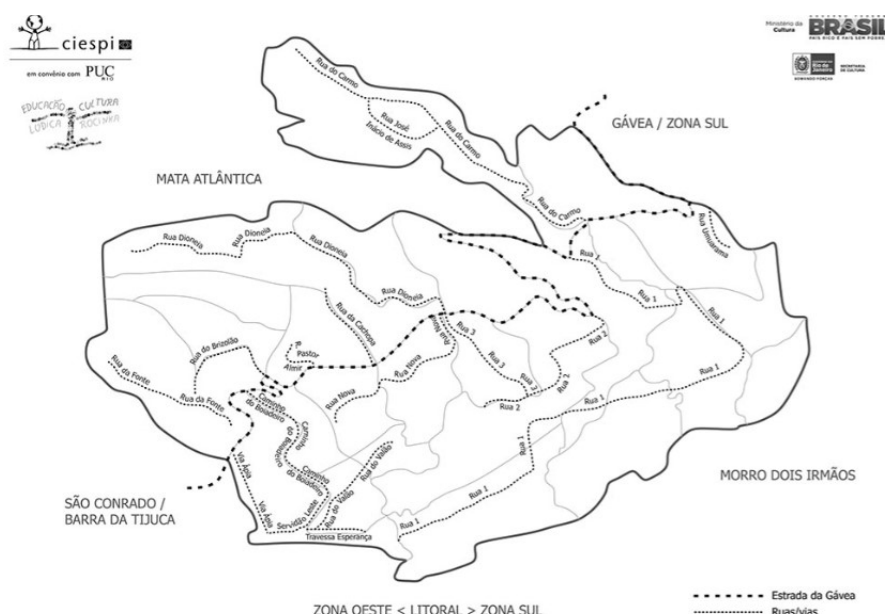
A Casa da Rua do Amor é um centro de arte situado na rua do Amor em Santa Cruz-RJ. O espaço existe desde 2007 e foi doado pela empresa Valesul Alumínio S.A para ser a sede da Cooperativa de Dinamizadores de Arte e Cultura do Estado do Rio de Janeiro. A casa atende crianças e jovens das comunidades de Saquassu e Urucânia no bairro de Santa Cruz na Zona Oeste do Rio de Janeiro oferecendo oficinas de Artes Plásticas, Capoeira, Cordas Dedilhadas (Violão e Cavaquinho), Criatividade Infantil, Danças de Tradições Indígenas, Danças de Tradições Africanas, Flauta Doce, Teatro Infanto Juvenil e Teatro Jovem e Adulto.

Em 2004 para dar início às ações culturais, a Valesul Alumínio S.A contratou um grupo composto por 4 arte-educadores para realizar 4 oficinas integradas de artes (Teatro, música, artes plásticas e literatura), envolvendo 40 crianças e jovens da comunidade do Saquassu, Santa Cruz, Zona Oeste do Rio, este primeiro projeto foi dado o nome de Oficinas Vira e mexe Criações Ecolúdicas. Esse trabalho culminou na abertura do Pequeno Teatro do

Saquassu e o início das atividades da Cia Teatro da Gente (nome escolhido pelas crianças participantes) numa sala cedida pela Associação de Moradores com a apresentação do espetáculo: “Imaginação. Uma Nação de Idéias” a cia seguiu o trabalho apresentando em espaços alternativos e teatros da cidade.

No ano seguinte esse grupo funda a Cooperativa de Dinamizadores de Arte e Cultura do Estado do Rio de Janeiro e em 2 anos recebe como doação da empresa, Valesul Alumínio S.A, o terreno de 400 m2 onde implanta a Casa da Rua do Amor - Centro Cultural do Programa Arte na Rua, que numa parceria com a produtora ELS2 conquista o certificado da Lei Rouanet para a realização do Projeto Oficina de Criação de Espetáculos Cênicos de Santa Cruz com 13 oficinas de artes, a abertura de 400 vagas e a criação de 19 funções remuneradas para a comunidade no projeto, gerando os seguintes produtos: 2 cinecurtas , 1 CD de trilhas sonoras, e inúmeros espetáculos teatrais, realizando no final de 2009 o I Santa Cruz EnCena, um Mini-Festival de Teatro com 3 de seus espetáculos em parceria com a Casa Ser Cidadão e o Grupo Gerdau Cosigua, Desta maneira a Casa da Rua do Amor firma-se como importante pólo de oportunidades e desenvolvimento pessoal e comunitário desta região.

Quadro 5 - Mapa da Rocinha/RJ¹¹⁷



¹¹⁷ Disponível em: <https://www.ciespi.org.br/projetos/concluidos/cartografia/historico-rocinha-1038> Acesso: 20/jul/2024