

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS

CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

LINHA 11 – UMA FRONTEIRA EM MOVIMENTO

Etnografia do uso social cotidiano dos trens da Linha 11 da CPTM

PIETRO BRUNO CAETANO PICOLOMINI

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS

CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

LINHA 11 – UMA FRONTEIRA EM MOVIMENTO

Etnografia do uso social cotidiano dos trens da Linha 11 da CPTM

Pietro Bruno Caetano Picolomini

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), sob orientação do Prof. Dr. Marcos Pazzanese Duarte Lanna, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.

**Ficha catalográfica elaborada pelo DePT da
Biblioteca Comunitária da UFSCar**

P598Lf

Picolomini, Pietro Bruno Caetano.

Linha 11 – uma fronteira em movimento : etnografia do uso social cotidiano dos trens da linha 11 da CPTM / Pietro Bruno Caetano Picolomini. -- São Carlos : UFSCar, 2013. 172 f.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de São Carlos, 2011.

1. Antropologia social. 2. Antropologia urbana. 3. Antropologia fílmica. 4. Sociabilidade. 5. Periferia urbana. I. Título.

CDD: 306 (20^a)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL
Via Washington Luís, Km 235 - Caixa Postal 676
CEP 13565-905 - São Carlos - SP - Brasil
Fone: (16) 3351-8371 - ppgas@power.ufscar.br



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

BANCA EXAMINADORA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE

Pietro Bruno Caetano Picolemini

03/02/2011

Prof. Dr. Marcos Pazzanese Duarte Lanna
Orientador e Presidente
Universidade Federal de São Carlos / UFSCar

Prof. Dr. Lenin Pires
Universidade Federal Fluminense / UFF

Prof. Dr. Luiz Henrique de Toledo
Universidade Federal de São Carlos / UFSCar

RESUMO: Esta pesquisa apresenta uma etnografia do cotidiano de milhares de pessoas que se utilizam dos trens da Linha 11 da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) para se transportarem de suas residências, nas cidades localizadas a leste da região metropolitana de São Paulo, a diferentes pontos da capital paulista e do Alto Tietê, para o desenvolvimento de diversas atividades. Os arredores da Estação Suzano, trens e plataformas serão analisados como espaços de sociabilidade, contrapondo criticamente visões que os colocam como lugares onde estariam ausentes processos de significação simbólica e relações sociais entre seus ocupantes. Através da polifonia de personagens serão relacionados aspectos entre as múltiplas realidades individuais e coletivas, e os trens serão observados como espaços de (re)significação cultural. Propõe-se uma leitura deste objeto de estudo no sentido oposto a recentes estudos antropológicos das viagens e dos deslocamentos, que tendem a ver espaços como os trens caracterizados como “não lugares” ou lugares onde não seria possível o estabelecimento de relações mais densas entre seus ocupantes, supostamente fragmentados em suas individualidades, e sem qualquer tipo de subjetividade em suas interações sociais.

PALAVRAS CHAVE: Antropologia Urbana; Trens; Antropologia filmica; Sociabilidade; Cotidiano.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	5
-----------------	---

PRIMEIRA PARTE

1.1 - SOBRE A ESCOLHA DO OBJETO DE ESTUDO

E O PONTO DE VISTA DO PESQUISADOR	22
---	----

1.2 - CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS	29
---	----

SEGUNDA PARTE

2.1 - ENTRE A CASA E A ESTAÇÃO	53
--------------------------------------	----

2.2 - “OLHA O PASSE!”	74
-----------------------------	----

2.3 - TERMINAL NORTE.....	81
---------------------------	----

2.4 - O <i>LADO DE LÁ</i> E O <i>LADO DE CÁ</i>	89
---	----

TERCEIRA PARTE

3.1 - TRENS VELHOS, TRENS ESPANHÓIS E METRÔ.....	97
--	----

3.2 - PASSANDO A CATRACA	107
--------------------------------	-----

3.3 - SHOPPING TREM	122
---------------------------	-----

3.4 - “É MELHOR PEDIR DO QUE ROUBAR”	135
--	-----

3.5 - VAGÃO DOS IRMÃOS.....	150
-----------------------------	-----

NOTAS CONCLUSIVAS.....	156
------------------------	-----

MAPAS	161
-------------	-----

BIBLIOGRAFIA.....	166
-------------------	-----

AGRADECIMENTOS.....	171
---------------------	-----

INTRODUÇÃO

Esta dissertação tem como objeto principal do trabalho etnográfico a observação da vida cotidiana das pessoas transportadas pelos trens da Linha 11 da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), e das relações sociais estabelecidas entre os passageiros e demais personagens encontrados neste ambiente, a partir da existência e uso social coletivo deste equipamento urbano. Para tanto, uma contextualização se faz necessária: a Região Metropolitana de São Paulo - mais conhecida como Grande São Paulo (*ver Mapa 01*) - é composta por um conjunto de 38 municípios (mais a capital) em contínuo processo de conurbação; aproximando-se da cifra de 20 milhões de habitantes, a Grande São Paulo convive com um imenso fluxo diário de pessoas que circulam para realizar atividades nas esferas sociais de trabalho, estudo, lazer, entre tantas outras possíveis.

Este texto tem como recorte geográfico macroscópico a parte da zona leste da Grande São Paulo denominada Alto Tietê, que comporta o conjunto de cidades estabelecidas na região imediatamente posterior à nascente do Rio Tietê (localizada em Salesópolis), antes que o rio chegue à capital paulista. O seguinte conjunto de cidades, por ordem alfabética, compõe o Alto Tietê: Arujá, Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis, Santa Isabel e Suzano, em um total de 1.441.341 habitantes, distribuídos da seguinte forma¹:

Cidade	População
Arujá	74.818
Biritiba Mirim	28.573
Ferraz de Vasconcelos	168.290
Guararema	25.861
Itaquaquecetuba	321.854
Mogi das Cruzes	387.241
Poá	106.033
Salesópolis	15.639
Santa Isabel	50.464
Suzano	262.568
Total	1.441.341

¹ Fonte: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acessado em 20/01/2011.

Deste montante, 924.132 habitantes vivem em Mogi das Cruzes, Suzano, Poá e Ferraz de Vasconcelos, cidades nas quais parcelas da demanda por transporte dessas pessoas é coberta pela Linha 11 da CPTM, autarquia vinculada à Secretaria Estadual de Transportes de São Paulo, que diariamente transporta mais de 2,12 milhões de pessoas, através de seis linhas de trem² que operam em 22 municípios, na extensão de 260,8 km de trilhos, que atendem a 89 estações; o horário de abertura e fechamento das estações de trem ao público é, respectivamente, quatro horas da manhã e vinte e quatro horas de cada dia. A quantidade de passageiros transportados por cada linha é a seguinte:

Passageiros transportados por linha (média por dia útil)³

Linhas	Usuários
7 (Luz – Jundiaí)	386 mil
8 (Júlio Prestes – Itapevi)	414 mil
9 (Osasco – Grajaú)	266 mil
10 (Luz – Rio Grande da Serra)	330 mil
11 (Luz – Estudantes)	526 mil
12 (Brás – Calmon Viana)	199 mil
Total	2.121 mil

Percorrendo 50,8 km de extensão, o trajeto pela Linha 11 (que transporta mais passageiros em relação às demais linhas) é realizado atualmente na média de tempo de uma hora e vinte minutos. São 16 estações: Estudantes, Mogi das Cruzes, Brás Cubas, Jundiapéba, Suzano, Calmon Viana, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Antonio Gianetti Neto e, já na capital paulista, Guaianazes, José Bonifácio, Dom Bosco, Corinthians/Itaquera, Tatuapé, Brás e Luz (*ver Mapa 02*). A cidade de Mogi das Cruzes possui quatro estações de trem, fato que não se repete nas demais cidades atendidas por essa ferrovia; são elas: Estação Estudantes, Estação Mogi das Cruzes, Estação Brás Cubas e Estação

² São elas: Linha 7-Rubi, que vai da Estação Luz (São Paulo) a Jundiaí; Linha 8-Diamante, que vai da Estação Júlio Prestes (São Paulo) a Itapevi; Linha 9-Esmeralda, que vai de Osasco ao Grajaú (Zona Sul de São Paulo); Linha 10-Turquesa, que vai da Estação Luz a Rio Grande da Serra; Linha 11-Coral, que vai da Estação Luz a Mogi das Cruzes; Linha 12-Safira, que vai da Estação Brás (São Paulo) a Calmon Viana, distrito de Poá. *Ver Mapa 02*.

³ Fonte: http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/gerais.asp. Acessado em 20/01/2011.

Jundiapéba. As duas últimas estações citadas receberam o nome dos respectivos distritos de Mogi das Cruzes onde estão localizadas, a Estação Mogi das Cruzes se localiza no centro da cidade homônima, e a Estação Estudantes recebeu este nome por atender à demanda dos estudantes da UMC (Universidade de Mogi das Cruzes), da UBC (Universidade Brás Cubas) e da Faculdade Náutico Mogiano.

A ferrovia está presente na Região do Alto Tietê desde 1875, ano de construção da Estação de Trem de Mogi das Cruzes, cuja localização geográfica privilegiou o desenvolvimento econômico e político desta cidade, já que se localiza estrategicamente próxima ao Vale do Paraíba, região que nesse momento histórico era um dos grandes centros paulistas de produção de café⁴. Com o crescimento industrial da cidade de São Paulo, iniciado no fim do século XIX, a ferrovia passou a transportar passageiros, e sua presença contribuiu a um tipo de crescimento urbano característico desta região, com o surgimento, já no século XX, de povoados e novas cidades, onde milhares de trabalhadores constituíram suas residências, longe do local onde trabalhavam na capital paulista, em grande parte em decorrência da especulação imobiliária. De acordo com Langenbuch,

“é interessante notar que a especulação imobiliária, por um lado, expulsava parte dos moradores potenciais da cidade para a periferia externa enquanto por outro lado aqui encontrava novo campo de ação, provocando tal proliferação exagerada e desordenada de loteamentos” (1971:137).

⁴ Para uma análise da expansão da ferrovia no Estado de São Paulo no século 19, ver EL KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II – 1855/1865*. Rio de Janeiro: Vozes, 1980.

Desde então, o trem se apresenta como a alternativa de transporte mais viável (considerando uma relação custo-benefício) aos trabalhadores residentes no Alto Tietê, quando se nota que

“no mesmo período em que se deu a construção das estações de trem, em especial das cidades de Suzano e Poá, foi quando ocorreu solidamente a ocupação dos territórios suburbanos da cidade de São Paulo, justificando o nascimento de novas cidades” (FERNANDES, 2002:12).

Um exemplo da relação da ferrovia com as cidades que percorre se encontra no caso de Suzano, assim batizada em homenagem ao engenheiro residente da ferrovia, Joaquim Augusto Suzano Brandão, que foi o responsável, na primeira década do século XX, pela modernização da estação Piedade, localizada na Vila Guaió, então distrito de Mogi das Cruzes.

Parto da hipótese de que a presença do trem no Alto Tietê não é apenas funcional, mas participa da construção de diversos aspectos culturais da área. Acredito que o uso cotidiano do trem, embora realizado para atender a uma demanda de transporte de milhares de passageiros, configura mais do que uma resposta funcional a uma necessidade, indo além de uma razão prática, oferecendo dados que podem ser analisados através da reflexão antropológica, como pretendo demonstrar adiante.

“Linha 11/Coral” é o nome oficial do trajeto ferroviário que liga Mogi das Cruzes

a São Paulo. Contudo, no interior dos trens, nas placas que informam os nomes das estações, o nome anterior permanece em vigor: “Linha E”. Esta denominação, conforme pude observar e ouvir, permanecia corrente entre passageiros no decorrer do trabalho de campo, mesma época em que pude ouvir de um funcionário da companhia a afirmação de que a mudança de nome das linhas se deveu a uma decisão pessoal do Secretário Estadual de Transportes de São Paulo, no intuito de integrar as linhas da CPTM (ao menos simbolicamente) ao sistema de transporte metroviário. A denominação anterior das linhas não era integrada ao metrô, e seguia ordem alfabética: Linha A (atual 7) Linha B (atual 8), Linha C (atual 9), Linha D (atual 10), Linha E (atual 11) e Linha F (atual 12) - *ver Mapa 03*. Sobre diferenças e semelhanças entre os trens e o metrô, e seus desdobramentos na classificação realizada por seus passageiros, serão realizadas considerações mais adiante.

Atualmente 526 mil pessoas utilizam a Linha 11, em jornadas diárias de ida e volta; em um ano, essas viagens podem resultar, em casos extremos, em pelo menos 28 dias no interior dos vagões - considerando que uma pessoa faça o trajeto de ida e volta da Estação Estudantes à Estação Luz em seis dias por semana - como de fato ocorre com diversos passageiros. Assim, mais do que meio de transporte, o trem representa de fato um local onde estas pessoas passam uma significativa soma de tempo de suas vidas. Dada a relevância deste tipo de transporte no cotidiano de milhares de pessoas, uma vez que é parte substancial de um complexo sistema indispensável à funcionalidade da região metropolitana de São Paulo, proponho a seguinte questão: as pessoas estabelecem vínculos sociais umas com as outras, no interior dos vagões dos trens? Ou em outros termos, o trem seria um *lugar antropológico*, entendido como o lugar de uma cultura no tempo e espaço (MAGNANI, 1998b) cuja espacialidade teria como sujeitos os passageiros, força motriz que determina as relações a serem estabelecidas?

Se considerássemos que os trens são apenas um equipamento urbano que coloca trabalhadores em trânsito temporário para o trabalho, atividade essa sim carregada de significado, o tempo de transporte seria um mero hiato entre os momentos nos quais o trabalhador não estaria nem em seu trabalho propriamente dito, nem em sua casa, “reproduzindo” a força de trabalho. Com essa perspectiva, seria possível, num passo seguinte, alinhar o lugar onde ocorre o transporte ao que Marc Augé denomina “não-lugar”: um espaço que, por não proporcionar ou estabelecer vínculos relacionais mais densos (identitários e históricos) entre seus ocupantes, não se constituiria em um “lugar antropológico”, onde a prática da etnografia não seria necessária, sequer possível, considerando-se que ao se pensar no “lugar antropológico”, é necessário considerar uma “conotação suplementar, na medida em que é significativo não só para os que o habitam ou dele usufruem, mas para quem, de fora, procura entendê-lo” (MAGNANI, 1998a). A partir da impossibilidade de se estabelecer alguma perenidade nas relações socioculturais, para Augé o não-lugar é a representação específica de uma época, que ele denomina supermodernidade. Conforme sua própria definição,

“a supermodernidade (que procede simultaneamente das três figuras do excesso que são a superabundância factual, a superabundância espacial e a individualização das referências) encontra naturalmente sua expressão completa nos não-lugares” (1994:99).

Para este autor, os não-lugares (aeroportos, estações de metrô e trem, estradas etc.) seriam reflexos da supermodernidade por serem espaços livres de identidades, “povoados” por *transeuntes*, viajantes solitários *sem vínculo social* com os demais ocupantes. Cabe mencionar, neste contexto, que Augé relativiza a conceitualização de não-lugar e lugar, quando afirma que ambos não existem sob formas puras, porque o lugar e o não-lugar seriam, “antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente” (IDEM:74). Contudo, nesta formulação não fica demonstrado de maneira objetiva quando se poderia considerar a alternância do lugar para o não-lugar (e vice-versa), deixando uma lacuna para a aceitação sem sérias restrições a esta formulação, que se assemelhando a uma categoria pura, parece mais confundir do que esclarecer. Corre-se o risco de, desta maneira compreendendo um equipamento social desta natureza, através de uma conceitualização estigmatizante, que não determina seus limites qualitativos e quantitativos, permitir que permaneçam intocadas importantes esferas da vida social. Penso não ser possível afirmar que aeroportos, trens, estacionamentos etc., obedecem às mesmas dinâmicas sociais em diferentes regiões metropolitanas do planeta, e assim formular um conceito que abarque todos esses lugares; quando integra inúmeros espaços sociais em sua conceitualização de não-lugar, apoiado em uma categoria - totalizante - definidora de uma época (a supermodernidade), Augé considera que todas as metrópoles viveriam, simultaneamente, sob as mesmas injunções culturais e materiais de onde ele formulou sua teoria, ignorando dinâmicas sociais complexas e cortes significativos como aquele estabelecido na relação comparativa entre o chamado “primeiro mundo” e as nações em desenvolvimento. Neste sentido, concordo com a afirmação de que

“(...) a tarefa essencial da construção teórica não é codificar regularidades abstratas, mas tornar possíveis descrições minuciosas; não generalizar através dos casos, mas generalizar dentro deles.”
(GEERTZ, 1989:36)

Ao longo do tempo, Suzano se caracterizou dentro de padrões que a classificaram, juntamente a outras cidades do Alto Tietê, como uma “cidade-dormitório”, expressão utilizada por muitos residentes nesta cidade, como pudemos registrar durante as gravações:

“teve um prefeito que foi prefeito quatro gestões... mas estragou Mogi, não deixava investir em Mogi... então Mogi era cidade dormitório, né, onde as pessoas moram e tem que sair para trabalhar fora...”

Sua interlocutora respondeu:

“Ferraz também é assim...”.

Um comentário extraído do ORKUT, na comunidade Suzano, no tópico “*Estação de trem de Suzano...*” também demonstra o uso corrente da expressão:

“Suzano já é uma cidade dormitório e eles [políticos petistas] estão conseguindo tirar todo pouco glamour que nos temos!”⁵

⁵ Comentário postado em 07/07/2005. Fonte: <http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=16169372&kw=esta%C3%A7%C3%A3o>
Acessado em 20/01/2011.

Essa visão coincide com a ideia – pejorativa⁶ - de que estes municípios seriam lugares nos quais as pessoas não viveriam efetivamente, uma vez que a maioria das pessoas economicamente ativas residentes nesta parte da Grande São Paulo iriam ao trabalho nas primeiras horas do dia e voltariam às suas casas apenas para descansar. *Cidade dormitório*, dessa forma, parece ser uma contrapartida nativa do conceito de não-lugar, uma vez que permite imaginar que, quando estão no trajeto, ou quando chegam a lugares familiares, e por fim, às suas casas, estas pessoas não teriam outra opção que não a de dormir, ou seja, de reproduzir sua força de trabalho, tendo suas subjetividades completamente anuladas por meio da preponderância de suas atividades produtivas; as cidades objetivadas através desta expressão seriam apenas repositórios de mão de obra em seu período de descanso. Em contraposição a este pensamento, concordo em que

“as grandes metrópoles contemporâneas não podem ser vistas simplesmente como cidades que cresceram demais e desordenadamente, potencializando fatores de desagregação. Elas também propiciaram a criação de novos padrões de troca e de espaços para a sociabilidade e para os rituais da vida pública” (MAGNANI, 2002:26).

Nesta pesquisa, o equipamento social de transporte público constituído pela Linha

⁶ A expressão *cidade-dormitório* é ampla e comporta usos heterogêneos, embora tenha uma carga pejorativa no senso comum, como pude perceber ao longo da pesquisa. Contudo, apesar da importância da categoria nativa *cidade-dormitório* nesta pesquisa, concordo que, em termos acadêmicos, a “identificação de uma cidade-dormitório a partir de evidências empíricas é uma tarefa complexa e envolve um conjunto grande de fatores. Assim, mesmo que seja uma expressão comum tanto nos meios acadêmicos como na mídia impressa e digital, mereceria maior cuidado no seu emprego”. (OJIMA, R.; SILVA, R. B. e PEREIRA, R. H., 2007:21).

11 será visto como palco para múltiplas manifestações socioculturais, considerando-o um lugar que está para além de sua função na mecânica do sistema econômico-produtivo, fazendo com que os indivíduos que dele fazem uso sofram uma separação espacial e temporal entre seus trabalhos e residências. Dessa forma, cabe indagar de que forma os passageiros reagem a esta separação, e se, “de uma zona a outra, eles operam uma transferência de suas relações e de sua posição ou administram uma distância, uma oposição ou qualquer outra acomodação mais complexa?” (WEBER, 2009:59) Para tentar responder a estes questionamentos, parto do princípio de que, ao contrário de fragmentar os grupos sociais ao extremo, a metrópole e seus equipamentos urbanos colaboram à constituição de vínculos entre personagens e situações, implicando na geração de relações sociais estabelecidas, neste caso, através do uso cotidiano dos trens e dos arredores da Estação Suzano.

Negando a posição da metrópole como o local por excelência da desagregação das referências e práticas culturais entre os indivíduos, concordo com Gilberto Velho, em sua afirmação de que

“o individualismo moderno, metropolitano, não exclui, por conseguinte, a vivência e o englobamento por unidades abrangentes e experiências comunitárias. Permite e sustenta maiores possibilidades de trânsito e circulação, não só em termos sociológicos, mas entre dimensões e esferas simbólicas. Saliente-se que a intensa participação em, por exemplo, rituais comunitários, em algum nível desindividualizantes, com foco numa identidade coletiva, não elimina o nível de escolha, de opção, de um indivíduo/sujeito, lidando com um repertório finito, mas com extenso elenco de combinações.” (1994:27)

Quando as pessoas estão juntas no trem, em evidente comunhão na necessidade de uso deste transporte público, cabe observar se existem relações de sociabilidade passíveis de entendimento pela via da etnografia, atividade assumida por esta pesquisa. Dessa forma, penso ser necessário apresentar algumas categorias analíticas que acredito permitirem a elaboração de considerações de cunho antropológico sobre os eventos relacionados ao cotidiano desse equipamento urbano; primeiramente, parto da categoria *território*, a partir da definição de Armando Silva:

“o território, como marca de habitação de pessoa ou grupo, pode ser denominado e percorrido física e mentalmente. Necessita, portanto, de operações linguísticas e visuais entre os seus principais suportes. O território denomina-se, mostra-se ou materializa-se numa imagem, num jogo de operações simbólicas nas quais, por sua própria natureza, situa os seus conteúdos e marca os seus limites” (2001:18).

Também colabora na definição desta categoria uma consideração de Vera Telles e Robert Cabanes, quando afirmam, a respeito da utilização do termo *territórios*, que

“não se trata de um objeto do qual poderíamos fazer o inventário das características, variáveis e determinações. Não se confunde com o perímetro espacial dos locais de moradia, tampouco se reduz às ‘comunidades’ de referência. É sobretudo um plano de referência que permite colocar a cidade em perspectiva” (2006:16).

Complementarei a categoria *território* com a de *espaço social*, entendida como um campo de forças no qual são impostas um conjunto de relações de força objetivas a

todos os que entrem nesse campo. (BOURDIEU, 1989:134).

Relacionada à ideia de território, também será utilizada a categoria *fronteira*, compartilhando da definição de Gabriel Feltran, por este conceito

“preservar o sentido de divisão, de demarcação, e por ser também, e sobretudo, uma norma de *regulação* dos fluxos que atravessam, e portanto conectam aquilo que se divide. Fronteiras se estabelecem justamente para regular os canais de contato existentes *entre* grupos sociais, separados por elas, mas que obrigatoriamente se relacionam. Onde há fronteira, há comunicação; de um tipo desigual e controlada. Se há fronteira, é justamente para controlar a comunicação entre as partes. (...) Onde há fronteira, além do mais, há conflito.” (2008:27).

Arrisco-me a acrescentar que, além da existência do conflito, na fronteira também ocorre o entendimento entre partes - ainda que nem sempre pacífico - o que não implica necessariamente em falta de entendimento, uma vez que a sociabilidade não ocorre somente em ambientes amistosos ou festivos. Assim sendo, pretendo ver o equipamento urbano constituído pelos trens da Linha 11 como uma fronteira, por dois motivos: a) conforme pude observar no trabalho de campo, em meu objeto de estudo a categoria “fronteira” cumpre com seu sentido lato, uma vez que divide as cidades por onde passa em duas - o *lado de cá e o lado de lá* dos trilhos, conforme veremos adiante. Além disso, pretendo demonstrar que a partir da existência da ferrovia é engendrado (em Suzano, especificamente) um processo contínuo de significação deste espaço e de seus ocupantes - e em alguns casos, da própria cidade - seja pelos próprios passageiros, pela imprensa, pelo estado ou pela sociedade como um todo; b) utilizar a noção de

“fronteira”, na maneira como foi definida, também permite pensar o trem como um local onde são postos em contato pessoas e práticas que não estão necessariamente reunidas fora deste lugar, ali colocadas em contato com o objetivo de deslocamento físico, além de usos diferenciados do espaço por parte de outros personagens deste ambiente social. Estes fluxos e permanências manifestam comportamentos e interações sociais que por vezes geram um estranhamento e aproximações entre seus agentes; ali estão os passageiros que objetivam deslocarem-se (ao trabalho, ao hospital, ao estádio de futebol, à escola ou universidade, à igreja, ao lazer etc.), além de outros grupos, que realizam atividades como vendas de produtos, pedidos de ajuda financeira, demonstrações de louvor a Deus, entre tantas atividades possíveis; dessa forma, os ambientes sociais recorrentes nos trens fazem desse espaço uma *fronteira em movimento*, que regula esses fluxos de diversas maneiras, acionando e operando diferentes dramaticidades em cada situação específica.

Como pretendo demonstrar, religiosidades, formas de trabalho, apropriações lúdicas, processos de classificação e outras manifestações participam na construção permanente dos usos e significados dos trens no cotidiano dos moradores do Alto Tietê e da região leste de São Paulo. Dessa forma, entendo os ambientes sociais ocorrentes no interior dos vagões dos trens e arredores da Estação Suzano como “lugares antropológicos”, ou, melhor dito, como territórios, espaços sociais e fronteiras sobrepostas que, por diversas vezes, fazem com que diversos lugares tenham existência simultânea no tempo e espaço.

Ao enfatizar na observação etnográfica os participantes do universo constituído

pela existência do trem, e suas potenciais relações, parto da hipótese de que no trajeto realizado por seus passageiros está impressa a marca de determinados padrões de sociabilidade que não são identificados à primeira vista. Nos vagões dos trens, plataformas e arredores da Estação Suzano, podem ser observadas manifestações que ultrapassam a ideia de que as pessoas usuárias deste equipamento urbano estariam fragmentadas, individualizadas no anonimato que a metrópole conferiria aos seus moradores. O fato de que as pessoas, ao entrarem nos trens, trazem consigo mais do que seus corpos disciplinados pelas obrigações diárias, permite ver o uso desse meio de transporte de maneira mais profunda do que em relação à sua atividade mecânica, já que os vagões são refratários de práticas culturais e relações de sociabilidade estabelecidas entre seus passageiros, que constantemente usam este equipamento urbano de forma diversa às suas funções originais, no qual permanentemente são criadas distinções entre os participantes diretos e indiretos deste universo.

Através da realização desta pesquisa, conheci parcelas das práticas sociais e visões de mundo das pessoas que efetivamente participam deste processo, e espero contribuir para a realização de uma tradução, ou dito de outra forma, uma adaptação deste “manuscrito” do universo social dos nativos ao do pesquisador, simultaneamente apresentando e analisando os dados obtidos.

Uma vez que circulam, os trens são transitórios, mas “sempre” estão ali, assim como *passageiros* recebem esse nome porque estão de passagem e, entretanto, ali estão todos os dias, muitas vezes nos mesmos horários, o que leva à ideia de que estes não sejam tão “*passageiros*” (ou transeuntes) quanto parecem, mas permanentes nestes territórios, participando constantemente das relações estabelecidas nesses campos sociais. Assim, justifico a realização de uma etnografia nestes ambientes, sendo que ali ocorrem não atividades esporádicas, mas sim sistemáticas, que compõem pequenas

cenais sociais repletas de uma ritualidade difusa - que rivalizaria com a ideia de uma ritualidade pontual e patente, programada. Emprego aqui a palavra ritual em um sentido mais amplo, considerando-o uma atividade repetida e determinada por um conjunto de valores e regras compartilhadas por um grupo de pessoas, que são ao mesmo tempo espectadores e/ou executores destas práticas, que as realizam para que outras pessoas - e, em algumas ocasiões, deuses - as vejam. Esses pequenos dramas se tornam então elementos de análise do pesquisador que

“apenas descrevendo escrupulosamente a sucessão dos gestos mais banais e mais insignificantes, em aparência, da atividade material, ele pode esperar apreender este aspecto algo perturbador, porquanto dificilmente analisável, da ritualidade cotidiana, que se exprime através do tempo” (FRANCE, 1999:41).

A utilização do termo *cena social* é feita a partir do seu entendimento como

“ao mesmo tempo, de um grupo de interconhecimento (cujos membros comparam-se entre si, a partir das práticas que partilham) e as representações feitas por seus membros (que neste grupo ocupam posições rivais porque análogas). É, portanto, simultaneamente, um espaço de concorrência, um grupo de pertencimento e um conjunto de referências comuns” (WEBER, 2009:232).

Ao aceitar o uso cotidiano dos trens e arredores da estação Suzano como objeto da etnografia, os objetivos principais desta pesquisa se concentram no mapeamento descritivo, através da observação etnográfica, das formas pelas quais o equipamento

urbano constituído pelo trem se constitui em um *espaço variante*, ou seja, um espaço cuja formalidade e função original é constantemente flexibilizada pela atuação e escolha de seus ocupantes, gerando territorialidades distintas, cujos exercícios constituem cenas sociais diversas, uma vez que os espaços variam em função das disputas ocorridas em seus interiores. Serão identificadas diferentes práticas sociais nas plataformas e no interior dos trens e em lugares contíguos na cidade de Suzano, como o exterior da estação ferroviária e passarela, destacando a convivência e o estabelecimento de trocas recíprocas entre milhares de pessoas que encontram, no lugar e tempo necessário à realização de viagens de ida e volta, momentos de ressignificação - muitas vezes dramáticos e ritualizados - destes espaços físicos em relação ao seu uso formal. A descrição buscará modelar estes comportamentos em acontecimentos, para que estes formem unidades significativas elementares de entendimento (idem, 2009:13) entre seus padrões e variações, tanto no interior dos trens como nos arredores da Estação Suzano. Esta dissertação demonstrará, ainda, algumas distinções sociais operadas por moradores da cidade de Suzano acerca do trem, das práticas ali ocorrentes e de seus ocupantes. Dessa forma, pretendo, numa leitura mais ampliada deste texto, contribuir ao debate sobre questões relativas à sociabilidade na Grande São Paulo, contribuindo para alargar o limite da sociabilidade a contextos de oposições, conflitos e transgressões.

Na primeira parte desta dissertação me deterei sobre os acontecimentos que me levaram a adotar o uso cotidiano da Linha 11 como objeto de estudo etnográfico; também realizarei considerações metodológicas com o objetivo de detalhar a realização do trabalho de campo através de duas modalidades de observação, a direta e a filmica, demonstrando como o processo de produção do filme *Variante* foi fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa.

Na segunda parte, serão apresentadas algumas formas de classificação social

operadas por moradores de Suzano em relação à estação ferroviária e seus frequentadores; também serão descritos alguns arranjos sociais presentes no trajeto entre as residências de parte dos passageiros e a Estação Suzano, destacando agenciamentos cotidianos entre universos de legalidade e ilegalidade através da existência dos *táxis lotação* como meio de transporte e dos *passes* como elemento articulador da circulação de dádivas neste território. Ainda na segunda parte será demonstrado como o equipamento urbano constituído pelo Terminal Norte de Suzano, antes e depois de sua reforma, influencia e é influenciado pelas relações estabelecidas a partir da existência contígua deste equipamento urbano à estação ferroviária. Por fim serão demonstradas algumas das distinções sociais operadas por moradores de Suzano a partir da divisão da cidade em dois lados pela linha ferroviária: *o lado de lá* e *o lado de cá*.

Na terceira parte, abordarei primeiramente as diferentes modalidades de ocupação do espaço social que foram estabelecidas a partir do uso coletivo dos trens da CPTM, analisando as diferenças que pude observar entre os serviços prestados pela companhia através dos *trens velhos* e dos *trens espanhóis*, e de como essas diferenças influenciam no comportamento dos passageiros quando estes estão no interior dos dois tipos de trens; ademais, falarei sobre as tentativas de mimetização simbólica da CPTM ao Metrô por parte do governo estadual paulista e também sobre a influência da esfera da informalidade no cotidiano dos passageiros e demais personagens transportados pelos trens. Em seguida refletirei sobre a circulação de passageiros na Linha 11, e apresentarei a categoria *amigo de trem* como fundamental ao entendimento a respeito dos variados modos de contatos estabelecidos entre as pessoas no interior dos vagões e plataformas. Na sequência do texto, descreverei alguns tipos de modalidades de vendas de produtos nos trens, e também me deterei sobre as práticas realizadas por pedintes, relacionando ambas as atividades, em suas variadas manifestações, ao estabelecimento de

mecanismos de reciprocidade entre os passageiros e demais personagens participantes deste cotidiano. Por fim, farei considerações sobre a presença de evangélicos nos trens, que, em diversas modalidades de atuação, participam ativamente do cotidiano dos trens e também são exemplos de como o espaço social estabelecido a partir da ferrovia é mais dinâmico do que possa parecer à primeira vista, lugar onde muitas vezes valores morais são preponderantes em relação às regras de comportamento estabelecidas pelo Estado.

PRIMEIRA PARTE:

1.1 - SOBRE A ESCOLHA DO OBJETO DE ESTUDO E O PONTO DE VISTA DO PESQUISADOR

Destaco alguns aspectos que relacionam minha vida pessoal e profissional com o objeto de estudo, uma vez que não sou um pesquisador que chegou a um lugar, para observá-lo e depois partir - mas sim alguém que partiu, retornou e novamente partiu: sou natural de Suzano, e utilizei, muitas vezes à revelia, o trem de passageiros, em diversos momentos em que precisei realizar deslocamentos a São Paulo ou às cidades do Alto Tietê atendidas pela ferrovia. Quando eu ainda residia em Suzano (até fevereiro de 1998), nunca vi neste equipamento de transporte público qualquer característica que me chamasse a atenção para aspectos comportamentais; dito de outra forma, sempre vi o trem como um lugar indesejável, pouco confortável e perigoso - afirmação que, conforme pude perceber posteriormente, implica em utilizar minha própria condição social, familiar e territorial, além de minhas lembranças, na construção do conjunto das observações de campo.

Por ocasião de minha mudança de Suzano à cidade de São Carlos, em 1998, para cursar a graduação em Ciências Sociais na UFSCar e da minha permanência nessa cidade por longos períodos de tempo sem visitar minha terra natal, gradativamente gerei um afastamento daquele cotidiano, que não foi suficiente para minimizar ou modificar minhas sensações negativas em minhas lembranças sobre os momentos em que tive a oportunidade de utilizar o trem como meio de transporte; em minhas visitas a Suzano, sempre que possível, preferi utilizar outro meio de locomoção. Para isso colaboraram, além da influência do meu entorno social imediato (família, amigos e colegas), todas as histórias que ouvi a respeito do trem, minhas próprias experiências, além da repercussão na imprensa (escrita, radial e televisiva) de diversos casos ocorridos nos trens, sempre relacionando este equipamento urbano aos termos roubo, comércio clandestino,

superlotação, atrasos, quebra-quebra, vandalismo, insegurança. Muitas vezes pude testemunhar os trens serem classificados (como por exemplo, por um funcionário da secretaria de Cultura de Suzano, com o qual tive a oportunidade de conversar) como *terra de ninguém*, e assimilei esta ideia ao meu imaginário por muito tempo, ainda que fizesse uso desse meio de transporte.

Em 2002, uma amiga, Carolina Talarico Lanzoni, também natural de Suzano, me propôs a realização de um documentário sobre a participação da ferrovia à constituição do Alto Tietê, que lhe serviria como suporte à conclusão de sua graduação no curso de História, da Universidade Brás Cubas. Naquele momento, pela primeira vez, vislumbrei a possibilidade de ver nos trens um espaço com potência para ser objeto de outro tipo de abordagem, que não fosse necessariamente pelo viés da violência (ou, melhor dito, problematizando sociologicamente o fenômeno da violência em algumas de suas manifestações). Aceitei o convite, com a condição de que, ao lado de considerações históricas e sociológicas, também teríamos no documentário algum tipo de abordagem de cunho etnográfico junto aos passageiros. Ainda em 2002, na fase de pré-produção, o projeto não prosperou, por falta de recursos, mas permaneceu latente em mim a intenção de realizar um trabalho cinematográfico de cunho etnográfico naquele espaço.

No ano de 2003, ainda na graduação, não dei seguimento ao projeto de documentário, mas em todas as ocasiões em que fui a Suzano, em visita a familiares e amigos, quando usei o trem como meio de transporte, passei a dirigir um olhar etnográfico ao comportamento dos passageiros dos trens da, naquela época, Linha E. Nesse período, comecei a desenvolver a percepção de que, para realizar uma abordagem antropológica sobre o trem, aspectos relacionados às práticas culturais dos passageiros seriam mais importantes naquele espaço do que a materialidade daquele equipamento de transporte público - contudo, sem saber ao certo quais seriam esses aspectos. De

qualquer modo, as conversas que tive durante viagens de trem realizadas nesse período com passageiros desconhecidos, além de diálogos com familiares e amigos, juntamente com a experiência de amigos de São Carlos que foram comigo a Suzano utilizando-se dos trens, reforçavam minhas impressões iniciais de que havia mais naquele espaço do que pessoas em trânsito. Nesse período, mesmo com o distanciamento físico, eu ainda me sentia na condição de nativo, temporariamente fora de sua terra.

Em 2004, um ano após o fim de minha graduação, passei a residir no distrito de Brás Cubas, em Mogi das Cruzes, dependendo principalmente do trem para deslocar-me a São Paulo e demais cidades do Alto Tietê, tanto para atividades profissionais quanto de lazer. Nesse momento, eu já não me considerava propriamente um morador da zona leste da Grande São Paulo, mas uma pessoa fora de seu lugar, já que ali estava temporariamente, devido em parte a minhas atividades profissionais e também à iminência de uma viagem à Argentina, que de fato realizei, o que fez com que minha permanência em Brás Cubas tenha sido de apenas cinco meses. Tal situação fazia com que eu me sentisse um estranho naquele lugar, que ali estava tão somente cumprindo uma rotina temporária. Somando seis anos longe do cotidiano do Alto Tietê, da capital paulista e da ferrovia - tendo me estabelecido em São Carlos, e influenciado pelas leituras em Antropologia - desenvolvi, creio, um sentimento de alteridade em relação àquela região, já que me sentia em uma condição diferente da vivida ali outrora, estabelecendo aos poucos uma relação com o espaço sem um sentido de pertencimento local; acredito que a própria percepção de afastamento do meu universo de origem já é uma manifestação incorporada de uma perspectiva fruto da formação e experiência antropológica. Este sentimento fazia com que progressivamente eu reparasse em acontecimentos e comportamentos específicos de diversos passageiros; passei a identificar, sem a mesma indiferença de antes, diversos personagens e ações sociais

ocorrentes naquele espaço. Foi então que decidi elaborar um projeto de documentário, junto a uma amiga, Ester Marçal Fér, sobre a então denominada Linha E, com o objetivo de participar de editais e concursos de fomento à realização cinematográfica. Nossa primeira conversa a respeito foi após o projeto anterior de documentário não prosperar, em 2002, e me senti desobrigado em abordar esta linha ferroviária dentro de seus aspectos históricos.

Em agosto de 2004 escrevi as primeiras linhas a respeito deste tema, com o objetivo de formular um projeto de realização cinematográfica; nesse mesmo ano, durante quatro meses (de setembro a dezembro), trabalhei em uma oficina de audiovisual na Zona Leste e na Sul de São Paulo, nos bairros Sapopemba e Campo Limpo, nos meses de setembro e outubro, e novembro e dezembro, respectivamente. Para desempenhar essas atividades, era necessário realizar três viagens semanais - às terças, quartas e quintas-feiras - durante o período da tarde (ida) e final da noite (volta). Estas viagens somavam em cada dia 6h30m, realizadas na íntegra através dos trens; duas horas destas viagens eram realizadas através da Linha 11, entre a estação Brás, em São Paulo, e a estação Brás Cubas, distrito de Mogi das Cruzes. Foram nesses momentos, fora do horário de *rush*, com menor concentração de passageiros, que pude observar parte do cotidiano tramado naquele espaço, tornando possível que eu identificasse com maior rigor alguns personagens e situações características daquele universo, somando informações à pesquisa para a realização do documentário.

No final desse ano, viajei à Argentina, com a intenção de passar um longo tempo naquele país, sem abandonar, contudo, o projeto cinematográfico. Durante o ano de 2005, período em que vivi na cidade de Paraná, província de Entre Ríos, fiz diversos amigos e, não raras vezes, lhes contei histórias que se passavam nos trens, que me foram narradas ou que vivi pessoalmente (algumas delas fazem parte deste texto).

Nessas *charlas*, eu me sentia cada vez mais distante - e cada vez menos parte - do universo social constituído pela circulação e permanência diária de milhares de pessoas nos arredores da Estação Suzano e no espaço interno dos trens que percorrem a zona leste de São Paulo e parte do Alto Tietê. Contudo, mesmo com essa distância - e talvez em razão dela - Ester e eu não deixamos de investir esforços no projeto de documentário, entretanto sem saber ao certo quando o realizaríamos.

Após meu regresso ao Brasil, tive uma nova experiência etnográfica com o cotidiano vivido nos trens, a partir de janeiro de 2006: passei a fazer uso do trem para trabalhar em uma oficina de vídeo no bairro Capuava, em Santo André. Semanalmente realizei viagens de São Carlos a Suzano, durante seis meses, duas vezes por semana, às segundas e terças-feiras, e estive nos trens percorrendo o trajeto entre as estações Suzano e Brás (por vezes estação Luz) nos horários de *rush* matutino e noturno, sem contar outros momentos, menos sistemáticos. Durante essas viagens fiz mais observações com vistas a subsidiar a pesquisa para o documentário, sem ter ainda como norte deste trabalho de campo realizar uma pesquisa de pós-graduação em antropologia. Entretanto, esse período foi de grande valia, porque me possibilitou, uma vez que considero que já estava em prática uma atividade etnográfica, coletar impressões e informações de diversos passageiros em relação ao cotidiano daquele universo.

Mesmo com o envolvimento com o tema, até esse momento eu nunca havia cogitado realizar uma pesquisa de mestrado sobre este assunto, e tampouco o faria, se não fosse um breve contato com o mundo acadêmico argentino, que me fez acreditar que o sistema público de pós-graduação daquele país, apesar de estatal, era de difícil acesso, porque cobrava altas mensalidades de seus participantes - o que contrastava com a relativa democratização do acesso à universidade pública às pessoas que desejassem realizar algum curso superior na Argentina. Minha sensação, naquele momento, era de

ter vivido uma situação oposta no Brasil: grande dificuldade de acesso ao ensino público superior, e relativa facilidade para participar de programas públicos de pós-graduação - suposição que, posteriormente, se demonstraria absolutamente equivocada.

Quando tomei conhecimento da inauguração do Programa de Pós Graduação em Antropologia Social da UFSCar, no meio do ano de 2006, realizei um projeto de pesquisa de mestrado que, além de cumprir com a exigência de inscrição do programa, me possibilitou o contato com ideias que, além de demonstrar de forma teórica a relevância do estudo antropológico nas metrópoles, ao mesmo tempo me possibilitou ver o trem, ou, melhor dito, o comportamento social ocorrente nesse lugar e em seus arredores, de maneira diferente de até então, procurando elementos que ultrapassassem a noção simplista de que os modos de utilização do trem e arredores das estações são apenas respostas submissas às necessidades cotidianas funcionais.

Em dezembro de 2006, após obter em julho desse ano a autorização da CPTM para a realização de filmagens no interior dos vagões e estações de trem, Ester e eu demos início às gravações do que denominávamos naquele momento como documentário. Nesse momento a produção era realizada com recursos próprios, já que não obtivemos verba de editais, tampouco de patrocinadores privados. Durante uma semana em dezembro de 2006, outros dez dias em janeiro de 2007, duas semanas em julho e agosto de 2009, e uma semana em janeiro de 2010, foram gravadas todas as imagens e sons que compõem o filme *Variante*, obra lançada em abril de 2010, anexa a esta dissertação, a ela estreitamente relacionada, como pretendo demonstrar ao longo deste texto. As diversas situações presenciadas, vividas e registradas por nós nesse período, além de minhas - infelizmente tardias - leituras relacionadas à antropologia fílmica fazem com que eu tenha necessariamente, por razões metodológicas, que elevar o período das gravações ao ponto mais importante do trabalho de campo, como

pretendo demonstrar adiante.

Resumindo o dito até aqui, a presente etnografia, além de ter como base suas observações de campo específicas realizadas durante as gravações do filme *Variante*, se utiliza também do trabalho de campo que subsidiou o projeto do filme e da pesquisa de mestrado. Acredito que o trabalho de campo realizado em períodos sistemáticos nos meses de agosto e setembro de 2004 e nos seis primeiros meses de 2006, anteriores ao meu ingresso no PPGAS da UFSCar, capturou grande parte das potenciais relações ocorridas no universo dos arredores da Estação Suzano, plataformas e vagões dos trens da Linha 11.

Portanto, alguns pontos de vista se alternam e se sobrepõem neste texto: o do passageiro-nativo, o do passageiro-circunstancial, o do documentarista, o do antropólogo e, enfim reunidos, o do cineasta-antropólogo, não necessariamente nesta ordem. Isto posto, faz-se necessário apresentar alguns comentários sobre como pretendo dar cabo a esta articulação.

1.2 - CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

Nesta parte do texto falarei com mais vagar a respeito das formas de observações praticadas, a fim de dirimir eventuais incompreensões sobre como foram obtidos os dados que compõem este texto.

Desde o começo da pesquisa, tive como intenção utilizar a realização cinematográfica como instrumento metodológico, por entender que alguns dos procedimentos implicados nesta intenção poderiam colaborar no trabalho de campo e análise de dados; este produto audiovisual acrescentaria ao trabalho antropológico uma perspectiva alternativa à observação direta e a produção escrita, considerando que

“nem sempre os antropólogos têm plena consciência deste fato: que embora a cultura exista no posto comercial, no forte da colina ou no pastoreio de carneiros, a antropologia existe no livro, no artigo, na conferência, na exposição do museu ou, como ocorre hoje, nos filmes. Convencer-se disso é compreender que a linha entre o modo de representação e o conteúdo substantivo é tão intracável na análise cultural como o é na pintura.” (GEERTZ, 1989:26)

Inquietação semelhante encontra-se na afirmação de que

“quando um antropólogo faz uma etnografia, uma de suas tarefas mais difíceis, como sabemos, ao narrar um evento, é transmitir o *clima*, o *tom*, do que está descrevendo. A sucessão dos fatos no tempo, o número de participantes, a reconstituição das interações, são etapas fundamentais mas, quase sempre, fica-se com a sensação e/ou sentimento de que falta algo crucial” (VELHO, 1994:13).

Não se pode realizar uma assertiva, com segurança, de que nesta afirmação está dito que o meio audiovisual preencheria esta lacuna; contudo, é difícil contestar que, através da realização de um produto audiovisual relacionado a uma etnografia, pode-se obter o que Gilberto Velho chama de *clima, tom* dos episódios vividos no decorrer de uma pesquisa que tem suporte no trabalho de campo.

Dessa forma, penso que a produção de uma obra audiovisual serve como apoio instrumental ao presente projeto de pesquisa, ao ter em consideração, por exemplo, que

“quando falamos a respeito da imagem como expressão de um processo de pesquisa, estamos de certa forma assumindo o quão estéril pode ser a tentativa de classificar e rotular uma prática, o que não significa, entretanto, que estamos renunciando a refletir sobre a especificidade dessa prática. (...) além de método, as linguagens visuais e audiovisuais promovem ‘matrizes gerativas de uma outra maneira de pensar novos e velhos campos da antropologia’ e se mostram particularmente eficazes para compreender em novas direções o imaginário humano, individual e coletivo.” (BARBOSA e CUNHA, 2006:52/53).

No livro *Documentário: realidade e semiose* o autor estabelece uma conclusão que incrementa a presente proposta, ao declarar que o documentário

“usado como fonte de conhecimento propriamente dito, (...) torna-se instrumental privilegiado nos campos da Antropologia, Psicologia, Etologia, Ecologia e História. (...) Ou seja, é perfeitamente

aceitável, do ponto de vista científico, nas áreas acima citadas, e em outras que venham a se configurar, que uma pesquisa seja desenvolvida com o objetivo de se produzir ao final do processo um documentário audiovisual” (SOUZA, 2002:289/290).

Contudo, assim como a intenção da pesquisa não é encerrar-se com a apresentação de um filme, tampouco pretendo substituir o trabalho escrito, dissertativo, pelo audiovisual; antes tenho a intenção de estabelecer uma relação entre estas linguagens, com o objetivo de ampliar as possibilidades de interpretação da etnografia proposta. Já não se trata mais de provar a possibilidade e importância da utilização de técnicas de registro audiovisual na investigação antropológica, mas de perguntar-se o que exatamente essas práticas têm a oferecer às pesquisas etnográficas além de um complemento à pesquisa tradicional, e que relações estabelecem com o texto escrito.

Conforme pude verificar através de leituras realizadas simultaneamente à fase de escrita final deste texto, adotei, ainda que intuitivamente, alguns procedimentos e intenções ao longo desta investigação que me fazem crer que este trabalho se remete à linha de pesquisa denominada *antropologia filmica*. Ainda que não tenha acessado essa bibliografia com a profundidade desejada - e necessária - me sinto amparado em algumas de suas formulações, e opto por basear alguns de meus procedimentos metodológicos em parte do que penso ter conhecido nestas leituras.

A antropologia filmica tem por objeto “o homem tal como ele é apreendido pelo filme, na unidade e na diversidade das maneiras como coloca em cena suas ações, seus

pensamentos e seu meio ambiente” (FRANCE, 2000:17), além de ter como objeto a imagem do homem tanto quanto o homem, encontrando nos registros audiovisuais seu principal suporte instrumental/metodológico. Portanto, o filme - não necessariamente editado - além do filmado, é objeto desta disciplina, como instrumento de análise das imagens registradas em campo, e também quando editado e exibido, uma vez que “o que o espectador apreende da imagem é sempre o produto original do confronto de duas *mises en scène*, a das pessoas filmadas e a do cineasta” (FRANCE, 1998:48). Dessa maneira, o filme seria o testemunho do encontro entre pesquisador e as pessoas e acontecimentos pesquisados.

A antropologia fílmica diferencia-se do cinema convencional porque nela o filme passa a ser um instrumento metodológico, e não apenas meio de apresentação/ilustração dos resultados de uma pesquisa a ser fruída por um ou mais espectadores; nesse sentido as obras realizadas a partir das proposições deste campo do conhecimento tampouco são similares a documentários não-etnográficos (mesmo que estes possuam alguma perspectiva etnográfica) porque não seriam realizadas unicamente com o objetivo de constituir um produto comercial - por vezes artístico - realizado com objetivos de entretenimento, mas também, e principalmente, com a intenção de implementar uma metodologia de trabalho de campo e interpretação de dados, através da inserção no campo e da repetição da análise a partir do material gravado. Neste sentido, a antropologia fílmica pode, por vezes, sequer dispor de um produto acabado, ou seja, o filme editado e projetado, podendo encontrar nos momentos de preparação, execução das gravações, análises dos dados e compartilhamento destes últimos com os nativos, seus momentos privilegiados. Dessa forma, a prática em antropologia fílmica está em todo o processo de produção da pesquisa.

Como produto, na utilização de métodos de antropologia fílmica, a existência de

um filme faz com que a escrita deixe de ser o único meio de intermediação da observação e reflexão dos pesquisadores entre os interessados nos temas discutidos pelos primeiros. Assim sendo, através da fruição das imagens e sons registrados (e editados), juntamente à leitura da produção escrita, é permitido aos espectadores/leitores estabelecer diferentes opiniões àquelas propostas pelos pesquisadores, de acordo com suas próprias referências. Por isso, não se trata, em minha apropriação do termo e métodos em antropologia filmica, da negação da validade da escrita como suporte de reflexão e de explanação de resultados, mas antes de relativizar sua supremacia na pesquisa etnográfica. Dessa forma, concordo com a afirmação e com o questionamento de que

“A colagem audiovisual, composta de rasgos da realidade social, não dirige o espectador para conclusões tão nítidas quanto às do texto escrito. Mas será, por isso, menos provocadora?”
(FONSECA, 1995:200)

Todo filme etnográfico, ou feito com esta intenção, é em alguma medida o resultado de um ponto de vista influenciado pela criação do cineasta:

“um filme não é tão somente o produto de um olho neutro, mecânico e implacável, ele é, mais que tudo, resultado das escolhas de *mise en scène* do cineasta. Em outros termos, ele é fruto de uma estratégia filmica essencialmente elaborada, conscientemente ou não, pelo diretor durante a fase de registro das imagens. (...) de um cineasta a outro, em função das suas escolhas pessoais, uma mesma realidade pode adquirir diferentes feições, feições essas que, às vezes, são

levadas a se contradizer. (...) De certa maneira, passamos, como sabemos, do cinema da verdade à verdade do cineasta” (FREIRE/LOURDOU, 2009:16-17).

Colabora para essa afirmação o fato de que qualquer filme primeiramente obedece a um recorte, limitado por uma imposição tecnológica, que é o próprio formato dos visores das câmaras, monitores de computadores e telas de televisão e cinema, o que diferencia formalmente estes suportes de registro e visionamento da capacidade da visão humana; da mesma forma, a edição de imagens trabalha criativamente com o material bruto – ou seja, imagens e sons obtidos nas filmagens – classificando, destacando e descartando partes desta observação. Acredito que a pesquisa realizada nos moldes tradicionais também possui limitações técnicas no ato de se observar – afinal, a onipresença e a onisciência não são atributos humanos - e opera com liberdade sobre os registros dos processos e interações observadas. Uma vez que ao observador direto é improvável o acesso à totalidade dos eventos observados em suas diversas manifestações e simultaneidade de eventos, e se nada além de suas próprias afirmações garante que seus registros são a expressão mais próxima do que acontece “realmente” no ambiente social do objeto pesquisado, não haveria porque hierarquizar as formas de observação fílmica e a direta, conferindo à última a preponderância na observação e análise etnográfica. Uma e outra interferem no ambiente pesquisado, realizarão distintos enfoques e ressaltarão os comportamentos e interações sociais de diversas maneiras, de um pesquisador para outro; seja pelo mecanismo de acionamento da memória, ou na decupagem e edição do material bruto, ambas farão uso do observado conforme seus objetivos determinem, e poderão omitir, destacar ou realçar diferentes pontos da observação conforme a demanda de cada pesquisa e orientação metodológica e teórica

de diferentes investigadores. Também a escrita está ulteriormente ligada ao seu produtor; cada pesquisador tem uma história de vida e uma experiência acadêmica que se reflete diretamente em sua escrita, a partir de suas escolhas estéticas e teóricas. Da mesma maneira que dois pesquisadores que trabalham com o mesmo objeto fazendo uso de diferentes modalidades de observações, análises e filtros teóricos poderão obter resultados diferentes, também diferentes pesquisadores-cineastas terão processos e produtos finais - filmes - distintos a partir do mesmo objeto. Dessa forma, penso que a formação, metodologia de campo, análise e escolhas teóricas do pesquisador são elementos criativos na pesquisa, seja esta realizada tanto na forma filmica como na escrita. Também acredito que, por suscitar nas pessoas e grupos observados uma reação à sua presença, quando anunciada, o pesquisador seja percebido pelos nativos, que têm seus comportamentos alterados por essa presença, o que também não deixa de ser uma característica criativa da etnografia, realizada com ou sem câmera.

Semelhantemente à proposição de que “a simples presença da câmera modifica a ação dos pesquisados, fazendo surgir alguns elementos e aspectos que, sem ela, não apareceriam” (COMOLLI, in FREIRE/LOURDOU, 2009:42), penso que o observador, quando observa (com ou sem câmera), não descobre necessariamente a “realidade” do objeto em questão, sendo que sua presença como etnólogo, da mesma forma que pode suscitar que alguns aspectos se mostrem, também tem a potência de fazer com que outros sejam ocultados. Assim como ocorre ao observador direto,

“nada autoriza o cineasta a considerar a imagem como a simples réplica de uma *mise en scène* acabada cuja responsabilidade seria unicamente da sociedade que ele filma. É o que provam, notadamente, as manifestações profilmicas, quer dizer, a existência de contatos e de

separações suscitados por sua presença” (FRANCE, 1998:238).

Na perspectiva proposta por Claudine de France, dentro da antropologia filmica existem dois tipos de filmes, o de exposição e o exploratório. O filme de exposição estaria relacionado às primeiras produções do gênero etnográfico, ainda impregnadas de um olhar colonialista, produzidas até a década de 1950, antes do surgimento das câmeras portáteis com gravação sincronizada de sons e imagens, nos anos 1960, e das câmeras de vídeo, criadas nos anos 1970, que passaram a permitir que se gravassem técnicas e processos sociais, ritualizados ou não, sem que fosse necessário interromper as filmagens por limitações energéticas e de suporte de registro (2000:23). Antes, muitas das gravações eram realizadas sem captar o som direto, e, sendo câmeras que gravavam em película, não permitiam a gravação de *takes* longos; tampouco era possível ver o material gravado no momento de suas produções, no próprio lugar das gravações - salvo se os elementos químicos e ambientes adequados para tal tarefa estivessem disponíveis no campo. Impossibilitado de registrar os processos com a duração em que eles aconteciam no momento de suas execuções, o filme apresentava fragmentos de cada processo, já observados e analisados pelo pesquisador. Dessa forma o filme era a simples apresentação de resultados de uma pesquisa realizada sem o suporte filmico, configurando-se como o retorno de um pesquisador ao campo com o texto pronto e hipóteses verificadas, sendo o produto desta nova inserção a ilustração do trabalho acadêmico, seguindo um roteiro previamente estabelecido, demonstrativo. Nessa perspectiva, o filme de exposição “é a finalização de uma longa investigação conduzida com a ajuda de meios extracinematográficos, da qual expõe certos

resultados” (FRANCE, 1998:305), ou seja, um procedimento de reconhecimento que no limite chegava a ser um exercício de retórica, já que as imagens eram acompanhadas muitas vezes de uma *voz off* explicativa, que estabelecia, ou mesmo impunha, os momentos, imagens e sons que o espectador deveria levar em consideração:

“o filme de exposição tem como alvo principal – assumido ou não – apresentar ao espectador a ideia que o cineasta faz de um processo, mais do que apresentar o próprio processo em sua confusa fluência e seus transbordamentos” (idem :336).

Por sua vez, o filme de exploração, surgido a partir do advento de equipamentos de vídeo com registro em fitas magnéticas, passou a possibilitar que fossem adotados procedimentos de descoberta, porque permitiu ao etnólogo a gravação continuada em campo com maior capacidade de armazenamento de imagens; seus resultados seriam antes a exibição editada de partes de seu caderno de campo do que a demonstração conclusiva de sua pesquisa. Dessa forma, abriu-se ao pesquisador a possibilidade de traçar uma estratégia de sua inserção no campo, que, independente de haver realizado anteriormente um trabalho de pesquisa extra filmica, encontra nesta modalidade de observação a oportunidade de registrar eventos, técnicas corporais e comportamentos ritualizados para posterior análise, ao que se somam as experiências vividas durante as gravações, momentos de contato intenso entre pesquisador e pesquisados, situações nas quais são gerados dados que somente podem ser apreendidos através da observação direta, uma vez que ocorrem fora do campo de visão da câmera – e do pesquisador, se este estiver atento ao que filma; assim como o filme não recusa o texto, a filmagem não recusa a observação a olho nu.

Por não obedecer a um roteiro predeterminado, ou, melhor dito, por não buscar o registro daquilo que já estava formulado em texto, o filme de exploração tornou-se um importante instrumento no encontro entre o pesquisador e os nativos: “em se tratando da estratégia exploratória, quanto menos o cineasta aprende sobre o processo através da observação direta preliminar, melhor” (idem :351). Contudo, mesmo nesta forma de observação, há que considerar a necessária existência de hipóteses implícitas da pesquisa, que serão confirmadas, alteradas e/ou complementadas durante o trabalho de campo, na análise de dados e no texto/filme final.

O filme de exposição seria o resultado da observação direta e da formulação textual, uma “garantia suplementar a um procedimento clássico” (idem :324), enquanto que o filme (e suas técnicas) de exploração seria a própria pesquisa em contínua transformação: “aquilo que no filme de exposição, era executado já no período preliminar à filmagem, agora o é no decorrer mesmo das filmagens” (idem :354). Assim sendo, “a fase de realização do filme de exposição exige sempre que sejam acentuadas a construção do conjunto, a coerência e a finitude do processo” (idem :329), implicando em que o filme de exposição objetiva a explanação do resultado, ou seja, investiga e conclui antes de filmar, enquanto que o pesquisador que adota o filme de exploração como metodologia, no caminho oposto, investiga simultaneamente enquanto registra, conferindo ênfase ao processo filmico, da captação do material bruto à análise repetida das imagens e sons obtidos no trabalho de campo, para somente então chegar às conclusões escritas, abrindo-se à instabilidade do ambiente e irregularidade dos processos retratados – os adeptos mais radicais desta vertente descartam mesmo o texto como meio de apresentação etnográfica, posição que considero exagerada e da qual não compartilho.

A presença de uma câmera confere ao seu portador a possibilidade de

enquadramento, de registro, ou em outras palavras, lhe confere poder; conforme pude observar em diversas filmagens, o simples portar de uma câmera pode gerar nas pessoas observadas a sensação de que estas estejam em posição inferior a quem grava suas imagens, que possuiriam autoridade, por determinarem o que será gravado e como. No filme de exploração, o exame das imagens junto às pessoas filmadas (ato facilitado pelo uso de câmeras videográficas) teria uma importância ímpar neste tipo de inserção no campo, porque coloca o pesquisador, ou do portador da câmera, como mais um agente da ação, ao abrir a pesquisa aos nativos no momento da execução do trabalho de campo, possibilitando-lhes enfatizar ou diminuir a importância de algum aspecto do processo retratado, além de gerar um confronto de suas próprias opiniões - baseadas na memória do vivido - com o que foi registrado durante as filmagens. Nesta perspectiva, não se trata de delegar ao nativo a pesquisa, mas de possibilitar-lhe o acesso à representação que está sendo feita de si e de seu grupo; o filme seria de alguma forma o resultado do diálogo entre etnólogo e nativos, constituindo aquilo que Jean Rouch considerava ser uma “antropologia partilhada” (FREIRE/LOURDOU, 2009:14). Nesta pesquisa, embora eu tenha tentado realizar (se não o visionamento do material bruto junto às pessoas filmadas) a exibição do filme *Variante* ao maior número de pessoas possível nas cidades do Alto Tietê onde ocorreram as gravações, não obtive sucesso nas projeções realizadas até este momento. Essa situação desfavorável ocorreu, sobretudo, em minha interpretação, por aspectos operacionais e dificuldades de produzir exibições públicas sem o apoio das prefeituras das cidades de Mogi das Cruzes, Suzano, Poá e Ferraz de Vasconcelos. Em 2010 foram realizadas exibições nestas cidades, mas as projeções infelizmente não atingiram o objetivo proposto de exibir o filme a pessoas potencialmente participantes diretas do cotidiano retratado no filme, portanto não me sinto autorizado a integrar esses momentos a esta etnografia. Tudo o que posso dizer é

que algumas pessoas que usam dos trens como meio de transporte, e que assistiram ao filme, me disseram sentirem-se identificadas com as imagens e sons e com a forma como estes foram apresentados.

Mesmo assim, acredito que uma combinação entre as técnicas de produção das pesquisas/filmes de exposição e exploração, desdicotomizando-as, possa ser um caminho válido na geração do conhecimento em antropologia fílmica, intuição que me parece haver sido confirmada ao longo da realização desta pesquisa. Não pretendo, entretanto, que se considere que toda pesquisa etnográfica possa ou deva ser realizada através desta instrumentação e metodologia; em último caso, será sempre o pesquisador, com sua sensibilidade, formação, opções metodológicas e teóricas, quem definirá o caminho a ser percorrido em sua investigação de determinado objeto de estudo.

Ao afirmar que nas leituras relacionadas à antropologia fílmica encontrei amparo teórico para algumas de minhas intuições e práticas estabelecidas no trabalho de campo e análise de dados, é necessário que eu explane de que forma me utilizei desta metodologia, nem sempre sistematicamente. Tendo como objetivo a formulação de um projeto de documentário para a apresentação de um pedido de verba a patrocinadores, ou a inscrição do mesmo em editais governamentais e privados de realização cinematográfica, em 2004 fiz minhas primeiras incursões no campo a fim de obter dados que fossem representativos sobre o uso cotidiano dos trens. Minha formação em Ciências Sociais me auxiliou a fazer uso, naquele momento, de um olhar etnográfico, buscando identificar personagens e situações relevantes à compreensão das modalidades de sociabilidade estabelecidas naquele espaço. Realizei essas observações diretas em

três dias por semana, de terça a quinta-feira, nos horários entre as 14h-17h e 21h-24h, simultaneamente à minha própria necessidade de transporte ao trabalho. Nestas observações, pude perceber com maior evidência principalmente atividades exercidas por pedintes e por vendedores que, por estarem em vagões com menor número de pessoas, devido ao horário em que essas observações ocorriam, acredito que tinham um “palco” mais amplo de atuação; com o aumento do número de passageiros em um ritmo notadamente maior que a oferta de trens metropolitanos, esse palco se tornou cada vez menor ao longo dos anos, ao menos no aspecto físico. Também pude observar o comportamento de passageiros na relação com as diversas modalidades de venda e pedidos de ajuda financeira. Neste período, através de conversas com passageiros, identifiquei alguns traços de comportamentos e distinções operadas a partir do uso cotidiano dos trens. Contudo, para mim era muito difícil estabelecer uma relação assumidamente de pesquisador frente às interações e situações presenciadas, principalmente pelo temor (ingênuo, talvez) de que, ao apresentar-me formalmente como observador “externo” àquele cotidiano, isso pudesse gerar um impacto negativo em relação aos passageiros, vendedores e pedintes que se utilizavam do trem naquele momento, alterando irreversivelmente as dinâmicas que eu desejava observar. Tampouco imaginava como proceder para realizar tal apresentação; assim sendo, eu era um pesquisador que, se não oculto, observava aquelas interações sem a “permissão” das pessoas que as praticavam. Naquele momento eu considerava que seria muito estranho que a cada evento (venda, transporte em si, ou pedidos de dinheiro, por exemplo) eu me pronunciasse como um pesquisador em busca de dados para a constituição de um projeto de filme. Naquele momento me parecia que a simples observação direta, não anunciada, era suficiente para os meus propósitos de então. A partir das observações realizadas (diretas e participantes – uma vez que eu também usava dos trens e tinha que

respeitar seus fluxos de funcionamento, estando em estreito contato com aquele universo e também tendo influência direta e indireta em alguns de seus acontecimentos), pude constituir uma primeira versão do projeto para o filme, contando também com minhas memórias quanto a algumas dinâmicas sociais que eu pretendia retratar. Mesmo assim, sentia que essas observações não eram suficientes, porque não contemplavam outros momentos fundamentais daquele cotidiano, como os horários de *rush*.

Em 2006, retomei a observação sistemática na Linha 11, dessa vez de janeiro a junho, às segundas e terças-feiras, nos períodos entre as 06h30-08h30 e 16h-19h, ou seja, nos horários de *rush* matutino e noturno da capital paulista, situação que se estende inevitavelmente aos trens metropolitanos. Nestas ocasiões novamente eu realizei meu transporte ao trabalho simultaneamente à pesquisa; contudo, uma vez que eu estava presente de maneira sistemática e dirigia um olhar tendencialmente etnográfico às manifestações ali ocorrentes, não posso deixar de considerar estes momentos como parte de minha pesquisa de campo, onde obtive muitos dos dados que compõem esta dissertação. Desse período, imensamente valioso, posso afirmar que a observação foi ampliada, porque de fato, como desconfiava em 2004, minhas observações ainda não davam conta da maioria das tramas sociais repletas de significado contidas neste equipamento de transporte urbano. Nesse período de seis meses pude observar alguns eventos em diversas variações, possibilitando que eu não caísse em simplificações na descrição das modalidades de pregação religiosa, vendas de produtos, pedidos de dinheiro e comportamento dos passageiros. Os diversos comportamentos no uso do trem, a relação dos passageiros com os vendedores, as diferentes manifestações evangélicas nos vagões, as modalidades e desempenho dos pedintes e vendedores, foram situações as quais pude observar (e ouvir) com maior densidade a partir de então.

As conversas estabelecidas por mim com participantes desse universo não

obedeceram a metodologia de entrevista – aberta/fechada, qualitativa/quantitativa, pergunta/resposta, formal/informal – antes considerando que a observação, a audição e minha permanência nos trens, junto aos comportamentos e falas pronunciadas espontaneamente seriam mais eficientes aos meus propósitos, já que

“vale mais a pena escutar os nativos do que entrevistá-los, não somente para ouvir suas próprias classificações, mas também para evitar receber as respostas que não seriam senão o espelho das questões e das expectativas do pesquisador (...) pode ser que a formulação da questão não tenha qualquer sentido para o questionado ou antes que não tenha qualquer sentido senão a confrontação entre dois universos sociolinguísticos hierarquizados” (WEBER, 2009:29).

Dessa maneira, entendo que “o que é essencial na experiência do mundo social e no trabalho de construção que ela comporta opera-se, na prática, aquém do nível da representação explícita e da expressão verbal” (BOURDIEU, 1989:140). Era preciso, então, buscar nas representações implícitas e nas palavras - espontâneas - um maior acesso àquele campo social.

Em dezembro de 2006 e janeiro de 2007, imediatamente após meu ingresso no PPGAS da UFSCar, Ester e eu demos início às gravações, seguindo um roteiro de captação (necessário destacar, que não previa *como* as imagens seriam captadas ou editadas, sendo antes uma lista de potenciais situações e imagens) elaborado com base no trabalho de campo realizado anteriormente, tendo em consideração algumas de minhas hipóteses e propostas do projeto de mestrado apresentado ao PPGAS. Nesse sentido, acredito que procedemos (em parte) de acordo com a metodologia de produção

característica dos filmes etnográficos de exposição, ainda que o objetivo principal daquelas gravações, como as demais, fosse captar material para a realização do filme *Variante*, produto cinematográfico artístico e comercial com viés etnográfico; simultâneo à existência dessa obra como produto, acredito, contudo, que os métodos de registro empregados nos eventos ocorridos durante a produção nos aproximaram da realização de um filme de exploração, e me permitem utilizar este trabalho como parte anexa a esta dissertação, uma vez que passaram a fazer parte da etnografia.

Durante as filmagens, não pretendíamos realizar entrevistas com as pessoas que estivessem nos vagões, plataformas e arredores das estações de trem, como de fato não o fizemos; ademais, optamos, por conta e risco próprios, realizar grande parte das gravações sem o consentimento da CPTM, porque esbarramos em um problema institucional: a companhia autorizou, após uma reunião presencial em julho de 2006, onde estávamos presentes três representantes da equipe técnica do filme, e após alguns contatos contínuos feitos nos meses seguintes, que realizássemos gravações no denominado *horário de vale*, ou seja, entre as 09h e 15h, sempre acompanhados por funcionários da companhia. Partíamos, portanto, de um problema de raiz, que era a impossibilidade institucional de cumprirmos com o roteiro de captação estabelecido anteriormente. Uma adaptação para encaixar o argumento do filme à autorização da companhia significaria a falência da proposta do projeto, daí a opção pela realização de gravações clandestinas nos horários não autorizados, o que fez com que essas filmagens fossem definitivamente incorporadas à dissertação como ferramentas etnográficas, porque, além de me possibilitar o registro das observações realizadas no trabalho de campo, pela primeira vez pude estabelecer uma evidente posição de pesquisador em relação tanto aos ocupantes do trem assim como perante a empresa, saindo definitivamente da condição de passageiro anônimo. Ambas as incursões, a autorizada e

a clandestina, são importantes no trabalho de campo, porque cada uma dessas modalidades me colocou em uma posição potencialmente problemática em relação ora com a CPTM, ora com os ocupantes dos trens e arredores.

As gravações oficiais, que foram realizadas com a companhia de um funcionário administrativo da companhia e dois seguranças, foram proveitosas tanto no aspecto etnográfico quanto no especificamente cinematográfico. Evidentemente, em alguns momentos o impacto da presença da equipe foi enorme, e passamos da condição de observadores-observados à de principal atração por onde passávamos, ou seja, criamos nossa própria “cena”, onde éramos protagonistas da ação – sempre “protegidos” por seguranças da companhia. Nunca me senti mais exterior àquele contexto quanto nestas gravações “autorizadas”; tivemos, em um momento específico das filmagens autorizadas, uma equipe de oito pessoas, sendo: Ester e eu, um operador de câmera, um técnico de som, um operador de *grip* (suporte para câmera), dois seguranças e um funcionário administrativo da companhia, ou seja, estávamos em franca separação hierárquica em relação aos demais ocupantes dos trens e estações, uma vez que fazíamos, ao menos visualmente, parte da instituição, e éramos por ela amparados em nossas atividades. Dessa maneira, tentamos reverter essa dificuldade a nosso favor, ou, melhor dito, a favor do filme/pesquisa, e realizamos a maioria das gravações em que os comportamentos e eventos listados no roteiro não fossem o mote principal. Trabalhamos na gravação de ruídos, na filmagem de planos subjetivos (ou seja, que simulassem o ponto de vista de passageiros), de paisagens, registrando referências visuais dos lugares percorridos pelo trajeto do trem, ou seja, trabalhamos com relativa tranquilidade, planejando enquadramentos com mais tempo, controlando a câmera da melhor maneira oferecida em cada circunstância - o que nem sempre era possível nas gravações não autorizadas, onde nos era exigida maior agilidade de operação e decisão.

Neste momento realizamos muitos planos de cobertura que, além de serem pertinentes do ponto de vista simbólico, nos ajudariam posteriormente, na ilha de edição, a conferir a cadência desejada ao filme.

Ao contrário de constituir um problema, as gravações autorizadas foram fundamentais à pesquisa, porque nesses momentos tive acesso, não na condição de passageiro, mas na de cineasta-pesquisador, a parte do universo institucional da companhia, através de conversas com seus funcionários, onde foram obtidos alguns dos dados que compõem este texto. Nessas ocasiões, por primeira vez pude ver em operação classificações e significações em relação àquele espaço da parte de funcionários da instituição e de seus dirigentes. De igual maneira, me foi possível observar com maior densidade o impacto da presença personificada da CPTM nas estações e vagões de trem no comportamento dos passageiros e demais personagens destes espaços.

A realização das gravações não autorizadas nos colocou em uma situação inversa em relação à companhia, porque o risco de conflito com as regras da empresa, e de sofrer sanções era uma realidade permanente. Dessa maneira, nessa modalidade de gravações utilizamos uma equipe reduzida, de no máximo três pessoas, embora, na maior parte do tempo, estivéssemos presentes apenas Ester e eu; buscávamos, nessas filmagens, passarmos despercebidos pela vigilância constante, realizada por seguranças e câmeras - observados pelos passageiros e todos os outros personagens daquele universo. Em diversos momentos, nossa posição de clandestinidade foi um fator positivo para que pudéssemos registrar algumas manifestações mais próximas de como elas ocorriam na ausência da câmera - conforme verifiquei na comparação destes momentos com as observações realizadas antes e após as gravações. Contudo, não pretendo que se chegue à conclusão de que nas filmagens não-autorizadas não causamos impacto no ambiente social em questão, pelo contrário: o fato de operarmos sob o risco

de sermos flagrados por seguranças nos colocava por vezes em uma posição de cumplicidade com os vendedores e parte dos passageiros, porque estaríamos explicitamente infringindo as regras estabelecidas para o uso do trem; em um primeiro momento, várias reações à nossa presença eram de afastamento e temor (principalmente da parte de vendedores). Diante dessas situações, eu estabelecia contato com um vendedor ou passageiro, anunciando a presença da equipe e da câmera, explicando-lhe tratar-se de uma gravação que tinha como objetivo a produção de um filme sobre o cotidiano vivido no trem - esse procedimento, quando ocorria em momentos de *rush*, evidentemente fazia com que muitas pessoas tivessem acesso simultâneo a essa informação. Eu também lhes dizia que não estávamos interessados em registrar imagens para fornecê-las à companhia, e lhes anunciava nossa própria posição de “clandestinidade” em relação às regras de uso do trem, naquela situação específica. Isso bastava para que a situação, com a licença da expressão, se “normalizasse” - ou, melhor dito, passávamos ter maior acesso visual e sonoro às práticas ali ocorrentes. Os passageiros, durante todo o tempo em que os observamos e registramos, também nos observaram, e puderam perceber a alteração de nosso comportamento conforme os trens paravam nas estações de trem. A cada parada, guardávamos o equipamento, temerosos de que algum segurança nos visse e tomasse alguma medida em represália à nossa atividade. Acredito que esses momentos colaboraram muitas vezes para que os presentes nos vagões pudessem perceber que não éramos funcionários da CPTM, e tampouco éramos integrantes de alguma rede de televisão, o que, se não garantia uma adesão total às gravações, ao menos não as inviabilizavam.

Foram nas gravações não autorizadas pela companhia que pudemos registrar parte dos eventos e práticas previstas no roteiro de captação, cumprindo com parte da expectativa inicial formulada no trabalho de campo sem câmera. Ao mesmo tempo,

estes eventos me colocaram na posição de observador anunciado, não institucional, em relação aos presentes naquele campo social, o que resolvia uma das minhas maiores dificuldades nas pesquisas de campo anteriores. Nos trens, estações e arredores, todos são potenciais observadores; contudo, quem se mostra com uma câmera, além de observar, evidentemente registra o que observa, com objetivos determinados. Esses objetivos, nem sempre declarados aos ocupantes do trem, faziam com que constantemente fossem estabelecidas classificações e expectativas quanto a nossa presença, porque “à espreita dos mínimos elementos que lhes possibilitem uma interpretação, os nativos – cada um com sua posição e suas estratégias próprias – constroem progressivamente o lugar do recém-chegado” (WEBER, 2009:31), ou seja, não há “exterioridade absoluta do pesquisador: este último torna-se um nativo, isto é, um sujeito a ser observado, na medida em que um lugar lhe foi atribuído no espaço social local” (idem, 2009:32). Nossa presença nos trens parecia ser necessariamente objetivada pelos ocupantes do trem numa relação ora de aliança, ora de rivalidade com aquele universo, de acordo com o que pude observar durante as diferentes modalidades de gravação operadas por nós nesse período, as oficiais e as clandestinas.

Realizadas estas primeiras filmagens em 2006 e 2007, que forneceram as principais imagens relativas ao uso cotidiano dos trens, partimos para o trabalho de decupagem e edição das doze horas de material bruto obtido em campo. Era necessário dimensionar o quão proveitoso haviam sido as gravações, para que pudéssemos estabelecer os passos seguintes a serem dados na produção do filme, e também era preciso saber em que medida minha particular pretensão de apresentar com viés etnográfico algumas das relações sociais estabelecidas naquele território havia sido atingida. Ao mesmo tempo em que separamos e classificamos as imagens na decupagem em seus respectivos períodos de gravação, em internas e externas, diurnas e

noturnas, pude observar mais detidamente, através do material filmado, algumas das dinâmicas registradas, além de acessar minhas lembranças sobre outros momentos, o que colaborou para corroborar e repensar algumas de minhas hipóteses. Chegamos a uma pré-edição do filme, que utilizava ao máximo possível as imagens captadas; contudo chegamos à conclusão de que ainda era necessário realizar novas gravações para que pudéssemos aproximar-nos mais ao resultado esperado no projeto do filme.

O trabalho de pré-edição foi realizado esparsamente em diferentes períodos dos anos de 2007 e 2008, em grande parte em decorrência da falta de recursos para emprendermos viagens entre São Paulo (onde Ester reside), e São Carlos, onde então eu morava. Colaborava também para essa situação a carência dos recursos técnicos adequados para realizarmos a edição, que fizeram com que essa atividade ocorresse com mais vagar do que pretendíamos, além da impossibilidade de dedicar grandes fatias de tempo a esse trabalho, sempre relegado a segundo plano em relação às nossas atividades profissionais e acadêmicas. Contudo, não deixamos de inscrever o projeto em editais, esperançosos em obter verba para terminar a produção da melhor maneira, passando a apresentar o projeto, na maioria das ocasiões, também como parte integrante de minha pesquisa de mestrado.

No início de 2009 recebemos o apoio financeiro da Secretaria Estadual de Cultura de São Paulo à produção do filme, através da ACGE (Assessoria de Cultura para Gêneros e Etnias). Um roteiro complementar de captações foi elaborado, para que pudéssemos realizar as gravações de forma concisa, já que supostamente estávamos em busca de imagens que ocupariam um lugar determinado estabelecido na pré-edição. Acreditando nisso, em julho e agosto de 2009 retornamos aos trens e arredores da Linha 11, desta vez com a experiência anterior em nosso benefício: já sabíamos quais posturas tomar em relação a algumas situações, além de nos restringirmos a uma equipe de duas

peessoas, Ester e eu. Pudemos trabalhar em alguns momentos com duas câmeras simultâneas, o que nos possibilitou gerar mais material em menos tempo, tornando as gravações mais ágeis. Dentro do aspecto cinematográfico, nossas expectativas haviam sido cumpridas, e dentro do aspecto etnográfico, mais voltado ao texto da dissertação, também tive um ganho nesses momentos, porque novamente tive contato com funcionários e seguranças da companhia, por vezes ocupando lugares diametralmente inversos nessas relações. Também pude ter novamente contato com ocupantes do trem e situações engendradas por suas presenças, observando algumas modalidades de classificações da parte deles quanto à presença da câmera e do conseqüente registro de imagens. Nossa deliberada recusa em realizar entrevistas, além do aspecto já explicitado anteriormente, também objetivava realizar um filme onde as pessoas retratadas não falassem diretamente ao pesquisador, ao registro, mas antes entre si, operando classificações e conceitos por suas próprias palavras, dinâmicas corporais e verbais. Contudo, eu sentia, através da decupagem realizada na ilha de edição, falta de expressões orais por parte dos passageiros, ausência ocasionada, creio, pela presença da câmera, já que nas incursões a campo sem equipamentos de registro audiovisual pude ouvir diversas expressões e conversas que não ocorriam tão obviamente quando estávamos em campo instrumentalizados com equipamentos; falar perante uma câmera não é o mesmo que aparecer em uma gravação de um determinado espaço. A fim de diminuir o impacto desta ausência de palavras, não na dissertação, mas no filme, adotamos uma estratégia de gravarmos, apenas com equipamento de som, conversas estabelecidas entre os ocupantes do trem, além de outras manifestações sonoras, como avisos institucionais, vendedores em ação e pedidos de ajuda financeira. Uma vez que, por questões de agenda, eu estava impossibilitado de comparecer a essas gravações, e de até as comprometer, dado que eu não seria o técnico responsável pela gravação do som

e operação do microfone, optei por orientar tanto Ester como o técnico de som a não considerar nenhuma fala como ruim, a captar qualquer diálogo entre pessoas em qualquer condição, além de registrar as frases emitidas por vendedores, pedintes e alto-falantes. Nada deveria ser pré-selecionado no momento da captação, para que na decupagem e análise do material gravado tivéssemos preservada certa aleatoriedade na audição dos diálogos e frases captadas, reproduzindo, de alguma forma, a aleatoriedade dos assuntos e diálogos ocorrentes nos trens. Como se verá mais adiante, estas gravações de áudio, além de fornecer mais variáveis às situações de venda e pedidos de ajuda financeira, também colaboraram à pesquisa na sua parte escrita, porque colocaram Ester e o técnico de som em contato com passageiros e seguranças em situações e verbalizações que, uma vez que tive acesso a esse material sonoro e relatos, passaram a fazer parte da pesquisa etnográfica.

Nos períodos supracitados foram observados em diferentes dias da semana, meses e estações do ano, o cotidiano vivido por parte dos passageiros transportados pela ferrovia nos períodos matutino, vespertino e noturno dos trens, estações e arredores da Estação Suzano. Além disso, este texto recupera histórias vividas e/ou contadas por amigos, familiares, colegas de estudo e trabalho, além de pessoas com as quais tive contato, dentro e fora das dependências da CPTM. Também farei uso de textos jornalísticos, frases obtidas através do site de relacionamentos ORKUT, além de experiências vividas por mim, tanto na época em que vivia em Suzano, antes de ter contato com estudos relacionados à Antropologia Urbana, como também no período posterior, quando passei a residir fora dessa cidade.

SEGUNDA PARTE:

2.1 - ENTRE A CASA E A ESTAÇÃO

Neste primeiro trecho da etnografia tenho como objetivo demonstrar, através de dados obtidos na observação deste cotidiano, como se opera(va)m alguns arranjos sociais presentes no trajeto entre as casas de parte dos passageiros e a Estação Suzano. Para tanto, será realizada uma contextualização da região contígua à estação de trem em relação a algumas das práticas sociais ali desempenhadas (principalmente no lado norte da cidade) junto a classificações realizadas por parte da imprensa e de moradores da parte sul em relação a essa região e seus frequentadores. Assim, será demonstrado como as pessoas participantes deste universo passam por interações onde as condutas sociais influenciam e são influenciadas pelas práticas existentes no universo relativo aos trens.

Há várias décadas se pode observar nas áreas próximas à Estação Suzano a presença de estabelecimentos comerciais de artigos de culinária nordestina, restaurantes que servem pratos típicos desta região do Brasil, danceterias especializadas em forró etc. Assim sendo, a partir da década de 1970, a região imediatamente próxima à estação de trem passou a ser associada por parte dos antigos moradores (em sua maioria paulistas, imigrantes japoneses e árabes) à população nordestina que migrou para Suzano. Esta associação implicou, por parte das pessoas que residiam no município há mais tempo, além dos moradores citados, em uma objetivação destes novos migrantes como elementos negativos tanto à imagem da cidade como à convivência cidadina. Vários moradores da cidade de Suzano, embora tenham chegado à cidade simultaneamente ao primeiro fluxo de migrantes do nordeste brasileiro, sentem ter, conforme relatos aos quais tive acesso, “mais direito” a morar na cidade, em contraponto aos *cabeças chatas* ou *baianos* - expressões comuns usadas por suzanenses não nordestinos para designar os últimos. A problemática muda de foco, não se

encontrando na ligação pessoal com a terra, mas sim em uma tentativa de classificação étnica que busca objetivar quem é migrante nordestino ou paulista, de forma negativa e positiva, respectivamente. Portanto, para muitos suzanenses, por ser ocupada principalmente pelos novos migrantes, a região da Estação Suzano passou a ser identificada como um lugar sujo, “*cheio de baiano e maloqueiro*”, sendo associada, sempre que possível, ao submundo, a um lugar indesejável do qual era necessário manter distância. Mesmo com a utilização do trem pela maioria das pessoas para se transportarem ao trabalho, seja em São Paulo como em outras cidades do Alto Tietê, a região imediatamente próxima a essa estação não deixou, por exemplo, de ser associada pelos moradores da parte sul da cidade a termos como *sujeira* - que seria sempre provocada pelo migrante nordestino, demonstrando que mesmo sendo “*trabalhadores*”, os nordestinos (ou nortistas, que raramente são diferenciados, pois “*para cima de São Paulo é tudo a mesma coisa*” - frase que muitas vezes pude ouvir dentro de meu círculo familiar e escolar) teriam hábitos os quais as distinguiam dos demais moradores, que os inferiorizariam em relação aos últimos.

Mesmo com o avanço do tempo e trocas substanciais no comando político do município (que após 20 anos de governo do grupo liderado pelo deputado estadual Estevam Galvão de Oliveira, atualmente filiado ao DEM, há seis anos passou à administração do PT, tendo como prefeito Marcelo Cândido), essa classificação não se modificou no sentido de fazer com que essas formas de objetivação se alterassem; pelo contrário, tais classificações se ressaltaram e, atualmente, fazem parte de forma mais declarada do discurso de pessoas residentes e/ou egressas da cidade, assim como de parte da imprensa. Apresento dois exemplos: a) na edição do Diário do Alto Tietê nº 1435, está estampada a manchete: “*Orla ferroviária prometida por Candido fica no papel*”. Segue o texto:

“Em vez de revitalização, abandono. No lugar de modernização, degradação. Essa é a situação da chamada orla ferroviária de Suzano, a mesma que há anos o prefeito Marcelo Candido (PT) promete recuperar. Nesse início de 2011, a reportagem do DAT [Diário do Alto Tietê] percorreu trechos da rua Doutor Prudente de Moraes e das avenidas Major Pinheiro Fróes e Jorge Bey Maluf, que margeiam a estação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), na área central [de Suzano]. É tal o estágio de deterioração, especialmente no entorno do Terminal Norte, que essa região da cidade até merece o título de ‘boca do lixo’ ”⁷

Contudo, para que esse exemplo não seja tomado como uma posição tão somente informativa de um veículo de comunicação, é preciso dizer que a linha editorial deste jornal tem sido de oposição à atual administração petista suzanense, o que demonstra, nesse caso, que uma representação local quanto a hábitos e condutas de parte de moradores da cidade passa a ser utilizada de maneira política, crítica em relação à atual gestão, em benefício do grupo opositor, que não recebeu o mesmo tratamento quando governava a cidade; b) na comunidade “Suzano”, do site de relacionamentos ORKUT, várias pessoas postam suas opiniões relacionadas à área próxima à estação ferroviária, em diversos tópicos, o que demonstra que este território está presente não só na paisagem urbana, mas também no imaginário de sua população; recuperarei aqui algumas dessas declarações, iniciando por esta especialmente demonstrativa da objetivação negativa realizada em relação à região contígua à Estação Suzano:

⁷ Extraído do *Diário do Alto Tietê*. Fonte:

<http://www.diariodoaltotiete.com.br/materias/?ided=1075&idedito=47&idmat=46827> Acessado em 10/02/2011.

“o triste não é só ter uma estação ferroviária detonada e obsoleta... o triste é que após as 23:00hs o lado norte (para quem não tem senso de direção... leia-se Parque Maria Helena...) o antro criado por botecos e bocas de fumo nas imediações desta merda que chamam de estação... dá até medo... nequinho fumando crack e ladrão pé de chinelo roubando bolsas com marmita do cidadão trabalhador... sem contar com o maldito ponto de ‘taxistas’ que usurpam o espaço daquela região... Basta lembrar que o ‘bonequinho bonitinho do prefeito’ é conivente com tudo isso, já que aquele pedaço já é considerado território do tal PCC... 15 conto por dia é cobrado de quem quer colocar um carro para fazer o serviço de transporte... e nenhum fiscal... (...)”⁸

Além destes exemplos, em diversas ocasiões presenciei a classificação negativa realizada por residentes na parte sul de Suzano sobre a região norte da cidade, como *favela e morro*, em grande parte devido ao fato de que o lado norte do município foi constituído a partir da demanda de trabalhadores por moradia a baixo custo que, na ocasião de sua chegada à cidade, não possuíam os recursos para construírem suas casas, em áreas que muitas vezes não tinham estrutura urbana disponível para comportar bairros residenciais, como asfalto, saneamento básico, sistema de saúde, oferta adequada de transporte municipal etc., seguindo uma tendência comum do período, na

⁸ Comentário postado em 28/08/2008. Fonte: <http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5239140848808226007&kw=esta%C3%A7%C3%A3o&na=3&nst=31&nid=19677-5239140848808226007-5239273288440820577> Acessado em 20/01/2011.

Todos os comentários extraídos do site de relacionamentos ORKUT tiveram sua ortografia corrigida. Para acessar os comentários em suas páginas originais, é necessário possuir uma conta no ORKUT.

Zona Leste de SP⁹.

Os bairros da zona norte de Suzano estão localizados distantes do centro da cidade, o que torna dificultoso realizar o trajeto que os separa da área central sem um meio de locomoção; pude observar várias pessoas que moram nos bairros da zona norte de Suzano realizarem comentários que demonstram como consideram seus bairros exteriores ao município: por diversas vezes, por exemplo, em pontos de ônibus e nos seus interiores, ao me deslocar da área norte ao centro da cidade, escutei pessoas dizerem “*você vai fazer o que em Suzano?*”, quando se referiam a ir ao centro da cidade, demonstrando como a distância física provoca até mesmo a dissociação (mental) dos bairros mais longínquos em relação ao restante do município.

O aumento demográfico verificado nas décadas de 1980-90 fez com que a Grande São Paulo - no que se inclui a maioria das cidades do Alto Tietê - passasse por um processo de conurbação, ou seja, unificação das malhas urbanas de diversas cidades; as exceções, nessa região, encontram-se nas cidades de Arujá, Biritiba-Mirim, Guararema, Mogi das Cruzes, Salesópolis e Santa Isabel. As outras cidades não possuem mais limites visíveis, salvo pela existência de placas que indicam a passagem de um município a outro. Com exceção de Mogi das Cruzes, as cidades supracitadas possuem baixa demografia e não são cidades industriais, encontrando maior relevância econômica na produção agrícola.

Esse processo de conurbação modificou a paisagem da Estação Suzano, trazendo à parte sul da cidade muitas práticas comportamentais que até então eram reservadas à parte norte, como, por exemplo, grande quantidade de vendedores ambulantes e *táxis lotação* (denominados pela imprensa, pelo poder público e também por moradores da cidade como *táxis clandestinos*). O comportamento urbano da cidade de Suzano

⁹ Ver TELLES & CABANES (2006).

modificou-se significativamente, sendo reproduzidas práticas típicas de centros comerciais paulistanos como o Brás, ou da Rua 25 de Março, localizada no “centro velho” da capital paulista. Tais acontecimentos promoveram uma modificação na classificação social operada por muitos suzanenses que viviam há mais de três décadas na cidade – em sua maioria na parte central, no lado sul: estaria em curso uma degradação da cidade de forma acelerada, que hoje seria vista muito mais como um bairro periférico da zona leste de São Paulo (com todos os aspectos negativos estabelecidos nesta relação) do que como um município autônomo. Novamente recorro a uma declaração obtida no “ORKUT”, que demonstra essa proposição:

*“Morei 28 anos em Suzano, e morro de dó de ver no que essa cidade tão agradável e querida se transformou, tá abandonada, cheia de nóias e muito má administrada, só pra citar alguns problemas, a meu ver sem qualidade de vida nenhuma, claro que tem cidades bem piores, mas Suzano a meu ver tá virando uma Itaquá... Ferraz, Guaianazes da vida, o que é lamentável. Uma cidade pacata, onde se conhecia todo mundo, hoje eu ando com medo pela rua. É muito triste. Enfim... Estou há 8 meses morando em Santa Catarina, e digo que o futuro a Deus pertence mas no que depender de mim, não volto pra cá nunca mais, só pra visitar a família mesmo, porque pra viver e criar filhos nem pensar”.*¹⁰

¹⁰ Comentário postado em 14/01/2011. Fonte: <http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5557575573799037184&na=2&nst=74> Acessado em 20/01/2011.

Este comentário demonstra a operação em classificar negativamente *habitus*¹¹ alheios associando-os a determinados lugares (*cheia de nóias; [...] claro que tem cidades bem piores, mas Suzano a meu ver tá virando uma Itaquá... Ferraz, Guaianazes da vida, o que é lamentável*) ao mesmo tempo em que se atribui um lugar no campo social, porque, como afirma Bourdieu,

“o gosto classifica aquele que procede à classificação: os sujeitos sociais distinguem-se pelas distinções que eles operam entre o belo e o feio, o distinto e o vulgar; por seu intermédio, exprime-se ou traduz-se a posição desses sujeitos nas classificações objetivas” (2007:13).

As diversas interações sociais estabelecidas a partir da existência da ferrovia influenciam determinadamente neste tipo de distinção, quando consideramos que “para aqueles que julgam ser detentores do gosto legítimo, o mais intolerável é, acima de tudo, a reunião sacrílega dos gostos que, por ordem do gosto, devem estar separados” (idem:57). Essa negação da reunião entre gostos, entre distintos *habitus*, ocorreria porque, segundo o mesmo autor, “falar de espaço social, é dizer que se não pode juntar uma pessoa qualquer com outra qualquer, descurando as diferenças fundamentais, sobretudo econômicas e culturais” (1989:138). Ou ao menos, não se pode realizar esta junção sem estabelecer um conflito, ora aberto, ora velado, nesta fronteira.

¹¹ Entendo *habitus* como “*princípio gerador* de práticas objetivamente classificáveis e, ao mesmo tempo, *sistema de classificação (principiū divisionis)* de tais práticas. Na relação entre as duas capacidades que definem o *habitus*, ou seja, capacidade de produzir práticas e obras classificáveis, além da capacidade de diferenciar e de apreciar essas práticas e esses produtos (gosto), é o que se constitui o *mundo social representado*, ou seja, o *espaço dos estilos de vida*.” (BOURDIEU, 2007:162)

A locomoção via trem entre as estações Estudantes e Luz é feita em cerca de setenta minutos; considerando a cidade de Suzano como ponto de referência, pode-se chegar à Estação Brás, na capital, em no máximo quarenta minutos, o que demonstra um custo/benefício superior aos veículos que realizam a mesma viagem por rodovias. Na data de escritura deste texto, a passagem de trem custa R\$2,90, sendo permitida aos passageiros que desembarcam em São Paulo a transferência às estações de metrô Brás, Luz e Barra Funda, fato que lhes possibilita o acesso a uma malha ferroviária deveras superior à extensão da Linha 11, seja pelo Metrô como pela CPTM. Somado aos preços mais baixos de aluguéis e construções em regiões de Suzano, o trem passou a ser cada vez mais reconhecido como um meio de transporte para pessoas de baixa renda, quase sempre associadas negativamente por moradores da zona central a um suposto grupo étnico e social.

Em sua existência material, a linha ferroviária constitui uma fronteira, onde diversos personagens estão em constante interação física e mental, e regula fluxos de atividades entre as faces norte/sul da cidade. Contudo, na maioria das vezes em que tive acesso a essas significações, me parece que a classificação negativa construída sobre esta região e seus frequentadores é maior da parte dos moradores do lado sul; do lado norte, a ferrovia, além de ser uma fronteira com a região central de Suzano, é meio de acesso à capital paulista, sendo apreendida como parte de seus cotidianos e neles tendo influência decisiva: o trem é uma categoria fixa à população que dele faz uso diário, com relevância à amplitude de possibilidades de aplicações deste uso, gerando um mosaico de sociabilidade entre seus participantes.

Posto isso, pode-se proceder à descrição do trajeto entre as casas dos passageiros e

a ferrovia: nas cidades localizadas a leste da capital paulista, os dias começam mais cedo do que para a maioria das pessoas: às três e meia da manhã, nas ruas das cidades de Mogi das Cruzes, Suzano, Poá, Ferraz de Vasconcelos, além do bairro paulistano de Guaianazes, pessoas que precisam chegar ao trabalho entre as 5h/5h30, se dirigem às estações de trem. Dos bairros distantes aos contíguos às estações de trem, o movimento de trabalhadores que precisam transportar-se a São Paulo é grande, chegando a centenas de milhares de pessoas, que, caminhando, ou locomovendo-se em bicicletas, automóveis ou ônibus, chegam às estações de trem antes mesmo de que estas estejam abertas, passando por lugares que lhes são familiares, como igrejas, bares, escolas, casas de amigos e conhecidos, por seus “pedaços”, ou seja, estariam em lugares intermediários entre o mundo privado de suas casas, onde predominam as relações familiares e pessoais, e a rua, ambiente público onde as relações seriam mais impessoais. Assim, o pedaço seria o lugar onde o indivíduo, embora fora do ambiente familiar, continuaria em relação com outros participantes destes locais (MAGNANI, 1998a). Daí entendo que os trens possam ser potenciais extensões desse “pedaço” (para não dizer sobreposições de pedaços simultâneos), considerando que as diversas pessoas neles presentes já possuem laços anteriores com outros participantes desse cotidiano.

Em Suzano, grande parte dos trabalhadores que se utilizam do trem reside na região norte da cidade, em bairros como o Boa Vista, Sesc, Miguel Badra, Jardim Revista, Pedreira, São José, Jardim Margarida, Gardênia Azul etc. Às três horas e meia da manhã de cada dia, seja em feriados ou fins de semana, as linhas da Viação Suzano (Visul), que há décadas detém o monopólio do transporte municipal, começam a circular, em um horário incomum em relação a empresas de ônibus de outras cidades, demonstrando que a funcionalidade do serviço possui relação direta com a demanda dos trabalhadores que utilizam os trens já em sua primeira viagem, aproximadamente às

quatro horas da manhã. Porém, não é somente através dos ônibus da Viação Suzano que se dá a realização do trajeto: também são feitas viagens em bicicletas, que são tidas como mais econômicas em relação aos ônibus. Diante da necessidade de se deixar as bicicletas em segurança durante o período de trabalho que, incluindo as viagens de trem, podem chegar a doze horas diárias, criaram-se alternativas às correntes e cadeados, que muitas vezes não servem de impedimento a possíveis furtos. Na região que circunda a Estação Suzano no lado norte, existem estabelecimentos que oferecem estacionamentos a bicicletas, por diária, semana ou mês, tal qual estacionamentos para automóveis - também identifiquei durante a pesquisa de campo com câmera a existência de semelhante serviço em frente à Estação Jundiapéba, distrito de Mogi das Cruzes.

Durante os fins de semana seria de se esperar que a circulação de pessoas nos trens diminuísse sobremaneira, já que não seriam dias de trabalho. Contudo, grande parte dos trabalhadores de indústrias e comércio trabalha aos sábados e domingos; além disso, conforme pude observar, nos últimos dez anos, o trem tem sido cada vez mais utilizado como meio de transporte ao lazer, possibilitando aos moradores de baixa renda do Alto Tietê acesso a aparelhos urbanos localizados na capital, o que faz com que nos trens sempre exista uma grande circulação de pessoas, seja passageiros ou demais personagens deste espaço.

À parte dos ônibus e das bicicletas, pude identificar e conhecer outro meio de transporte que também oferece a possibilidade de deslocamento aos moradores dos bairros periféricos de Suzano: os chamados *táxis lotação*, que funcionam como transporte coletivo alternativo, à maneira de *vans*, como em muitas outras cidades da Grande São Paulo e capital. Operando paralelamente ao sistema formal de transporte municipal, os *taxistas* configuravam na época das observações de campo um grupo determinado, com práticas definidas e passíveis de observação: no lado norte da Estação

Suzano se localiza o terminal de ônibus municipal, denominado “Terminal Urbano Vereador Diniz José dos Santos Faria”, que concentra os pontos de partida e de chegada dos ônibus que atendem a zona norte de Suzano. Até 2007, este terminal era totalmente aberto ao público, a vendedores ambulantes e a pessoas relacionadas aos *táxis lotação*; os passageiros pagavam suas passagens somente no interior dos ônibus. Em 2007 o terminal foi reconstruído e, a partir de sua inauguração, para acessá-lo passou a ser necessário o pagamento antecipado da passagem, uma vez que foi instituída a integração tarifária, neste local possibilitando o desembarque e ingresso em outros ônibus da Visul, pelo preço de uma passagem.

Antes da reinauguração, durante a espera pelos ônibus nas plataformas, muitos passageiros eram abordados por pessoas que não eram motoristas dos *táxis lotação*, mas que faziam parte deste sistema de transporte, encarregados de conseguir passageiros a fim de se atingir rapidamente a capacidade máxima de cada automóvel; os *táxis lotação* não possuíam taxímetros, sendo que cada passageiro pagava o valor exato de uma passagem de ônibus, ou um *passage*, como veremos mais adiante. Os intermediadores entre passageiros e *taxistas* gritavam no terminal rodoviário o destino dos táxis, a fim de despertar o interesse de potenciais passageiros. Não raras vezes, estes intermediadores chegavam a interpelar pessoas a embarcarem nos táxis de maneira mais direta, questionando a preferência de alguns pelos ônibus, algumas vezes através da frase “*vamolá, só falta um, vambora*”. Em frente ao terminal rodoviário, diversos táxis circulavam, embarcando e desembarcando passageiros, sendo possível observar a existência de imensas filas de passageiros que optavam por este meio de transporte, à espera dos veículos que voltavam dos bairros.

Como se viu na anterior citação da postagem no ORKUT de um morador de Suzano, alguns moradores da região próxima ao terminal de ônibus e à estação de trem

se queixam por serem supostamente os maiores prejudicados com estas práticas, já que convivem diariamente com uma circulação imensa de pessoas e veículos, sem que suas privacidades sejam respeitadas, seja porque a calçada em frente a suas casas pode se transformar em pontos dos *táxis lotação*, ou porque têm que escutar, todos os dias, os gritos que informavam os destinos dos táxis. Também na comunidade "Suzano" do ORKUT, no tópico "*Taxistas de lotação: o cúmulo da imprudência*", obtive o acesso a uma postagem que confirma esta proposição:

*“quem mora entre o Parque Maria Helena e Vila Maluf, já estamos cansados do comportamento agressivo e imprudente destes que se dizem ‘taxistas’, onde anda o órgão competente desta prefeitura que não toma providências quanto a legalização destes ‘servidores do transporte clandestino’, mais além, onde está a competência de nossa secretaria de trânsito, que emite multas... mas não fiscaliza a imprudência descabida destes motoristas, muito menos com seus veículos totalmente inseguros, já que alguns circulam com fitas adesivas segurando o para-choque ou para-lamas... em alta velocidade por esta avenida...”*¹²

Estes *táxis*, que cobravam dos passageiros o mesmo valor da passagem de ônibus, e que replicavam os trajetos feitos pelos últimos, operavam sem licença da prefeitura, e muitos, como pude perceber ao utilizá-los – à semelhança de vários ônibus da Viação Suzano – estavam deteriorados, não oferecendo aos passageiros boas condições de transporte e de segurança, além de ocorrerem diversas situações onde a necessidade do

¹² Comentário postado em 22/04/09. Fonte: <http://www.orkut.com.br/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5327553867204658623&kw=taxistas> Acessado em 20/01/2011.

motorista em realizar as viagens no menor tempo possível também implicava na proliferação de situações de perigo no trânsito; a constante presença dos taxistas naquela região, e de suas práticas a fim de obter um maior rendimento durante suas atividades, os colocava de maneira sistemática em situações onde as regras de trânsito, e no limite, suas próprias seguranças e a de seus passageiros eram postas em risco. Contudo, tais “violações” do código formal fazem com que tenham que ser consideradas algumas das vantagens dos *táxis* em relação ao ônibus: em primeiro lugar, está a oferta; os *táxis* circulavam com uma frequência deveras superior em relação aos ônibus, que nos horários de *rush* estão sempre lotados. Em segundo lugar, está a velocidade com que as viagens eram realizadas: nos *táxis*, além do motorista (que também cobra dos passageiros o valor das viagens) embarcavam no máximo quatro pessoas, sendo três no banco de trás e uma ao lado do motorista; considerando que os taxistas conseguiam passageiros ainda nos extremos da região norte suzanense, não era necessário realizar diversas paradas para descer e recolher passageiros nos horários de maior movimento, já que a maioria absoluta destas pessoas tinha como destino a Estação Suzano, o que reduzia as viagens, em relação aos ônibus, em aproximadamente dez minutos, ganhando a preferência de muitos passageiros pelo uso desse meio de transporte. Parecendo haver um consentimento de muitos passageiros pela existência deste tipo de transporte, muitos dos motoristas destes *táxis* eram reconhecidos como *trabalhadores*, e eram criadas relações que, embora estabelecidas por um princípio de necessidade, ou seja, o deslocamento ao trabalho e a outras atividades não deixava de ter densidade social, como pude observar no interior de um dos *táxis*: em 2006, na manhã de uma segunda feira, ingressei em um desses veículos por volta das 06h15, antes mesmo de chegar ao ponto de ônibus ao qual eu me dirigia, já que fui abordado no caminho por um motorista que me perguntou se eu iria à estação, oferecendo o serviço; neste momento eu já pude

perceber que a formalidade da linha de ônibus era limitada no que se referia à área de alcance do serviço dos *taxistas*, já que seus veículos circulavam pelas ruas internas dos bairros, antecipando o trajeto que os passageiros fariam aos pontos de ônibus, pois não estavam presos à formalidade do sistema de transporte. Essa liberdade de circulação significava uma vantagem adicional dos *táxis* em relação aos ônibus, vantagem que, embora prática, demonstra como era realizado um arranjo do sistema de transporte informal, utilizando-se da flexibilização das condutas tidas como “legais”.

Na sequência da viagem, após mais duas pessoas ingressarem no veículo, o taxista recolheu um amigo seu (conforme pude observar a partir de suas saudações), que também se dirigia à Estação Suzano. Durante aquele trajeto, de aproximadamente dez minutos, seus vínculos fraternais foram atualizados, através do diálogo sobre diversos temas de cunho pessoal, sem que lhes importasse a presença de outros passageiros no automóvel. Ao final da viagem, ainda com o veículo em movimento, foi o amigo do taxista quem realizou a cobrança do pagamento dos demais passageiros, sequer pagando sua passagem na chegada à estação, sob a recusa do taxista em recebê-la, o que me faz acreditar que ali se operou um mecanismo de trocas recíprocas, lembrando que “é usual sempre indagar o que se deve, ao receber um presente, para permitir ao doador recusar qualquer dinheiro. Não mencioná-lo seria falta de educação (WEBER, 2009: 10)”: mesmo que esperasse que fosse transportado gratuitamente, o amigo do taxista pareceu entender que uma forma de retribuir antecipadamente o favor (ou seja, a dádiva) seria prestar-lhe uma contra dádiva “antecipada”, tomando a iniciativa em acionar o mecanismo de reciprocidade¹³. Cobrando a tarifa dos demais passageiros, o amigo - que naquele momento era também passageiro e ajudante - proporcionou ao taxista um ganho de tempo, que pôde retornar mais rapidamente ao ponto de início do trajeto para refazer

¹³ Ver MAUSS (1974).

a viagem com novos passageiros, mas, além de qualquer vantagem material, o prazer em ter a companhia de um amigo, e de ter sua aliança com este reforçada através do acionamento do mecanismo de reciprocidade¹⁴, pareceu-me significar ao taxista suficiente “ganho”, relacionando-o ao custo de uma passagem. Acredito que ali se evidenciou que no universo dos *táxis lotação* nem tudo é dinheiro e disputa por passageiros.

Entretanto, outras pessoas não fazem uso dos *táxis lotação* por verem nos motoristas a representação daquilo que entendem ser um “*bandido sem vergonha que não respeita ninguém*” - como pude ouvir uma senhora afirmar em um ponto de ônibus no bairro Boa Vista, quando se queixava do comportamento violento no trânsito da parte de alguns motoristas desses veículos. Também pude ouvir algumas vezes pessoas dizendo entre si frases como “*eu não subo nesses táxi de jeito nenhum*”; como resultado dessa recusa, alguns desses veículos muitas vezes se dirigiam à estação de trem sem atingir sua capacidade máxima de passageiros, mesmo com os pontos de ônibus cheios, já que várias pessoas não concordavam com a existência dos *táxis* e com o modo de atuação de alguns motoristas, conforme se pode notar a partir do seguinte comentário extraído do ORKUT:

*“vem ficar com esses caras [taxistas], estacionando na porta de sua casa e iniciando uma gritaria as 6:00 da manhã no teu portão... só que o tal PCC em conchavo com não sei quem da prefeitura permite... pois até ameaça já tive por reclamar de um dos carros na minha porta...”*¹⁵

¹⁴ Para um aprofundamento sobre mecanismos de reciprocidade e alianças, ver LÉVI-STRAUSS (1982).

¹⁵ Comentário postado em 29/05/08. Fonte:

<http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5202065948190484105&kw=esta%C3%A7>

Outra frase revela a opinião de parte dos moradores de Suzano sobre os *táxis* lotação:

*“tenho que concordar com o que disseram sobre os taxistas (ou melhor, os perueiros sem perua): estes caras estão acabando com a cidade. Conseguiram acabar com o Parque Maria Helena - não bastou o presente do Cadeião, agora aquelas antas ocuparam a rua inteira. Ao invés de promovermos um transporte limpo e eficiente na cidade, promovemos um bando de loucos do volante, com seus paus-véios embelezando nossa cidade.”*¹⁶

Aí, além da objetivação do trabalho do taxista informal como criminoso, perigoso, pertencente a uma organização tida como criminosa, também é inserida a administração municipal como conivente com essa prática, fazendo com que novamente apareçam traços da convivência, como se pode notar, nem sempre cordial, entre os universos da formalidade e o da informalidade, agora com a inserção do Estado nesta relação como conivente às práticas tidas como ilegais, o que demonstra que o fluxo entre o que entendemos por legal e ilegal é multidirecional, mudando de sentido todo o tempo, nem sempre de forma coerente, ou melhor, com uma coerência própria, a ser entendida em suas especificidades.

Conforme informação obtida junto a um motorista de um *táxi* lotação, este serviço se organizava através de uma administração que coordenava “*quem entra e*

[%C3%A3o&na=3&nst=11&nid=19677-5202065948190484105-5204400739463235787](#) Acessado em 20/01/2011

¹⁶ Comentário postado em 03/06/08. Fonte:

<http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5202065948190484105&kw=clandestino&na=3&nst=21&nid=19677-5202065948190484105-5206097771237387662> Acessado em 20/01/2011.

quem sai, quem faz o que (motoristas, intermediadores), qual carro vai usar, que motorista faz a linha”, o que implica em dizer que o transporte de passageiros por meio dos táxis não era uma atividade, por assim dizer, de livre empreendedorismo, mas controlada por uma organização que, operando com regras próprias para admissão ou recusa de membros, não permite que qualquer pessoa se torne um taxista. Durante a conversa, o motorista ainda me disse que

“para entrar você tem que conhecer alguém, não é só chegar não, depende de quem você conhece lá”.

Dentro do que pude observar, mesmo que compartilhassem parte das opiniões que associavam este transporte à ilegalidade, várias pessoas preferiam ter atitudes e comportamentos que lhes permitissem relacionarem-se quando lhes parecesse oportuno com os *taxistas*, de certa forma reforçando a existência de acontecimentos onde estariam em vigor situações de informalidade em relação ao transporte público municipal. Nem todos os passageiros que faziam uso dos *táxis* viam seus motoristas como exemplos de *trabalhadores*, mas admitiam suas presenças e delas faziam uso ocasional. Conforme diz outro membro na comunidade Suzano,

“Já peguei inúmeras vezes essas lotações e confesso que no começo achava um tanto estranho, mas depois a necessidade faz com que você acostume. Não sei o como é o regulamento daquele meio de transporte barato e muito rápido (...)”¹⁷

¹⁷ Comentário postado em 18/02/10. Fonte: <http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5436158356203481325&kw=t%C3%A1xi%2C+lota%C3%A7%C3%A3o&na=4&nst=1&nid=19677-5436158356203481325-5448952530877700789> Acessado em 20/01/2011.

Outro membro lhe respondeu que

“a lotação apareceu para ocupar a falta de ônibus que existia por incompetência da Visul.”¹⁸

Neste sentido, minhas observações sobre as práticas engendradas pelos taxistas vão ao encontro da afirmação de Florence Weber, de que

“certas práticas ilegais, pelo fato de não respeitarem o conjunto dos códigos econômicos, às vezes incoerentes entre si (código do trabalho, da cidadania e da residência, código da Seguridade social, código dos impostos etc.) não são consideradas imorais por seus praticantes nem tampouco pelos espectadores interessados” (2009:277/278).

Também é necessário destacar, ainda que possa parecer evidente através dos comentários transcritos, que a presença dos *táxis lotação* não era um segredo e, mais do que visíveis, eram identificáveis a partir de uma observação direta: pude observar uma prática (que vigorou até a implantação de *vans* regularizadas pela prefeitura de Suzano) que se consistia na identificação de trajetos através de adesivos colados no para-brisa dianteiro dos *táxis lotação*, à semelhança dos ônibus, prática citada e associada à ilegalidade por outro membro da comunidade Suzano no ORKUT:

¹⁸ Comentário postado em 19/02/10. Fonte:

<http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5436158356203481325&kw=t%C3%A1xi%2C+lota%C3%A7%C3%A3o&na=4&nst=1&nid=19677-5436158356203481325-5448952530877700789> Acessado em 20/01/2011.

*“Em Mogi não tem lotação... Sabe por quê? Porque lá tem fiscalização conjunta com a Polícia Militar, a prefeitura para o carro e verifica se tem alvará ou licença e a PM verifica a documentação... Se está irregular, rebocam para o pátio... Em Suzano, é tão descarado que já tem até adesivo no para-brisa identificando a linha (Maria Helena - Pedreira por exemplo...) VER-GO-NHA”.*¹⁹

A edição 7477 do Diário de Suzano fornece outro exemplo da presença dos *táxis lotação* na região do Terminal Norte: em 2006, por ocasião do início da reforma deste equipamento urbano, foi publicada uma matéria orientando os passageiros, enquanto durassem as obras, tanto em relação aos locais onde deveriam dirigir-se para fazerem uso tanto dos ônibus da Viação Suzano quanto dos *táxis lotação*:

“Para realizar o trabalho, a área será interditada. Uma cerca de tapumes deve impedir o acesso do público. A partir de amanhã, os ônibus e táxis passarão a recolher os passageiros na praça Najib Eid Ghosn, que fica a aproximadamente 300 metros do terminal. Para abrigar os usuários, a Prefeitura pretende instalar coberturas nos pontos de ônibus. Os vendedores ambulantes também serão alojados no local. (...)”²⁰

A existência e ampliação da oferta do transporte alternativo constituído pelos táxis

¹⁹ Comentário postado em 23/04/09. Fonte: <http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5327553867204658623&kw=clandestino> Acessado em 20/11/2011.

²⁰ Extraído do site do *Diário de Suzano*. Fonte: <http://www.diariodesuzano.com.br/main4/conteudo.php?cod=11589&data=2006-11-05> Acessado em 20/01/2011.

parecem demonstrar que somente é possível a existência de semelhante sistema porque este atenderia a interesses imediatos de milhares de pessoas, sobrepondo-se aos aparelhos urbanos formais pré-existentes, no caso, de transporte público municipal na cidade de Suzano. Como exemplo, cito um fato vivido/observado por mim no dia 15/05/2006, por ocasião pelos ataques armados atribuídos ao PCC²¹: na cidade de Suzano, além de haver ocorrido um ataque a uma delegacia, com metralhadoras e fuzis, também os ônibus da Visul eram potenciais alvos de ataques, como em outras cidades e partes da capital paulista, onde ocorreram vários incêndios de ônibus. Isso fez com que a Visul retirasse de circulação toda a frota do transporte coletivo municipal, temerosa do prejuízo que poderia ter caso os veículos fossem alvos de ataques. Ao final do dia os milhares de pessoas que chegaram à cidade através dos trens não tiveram, como pude observar, nenhum ônibus à disposição para se dirigirem a suas casas, seja no lado sul como do lado norte de Suzano. Esta situação se repetiu em diversas cidades, mas em Suzano, dado o elevado número de pessoas que precisam de transporte para chegar a suas casas, o fato gerou transtornos de imensas proporções: o terminal rodoviário norte estava ocupado por milhares de pessoas que esperavam por algum tipo de transporte para irem às suas casas, sem a possibilidade de uso dos ônibus da Visul. Nessa ocasião, pude observar a permanência da oferta do serviço dos *táxis lotação*, o que, longe de ser um mero detalhe, quando se observa que o posto policial que se localizava em frente ao terminal urbano norte da cidade também estava fechado - à semelhança de outros equipamentos urbanos estatais - neste caso me pareceu mais uma vez evidente a relação

²¹ Coletividade denominada *Primeiro Comando da Capital*, surgida nas prisões paulistas, nos anos 1990, que opera na regulação da sociabilidade entre membros e não-membros do crime organizado – no interior e fora dos presídios - e em diversas atividades, tais como contrabando, tráfico de drogas, roubo a bancos, sequestros etc. Para uma etnografia detalhada, ver Biondi, Karina. Junto e misturado : imanência e transcendência no PCC / Karina Biondi. -- São Carlos : UFSCar, 2009. 196f. Dissertação de Mestrado. Disponível em: http://200.136.241.56/htdocs/tedeSimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=2369

diferenciada existente entre cotidiano e informalidade, o que não possibilita que os limites entre o mundo legal e o ilegal sejam estanques, ou rígidos. A inserção do PCC no imaginário constituinte da vida cotidiana também implicou em uma espécie de normatização desse cotidiano, quando se observa que o posto policial estava fechado, os ônibus não circulavam, mas o sistema paralelo de transporte constituído pelos *táxis lotação* funcionava como nunca, com a adesão de muitas das pessoas que não compartilhavam do serviço dessa modalidade de transporte, e que nesta ocasião, por força das circunstâncias usaram os *táxis* de forma massiva, conforme pude observar, sem o que não poderiam chegar (ou antes, chegariam com muita dificuldade) a suas casas, localizadas a vários quilômetros da estação de trem. Ou seja, neste caso específico, a aceitabilidade social de uma atividade específica também varia de acordo com a confrontação do pensamento ao cotidiano, o que também pode ser entendido como a precariedade como parte da estrutura (SAHLINS, 1990).

Naquela data, na região contígua ao Terminal Norte, também a maioria dos bares, farmácias, açougues e demais estabelecimentos comerciais estavam fechados; contudo, além da circulação intermitente dos *táxis*, também permaneciam em pleno funcionamento as *barraquinhas*, que são os diversos pontos de comércio informal distribuídos no espaço contíguo à Estação Suzano, locais onde também pude observar algumas cenas sociais, com situações de interconhecimento entre diversos atores sociais pertencentes àquele universo sendo mediadas, por exemplo, por um pequeno pedaço de papel, como veremos a seguir.

2.2 - OLHA O PASSE!

A região imediatamente próxima à Estação Suzano é rodeada por uma série de pontos de venda de produtos variados, muitos originários de contrabando, como, por exemplo, cigarros, produtos eletrônicos, roupas, DVDs piratas, além do comércio de alimentos, como frutas, doces, churrasco em espetinhos, caldo de cana, amendoim, variados tipos de *salgados* e bebidas etc. Esses pontos de venda, conhecidos como *barraquinhas*, ou *camelôs*, improvisadas em caixotes, isopores, tecidos nas calçadas etc., podem ser vistos como demonstrações práticas do “bazar metropolitano”, expressão de Ruggiero & South, que se refere a tipos de atividade surgidas nas metrópoles capitalistas a partir dos anos 1980, a partir das intersecções entre os mundos formais e informais do trabalho, com relações entre os universos da legalidade e ilegalidade sendo agenciadas por seus atores:

“É isso propriamente que caracteriza o bazar metropolitano: esse embaralhamento do legal e do ilegal, esse permanente deslocamento de suas fronteiras sob a lógica de uma forma de mobilidade urbana, ‘mobilidades laterais’, de trabalhadores que transitam entre o legal, o informal e o ilícito, sem que por isso cheguem a se engajar em ‘carreiras delinquentes’”. (TELLES & HIRATA, 2007:174).

As atividades ocorridas nas *barraquinhas*, seja na compra como na venda de produtos contrabandeados, que por sua vez estão ligados a redes de produção onde a origem da mercadoria, ou o principal beneficiário de sua comercialização nem sempre pode ser determinado com exatidão, acarreta em que, desde uma ótica legalista, esses

pontos de comércio e seus agentes por diversas vezes estejam à margem das disposições legais vigentes, numa posição em que se torna mais complexo definir a fronteira - quando necessário evidenciá-la - entre trabalho e ilegalidade, mercados formais e informais, moralidade e imoralidade.

Pode observar uma das expressões deste agenciamento no simples fato de que além de mercadorias, nas *barraquinhas* também circula moeda. Além do pagamento pelos produtos através de dinheiro, materializado no papel moeda, também existe uma forma de pagamento, por assim dizer, alternativa: o *passse* - categoria nativa que designa o vale transporte - que nada mais é do que um pedaço de papel, cujo valor de face equivale ao preço de uma passagem de ônibus da Visul. Os vales transportes constituem-se em um direito trabalhista fornecido por contratantes aos seus funcionários²² (e também existem como desconto obrigatório fornecido pela empresa de ônibus a estudantes), para que estes os usem no trajeto entre suas casas e o trabalho - operação que, no fundo, revela um repasse direto de parte do salário do trabalhador às companhias de transporte, por não permitir ao primeiro praticar ele próprio o pagamento do transporte na forma e nos dias em que desejar, ou seja, tendo parte de seu dinheiro e de suas escolhas engessadas.

Na observação direta da vida cotidiana mesmo o que parece ser um mero detalhe pode ter relevância na interpretação antropológica: pude observar que, além de servir de pagamento a passagens de ônibus, a existência do *passse* extrapola seu uso original, uma vez que é aceito como pagamento nos comércios formais e informais da região da Estação Suzano, sendo o mecanismo de acionamento de uma rede de relações; a descrição das modalidades da circulação do *passse* ajuda a ter acesso a situações onde legalidades e ilegalidades convivem com o universo do trabalho e, neste texto

²² Ver a legislação completa em http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/vale_transporte.htm Acessado em 20/01/2011.

específico, ajuda a entender parte das práticas existentes a partir da existência da ferrovia e de sua utilização diária por milhares de pessoas e outros personagens desses ambientes.

Principalmente no período posterior às 16h, no pé da escada de circulação de entrada e saída de passageiros da Estação Suzano, várias pessoas postadas umas ao lado das outras, segurando cartelas de vales transportes, aguardam aqueles que chegam à cidade através dos trens. Essas pessoas começam a propagandear seu produto assim que os primeiros passageiros saem da estação: “*Olha o passe, olha o passe!*”. Aqueles que conhecem as vantagens monetárias do sistema oferecido, e que aceitam participar desta negociação, dão uma quantia de dinheiro inferior ao que pagariam na catraca do ônibus, recebem a quantidade pedida de *passes* e dirigem-se ao terminal norte ou às *vans* e *táxis* *lotação*. Outras pessoas adquirem os passes nas *barraquinhas*, onde também podem comprar um artigo qualquer para levarem às suas casas, ou algum produto para consumo imediato, podendo estabelecer, através desta permanência em um lugar fora do seu ambiente de trabalho, e mais próximo à sua casa, interações com vendedores e com outras pessoas que ali circulam, entre *taxistas*, motoristas de ônibus, transeuntes e moradores do bairro Parque Maria Helena, além de outras pessoas que circulam naquele local, e que, algumas vezes, já estão em seu universo local, no seu “pedaço”.

Do ponto de vista legal, o comércio de vales-transporte é restringido às empresas de ônibus, e uma vez que é fornecido ao trabalhador, ainda de acordo com as leis trabalhistas, este não o pode utilizar como moeda de troca em nenhuma situação que não seja a de transporta-se. Dentro desse mesmo ponto de vista, o repasse do vale transporte a terceiros, assim como a circulação destes bilhetes para outros fins, constitui uma violação da lei. Contudo, a partir do momento em que está nas mãos do trabalhador, o *passe* tem potência para se transformar em um mecanismo de

acionamento de várias relações que superam o seu uso original, conforme pode observar: diversos trabalhadores, em posse do vale transporte, muitas vezes preferem vendê-los a uma terceira pessoa - um *atravessador*, na categorização nativa - por um valor inferior ao destacado na face, mas em espécie, recebendo este dinheiro no momento imediato da venda. O *atravessador*, por sua vez, revende o *passse* a outros passageiros interessados, por um preço inferior ao da face, mas superior ao valor pago no começo do processo, conseguindo, portanto, lucro. Portanto, este trabalhador perde em relação ao valor de face dos vales-transporte, embora essa perda seja relativa, porque dessa forma ele supera a inevitabilidade do repasse do dinheiro à companhia de transporte, para usar este valor seja na complementação do orçamento familiar ou em atividades de lazer, ou como bem lhe convenha – operando escolhas fora da lógica da produção e reprodução do trabalho.

O comércio de *passes* também responde à demanda de outras pessoas que não recebem o benefício trabalhista do vale-transporte, e desejam, de alguma forma, economizar dinheiro com sua locomoção. Na época da observação direta, o *atravessador* revendia os *passes* comprados por até R\$1,70, lucrando, a cada unidade vendida, cerca de R\$0,20. Assim, o passageiro, que na catraca dos ônibus pagaria R\$2,00, economizava R\$0,30 por cada passagem paga com o vale-transporte comprado do *atravessador*, chegando a economizar, considerando quarenta viagens mensais, R\$12,00 mensais. Assim, o comércio de vales-transporte significa lucro para alguns e economia para outros, operando, no limite, uma lógica alternativa de distribuição de renda entre seus participantes, constituindo uma economia popular informal onde a própria existência de um benefício trabalhista sai da esfera da formalidade e alcança outras pessoas que estão fora do universo do trabalho formal.

Muitos dos *atravessadores* que operam, em sua maioria, em frente à Estação

Suzano, em suas faces norte e sul, encontram no comércio informal de vales-transporte o único meio de subsistência, chegando a criarem cada vez mais identificação com a atividade e com seus clientes, como demonstrado na existência da *Loira do Passe, atravessadora* que não observei em ação durante o trabalho de campo, mas que foi citada por um morador de Suzano como uma pessoa que, a partir do comércio de *passes*, estabelecia amizades com seus clientes, reservando-lhes determinadas quantias de bilhetes e tendo a preferência de compra de vales transportes de algumas pessoas.

Os passageiros que chegam à estação de trem realizam a compra e venda dos *passes* ao ar livre, quando saem ou entram na Estação Suzano; nos bairros da zona norte de Suzano, encontram-se pessoas vendendo *passes* nos principais pontos de ônibus, como o ponto de ônibus da Praça Padre Cícero²³. Também nos comércios formais na região da estação Suzano os vales-transportes servem como moeda, sendo aceitos nas relações comerciais e financeiras da mesma forma como ocorre com o comércio informal. Ora o *passe* é legal, ora é ilegal, tendo permeabilidade até mesmo em redutos “morais”, como pude observar em uma *barraquinha* de salgadinhos e doces cujo dono era evangélico, e permanecia grande parte do tempo dizendo em alto volume – para si, para quem ali estava, ou para Deus - frases como, por exemplo, “*Glória a Jesus Nosso Senhor*”, cercado por cartazes de teor evangélico. Ali, podia-se tanto pagar por alguma mercadoria com o *passe*, como também era possível comprá-lo para uso nos ônibus da Viação Suzano ou nos *táxis lotação*. Dessa forma, se nota, mais uma vez, como é difícil ao observador e aos participantes daquele universo, como em tantos outros, estabelecerem a fronteira entre relações formais e informais, morais e imorais, estando todas sob a mediação dos *habitus* de grupo, que classifica e decide qual a maneira de

²³ A Praça Padre Cícero, que possui uma estátua em homenagem ao religioso, é um dos principais exemplos da influência da presença de migrantes nordestinos nesta região da cidade.

atuar em cada momento, nem sempre realizando separações de suas atitudes nos critérios da “legalidade” ou da “ilegalidade”, o que demonstra mais uma vez que essa dicotomia não resolve o entendimento da vida cotidiana, que flui em diversos sentidos. Isso não implica dizer que as pessoas escolhem o momento de serem honestas ou não – do ponto de vista estatal – mas que não classificam o mundo sempre desta forma, vendo, reconhecendo e inclusive sendo “honestas” em atividades que, puramente sob o signo da lei, são proibidas, como o comércio de vales-transportes, que representa a existência de uma economia popular que atinge mais pessoas do que se a lei fosse observada com rigor extremo. Operando à margem da lei, não seria possível pensar que o vendedor evangélico fervoroso se afasta dos preceitos cristãos? Ali, pelo que pude observar, operava outra lógica, onde a solidariedade (do vendedor para com seus clientes, e vice versa, já que o comércio dos *passes* depende de confiança mútua) manifestava-se na (e talvez, por causa da) transgressão coletiva ao conjunto de normas legais.

Tive acesso a declarações que relatavam outra forma de circulação de vales-transportes, que ocorria quando trabalhadores que possuem carros - mas que recebiam o benefício - utilizavam seus *passes* em postos de gasolina, para pagar o combustível de seus automóveis, o que, embora não configure uma prática prevista na legislação trabalhista, atende ao princípio de contribuir ao deslocamento do trabalhador da sua casa ao trabalho, informalmente, mais uma vez. Entretanto, tal prática parece haver sido restringida em Suzano, conforme o relato de um frentista de um posto de combustíveis, que contou ter sido ameaçado por supostos integrantes do PCC, que lhe disseram que não tolerariam que os *passes* continuassem sendo utilizados no pagamento de combustíveis, porque os mesmos eram comercializados no exato valor de face, não gerando lucro para ninguém além dos donos de empresas de ônibus e postos de

gasolina, o que evidencia o interesse por parte dessas pessoas de que o *passse* tenha circulação e permeabilidade social sempre maior do que o estabelecido em sua origem²⁴.

A circulação dos *passes* como moeda paralela significa tamanha influência no sistema formal de transporte que determina, no limite, a própria desvalorização da passagem de ônibus para os passageiros, já que esta, para os compradores de vales-transportes, teve de fato seu valor reduzido na faixa entre R\$0,20 e R\$0,30. Salvo pela grande procura pelos bilhetes, que faz com que muitos dos passes oferecidos para venda aos passageiros sejam comercializados, gerando escassez na oferta, qualquer pessoa pode comprá-los e pagar de trinta a vinte centavos a menos em cada passagem de ônibus, demonstrando a eficácia deste arranjo social; também os motoristas dos *táxis lotação* passaram a aceitar os *passes* como pagamento de passagens, porque os repassam em diversas situações, chegando em algumas ocasiões ao valor de face. Dessa forma, demonstra-se como na circulação desta dádiva estão em operação diversas estratégias articuladas na metamorfose trabalho/*passes*/dinheiro/mercadoria, colocando em primeiro plano interesses e demandas nem sempre acomodadas nas políticas públicas de transporte e na legislação trabalhista, o que não faz que seus praticantes se sintam como transgressores das leis. Do ponto de vista antropológico, são práticas que, antes de colocar em oposição o mundo “legal” e o “ilegal”, revelam como estes dois domínios se confundem e são difíceis de serem discernidos na trama cotidiana estabelecida em torno dos sistemas de transporte.

²⁴ Mais uma vez, a presença do PCC no imaginário da vida cotidiana acarretou em uma normatização do cotidiano. Aqui cabe destacar que essa intervenção do PCC sobre a maneira como deveria ser usado o *passse*, demonstra uma preocupação dessa organização com uma ampla circulação dos *passes* e, por conseguinte, dos benefícios que estes poderiam gerar para o maior número de pessoas. Coloca-se então, novamente, um conflito – ou um encontro - entre as noções de ilegalidade e moralidade.

2.3 - TERMINAL NORTE

Como dito anteriormente, em novembro de 2006 o terminal rodoviário norte de Suzano foi fechado para reconstrução. Entre diversas consequências práticas, a operação das linhas de ônibus foi transladada às ruas próximas do terminal, com falta de sinalização a pedestres e motoristas, acesso precário aos pontos de ônibus, falta de orientação da parte de funcionários da Viação Suzano, entre outras situações que dificultavam a circulação cotidiana de passageiros naquele local. Nesta reconfiguração do espaço, o transporte coletivo formal se amalgamou ainda mais ao informal, realizado pelos *táxis lotação*: se antes da reforma estavam estabelecidos os limites entre os dois tipos de transporte, durante o período da reconstrução do Terminal Norte os *táxis* e ônibus muitas vezes ocuparam o mesmo espaço nas ruas, com pouca distinção entre os dois tipos de serviço, salvo que os *taxistas*, por não necessariamente cumprirem as disposições da prefeitura para ocupação do espaço enquanto durassem a obras, muitas vezes passaram a desembarcar e recolher passageiros na porta da Estação Suzano. Tal situação fortaleceu o exercício dos *táxis lotação* que, por estarem muitas vezes mais acessíveis aos passageiros que chegavam a Suzano através do trem, eram preferidos em relação aos ônibus, mais distantes da estação ferroviária.

As *barraquinhas* que rodeavam o terminal rodoviário também foram removidas, mas estes vendedores também se adaptaram às novas configurações do espaço, exercendo suas atividades nas ruas e calçadas próximas à região da estação de trem, onde já estavam em atividade outros vendedores. Um comentário extraído do ORKUT, na comunidade Suzano, no tópico “Orla Ferroviária e o hospital”, demonstra como essa situação foi avaliada negativamente pelo ponto de vista de um morador da cidade, além de reforçar a classificação de *taxistas* como criminosos:

“já estaria de bom tamanho tirar aquela muvuca de taxistas clandestinos, aquilo foi a maior balela... faz-se uma ‘bela’ obra funcional [o Terminal Norte] (segundo eles... óbvio)... retirou-se a sujeira dos clandestinos onde utilizavam e empurraram uma rua para baixo... deixaram até uma rua totalmente intransitável, pois tomaram de assalto, tudo isso sem pedir licença... agora o FDP do prefeito deveria indenizar os moradores ali daquela região ou pelo menos isentar o IPTU enquanto não resolve onde colocar essa raça... ninguém vende mais seus imóveis até porque ninguém quer morar ali... de tão ruim que ficou... neguinho às 4 da manhã acelerando e chamando ‘passageiro’ para ‘fita’... um verdadeiro antro de ladrões e nóias... e viva o PT... bom... o povo merece isso mesmo... muvuca... chão sujo... e em cada esquina uma boca de fumo... enquanto isso... churrasquinho para comemorar a vitória... cada uma...”²⁵

A reinauguração do Terminal Norte resultou em uma transformação nas modalidades de transporte e comércio na região, ou melhor, na consolidação de um processo em curso. Como foi concebido, o Terminal Norte tornou-se um espaço fechado, onde o acesso dos passageiros se dá mediante o pagamento da passagem em uma bilheteria, com dinheiro ou vale-transporte, com posterior ingresso, através de catracas, às plataformas de ônibus. Tal configuração foi constituída a fim de se criar a tarifa integrada, de modo que um passageiro pudesse, por exemplo, vir de um bairro da zona norte da cidade, desembarcar no terminal e embarcar em outro ônibus que o levasse a outro ponto da cidade, sem pagamento de nova tarifa. Esta reforma favoreceu

²⁵ Comentário postado em 26/10/2008. Fonte: <http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5261095171082951266&kw=ORLA+FERR OVIARIA+E+O+HOSPITAL>. Acesso em 20/01/2011.

o passageiro que não se utilizava do transporte oferecido pelos *táxis*, e que uma vez dentro do terminal, deixou de ser abordado pelos taxistas para que fizessem seu trajeto a bordo de um *táxi lotação*, reforçando, uma lógica mais associada ao cumprimento de determinadas leis. Por outro lado, as *barraquinhas* que no passado circundavam o terminal urbano foram completamente removidas, e não foram repostas na ocasião de inauguração do terminal; dessa forma, na ótica estatal, o Terminal Norte passou a ser um espaço de legalidade, sem possibilidade de venda de produtos por *camelôs*, com menor circulação de pessoas e com redução das atividades sociais que ali eram praticadas anteriormente, como, por exemplo, o encontro diário entre vendedores e clientes que esperavam pelos ônibus enquanto consumiam algum produto e reforçavam seus vínculos, e até mesmo com funcionários da Viação Suzano, que participavam deste sistema como clientes. Se a reconstrução do Terminal Norte beneficiou a lógica da administração pública, por outro lado desestabilizou temporariamente as relações construídas previamente pelos agentes que auferiam algum benefício no entorno daquele espaço.

Contudo, apesar do êxito em afastar os *taxistas* dos passageiros interessados no transporte por ônibus, a reconstrução do Terminal Norte não desarticulou o comércio realizado pelas *barraquinhas* que circundavam este aparelho urbano antes da reforma; pelo contrário, conforme pude observar, o que era provisório se consolidou, e as *barraquinhas* que se haviam estabelecido temporariamente em outros lugares não voltaram a rodear o Terminal Norte após sua reinauguração, já que contavam com a presença assídua de parte dos trabalhadores que por ali passavam em movimentos de ida e volta ao trabalho e a outras atividades. A importância, ou, melhor dito, a preponderância das práticas cotidianas sobre as leis estabelecidas se demonstra quando se nota que foram construídos no interior do Terminal Norte vários espaços que teriam

como função serem comércios regularizados pela prefeitura, que atenderiam, dentro da formalidade, aos passageiros que circulam pelo terminal rodoviário. Contudo, em Suzano esse projeto se mostrou insensível ao conjunto de relações sociais ali estabelecidas previamente, já que todos os pontos de venda que porventura ali se estabelecessem só poderiam ser acessados por aqueles que já estivessem no interior do Terminal Norte, funcionários ou passageiros. Assim, descartando a relevância para o sucesso deste tipo de negócio, de todos os transeuntes que não estão dentro do terminal (e que, portanto, não pagaram a passagem à empresa de ônibus), assim como dos passageiros dos *táxis lotação* e ciclistas, além, evidentemente, dos moradores da região, pude observar que atualmente, após mais de três anos da reinauguração do terminal norte, ocorrida em 20/10/2007, à exceção de um espaço que se tornou uma biblioteca e do estabelecimento de um posto da Guarda Civil municipal, nenhuma das lojas construídas foi ocupada por comerciantes, pelo motivo de que, nos dizeres de um vendedor informal com o qual conversei, “*o movimento ali é pequeno, não vale a pena*”, o que significava que o movimento interno de passageiros no terminal era quantitativamente inferior ao movimento externo, composto, além dos passageiros, por vendedores, taxistas, transeuntes, moradores do bairro, além de pessoas que eventualmente passassem por ali, como ocorria no terminal antigo. Aos vendedores, conforme pude observar, interessava muito mais manter suas relações com diversos agentes nas ruas, ou seja, em um local em vários sentidos *mais amplo* do que o Terminal Norte, onde teriam suas ações restringidas e fiscalizadas; no exterior do terminal também seguiam garantidas as vantagens materiais, por exemplo, em se manter o ponto de venda fora do alcance do estado no que se refere à tributação de mercadorias. A escolha pela atuação na informalidade, além de garantir certa liberdade de ação aos vendedores, privilegiou sobretudo a permanência do contato entre estes com seus

clientes e parceiros.

Mesmo com o aumento da visibilidade da presença do estado através da figura do Terminal Norte, observei que aos poucos o comércio informal passou a ter influência no modo de ocupação desse espaço: conforme pude observar, os seguranças do terminal passaram a permitir a algumas vendedoras o uso dos banheiros e bebedouro deste equipamento urbano. Nessa atitude, impulsionada por um ato de solidariedade praticado por um de seus agentes, acredito que a presença do estado e de suas tentativas em coibir o comércio informal encontra, além de resistências motivadas por motivos materiais, também as resistências promovidas pelas interações sociais entre grupos presentes em um mesmo espaço, que, mesmo em oposição institucional, dentro do que se entende por legalidade, terminam por relacionarem-se amistosamente. E novamente aí se encontram regulações entre dois universos idealmente opostos, com constantes flexibilizações das condutas legais e classificações sociais operadas por seus atores.

Aos poucos, desde a reinauguração do Terminal Norte, novas *barraquinhas* se instalaram em frente a esse equipamento urbano e seus arredores, assim reconstituindo parte das práticas anteriores em um local que pretendia ser um marco de modernidade e legalidade na ocupação daquele espaço. A modernidade pretendida e o estabelecimento de um símbolo de presença da legalidade estatal não levaram em conta fatores mais perenes no estabelecimento das relações sociais, como, por exemplo, o interconhecimento entre diversos agentes presentes em um mesmo território, que, mesmo com a intervenção estatal, terminam por ditar a dinâmica das relações pessoais e comerciais estabelecidas nesse espaço.

Assim como o comércio informal sofreu alterações com a reinauguração do Terminal Norte, também as práticas dos taxistas se modificaram com o tempo, culminando na reclassificação do *transporte clandestino* dentro do sistema de transporte

municipal à atual condição de *transporte alternativo*. No período imediatamente anterior a essa reclassificação, as modalidades de ocupação do espaço urbano pelos *táxis lotação* se complexificaram, através de práticas que passaram a organizar a procura dos passageiros pelo serviço, separando os interessados em realizar trajetos determinados em filas específicas, indicadas por placas, além da instalação de toldos nas calçadas e ruas nos *pontos de táxi*, oferecendo abrigo aos motoristas e passageiros em dias de chuva ou de sol, modificando definitivamente a paisagem urbana daquele local.

A partir de 2010, os *táxis lotação* aos poucos saíram de circulação, e o transporte passou a ser realizado, além dos ônibus da Visul, também por vans regularizadas pela prefeitura; destaque, contudo, que com o término do trabalho de campo, não pude observar as mudanças decorrentes da alteração dessa maneira de transporte tida como ilegal à legalidade. Entretanto, no final de 2010, durante o trajeto do bairro Boa Vista à Estação Suzano, em uma *van*, tive uma conversa com o motorista que dirigia o veículo, e lhe perguntei como havia sido o processo de transição dos *táxis lotação* às *vans*, e qual fora o estopim para a regularização. Recebi a resposta de que teria sido o prefeito quem teve a iniciativa de se reunir com os taxistas, oferecendo-lhes a possibilidade de regulamentarem-se, ao que a maioria aderiu. Esse motorista acrescentou que a partir disso, o trabalho era realizado de uma maneira mais cômoda, e disse que “*agora um fiscaliza o outro*”, referindo-se especialmente à permanência de alguns *táxis lotação* nos arredores da Estação Suzano e nos bairros da região norte da cidade, que, operando na informalidade, não pagam tributos e passam a competir com as *vans* em melhores condições de obterem lucro. Ou seja, quem anteriormente estava na “ilegalidade”, fora das formalidades existentes no transporte público municipal, passou a ser um defensor da regra, ou ainda, internalizou a regra, sob o argumento de ver seu trabalho desvalorizado. Minhas observações não me permitem me aprofundar nesta situação,

mas se o que me foi afirmado pelo motorista encontra base na prática cotidiana, um universo que era regulado, por assim dizer, com regras próprias, passou ao controle, ao menos em parte, das regras estatais, modificando radicalmente a prática de alguns de seus participantes, que passaram a internalizar essas regras e operarem como “fiscalizadores”.

O *passe*, que continua a circular também como moeda na região da Estação Suzano, é um exemplo da permanência de informalidades dentro do sistema legal, já que é absolutamente aceito nas *vans*; a lógica da legalidade que ganhou força na regulamentação do transporte alternativo cedeu terreno a um elemento informal com permeabilidade garantida em várias relações intermediadas por algum valor financeiro. Essa permanência do *passe* mesmo no ambiente de “legalidade” das *vans*, passou a influenciar o método de venda dos vales-transportes ao redor da Estação Suzano, e demonstra o esforço realizado por diversos agentes para que este tenha perenidade nas relações ali estabelecidas nas ocasiões de pagamento e recebimento de produtos e serviços: anteriormente, a operação de compra era breve, bastando o interessado se aproximar do vendedor, pedir uma quantidade *X* de *passes*, pagar e receber seu troco quando necessário, para, em seguida, dirigir-se ou aos ônibus da Visul ou aos *táxis lotação*. Atualmente, quando o interessado se aproxima do vendedor, primeiro lhe responde se irá de ônibus ou van, sendo que, se o *passe* será usado na Visul, recebe um vale-transporte com uma data de validade mais próxima à data presente; de maneira oposta, quando se diz que o bilhete será usado nas *vans*, o comprador recebe um vale-transporte com maior validade. Penso que o vale-transporte, quando sai da mão do trabalhador e se transforma em *passe*, adquire a potencialidade de participar na intermediação de diversas relações entre diferentes agentes, tornando-se “dádiva” (ainda que residual, porque é uma dádiva interessada, mercantilizada) quando se nota que sua

circulação depende das partes – interessadas – à realização da troca. Portanto, estender ao máximo a circulação do mesmo *passse*, ou seja, da dádiva, no interior daquele território, amplia seu poder de circulação no tempo; uma vez em poder da Visul, os *passes* chegam ao seu destino, como fora estabelecido pela lei trabalhista, e saem de circulação, enquanto que, ao permanecerem ao lado de fora do Terminal Norte, têm uma permanência garantida na circulação em diversas situações de compra, venda, e transporte de passageiros, chegando ao sistema legal apenas quando próximos ao fim de sua vida útil, deixando de circular e fomentar relações entre indivíduos e grupos.

Até aqui acredito ter demonstrado como algumas práticas sociais tidas como ilegais podem se organizar em níveis mais estruturais do que as intervenções oficiais elaboradas em seu exterior e implementadas de forma vertical, com vistas a coibirem as primeiras. A reconstrução do Terminal Norte de Suzano, ao invés de significar uma remodelação profunda do comportamento dos participantes deste universo, no sentido de controlar e formalizar condutas, demonstrou que, para estas pessoas, os arranjos sociais empreendidos por elas no cotidiano são mais importantes e atingem níveis mais significativos do que as normatizações formuladas pelo Estado, em suas diversas esferas.

2.4 - O LADO DE LÁ E O LADO DE CÁ

De acordo com a terminologia nativa, as estações de trem existentes nas cidades atendidas pela Linha 11, sem exceção, separam as áreas urbanas de cada município em duas categorias: o *lado de lá* e o *lado de cá* da *linha*. Pude observar que, em relação à ferrovia, quando se vive no mesmo lado em que se localiza o centro da cidade, diz-se que se está do *lado de cá*, *para cima*, ou *antes da linha* do trem, o que faz com que a outra parte, após a ferrovia, seja respectivamente denominada *para lá*, *para baixo*, ou *depois da linha*.

Conforme observa Roberto Damatta, quando afirma que

“a sinalização tão banalizada no universo social brasileiro do ‘em cima’ e do ‘embaixo’ nada tem a ver com altitudes topograficamente assinaladas, mas exprime regiões sociais convencionais e locais. Às vezes querem indicar antiguidade (a parte mais velha da cidade fica mais ‘em cima’), noutros casos pretendem sugerir segmentação social e econômica: quem mora ou trabalha ‘embaixo’ é mais pobre e tem menos prestígio social e recursos econômicos” (1991:34).

Pude observar, no caso de Suzano, que o marco zero da cidade, no lado sul, se localiza exatamente um quarteirão e meio da estação de trem, o que faz com que o lado norte, tido como *periferia* pelos moradores do centro, esteja separado do centro apenas pela ferrovia e seus muros, situação similar nas outras cidades atendidas pela Linha 11. Mesmo assim, em relação ao centro da cidade, esta região é diversas vezes objetivada negativamente por pessoas participantes ou não do cotidiano destes territórios. Dessa forma, pensar a cidade em duas metades, postas em oposição pela fronteira constituída

pela ferrovia, implica na existência de uma categorização e distinção de cada área da cidade e entre seus moradores a partir de suas localizações no *lado de cá* ou no *lado de lá*, de acordo com a localização do indivíduo no perímetro de um mesmo município.²⁶

Unindo as áreas separadas pela linha do trem, as passarelas e viadutos são aparelhos urbanos existentes em Suzano e em outras as outras cidades atendidas pela ferrovia. Contudo, é importante registrar que a passagem de nível²⁷, por muito tempo foi o meio de comunicação entre as áreas das cidades separadas pela linha do trem; nem sempre existiram viadutos e passarelas, sendo estas construídas de acordo com o aumento da população das cidades; contudo, em Mogi das Cruzes ainda hoje podem ser encontradas passagens de nível, que têm grande participação no fluxo de pessoas e veículos entre as partes da cidade divididas pela ferrovia. Conforme alguns relatos concedidos a mim durante esta pesquisa, até os primeiros anos da década de 1980 sequer existia a barreira visual constituída pelos muros da antiga CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), administradora do trem naquela ocasião; a linha do trem era a única divisão entre os lados norte e sul de Suzano, e seus moradores podiam cruzar a linha férrea a pé, em direção ao centro e seus equipamentos públicos, fora dos pontos determinados pelas passarelas e passagens de nível. Por alguns anos, a passarela foi

²⁶ Sobre a interferência da divisão territorial gerada pela linha de trem em uma cidade na classificação social de seus equipamentos públicos e de seus moradores, ver o artigo de Silvana Rubino, “Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas” in “As cidades e seus agentes: práticas e representações” Heitor Frúgoli Jr, Luciana Teixeira de Andrade e Fernanda Arêas Peixoto (orgs.). - Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, 2006.

²⁷ “Passagem de nível” é o nome dado a determinado dispositivo de controle de trânsito, que possibilita que veículos e pessoas atravessem a linha do trem, ao nível da ferrovia, em suposta segurança. Estes dispositivos funcionam de maneira eletrônica e/ou mecânica, com o uso de semáforos, luzes de alerta, sinos e cancelas, que, para evitar acidentes, interrompem o trânsito de pessoas e veículos entre os lados da cidade separados pela ferrovia, quando o trem se aproxima do local.

apenas um aparelho urbano que permitia o trânsito de pessoas entre os lados norte e sul da cidade, o que possibilitou que as passagens de nível existentes fossem desativadas; simultaneamente, foram construídos viadutos para realizarem a mesma atividade, especificamente para veículos.

Com o decorrer do tempo, com o aumento do movimento migratório em direção a algumas cidades do Alto Tietê, vendedores ambulantes, operando na informalidade, passaram a utilizar a passarela como local de trabalho, aproveitando do constante fluxo de pessoas naquele equipamento urbano. As *barraquinhas* que hoje ocupam cerca de metade do espaço destinado aos pedestres, recharacterizam a passarela em relação a sua função primeira, “oficial”, já que se tornou um mercado a céu aberto, uma feira diária, também sendo possível entendê-las a partir da categoria de “bazar metropolitano”, citada anteriormente. Embora nesta pesquisa a descrição etnográfica se refira à passarela de Suzano, pude observar práticas semelhantes nas passarelas de Poá, Ferraz de Vasconcelos e Guaianazes.

Tendo em consideração que estes pontos de venda operam na informalidade, quando existe a possibilidade de fiscalização apreensão de produtos por agentes do estado, a comunicação entre os vendedores é imediata, fazendo que, em apenas alguns minutos, os produtos já estejam recolhidos, as barracas vazias e seus donos a salvo, fora da passarela, conforme pude observar em uma incursão ao campo com câmera: em janeiro de 2007, na segunda sessão de gravações do filme *Variante*, Ester, eu e Denis (um amigo que nos auxiliava naquela ocasião) nos dirigimos à entrada norte da passarela, a fim de cruzá-la em direção ao centro de Suzano registrando em vídeo a existência das *barraquinhas* e dos diversos produtos a venda. Para tanto, nossa estratégia consistia em posicionar-nos em fila, sendo: Ester em primeiro lugar, com um microfone direcional, eu em seguida, operando a câmera com o visor fechado, e Denis

logo atrás, com o restante dos equipamentos. Embora eu não possa afirmar com absoluta certeza, penso que nossa presença teve impacto naquele ambiente, podendo ter sido um elemento de interferência no comportamento dos vendedores naquela ocasião. Acredito que naquela situação específica, pudemos registrar de que maneira se operava a reação coletiva dos vendedores a um *rapa* (ou seja, a uma abordagem de fiscais aos pontos de comércio) ocasionado pela presença da câmera no campo. Isso seria uma demonstração do que Jean Rouch denominou “câmera criadora”, ou seja, teriam sido provocados “comportamentos e situações consideradas extraordinárias, uma vez que sua emergência perturba o ordenamento dos programas rituais ou das atividades cotidianas banais e maquinais” (FRANCE, 1998:314). À medida que subíamos a passarela, várias *barraquinhas* eram desarmadas, os produtos recolhidos, e vendedores saíam da passarela com sacos repletos de mercadorias; nem todos os vendedores, contudo, aderiram à fuga. Penso que nossa presença na entrada da passarela com o equipamento de gravação possa ter sido o estopim do temor em algum vendedor que, ao nos observar, tenha pensado que éramos fiscais em busca de imagens para incriminar os vendedores ali atuantes, e tenha passado adiante a “informação” de que fiscais estavam subindo a passarela. Quando estávamos por terminar o trajeto, pudemos registrar o diálogo entre dois homens, que embora não mencione a presença da câmera, evidencia a circulação da informação entre os vendedores:

Homem 1: “*Vem vindo fiscal aí, o que que é?*”

Homem 2: “*Dizem que é, dizem que é...*”.

A entonação utilizada pelo homem na segunda vez em que pronunciou a frase “*dizem que é*” me levou a acreditar que a circulação da informação entre vendedores

poderia estar baseada em fatos inexistentes, ou seja, o risco de se perder possíveis clientes era muito bem avaliado por alguns antes que se decidissem em optar por permanecer no local ou saírem da passarela, diante da dúvida da presença de fiscais.

Diariamente, as *barraquinhas* que se localizam na extensão da passarela em Suzano começam a serem montadas ainda nas primeiras horas do dia, concomitantemente à movimentação de trabalhadores que rumam em direção à Estação Suzano. Por volta das seis horas da manhã, já se pode observar uma grande quantidade de *barraquinhas* perfiladas na passarela, compostas por armações de ferro cobertas, em geral, por lonas azuis, e que oferecem aos transeuntes toda sorte de produtos, como cópias de CDs e DVDs, roupas, cosméticos, doces, produtos eletrônicos, até ervas-medicinais. Na passarela também existem mecanismos de agenciamento cotidiano entre as esferas da legalidade e da ilegalidade, da formalidade e da informalidade, em compasso com o já dito a respeito dos comércios ao redor do Terminal Norte. Tal situação, ao longo dos anos, fez com que fossem estabelecidas caracterizações por diversos moradores da parte sul da cidade a respeito da passarela e dos seus frequentadores, como *terra de ninguém*, *lugar sujo*, território ocupado por *marginais*, cuja travessia teria que ser feita com muito cuidado, já que nunca se saberia o que poderia ocorrer no trajeto. Três comentários obtidos no ORKUT, no tópico “Passarela na linha férrea” ilustram essa afirmação:

“Fiquei sabendo que vão derrubar aquela merda pra fazer a nova estação, e a nova passagem vai ser subterrânea. O fedor de urina é insuportável, e aqueles camelôs vagabundos irritam e dificultam a passagem.” (Comentário postado em 05/04/2010)

“Nojento e muito vulgar aqueles filmes pornográficos ao alcance de crianças e tudo mais.” (Comentário postado em 06/04/2010)

“quando eu estava no esporte e recebia os atletas vindos de outra cidade, era unânime as observações sobre a passarela. Todos sem exceção falavam que ficavam assustados ao deparar com tal cena. Ficava com vergonha daquilo e quando falava para alguém ir para Suzano eu já avisava sobre a passarela e dizia que não tinha nenhum perigo, poderia ficar sossegados. No fundo, eu mesma não acreditava naquilo. Nojento demais.” (Comentário postado em 07/04/2010)²⁸

Parte dessas opiniões pode ser justificada quando se leva em consideração a categoria “pórtico”, formulada por Magnani da seguinte forma:

“Os trajetos levam de um ponto a outro por meio dos pórticos. Trata-se de espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens. Lugares que já não pertencem à mancha de cá, mas ainda não se situam na de lá; escapam aos sistemas de classificação de uma e outra e, como tal, apresentam a "maldição dos vazios fronteiros". Terra de ninguém, lugar do perigo, preferido por figuras liminares e para a realização de rituais mágicos – muitas vezes lugares sombrios que é preciso cruzar rapidamente, sem olhar para os lados...” (2002: 23)

²⁸ Fonte dos três comentários:
<http://www.orkut.com/Main#CommMsgs?cmm=19677&tid=5456511137018179461&kw=Passarela+na+linha+ferrea> Acessado em 20/01/2011.

No lado sul de Suzano, além dos comentários obtidos no ORKUT, pude várias vezes observar a passarela sendo classificada por moradores desta parte da cidade como porta de acesso a um mundo obscuro, não-conhecido ou, em uma expressão, do *lado de lá*. Contudo, este pórtico se diferencia da categoria de Magnani quando se tem em consideração que a passarela suzanense é considerada *terra de ninguém* muitas vezes por moradores da região sul, que não necessitam, em sua maioria, cruzar e conviver diretamente com aquela passagem. Para os moradores da parte norte da cidade, a passarela faz parte de seu cotidiano, estando associada ao trem e ao comércio informal de diversos produtos, além de ser a principal porta de acesso ao centro de Suzano e dos principais serviços públicos dessa cidade. Desta forma, este pórtico, para os moradores da parte norte de Suzano, seria um lugar nada sombrio, perigoso ou preferido por figuras liminares, mas, pelo contrário, um lugar de permanência, reconhecimento social, trabalho e acesso a equipamentos sociais.

Cruzar a passarela ainda significa, para diversos moradores da parte sul de Suzano, deixar o centro rumo a uma parte da cidade violenta, reservada a pessoas *sem cultura*, de menor educação e poder aquisitivo, associadas negativamente pelos primeiros a um suposto grupo étnico e social composto por migrantes nordestinos, ainda que estes não sejam os únicos a viverem aí. Quando os migrantes nordestinos são vistos por moradores da região sul de Suzano como um grupo étnico diferente ao restante da cidade, além de se cometer uma falha intelectual biológica, está em operação, por parte dos moradores sem raízes nordestinas, a tentativa em se afirmarem como “melhores” do que os primeiros, ao associar os migrantes nordestinos à sujeira e ao crime, além de estes serem responsabilizados pela passagem de Suzano de *cidade de interior* a *subúrbio*, tornando-se uma *cidade de baiano*, de *gente feia* - expressões que muitas

vezes pude observar em operação, no linguajar cotidiano, virtual e real. Também em uma determinada publicação pude identificar esse tipo de classificação: de acordo com a formulação de Suami Paula de Azevedo (radicado em Suzano, cogitado várias vezes para o cargo de secretário de cultura nas quatro gestões municipais do deputado estadual Estevam Galvão de Oliveira), em 1982, Suzano

“era uma cidade do interior. Não era ainda da Grande São Paulo. É verdade que nunca teve mesmo só cara de subúrbio, de ‘periferia’, como diz o paulistano. Essa mescla de interior com faceta suburbana foi adquirida mais recentemente, nos últimos dez anos. Veio com a migração nordestina, que inicialmente, há coisa de quinze anos, não era significativa” (1994:16).

Ou seja, para esse autor, a presença massiva do migrante nordestino foi o estopim da caracterização de Suzano como parte da Grande São Paulo, região da qual fazem parte outros municípios que não receberam o mesmo fluxo de migrantes originários do nordeste brasileiro, como, por exemplo, Salesópolis e Guararema - fato que já seria suficiente para que essa hipótese seja invalidada. Nesta frase se revela mais uma faceta da construção do imaginário de Suzano pelos moradores da parte sul como subúrbio e periferia, constituído a partir da (e, no limite, por culpa da) presença nordestina e da influência de determinados *habitus* na cidade.

Realizadas estas reflexões a respeito de partes do entorno da Estação Suzano, tendo como base algumas práticas que pude observar em operação, é possível adentrar o trajeto ferroviário propriamente dito. Para tanto procederei à descrição e análise de observações realizadas no interior dos trens e estações da Linha 11, buscando interpretar algumas práticas ocorrentes nestes espaços em relação às descritas até o momento.

TERCEIRA PARTE

3.1 - TRENS VELHOS, TRENS ESPANHÓIS E METRÔ

Os *trens espanhóis*, como foram denominados pelos passageiros desde que foram implementados em 1992, foram disponibilizados para uso público depois de muita expectativa, com anúncios na televisão que indicavam o inédito conforto que essas composições trariam aos passageiros, em aspectos relativos às estruturas das instalações, tempo de transporte, segurança etc. A nomenclatura nativa *trem espanhol* se deve ao fato de esses trens terem sido importados da Espanha, e serem diferentes em visual e estrutura em relação aos *trens velhos* - também uma classificação nativa, que foi estabelecida para designar as composições que até então prestavam serviços, criando uma diferenciação nominal entre ambos. Em comparação com o *trem velho*, o *trem espanhol* representou um avanço na qualidade do atendimento aos passageiros da CPTM, ainda que sua eficácia seja exagerada por membros do governo estadual, como demonstra a seguinte afirmação, em discurso com data de 31/03/09, do então governador José Serra:

“(...) Nós estamos, na verdade, transformando a CPTM em Metrô de superfície (...)”²⁹.

Símbolos de modernidade, os metrô paulistas em muito se diferem dos trens da maioria das linhas ferroviárias: em geral, as estações de metrô são equipadas com escadas rolantes, pisos emborrachados, elevadores para deficientes, além de possuírem um sistema de limpeza que faz com que, salvo em situações de *rush*, o ambiente esteja sempre limpo, controlado por diversas câmeras e seguranças espalhados em suas

²⁹ Discurso de 31/03/09. Fonte:

<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=200670&c=201>. Acessado em 10/08/2009.

dependências. Também pude verificar, nas estações de metrô, que o ambiente muitas vezes é climatizado, quando é o caso das estações subterrâneas; no caso das estações de superfície encontra-se proteção lateral nas plataformas, para proteger os passageiros nas situações climáticas de sol intenso, chuva e frio. Estas condições em muito se contrastam com as oferecidas nas estações da Linha 11, para permanecemos no recorte desta pesquisa (embora possam ser verificadas em outras estações ferroviárias): conforme o que pude observar e registrar durante o trabalho de campo, as estações entre Mogi das Cruzes e Ferraz de Vasconcelos são muito parecidas entre si, sendo todas feitas de cimento batido, com passarelas metálicas sem cobertura servindo de elo entre as plataformas – a Estação Estudantes é a exceção, com escadas que levam a uma passagem subterrânea. As estações, até Ferraz de Vasconcelos, apesar de terem cobertura parcial, não oferecem abrigo aos passageiros em situações climáticas de sol, chuva e vento, porque não há paredes isolando as plataformas do ambiente externo, e tampouco a limpeza e a presença de seguranças é a mesma quando se compara estes locais com as estações de metrô e as estações localizadas a partir da estação Antonio Gianetti, ponto a partir do qual se encontram diferenças visuais e qualitativas nos equipamentos e serviços oferecidos aos passageiros. Mais do que o exagero de um governante preocupado em laurear sua administração, pude observar que a transformação dos trens em “*metrô de superfície*”, passando pela mudança da nomenclatura das estações ferroviárias com a finalidade de integrá-las à malha metroviária, é um sinal de que, se no plano material não ocorrem mudanças significativas para fazer com que as estações de trem sejam tais como as do metrô, ao menos no plano mental se podem operar símbolos que aproximem os trens da CPTM às composições do metrô paulista: conforme pude observar, o “Mapa do transporte Metropolitano” (ver *Mapa 02*), exibido em trens e estações da CPTM e do Metrô,

assemelha em forma e tamanho as linhas das duas companhias, gerando o que penso ser uma estratégia de ilusão de inclusão das linhas ferroviárias às metroviárias; o metrô seria um universo onde estariam em operação, com maior eficácia, ambientes de legalidade e a modernidade, daí a opção governamental por tentar mimetizar simbolicamente os serviços da CPTM aos dos Metrô.

A comparação de dois mapas, um de 2004 (*ver Mapa 04*), e outro de 2011 (*ver Mapa 02*), demonstram como são diversamente representadas as linhas de ambas as companhias em relação à extensão e linearidade dos seus respectivos trajetos: no mapa de 2011, onde estão integrados Metrô e CPTM, a Linha 1/Azul do metrô tem aproximadamente o mesmo tamanho das demais, tanto metroviárias como ferroviárias, inclusive sendo maior que, por exemplo, as linhas 7 e a 11, que, como se pode observar no segundo mapa, de 2004, são mais extensas e têm seus trajetos marcados por diversas curvas. Um observador desatento que se atenha apenas à representação das linhas por meio do mapa de 2011, poderia concluir que o transporte por trilhos é realizado por uma única companhia, e que as linhas (e seus serviços) se assemelham, já que simbolicamente são representadas seguindo a mesma estética visual, o que não se verifica na confrontação destes símbolos com a experiência cotidiana. As estações ferroviárias onde a mimetização da simbologia entre as duas companhias logrou melhor resultado são as localizadas entre Guaianazes e Luz, porque foram projetadas reproduzindo elementos do serviço metroviário, como piso emborrachado, escadas rolantes, vigilância ostensiva por meio de grande quantidade de câmeras; nestas estações circula o *trem espanhol*, cujo *design* se aproxima das composições metroviárias, e que é diferente, em forma e comodidade, aos *trens velhos* em operação entre as estações Guaianazes e Estudantes. Contudo, como já foi dito no início deste texto, as composições que circulavam no trecho entre as estações Guaianazes e

Estudantes, traziam, à época do trabalho de campo, adesivos que a identificavam com sua nomenclatura anterior, “Linha E”, sem nenhum elemento, simbólico ou prático, que as aproximassem da malha metroviária. Conforme pude ouvir durante o período em que pude compartilhar experiências nos vagões, muitas pessoas nominavam essa ferrovia como “Linha E”, mesmo após a mudança institucional da nomenclatura, demonstrando que a operação de mimetismo simbólico, operada pelo governo estadual e propagandeada através da imprensa e em outros meios de comunicação, não havia ocasionado efeitos no cotidiano dos ocupantes deste espaço, que determinavam suas próprias formas de se referirem a esse local.

Nos dois trechos que compõem a Linha 11, Estudantes/Guaianazes e Guaianazes/Luz, pude observar a existência de um código de conduta aos passageiros, aplicável a todas as instalações da CPTM, sejam plataformas, trens, vias ferroviárias, muros etc. Ao longo dos anos, este código sofreu alterações, e pude notar no interior dos trens a existência simultânea de mais de uma versão do código oficial, algumas extensas, outras resumidas, mas que terminam todas por informar aos passageiros quais são as modalidades corretas, na visão estatal, de ocupação do espaço e comportamento no interior das dependências da companhia. Aqui apresento uma versão resumida deste código, que pude observar nos trens e estações, que versa:

“Senhores usuários

Nos trens e dependências da CPTM é proibido:

- Impedir a abertura ou o fechamento das portas;

- Comercializar qualquer espécie de mercadorias;
 - Pregar qualquer religião ou crença;
 - Mendigar dentro dos trens;
 - Acionar o alarme do trem, sem necessidade;
 - Cuspir ou arremessar qualquer objeto no trem ou nas plataformas;
 - Viajar em lugares não destinados ao passageiro, debruçar-se na janela do trem;
 - Incomodar os passageiros ou empregados, furar bloqueios, embarcar ou desembarcar com o trem em movimento;
 - praticar qualquer tipo de jogo de azar;
 - pular plataformas, em qualquer situação;
 - Transitar pelo leito da via;
 - Praticar ato que resulte em embaraço ao serviço ou possa acarretar acidentes;
 - Portar armas;
 - Fumar;
 - Fotografar ou realizar filmagens sem prévia autorização;
 - Transportar produtos inflamáveis, explosivos, ou animais;
 - Transportar volumes maiores que 70x50x30 cm;
 - Transitar embriagado, intoxicado ou inconvenientemente trajado;
 - Portar-se de modo inconveniente molestando os demais passageiros ou empregados;
- O descumprimento a essas prescrições implicará em penalização, de acordo com o decreto-lei 1.832, de 04/03/96*³⁰

³⁰ Este regulamento do transporte ferroviário se encontra disponível no interior dos trens e estações da CPTM. A legislação completa pode ser encontrada no endereço eletrônico: <http://www.guiadostransportes.com.br/home/pdf/Decreto%201832%2096%20%20Transporte%20Ferrovi%C3%A1rio.pdf>. Acessado em 14/03/2011.

Embora, como se pode notar, as disposições legais sejam diversas, especialmente no *trem velho* observei que a obediência ao código não é o padrão da conduta de muitos passageiros, que operam mecanismos que favorecem as relações entre si e com outros personagens deste ambiente social, e não a lógica oficial, externa. Assim sendo, o *trem velho* pode ser visto como um espaço onde as regras oficiais que organizam o traslado e a vida social nesse lugar estão, se não suspensas, ao menos postas em uma posição inferior por grande parte das pessoas, em relação à auto regulação das condutas no trem, que obedece a regras sociais observadas pela maioria dos passageiros. Dentro do que pude observar, penso que nestes trens as sanções legais são menos temidas do que as sanções morais, estabelecidas pelos próprios passageiros e demais personagens presentes neste território.

No início das operações dos *trens espanhóis* pude observar a permanência nestas composições de determinados hábitos existentes no *trem velho* por parte de alguns passageiros, como fumar, por exemplo. Contudo, esta prática, de maneira acelerada, foi abolida destes trens e das estações posteriores a Guaianazes; pode-se supor que a mudança de determinados comportamentos ocorreu apenas em função da interferência institucional – de fato, o aumento da fiscalização no trecho Guaianazes/Luz, através de câmeras de monitoramento, além da repetição sistemática de avisos sonoros e campanhas realizadas pela companhia colaborou para isso. Entretanto, não se pode desconsiderar que a própria população passou a identificar no *trem espanhol* um serviço diferenciado, mais próximo ao metrô do que aquilo que conheciam por “trem”, alterando a própria percepção desse espaço e, por conseguinte, o comportamento das pessoas nestes locais. Apesar de vendedores, pedintes e grupos de evangélicos interagirem com os passageiros (que afinal são o objeto de todas as ações ritualizadas ocorridas neste ambiente), pude observar que nos *trens espanhóis* o aspecto formal da

ocupação do espaço parece ganhar força em relação aos *trens velhos*, onde as modalidades de utilização do espaço são menos rígidas em relação à legislação de conduta dos passageiros.

Penso que a atuação do Estado também diferencia os trens e estações da Linha 11 em dois grupos - antes e depois da Estação Antonio Giannetti - sendo que o comportamento de agentes de segurança e limpeza, assim como a arquitetura das estações, no trecho entre as estações Guaianazes e Luz é mais próxima à “asseptibilidade social” do metrô, ambiente onde a vigília do cidadão pelo estado é mais presente. Pude observar que alguns dos comportamentos ocorrentes nos *trens velhos* não se repetem no metrô paulistano, em grande parte porque determinadas práticas, como fumar - constantemente combatida por adesivos com signos de “não fume” espalhados ao longo das estações e vagões - além de serem rapidamente coibidas pelo sistema de segurança das estações, passaram a não serem bem vistas pelos demais participantes deste universo, o que faria com que o portador fosse rapidamente classificado como “*ignorante que não sabe andar de metrô*”. De alguma forma, isso revela um disciplinamento das pessoas para a vida na metrópole, onde constantemente os passageiros são alertados, seja por símbolos visuais, escritos e mensagens sonoras, de quais seriam os modos corretos de ocupação e comportamento nos trens, instalando valores nos passageiros, ou antes, realizando tentativas para incutir nas pessoas a noção estatal de como seria o comportamento ideal em determinado equipamento urbano. Alguns dos anúncios sonoros institucionais ilustram esse processo de tentativa do estabelecimento de um ambiente de legalidade através de padrões de civilidade:

- *atenção, evite filas nas bilheterias, facilite o troco utilizando moedas* (frase dita através de alto falante de plataforma);

- a exploração do trabalho infantil é crime. Não compre, não dê esmola, evite essa prática e colabore com uma entidade de sua confiança (frase dita através de alto falante de plataforma);

- atenção, os assentos com indicação são de uso preferencial, respeite esse direito (frase dita em alto falante no interior dos trens);

- a CPTM informa: é proibido o uso de aparelhos sonoros em volume que possa causar incômodo aos demais usuários (frase dita através de alto falante no interior dos trens);

Destes quatro exemplos, o primeiro diz respeito à operacionalidade das ações da companhia, especificamente no que se refere à rapidez no fluxo de pessoas atendidas nas bilheterias, mas que, no limite, tenta exercer influência sobre o modo como o passageiro deve lidar com seu dinheiro; a segunda frase se refere às práticas do “vender” e do “pedir”, existentes nos trens, sendo evidente a tentativa de criminalização destas atividades junto aos passageiros, que deveriam, nos dizeres da companhia, não realizarem compras ou doações no interior dos trens, sugerindo que os passageiros reconheçam estas práticas como criminosas e passem a exercer uma repressão moral a estas atividades; a terceira frase se refere a um direito de pessoas idosas, gestantes ou acidentadas em ocupar assentos preferenciais nos trens, direito que pude observar sendo amplamente respeitado no interior dos trens, embora existam exceções que não são suficientes para invalidar o padrão moral na conduta da maioria dos passageiros, que cedem seus lugares às pessoas que visivelmente atendem às condições estabelecidas, neste caso, não somente pela lei; a quarta frase, como a anterior, também é uma

tentativa de intermediação institucional nas relações de diferentes passageiros em relação ao uso de aparelhos sonoros, seja rádio, celulares ou MP3, muito comuns no interior dos trens. Apesar de ser uma intervenção que me parece objetivar o conforto de passageiros que não querem compartilhar da preferência musical de outras pessoas, pude observar uma situação que demonstrou que nem sempre a comodidade coletiva é preferida em favor da comodidade individual: três amigas voltavam do trabalho, e entre as estações Tatuapé e Corinthians-Itaquera uma das mulheres se sentou alguns bancos longe de suas amigas, e ligou um aparelho de música, sem fones de ouvido, em um volume que era suficiente para que a maioria das pessoas ao seu redor escutasse em alto e bom som a música escolhida por ela. Uma das amigas repreendeu a dona do aparelho, em tom jocoso, dizendo a ela:

“ô falta de educação, desliga isso aí, ô”

Ao que recebeu como resposta:

“vai tomar no seu cu, comprei com o meu dinheiro e vou escutar sim, vai se fuder”

Essa frase, dita praticamente aos gritos, não só me fez acreditar que a coerção estatal não é suficiente para coibir práticas individuais, assim como tampouco a negativa de alguns passageiros em coexistir com determinadas situações, como a exemplificada, é suficiente para que alguns comportamentos não ocorram: no intervalo do transporte entre o trabalho e a casa, a dona do aparelho reivindicou perante todos o direito do livre uso individual (embora realizado em público e possivelmente à revelia

de várias pessoas) do seu tempo, que naquele momento não era nem trabalho nem descanso, tempo no qual as possibilidades de ação dos passageiros são parcialmente engessadas pela necessidade de se transportar por trem, muitas vezes no horário de *rush*. Ali, a dona do aparelho operou um mecanismo de transformação do tempo no interior dos trens em tempo livre, escolhendo o que (e como) fazer nesse período, negando tanto a disposição legal como uma possível disposição moral dos demais passageiros.

Entre os *trens velhos* e os *trens espanhóis* existem outras diferenças, que se tratam da conservação do espaço: o *trem velho*, à época das observações realizadas em campo, era objeto de diversos tipos de vandalismo, como quebra de portas, pichação de paredes e vidros. Pode parecer que o *trem velho* não era apropriado pela população que o utilizava, que permitia que neste espaço muitas das regras observadas no *trem espanhol*, no metrô e no exterior dos trens não tivessem a mesma validade. Contudo, de forma inversa, penso que o *trem velho* gera maior pertencimento aos passageiros do que os *trens espanhóis*, sendo aplicada no primeiro uma série de práticas sociais coibidas pelo estado em espaços onde sua coerção - pedagógica, no limite - é mais significativa e presente. Os *trens espanhóis* e as estações onde estes circulam, planejados para serem cópias do metrô paulista, dessa forma parecem reduzir - através das ações e dos signos aplicados pelo estado - os arranjos sociais entre diversos indivíduos e grupos sociais; contudo, essa redução é relativa, porque tanto no *trem velho* como no *trem espanhol* diversas práticas “ilegais” coexistem com o transporte de passageiros, que quando cruzam as catracas de entrada das estações, trazem mais do que seus corpos e obrigações diárias - trazem consigo também uma maneira de pensar e existir no espaço que nem sempre é atingida pela coerção institucional.

3.2 - PASSANDO A CATRACA

Ao entrar na Estação Suzano, pela manhã, as pessoas que não compraram seus *passes de trem* antecipadamente o fazem às pressas, temerosos em perder a próxima composição. Do lado norte da estação, após a passagem pela catraca eletrônica, as pessoas que desejam ir a Poá, Ferraz de Vasconcelos e São Paulo precisam, para chegarem à plataforma oposta, subir por uma passarela metálica, que treme com o grande número de pessoas que nela circulam; quem irá a Mogi das Cruzes permanece na plataforma por onde entrou, e as pessoas que ingressam na estação pelo lado sul têm que necessariamente atravessar a passarela metálica, seja qual for seu destino. A Estação Suzano é feita de cimento batido, sem azulejos ou revestimentos de borracha, e possui bancos antigos, alguns quebrados, dispostos ao longo das plataformas; por vezes os alto falantes da estação emitem a transmissão de alguma rádio, cujos conteúdos variam entre notícias e músicas. Rapidamente a plataforma à qual chegará o trem com destino a São Paulo fica repleta de pessoas, que ao menor sinal da aproximação do trem passam a esperar aglutinadas junto à faixa amarela indicada no piso da plataforma. Na primeira parte da viagem, pela manhã, a entrada nos vagões é realizada rapidamente, devido ao grande número de pessoas que esperam para entrar nas composições e conseguirem assento, mas sem empurrões entre os passageiros, na maioria das vezes em que pude observar esta ação; em Suzano, é comum haver lugares disponíveis aos passageiros que entram primeiro nos vagões, mas o mesmo não se repete ao longo do percurso, fazendo com que muitos passageiros permaneçam em pé, na maioria do trajeto, todos os dias. Alguns dos *trens velhos* oferecidos no trajeto Estudantes-Guaianazes possuem ligação interna entre seus vagões, o que possibilita que os passageiros troquem de vagão caso assim o desejem, para buscar uma melhor acomodação em outros vagões. Isso também favorece a atuação de pedintes e vendedores, que passam a ter uma maior quantidade de

potenciais clientes e doadores à disposição no mesmo intervalo de tempo de viagem entre duas estações.

Até 1992, ano em que a CPTM passou a comandar o transporte ferroviário metropolitano em trens de passageiros, a situação deste tipo de transporte era mais precária: os trens que saíam da Estação Luz muitas vezes circulavam com as portas abertas, e já iniciavam suas viagens completamente lotados, atendendo a um número deveras maior de estações. Apesar da existência da Linha 3/Vermelha do Metrô (leste), a maioria dos passageiros utilizava o trem porque este era de custo menor em relação ao metrô e, além disso, ainda não existiam estações de integração entre a ferrovia e metrô, sendo necessário pagar uma entrada para cada companhia. Nos horários de *rush* o trem saía, portanto, da Estação Luz, parando nas estações seguintes para embarcar e desembarcar passageiros sempre com muito conflito entre estes, em decorrência da superlotação, situação que se repete na data da escritura deste texto. A modernização do sistema ferroviário unificou a tarifa de metrô e trem, possibilitando a intersecção entre os dois serviços sem custos adicionais aos passageiros nas estações Brás, Luz e Jabaquara - a princípio, criticou-se o aumento da passagem dos dois serviços, justificado na criação das integrações entre a CPTM e o Metrô. Com essa alteração, foi reduzido o número de paradas da Linha 11 em São Paulo, já que a Linha 3/Vermelha do metrô as atenderia, e criou-se o chamado “Expresso Leste”, com sete paradas na capital: estações Luz, Brás, Tatuapé, Corinthians Itaquera, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes. Contudo, a modernização do sistema ferroviário dentro da cidade de São Paulo, com a troca dos *trens velhos* pelo *trem espanhol* criou uma situação inusitada: anteriormente, o trem saía da Estação Luz e tinha como trajeto todo o percurso até a Estação Estudantes. O *trem espanhol*, no período do trabalho de campo, circulava apenas entre a Estação Luz e a Estação Guaianazes, implicando em que os passageiros

que chegavam das estações das cidades do Alto Tietê, fora de São Paulo, tivessem que desembarcar do *trem velho* em Guaianazes em direção ao *trem espanhol*. Nos horários de *rush*, as pessoas que conseguiam espaço nos assentos do *trem velho* dificilmente repetiam o feito quando trocavam de trem, e vice versa. No horário de *rush* noturno, a situação é ainda mais curiosa: embora diversas pessoas desembarquem em Guaianazes e saiam da estação, a maioria precisa seguir o percurso, e permanece nas plataformas para embarcar no trem velho e continuar o caminho rumo a seus destinos, seja casa, estudo, trabalho, dentre tantas atividades possíveis para um conjunto de mais de meio milhão de pessoas. Da maneira como foi projetada, a Estação Guaianazes tem três plataformas de embarque e desembarque: duas delas, localizadas à direita e esquerda, atendem aos *trens espanhóis*, que não avançam daquele ponto; durante o trabalho de campo, pude observar que, em caráter experimental, alguns *trens espanhóis* começaram a operar por todo o trajeto da Linha 11, mas sem hora definida, portanto sem sistematização operacional. A plataforma central de Guaianazes recebe o *trem velho*, e os passageiros entram e saem pelos dois lados do vagão, simultaneamente. Pude observar, não raras vezes, que a relação entre a chegada de *trens espanhóis* com pessoas que precisam embarcar no *trem velho* é deveras superior à capacidade deste último em recebê-las. Para cada embarque no *trem velho*, atestei que podem ocorrer até quatro desembarques dos *trens espanhóis* que vêm da estação Luz, situação que eclode na superlotação na plataforma da Estação Guaianazes nos horários de *rush*. Inversamente, segundo a lógica aplicada anteriormente, no trajeto contrário, no período da manhã, esta situação poderia favorecer aos passageiros, que teriam dois *trens espanhóis* alternando suas saídas para cada desembarque do *trem velho*; contudo, o que observei é que a proporção entre os tipos de trens se inverte: na maioria das vezes cada *trem espanhol* espera ao menos por dois desembarques do *trem velho* para sair da plataforma em direção à Estação Luz.

Embora o intervalo de tempo entre a chegada de cada trem nas estações tenha diminuído nos últimos anos, pude observar que a quantidade de trens disponibilizados à população é insuficiente, em especial nos horários de *rush*. Isso se deve, em parte, ao aumento da população das cidades atendidas pela Linha 11, que cresceu em ritmo notavelmente acelerado em relação à oferta de transporte público ferroviário. Durante as gravações em 2009, pude ouvir de um funcionário da companhia que

“não adianta, por mais trem que colocar, sempre vai ter mais gente!”

Essa afirmação, em conjunto a outras às quais tive acesso por parte de funcionários da companhia, tenta isentar a empresa pela superlotação diária dos trens em horários de *rush*, momentos nos quais o uso do trem representa um incômodo geral aos passageiros, que compartilham do mesmo espaço com milhares de pessoas, todas espremidas umas contra as outras. Muitas vezes ocorrem situações que podem levar a um conflito físico ou verbal, no caso de que alguém se sinta incomodado com determinado comportamento, como, por exemplo, a suposição de “*sem vergonhice*” - ou dito de outra forma, aproveitamento sexual, facilitado pela aproximação física entre as pessoas sob a desculpa de superlotação do trem; o uso de aparelhos de celular (na função de telefone ou de reproduzidor de música); conversas entre amigos e colegas que possam se estabelecer em um volume mais alto do que algumas pessoas consideram como aceitável.

Em gravação na plataforma da Estação Luz, em julho de 2009, registrávamos a presença de muitas pessoas espremendo-se na plataforma, disputando espaços enquanto esperavam o trem. Evidentemente, uma única composição não seria suficiente para

transportar todos os que ali esperavam, e o conflito físico e verbal entre pessoas com o objetivo de entrarem no vagão era inevitável. Quando algumas pessoas notaram que estávamos, Ester e eu, realizando gravações daquela situação, fomos aconselhados por um rapaz a gravar em outro lugar:

“tem que filmar Guaianazes, ali sim é que é o bicho”.

Nesta situação, além da permissão, ainda que não declarada, para que realizássemos nossas gravações, tive a impressão de que a preocupação dos passageiros em serem bem transportados existe, embora suas vozes sejam mais difíceis de serem escutadas pelo poder público, sendo que a presença de uma câmera representava, para aquele rapaz, um potencial apoio para que as más condições de transporte (reveladas na expressão *“ali [Guaianazes] sim é que é o bicho”*) melhorassem.

Dessa forma, não me gerou surpresa que, quando tentei que alguns passageiros objetivassem suas experiências no trem, necessariamente a temática foi deslocada à suposta má qualidade do serviço. Apesar de passarem tanto tempo nos trens, e de serem estabelecidos códigos de convivência entre passageiros, vendedores, pedintes etc., este equipamento urbano é identificado por muitos dos passageiros, na maioria das vezes, de forma negativa, como um local de sofrimento. As condições precárias denotam, conforme pude ouvir de um passageiro, *“falta de respeito do governo com o povo”*, mas também entre os próprios passageiros, pensamento que vai ao encontro de uma afirmação que ouvi de um funcionário da companhia, durante as gravações:

“o povo é sem educação, não sabe nem entrar no trem”.

Segundo essa interpretação, o trem não é um lugar agradável, por melhores que sejam as condições oferecidas pela companhia – nessa lógica, os passageiros seriam os responsáveis pela má qualidade do transporte, através de suas práticas ao entrar, sair e permanecer no trem. Mesmo que não seja minha intenção isentar a empresa de sua responsabilidade pela qualidade do transporte de passageiros, contudo é necessário evidenciar que, de fato, observei um conjunto de práticas desenvolvidas entre muitos passageiros que me fazem crer que a obtenção de vantagens na acomodação em assentos, mediante o uso da força, é uma atitude legítima para muitas pessoas, conforme pude observar diversas vezes. Há diversos momentos de conflito verbal e físico entre passageiros que estão no interior do trem (e que dele precisam sair) com os passageiros que estão do lado de fora e querem entrar no vagão o mais rápido possível para obterem melhores lugares, o que explicita ainda que involuntariamente o sentido hobbesiano da declaração “*ali [Guaianazes] sim que é o bicho*”. Algumas iniciativas foram tomadas para modificar esta situação, através da implementação de sistemas de embarque de passageiros, práticas já implementadas no metrô há alguns anos, como a reserva de determinadas portas do trem apenas para desembarque, ou disposição dos passageiros na plataforma em fila para entrada nos trens. Contudo, o uso destes mecanismos nem sempre é observado, sendo também demonstrativo do agenciamento das regras quando confrontadas com o cotidiano. Outro arranjo dos passageiros para conseguirem melhores lugares nos trens era praticado quando passageiros das estações Dom Bosco e José Bonifácio embarcavam em direção a Guaianazes, para conseguirem assento no trecho Guaianazes/Luz. Como o *trem espanhol* que chegava à estação Guaianazes era o mesmo que dali saía, os passageiros que estavam sentados não tinham que necessariamente sair do vagão, portanto, permaneciam em seus lugares, sentados, e assim seguiam até o centro da capital paulista. Muitas vezes, no período da manhã,

quando o trem chegava a Guaianazes, os passageiros que entravam nos vagões já não encontravam lugares disponíveis; tal prática ocorria de forma semelhante no outro extremo do trajeto, quando, no fim da tarde, passageiros entravam nos trens na estação Brás, para obterem lugares antes que o trem chegasse à estação Luz e partisse em direção à estação Guaianazes, já lotado. Contudo, estas práticas foram coibidas pela ação institucional, que passou a tornar obrigatório o desembarque dos passageiros nas estações Luz e Guaianazes, o que de fato passou a ocorrer.

Ainda sobre a superlotação nos trens, um morador de Mogi das Cruzes, com aproximadamente 35 anos, me disse, durante uma conversa na qual eu lhe comentava que fazia uma pesquisa e um filme sobre a ferrovia:

“quando eu vou para São Paulo, eu pego o trem, mas é um inferno, ali tá cheio de ‘paraíba’, esses caras não sabem falar, ficam gritando dentro do trem”.

Paraíba, cabeça chata, comedor de calango, pernambucano, gente marrom, baiano, nortista, entre outras denominações, são exemplos das nomenclaturas utilizadas por parte de moradores da região do Alto Tietê ao se referirem aos migrantes nordestinos e seus ascendentes, na maioria das vezes na ausência destes. Nessa fala, pareceu-me a princípio ver a expressão espontânea de um nativo sobre o universo social constituído pelo trem; posteriormente, contudo, passei a acreditar que aquela espontaneidade seria falsa, ou condicionada à minha própria origem e posição social naquele momento, já que sou nascido em Suzano e não tenho origens familiares no nordeste brasileiro, como meu interlocutor bem sabia. Em sua construção/reificação simbólica do espaço, está expressa a marca de distinção operada por diversos

passageiros e moradores das cidades do Alto Tietê quanto ao uso dos trens, ao mesmo tempo em que se opera a significação e atribuição de determinados *habitus* a seus ocupantes, a partir da suposição de quais são seus costumes, modos de falar, suas prováveis ocupações profissionais, grau de instrução, origens geográficas e culturais - assim como ocorre em relação ao espaço contíguo à Estação Suzano e seus frequentadores, além da passarela dessa cidade. Na descrição do incômodo ao se transportar em trem, na fala destacada não aparece o estado, o trabalho, a condição das cidades do Alto Tietê em fornecerem massivamente mão de obra à capital paulista, a especulação imobiliária ou qualquer outro motivo que explique tal situação; para aquele rapaz, tão somente a presença de nordestinos define a classificação negativa daquele local. Como diria um personagem de Sartre, “o inferno são os outros”.

Algumas pessoas, que rumo a São Paulo embarcam no trem na Estação Mogi das Cruzes, ou nas estações anteriores a Suzano, têm neste período de viagem a oportunidade de dormirem por um pouco mais de tempo, já que conseguiram assento, enquanto outras lêem jornais, revistas, livros; destaco especialmente de minha observação a leitura massiva de jornais especializados em esportes, revistas de palavras cruzadas, jornais populares, bíblias, livros de autoajuda, publicações espíritas, além de livros sobre medicina, contabilidade, administração, entre outros. Quem não lê, conversa, olha pela janela, para o chão, para suas mãos e pés, e para os outros; durante os cerca de vinte minutos de duração da viagem entre Suzano e Guaianazes, pude notar pessoas viajando juntas em grupos formados por amigos, colegas de trabalho ou familiares. As conversas, que podem tomar qualquer rumo, são muitas vezes sobre as próprias pessoas que falam, ou sobre terceiros. Não raras vezes pude escutar frases que, em qualquer situação fora do trem, acredito que não seriam ditas próximas a estranhos, por se tratarem de intimidades, o que sugere que, em alguma medida, esse espaço

comporta situações onde o anonimato existe e molda relações entre indivíduos, o que não o desvaloriza enquanto lugar antropológico: em determinada viagem, duas garotas conversavam sobre uma amiga, que tinha problemas com o namorado, e citaram nomes, datas, situações pouco abonadoras à protagonista da história, que, segundo as duas garotas, era constantemente traída pelo namorado, sem que tivesse a “*vergonha na cara de terminar tudo*”. Os demais passageiros, em contato físico, visual e auditivo com as garotas, limitaram-se a ouvi-las, em silêncio. Algumas vezes as outras pessoas que, como eu, estavam próximas às garotas, as olhavam diretamente por instantes, talvez surpreendidas pelas revelações feitas em público. No momento da superlotação do trem, quando se estabelece uma maior relação de impessoalidade entre os passageiros que não se conhecem, é possível que assuntos particulares sejam tratados neste espaço público, já que os passageiros alheios às conversas supostamente não estariam interessados nos temas tratados ao seu lado – o que pode ser verdade, embora a comunhão do espaço imponha também a comunhão da audição das conversas travadas neste espaço. Mesmo assim, falar na frente dos outros pode ser a única possibilidade de conversar com pessoas que não estão acessíveis em outros momentos de seus cotidianos, fora das viagens de trem, como demonstra uma parte do relato escrito para esta pesquisa a meu pedido, por Carolina Lanzoni Gomes, residente em Suzano:

“Aquele leitura de última hora para um trabalho, uma prova, ocorria [no trem] e eu acompanhava outras pessoas tendo a mesma prática. Estudávamos também discutindo os assuntos tratados nas aulas, era o momento para trocarmos nossas experiências e conhecimentos com os colegas de curso.”

A suposta impessoalidade existente entre os passageiros não impede que sejam estabelecidas relações entre as pessoas que estão no interior do trem ou nas plataformas. Desconhecidos travam diálogos entre si e compartilham experiências diversas vividas no interior das instalações da CPTM, como, por exemplo, atraso de trens, superlotação dos vagões etc., fazendo com que passageiros que não se reconhecem compartilhem experiências e opiniões sobre suas realidades. Na Estação Suzano pude reconhecer em determinados horários matutinos e locais da plataforma, pessoas que todos os dias escolhiam o mesmo ponto para embarcarem, exatamente na hora do dia anterior. O cotidiano de quem se transporta através dos trens, especificamente no período do *rush* matutino, funciona como um relógio; qualquer falha no cronograma compromete a sequência do trajeto ao trabalho, gerando atrasos nem sempre contornáveis. A partir dessa pontualidade pude perceber, considerando a sistemática convivência diária imposta pela dinâmica própria do cotidiano de grande parte desta população, as relações estabelecidas entre alguns passageiros, que se reconheciam e conversavam sobre suas vidas, mas somente dentro das estações e vagões. Pude observar em 2009 uma situação entre duas garotas e um senhor, que passaram a conversar durante uma viagem no trajeto SP/Mogi das Cruzes, sobre suas vidas, seus trabalhos, sem que eles tivessem relações anteriores, conforme pude notar a partir de seus diálogos. Falou-se muito, e sobre muitas coisas, durante toda a viagem, até que as garotas desembarcaram em Ferraz de Vasconcelos, não sem antes dizerem entre si:

“dá tchau pro nosso amigo de trem”.

Os *amigos de trem* são pessoas que constituem amizades que na maioria das vezes não extrapolam os domínios físicos da ferrovia, ainda que proporcionem encontros

quase diários entre indivíduos, com hora e duração marcada. Mas não é somente a coincidência sistemática dos horários que possibilita a existência da *amizade de trem*, já que esta pode se dar desde entre desconhecidos até entre pessoas que tiveram (ou têm) contato ao longo de suas vidas. O importante é notar como os passageiros, ao fazerem parte dessas viagens sistemáticas interagem com outras pessoas, em conversas que passam pelo desabafo com as condições de transporte à insatisfação com suas vidas, entre tantos assuntos possíveis.

Em outra viagem de São Paulo a Suzano, me foi dita uma frase por um senhor, disparadora de minha conversa com ele:

“no trem acontecesse tanta coisa que dá para fazer um filme, ninguém respeita mais ninguém”.

Pude notar que essa frase foi dita com certa irritação do senhor com o comportamento de outros passageiros que entraram violentamente no vagão, empurrando pessoas para conseguirem sentar-se. Este senhor certamente esperava que eu concordasse e contribuísse com alguma opinião sobre o fato, para que discorrêssemos sobre o tema - coisa que fiz. Sempre que tive a oportunidade de ter uma *amizade de trem*, fiquei com a sensação de que o interlocutor espera, ao iniciar a conversa, que haja um compartilhamento de valores e opiniões. A discordância sobre o tema leva ao desinteresse do interlocutor em seguir a conversa, fazendo com que a *amizade* perca a potência de desenvolver-se durante o percurso da viagem. Naquele momento, o comportamento de alguns passageiros no trem serviu como ponte de contato entre pessoas de origem e geração diferentes, como pudemos perceber enquanto conversávamos, o que também levou nossa conversa a uma crítica de tom geracional

sobre o comportamento da *garotada* com relação aos *mais velhos* e da *falta de respeito com os outros*. A conversa terminou quando chegamos à estação Suzano, onde nos despedimos na plataforma, momento em que nos apresentamos nominalmente.

Em outra ocasião, aguardando pelo *trem velho* em Guaianazes, um passageiro começou a resmungar baixo, irritado com a demora do trem. Assim que percebeu que talvez eu estivesse lhe ouvindo com maior atenção, imediatamente passou a dirigir-se diretamente a mim, fato que não pude ignorar, fazendo com que iniciássemos uma *amizade de trem*; no trajeto em direção a Suzano, trocamos informações um sobre o outro, e ficou clara a identificação gerada quanto à cidade de Suzano e alguns de seus bairros. Além disso, aquele rapaz me forneceu seu e-mail, para que eu o procurasse caso necessitasse de um “*ator de comédia para algum trabalho em vídeo*”. Neste caso ficou evidente para mim que a relação “passageira” estabelecida entre nós poderia ter sido estendida ao exterior do trem, demonstrando que *amizades de trem* não são necessariamente fugazes.

Durante outra viagem em direção à Estação Suzano, uma situação semelhante aconteceu, mas demonstrando que, além do estabelecimento de *amizades*, neste tipo de transporte também são operadas distinções entre seus próprios ocupantes: retornando de São Paulo, no horário de *rush* noturno, um passageiro, como no caso anterior, começou a queixar-se sobre a situação no trem, e começamos a conversar a respeito desse e de outros assuntos relacionados às condições da classe trabalhadora com menor poder aquisitivo. Em determinado momento da conversa, meu interlocutor, ao que pude perceber, olhando minhas roupas e corte de cabelo, me perguntou se eu morava no lado sul de Suzano (região onde de fato morei por 17 anos, na Vila Figueira, próxima ao centro, antes de mudar-me à região norte da cidade, no Bairro Boa Vista). Ao responder-lhe que não morava na parte sul da cidade, pude perceber uma surpresa em

sua reação: ele pareceu não conseguir me “encaixar” na parte norte da cidade. Expliquei-lhe que de fato eu não mais residia em Suzano, mas sim meus pais, e que eu fora criado próximo à região central da cidade, ao que pude perceber que passou a fazer-lhe mais sentido minha presença ali. Em seguida, mudando de assunto, ele passou a falar de seu bairro, enaltecendo a mudança da paisagem, aumento de saneamento básico, oferta de transporte. Ao chegarmos à Estação Suzano, nos despedimos com um aperto de mão, sem dizer-nos nossos nomes.

Algumas relações exteriores ao trem podem também fazer parte deste cotidiano, considerando que diversos passageiros residem ou têm vínculos na mesma cidade há décadas, o que gera encontros ocasionais nos trens entre pessoas que há muito tempo não se veem, e provavelmente não voltarão a se reencontrar, salvo por acaso (embora, como acredito demonstrar através desta dissertação, o termo acaso talvez não seja o mais adequado para nos referirmos às presenças de pessoas na Linha 11). Pude vivenciar tal situação algumas vezes, e destaco três delas como exemplo:

- em outubro de 2004, durante o *rush* noturno, em viagem realizada da Estação Brás em direção a Guaianazes, encontrei uma colega com a qual estudei no primeiro colegial, Edilaine (nome fictício). Não nos víamos há onze anos, e nesta oportunidade pudemos “atualizar” nossa amizade, separada pelas circunstâncias de nossas vidas particulares. Ela me contou, com muitos detalhes, o que havia feito desde 1993, entre casamentos, separações e atividades profissionais. A permanência obrigatória, no mesmo local por um período de tempo determinado, é diferente do encontro ocasional de duas pessoas nas ruas, em calçadas, ou no trânsito, entre automóveis, porque nesses momentos uma das pessoas pode evitar a relação, alegando pressa, por exemplo. É possível que determinadas linhas de ônibus possam reproduzir essas situações de permanência entre passageiros, dando-lhe a possibilidade de interagirem entre si,

espontaneamente, embora essa espontaneidade não seja completa quando não se tem opção para deslocar-se dentro de um espaço.

- em outra oportunidade, no mesmo ano, e também no período do *rush* noturno, vi no trem, que percorria o sentido São Paulo/Mogi das Cruzes, um homem que me pareceu familiar, e percebi que ele teve a mesma reação à minha presença. Havendo reciprocidade em nosso reconhecimento visual, nos cumprimentamos, e a partir daí me lembrei que ele era bancário; sem nenhum tipo de constrangimento, começamos a conversar sobre bancos, sobre aspectos de nossas vidas pessoais, ainda que superficialmente - uma vez que não nos conhecíamos de maneira íntima, e não possuíamos relações e vínculos mais densos anteriores. Da mesma maneira que começou, a conversa se encerrou quando desembarquei na estação Suzano, e o bancário seguiu para Mogi das Cruzes. Nesse caso, uma relação que poderia ser ativada em outro espaço e circunstância, uma vez que eu frequentemente usava dos serviços da agência bancária onde ele trabalhava, foi ativada somente no interior do trem. No banco, embora ele me atendesse frequentemente, nunca travamos um diálogo informal.

- por ocasião das gravações realizadas para o filme *Variante*, em julho de 2009, encontrei, enquanto descia as escadas da Estação Suzano, um amigo que não via desde 2006. Surpresos os dois pela ocasionalidade do encontro, descemos à plataforma, para “atualizar” nossa amizade. Trocamos informações sobre o que fazíamos naquele momento e trocamos nossos endereços de e-mail. No dia seguinte, aproximadamente à mesma hora, e na mesma altura das escadas - o que seria uma surpresa se os horários das atividades e o deslocamento de ambos não estivessem associados a uma rotina - nos encontramos novamente, e nesta ocasião fui informado por ele que já estávamos em contato pelo ORKUT; nesse caso, uma relação anterior foi realmente reativada pela “coincidência” de sermos os dois passageiros de trem. É possível que não nos

encontrássemos fora dali, já que eu fiquei na cidade por apenas alguns dias, e não frequentei naqueles dias os locais de encontro de meus antigos amigos localizados na parte sul de Suzano.

O *amigo de trem* não é uma categoria fechada, sendo possível sua existência em diversos níveis, não hierárquicos: não exige ancestralidade na relação, mas tampouco pressupõe a impessoalidade entre passageiros. Pode ser uma relação existente somente no interior dos vagões e plataformas, ativada em decorrência de algum motivo prático (atraso, comportamento de outros passageiros), mas pode também superar o imediatismo do momento, possibilitando aos passageiros estabelecerem novas (e reativarem antigas) relações, compartilhando experiências e interpretações sobre fatos ocorridos naquele cotidiano, entre tantos assuntos possíveis. Portanto, a impessoalidade supostamente existente nos trens potencialmente desaparece sob a socialidade “quente” existente entre seus passageiros e demais personagens daquele espaço, como veremos a seguir.

3.3 - SHOPPING TREM

Dentro dos trens, além do grande número de pessoas que utilizam diariamente este meio de transporte, também pude identificar a existência de um grande número de vendedores que comercializam toda sorte de produtos aos passageiros. Esta modalidade de venda existe há décadas no interior das estações e trens (também quando, antes de 1992, esta ferrovia ainda era gerenciada pela CBTU), mesmo sendo, no rigor da lei, proibida. Quando os trens partem das estações, principalmente no trecho Mogi das Cruzes/Guaianazes, algumas pessoas saem dos lugares onde estão, segurando pequenas caixas, mochilas, bolsas de viagem ou sacos plásticos, e passam a caminhar nos vagões ofertando produtos e seus respectivos preços em voz alta aos passageiros - alguns especificam oralmente se aceitam *passes* como método de pagamento. Quando algum passageiro quer comprar um produto, faz um sinal com as mãos para ser visto, ou chama pelo vendedor, se este está de costas, e neste caso outros passageiros também avisam aos vendedores que potenciais clientes o chamam. O vendedor se aproxima do cliente, que lhe diz que quantidade do produto deseja, e o vendedor entrega a mercadoria ao passageiro, que lhe dá o dinheiro e recebe troco, quando é o caso. Esse é o padrão da venda, embora algumas estratégias e relações estabelecidas anteriormente entre as partes contribuam ao maior sucesso comercial de alguns vendedores junto aos passageiros, como veremos adiante.

Diferentemente do que observou Lenin Pires (2005) no cotidiano dos vendedores dos trens metropolitanos no Rio de Janeiro, não pude identificar uma administração estatal da atividade de venda no interior dos trens; todos os *camelôs* se arriscam diariamente a serem expulsos das dependências da companhia e a terem suas mercadorias apreendidas pelos seguranças da empresa. Dentro da atividade de venda não existe uma organização formal que determina quem vende qual produto e em que

vagão, sendo que observei que, em um mesmo vagão, vários vendedores podem concorrer entre si, vendendo o mesmo produto; essa relação nem sempre é harmoniosa, uma vez que pude observar conflitos verbais entre vendedores que trabalham há mais tempo nos trens e concorrentes mais novos que não reconheciam essa ancestralidade. Em um dos conflitos que pude observar, um *camelô* reclamava de um vendedor jovem, que estaria atrapalhando sua venda, porque, em suas palavras,

“entrou no mesmo vagão que eu tava, e podia ter entrado no outro, que tava vazio”.

Como o vendedor jovem o ignorou, continuando com suas vendas, o vendedor seguiu seu discurso, no que me pareceu buscar apoio junto a passageiros, relatando-lhes o ocorrido, sem que, contudo, estes se demonstrassem a favor ou contra de sua queixa, limitando-se a escutá-lo, em silêncio. Ninguém parecia querer tomar partido de um problema que era do âmbito profissional apenas dos envolvidos; apesar das queixas, ambos os vendedores seguiram com suas vendas, no mesmo vagão. Em outra oportunidade, um vendedor me disse que em geral não há conflitos nos trens entre vendedores e seguranças, mas que *“uns marreteiros mais esquentados”* chegavam a ter problemas com os seguranças que lhes tomavam as mercadorias - ação de repressão à venda de produtos nos trens reforçada nos últimos anos. Segundo o mesmo vendedor, também poderiam surgir conflitos quando um *marreteiro* *“queimasse”* o preço de determinado produto, ou seja, colocasse o preço de determinada mercadoria abaixo do valor praticado pelos outros vendedores. Isso demonstra que, apesar de não haver uma regulamentação estatal, ou uma organização de classe profissional, existem sanções individuais internas ao trabalho dos vendedores, que variam de caso a caso.

No período das viagens de ida e volta é possível alimentar-se, como também comprar itens domésticos que não poderiam ser adquiridos em outros locais e horários, em parte devido à falta de tempo livre das pessoas que se utilizam os trens como meio de transporte. A variedade de produtos comercializados nos trens é tamanha que é difícil definir com exatidão a gama das ofertas; entretanto é possível listar alguns dos produtos observados: são vendidos principalmente produtos alimentícios, como bebidas (refrigerantes, cervejas e água), balas, chicletes, iogurtes, doces caseiros, amendoins, chocolates etc. Não tão costumeiramente, pude observar a venda de alicates de unha, alfinetes, linhas para costura, fitas métricas, revistas de palavras cruzadas, livros de matemática e redação, canetas, lápis, cortadores de legumes, lanternas, pilhas, atlas, CDs e DVDs “piratas” etc.; entre outros diversos produtos, também são oferecidos serviços de engraxate. Mais importante do que a precisão da lista é perceber que a venda de produtos no interior dos trens está relacionada, em alguns de seus aspectos, ao mundo exterior aos vagões: também no trem se aceitam *passes* de ônibus como forma de pagamento, e a atividade de venda se encaixa, ainda que com outra morfologia, na terminologia do “bazar metropolitano”, descrito anteriormente. No trem, os vendedores também estão sujeitos a precárias condições de trabalho, têm suas atividades classificadas expressamente como ilegais pelo estado, e seus produtos não são necessariamente obtidos no mercado formal de produtos. Dessa forma, o território exterior ao trem não é um universo independente, mas dele faz parte, onde se reproduzem, através das práticas sociais, traços do cotidiano que ocorre anteriormente, e simultaneamente, ao momento em que os passageiros entram nas estações de trem.

Inversamente à venda praticada nas imediações da estação Suzano, são os vendedores quem se movem no interior dos vagões, enquanto os passageiros os observam; pude observar que alguns vendedores somente conseguem vender seus produtos após passar diversas vezes pelo mesmo vagão e pelas mesmas pessoas. No trajeto entre as estações Estudantes e Luz, até três vagões de trem são interligados, o que permite aos vendedores circular em um espaço mais amplo, quando comparado ao *trem espanhol*, que não tem vagões interligados. Quando estão em trens que não possuem ligação entre vagões, nas paradas nas estações os vendedores têm que sair de um vagão em direção a outro, em uma movimentação que pode levantar a suspeita dos seguranças. O *trem espanhol* também não colabora à coexistência pacífica entre vendedores, quando estes se encontram em grande quantidade no mesmo vagão, já que disputam consumidores em um mesmo espaço diminuto de ação.

Considerando que alguns vendedores realizam suas atividades há vários anos nos trens, cabe citar a relação estabelecida entre estes com os passageiros. Na rotina imposta a trabalhadores e estudantes, que diariamente realizam viagens de suas casas ao trabalho, ou universidade/escola, e vice-versa, estes estabelecem *amizades de trem* com determinados vendedores, seja pela excelência de seus produtos e atendimento, como por seus respectivos carismas e atitudes perante os passageiros. Aqui se demonstra que a restrição do termo *amigo de trem* a determinadas modalidades pode ser pouco proveitosa, limitando seu alcance nas interações ocorridas nas instalações da companhia. Diversos vendedores são chamados pelos passageiros por seus nomes e/ou apelidos, e não raras vezes pude observar que muitos vendedores também chamam seus clientes por seus nomes, conhecendo suas atividades e realizando perguntas sobre o ambiente de trabalho e suas famílias, o que evidencia a relação mais estreita estabelecida entre estas pessoas. Alguns vendedores, de produtos mais específicos,

como doces caseiros, recebem encomendas de seus clientes, e as realizam considerando que o pedido feito será recebido e pago conforme o combinado, uma vez que ambos - vendedor e cliente - estarão no trem quase todos os dias, nos mesmos horários, como pude observar em determinada ocasião: em novembro de 2004, no trajeto entre as estações Luz/Estudantes, aproximadamente às 23h30, um vendedor de cocadas se aproximou de um passageiro que não o havia visto e o cumprimentou, para dar-lhe uma quantidade de cocadas que estavam embrulhadas em separado das que ele vendia no momento. Ambos iniciaram uma breve conversa, sem que eu pudesse notar que o pagamento pelos doces ocorreu naquele momento. Um acordo estabelecido previamente havia sido cumprido, com a entrega da mercadoria, e agora passava a depender da continuidade do mecanismo de reciprocidade acionado pelo vendedor, que teria que receber do passageiro em outra ocasião o valor de seu produto. Obtive outro exemplo de como podem se dar essas relações comerciais, a partir de outro trecho do relato escrito por Carolina (que estudou na Universidade Brás Cubas e realizou seu transporte muitas vezes através do trem), sobre as relações entre vendedores e estudantes:

“(...) Nas aulas de sábado de manhã, eu acompanhava meus colegas já concluintes, no trem, que tinham conta com o ambulante conhecido como “Alemão” que vendia refrigerantes, água e cerveja. Lembro de meus colegas tomarem uma cervejinha depois da aula, lá pelo meio dia dos sábados, e pagarem a conta no final do mês. Com o tempo passando, fiquei conhecida do Alemão, mas não fiz conta fiado. Comprava chocolates, biscoitos de outros camelôs nas viagens com frequência (...)”.

O *ter conta fiado* demonstra o mecanismo de reciprocidade em pleno

funcionamento: nada obriga os vendedores a confiarem nos passageiros/estudantes, a não ser a certeza de que suas permanências naquele universo não lhes permitem romper códigos de conduta que ultrapassam a transação comercial, material. A *conta* é um exemplo da perenidade das relações entre vendedores e clientes ao longo do tempo, em suas sistemáticas viagens de trem.

Acredito que existe uma relação de cumplicidade, ou, melhor dito, de solidariedade, entre passageiros e *camelôs*; por exemplo, em algumas ocasiões em que os vendedores precisam ocultar seus produtos da fiscalização dos seguranças das estações, eles se utilizam da própria estrutura dos trens: alguns bancos dos vagões dos *trens velhos* têm parafusos em sua parte inferior que, quando retirados, possibilitam que os bancos funcionem como baús, oferecendo um espaço que é utilizado como depósito de mercadorias quando a composição está parada em estações sob intensa vigilância dos seguranças. Quando lhes é oportuno, os vendedores solicitam aos passageiros que porventura estejam sentados nestes bancos que se levantem, tanto para guardar como para retirar os produtos, sem que eu tenha observado tal ato sendo realizado a contragosto pelos passageiros. Aqui novamente se apresenta a relação difusa posta em prática pelos atores deste espaço entre os universos da legalidade e da ilegalidade, demonstrando que passageiros, sejam trabalhadores ou estudantes que usam do trem como meio de transporte, veem nos vendedores não transgressores das leis, mas trabalhadores que ali desenvolvem suas atividades, mesmo à revelia da CPTM. Essa relação difusa entre os universos da legalidade e ilegalidade reforça a relação dos vendedores com os demais passageiros, todos “cúmplices” - indiferentes e/ou solidários - de suas presenças. Afinal de contas, se os passageiros não comprassem produtos no interior do trem, a venda não teria respaldo moral dos passageiros, e rapidamente cairia em descrédito, podendo ser denunciada. Contudo, parece não haver razão para alguém

queixar-se quanto à atividade de um vendedor que atua sem gerar problemas, e que em contrapartida oferece com suas vendas uma comodidade aos passageiros, que podem optar por comprar ou não algum produto para consumo imediato, além da possibilidade de levarem produtos às suas casas, o que não é possível realizar fora do trem, por exemplo, após as 23h, quando a maioria dos comércios (formais e informais) das regiões das estações de trem já encerrou suas atividades.

Mesmo com a progressiva fiscalização sobre os vendedores, pude observar que a atividade comercial é de tal maneira enraizada nas estações e trens, que termina por gerar uma falta de padrões de conduta por parte dos seguranças, que nem sempre acionam o mecanismo de repressão às vendas em todas as ocasiões em que se deparam com estas atividades. Para realizar a fiscalização e repressão às vendas e demais atividades proibidas, cada segurança age de acordo com a circunstância; em várias paradas do trem nas estações, mesmo com a presença de seguranças circulando do lado de fora dos vagões, pude observar que os vendedores seguiam com suas atividades, certos de que não seriam alvos de fiscalização - o modo como seguiam com as atividades, de maneira mais visível e audível, me pareceu contradizer-se com a postura adotada pelos vendedores em outros momentos, onde pude observar um maior cuidado nos momentos de parada do trem em outras estações mais próximas a São Paulo, ou seja, onde o transporte ferroviário mais se assemelha em forma e conteúdo ao Metrô. Em 2007, durante as filmagens, Ester e eu realizávamos gravações não autorizadas no interior dos trens, durante o *rush* noturno, aproximadamente às 20h, utilizando um suporte de câmera que não poderia ser ocultado caso surgissem seguranças, o que nos causava a apreensão de sermos flagrados e repreendidos. Um rapaz, que estava próximo a nós, dentro do vagão lotado, percebeu nossa preocupação com os seguranças, e nos disse que

“depois de Calmon Viana é suave”

Essa afirmação significava que a partir da Estação Calmon Viana eu não teria mais que me preocupar com seguranças, porque estes não faziam qualquer tipo de fiscalização nos trens – de fato, pude observar por diversas vezes que a partir da Estação Calmon Viana os vendedores demonstravam maior tranquilidade em suas atividades.

Por ocasião das filmagens autorizadas no trajeto Guaianazes/Luz, em 2009, durante uma conversa com funcionários da CPTM em um trem, perguntei-lhes se havia algum projeto de regulamentação da atividade dos vendedores para que estes tivessem suas atividades institucionalizadas. Obtive como resposta que

“não precisa disso porque os vendedores já estão sumindo, porque a CPTM está conseguindo acabar com isso”.

Sobre a regulamentação, através da possível criação de uma cooperativa de vendedores, o mesmo funcionário afirmou que

“aquilo é uma máfia, cheio de bandido, não interessa cooperativa pra eles não”.

A criminalização dos vendedores pela instituição ficou definitivamente exposta nesta frase, que também colocou a companhia como vencedora de uma “batalha”. Éramos cinco pessoas conversando, Ester, eu e três funcionários da instituição, que nos acompanhavam em nosso retorno das gravações; enquanto conversávamos, fui o único a

observar, no vagão contíguo, uma vez que estava virado de frente à porta que separava os vagões, um rapaz vendendo um pacote de balas a um passageiro.

Alguns vendedores desenvolvem estratégias específicas em suas atividades: pude observar, por exemplo, um vendedor de cortador de legumes levar ao interior dos trens um saco repleto de batatas, cenouras, pepinos etc, e descascar legumes com extrema agilidade, em segundos, cortando-os em múltiplos pedaços, evidenciando a suposta praticidade de seu produto. Impressionados, alguns passageiros foram convencidos de que tal artigo de fato lhes seria útil em sua vida doméstica, e compraram o produto. Outras estratégias de alguns vendedores se destacaram em minhas observações, que diversificam suas abordagens para conseguirem sobressair-se entre os outros “camelôs”, seja pela assertividade de suas ofertas como pelo humor de suas intervenções, além de expressarem suas relações com o mundo formal de vendas, exterior ao trem. Um dos slogans que pude escutar dizia:

“Olha a tesoura / Não perde o corte / Corta cabelo / Apara bigode”

Em outro caso, a diferenciação (e aproximação) das vendas no trem em relação ao mundo formal do trabalho e comércio foi explícita:

“Aqui não é Casas Bahia / Mas tem promoção todo dia”

Esses dois exemplos são apenas uma amostra do que pode ser dito para chamar a atenção dos passageiros aos produtos ofertados, embora esta última frase denote uma maneira de trazer ao interior dos trens a menção direta ao mundo formal, exterior, mostrando como pode ser consciente essa operação de vivência e convivência entre os universos da formalidade e da informalidade nas relações comerciais existentes neste cotidiano.

Outro vendedor apresentou-se explicitamente na posição de ilegalidade:

“Pessoal, daqui a pouco vai chegar os seguranças da CPTM e vai levar toda a minha mercadoria. Tô vendendo esse chocolate por cinco reais”.

Diante do silêncio dos passageiros e da inexistência de interesse pelo produto, o vendedor prosseguiu:

“para não perder a mercadoria, vou vender agora esse chocolate por dois reais. Vale cinco reais, mas vou vender por dois. Promoção no shopping trem enquanto os guarda não vem!”.

Rapidamente o rapaz vendeu grande parte de sua mercadoria aos passageiros de um único vagão, no trajeto entre as estações Luz/Brás, e a cada venda realizada ele dizia, em voz alta, que havia vendido mais um exemplar do artigo, perguntando quem o ajudaria, comprando no momento seguinte. Aqui a situação de informalidade do vendedor foi declarada abertamente junto aos passageiros, assim como a ação repressiva dos seguranças; o sucesso com que as vendas ocorreram me fez acreditar que se aquele

vendedor tivesse apenas oferecido seu produto, sem o argumento sobre sua posição naquele universo e as consequências que poderia sofrer por exercer tal atividade, não teria conseguido o mesmo número de compradores. Solidariedade ou conveniência, ou ainda, uma mistura entre ambas, colaboraram para que os passageiros se interessassem pelo produto, ao mesmo tempo em que colaboravam com o vendedor, que poderia, naquela situação, estar encenando uma dificuldade, considerando que em minhas observações e vivências nos trens eu jamais vi o artigo vendido por ele ser comercializado a cinco reais.

Observei outra estratégia de venda demonstrativa dos arranjos sociais operados no interior dos trens, por passageiros e vendedores: dois rapazes entraram no mesmo vagão, vendendo o mesmo produto, uma marca específica de bolachas recheadas, e ambos ofereciam o produto ao valor de R\$1,00. Em pouco tempo, estabeleceu-se entre eles um conflito verbal: um começou a queixar-se da presença do outro, dizendo ao concorrente que trocasse de vagão, para que ambos pudessem realizar suas vendas tranquilamente, sem competirem entre si por clientes. Diante da recusa do colega, e da afirmação deste último de que acreditava que era o outro quem devia se retirar do vagão, o conflito aumentou de proporção, passando a haver algumas ofensas leves entre ambos, que resultou em uma quebra dos códigos entre vendedores, quando um deles *queimou* o preço e passou a ofertar seu produto por um valor 20% menor do que o oferecido no começo. Rapidamente, antes que o primeiro pudesse vender algum produto pelo novo valor, o segundo vendedor mudou o preço de seu produto, por uma quantia ainda menor do que o ofertado pelo concorrente, chegando a um desconto de 50%. O outro vendedor passou a vender o seu produto pelo mesmo valor reduzido do concorrente, e o preço final do produto estabeleceu-se, neste caso específico, em R\$0,50. Muitos passageiros viram nesta situação a oportunidade de comprar o produto,

no caso o pacote de bolachas recheadas, pela metade do preço (valor que já é inferior ao mundo formal, externo ao trem), e o resultado de tal situação foi que ambos os vendedores terminaram por vender, em tempo reduzido, quase a totalidade de suas mercadorias aos passageiros ávidos por preços baixos. O que a maioria das pessoas ali presentes não sabia é que, após saírem do vagão, os vendedores se dirigiram juntos a outro vagão, onde novamente encenariam a concorrência para atrair mais clientes, conforme pude observar em outras ocasiões. Neste caso, é importante evidenciar que os passageiros que conhecem esta prática não denunciam a estratégia em curso aos outros passageiros, podendo até serem beneficiados por ela, quando esperam que os preços atinjam seu preço “mínimo”. Nesta relação de cumplicidade não está em questão se a prática é correta - do ponto de vista moral, já que a maioria dos passageiros não sabe que o conflito não passa de uma *mise en scène* - mas sua existência como alternativa ao mundo formal das vendas; trata-se, neste caso, de uma informalidade dentro de outra informalidade, estabelecida previamente. Dentro de uma lógica distributiva, todos saíram beneficiados, operando práticas, em todos os casos, informais: os vendedores simularam um conflito, os passageiros que conheciam esta estratégia se calaram, os demais passageiros foram surpreendidos e fortaleceram as práticas comerciais através de seu consumo e da aceitação à existência desta modalidade de venda, apesar das regras em vigor solicitarem condutas contrárias. Dessa forma, concordo que a informalidade

“no Brasil, parece se instituir muito mais enquanto desrespeito ao Estado e, principalmente, a seus agentes (ainda que, muitas vezes, conte com a participação direta ou indireta desses mesmos agentes), do que o desprezo à lei. Esta última tende a ser dinâmica a partir da

interpretação de seus conteúdos, dependendo das situações e atores envolvidos em distintos contextos sociais.” (PIRES, 2005:38/39)

Assim, o comércio é realizado com ampla aceitação social, embora seja, do ponto de vista da CPTM, ilegal e associado a condutas marginais. Através das atividades de venda nos trens, penso que a coerção estatal demonstra-se ineficaz em seu objetivo, quando posta em relação às milhares de pessoas que frequentam este universo, e aos seus respectivos arranjos sociais cotidianos, que lhes permitem ter atitudes alternativas à estrita obediência às regras impostas pelo estado. É importante ressaltar que o estado também comporta tolerâncias às transgressões das mesmas regras, como pude ver especificamente no comportamento dos seguranças após a Estação Calmon Viana, o que demonstra a descontinuidade entre os fluxos de legalidade e ilegalidade, que mudam de sentido constantemente.

3.4 - “É MELHOR PEDIR DO QUE ROUBAR”

Desde que, no começo dos anos 1980, passei a realizar viagens nos trens - e também no trabalho de campo - pude observar a existência de pessoas com dificuldades financeiras e/ou portadoras de diversos casos de enfermidades, físicas e psicológicas, além de acidentados no trabalho e deficientes congênitos, pedindo dinheiro no interior dos trens; suas estratégias e relações com os passageiros também são relevantes, porque revelam dinâmicas constituintes do cotidiano em questão, através das quais se pode objetivar parte deste território. Até os anos 1990, as situações de pedidos de dinheiro eram protagonizadas principalmente por pessoas com doenças graves (como problemas renais, fazendo com que estas pessoas andassem com bolsas plásticas penduradas para fora do corpo, ligadas aos seus abdomens por um tubo), fazendo com que o constrangimento dos passageiros em ver uma pessoa, quase sempre idosa, nesta situação, se traduzisse em real colaboração, ou seja, em ajuda financeira. Também eram comuns pessoas com deficiências ortopédicas, movendo-se através de pequenas tábuas com rodas - similares aos carrinhos de rolimã - ou mesmo arrastando-se pelo chão, como é possível ver em diversos pontos da metrópole, assim como em cidades de interior, do norte ao sul do Brasil, mostrando como o trem não constitui um universo à parte, mas é influenciado por práticas exteriores às suas dependências. A *performance*, que no caso dos vendedores pretende atrair clientes para com eles estabelecerem relações de reciprocidade, quando realizada por pedintes, na maioria das vezes, tem por objetivo o recebimento de uma dádiva dos passageiros que não lhes será devolvida em uma contra dádiva material.

Conforme observei, os pedintes portadores de doenças mais graves atingem maior arrecadação entre os passageiros, porque de alguma maneira, suas presenças, por exemplo, arrastando-se ao longo do vagão ou com bolsas plásticas penduradas para fora

de seus corpos, geram ao mesmo tempo comiseração nas pessoas presentes nos vagões, que além de os ajudarem não os denunciam à companhia - lembrando que, como explicitado anteriormente através do código de conduta dos passageiros no interior dos trens, o ato de pedir dinheiro (na linguagem oficial, *mendigar*) é uma prática proibida pela legislação. Penso que aqui não são as leis estatais que determinam como as pessoas reagem às presenças dos pedintes, mas sim valores que contradizem as regras em vigor, e expõem os mecanismos de convivência e condutas sociais praticadas pela maioria dos personagens constituintes da trama existente nos trens.

A partir dos anos 1990, pude observar o aumento de pedintes por falta de trabalho, de remédios para curar enfermidades, sem que a pessoa na situação de pedinte necessariamente tivesse um problema físico; o discurso, no ato do pedir, muitas vezes evidenciava que era a falta de oportunidades de trabalho e condições de saúde de parentes que colocava a pessoa nesta posição, ou seja, a doença de um irmão fazia de uma irmã uma pedinte, por exemplo. Em 2009, no trecho entre as estações Brás e Tatuapé, aproximadamente às 14hs, observei uma mulher pedindo dinheiro no trem, justificando sua presença ali em decorrência de sua demissão de uma residência onde ela trabalhava como doméstica. Ao final do discurso, a mulher caminhou pelo vagão a fim de recolher a contribuição daqueles que se sensibilizaram com sua história, e uma passageira a chamou para dar-lhe o telefone de uma “conhecida” que precisava de uma pessoa que limpasse sua casa. Embora eu não conheça o desfecho daquele encontro, penso que naquele momento a disposição da pedinte em sair daquela condição era maior do que o desejo de obter dinheiro através da comiseração alheia – trabalhar seria melhor do que “pedir” no trem.

Em 2007, durante as gravações autorizadas, estávamos Ester e eu no interior de um *trem espanhol*, no trecho entre as estações Corinthians Itaquera e Tatuapé,

aproximadamente às 16h, acompanhados por um funcionário administrativo da companhia e por dois seguranças, quando um garoto de aproximadamente 12 anos, descalço, com roupas velhas e sujas, passou a distribuir folhetos entre os passageiros presentes no vagão. Primeiro ele depositava o bilhete em alguma parte do corpo ou dos pertences dos passageiros, ou entregava o bilhete na mão de quem se dispunha a recebê-lo, repetindo o procedimento ao longo do vagão, o que permitia que os passageiros interessados em ler o bilhete tivessem tempo para realizar essa tarefa. Apanhei um dos bilhetes, no qual pude ler:

“Estou aqui pedindo uma ajuda para comprar arroz, feijão para meus irmãos menores. Qualquer trocado será bem vindo, porque é melhor pedir do que roubar, não importa o tamanho da ajuda, desde que seja de coração. Aceito qualquer coisa ou um vale transporte ou refeição. Obrigado(a), Deus lhe pague”.

Naquele momento não foi acionado o mecanismo de repressão àquela atividade, que foi observada - e registrada - com o consentimento da companhia, ali personificada por um funcionário e dois seguranças, o que demonstra que não são somente as vendas que são enraizadas neste espaço a ponto do padrão do comportamento estatal ser alterado de acordo com as circunstâncias. Como pude observar, a existência de pedidos orais ou escritos que fazem uso da expressão *“é melhor pedir do que roubar”* também é uma chave para o entendimento de alguns mecanismos de gerenciamento de ilegalidades e existência de um compartilhamento de moralidade quanto ao que é permitido fazer para conseguir meios de subsistência pessoal e familiar, mesmo à revelia da lei; considerando que, segundo a legislação correspondente dos trens, vender

e pedir são atividades ilegais, usar uma infração (pedir/vender) para evitar outra (roubar) demonstra mais uma vez a dificuldade em se dicotomizar as ações dos passageiros e demais ocupantes dos trens na lógica legal/ilegal: o que é ilegal para a empresa é plenamente aceitável do ponto de vista moral de parte dos passageiros, e dentro das práticas aceitáveis há, por assim dizer, as mais aceitáveis. A frase “*pedir é melhor do que roubar*” revela uma escala hierárquica de valores implícitos no ato de pedir que transcende a dicotomia legal/ilegal: essa diferenciação entre os dois atos demonstra a aceitação moral do “pedir”, embora seja ilegal para a companhia, enquanto que o “roubar” continua sendo uma prática repulsiva sob qualquer ótica, que sequer está prevista no código de conduta de uso dos trens, pois não é necessário que existam cartazes dizendo o tempo todo que não se deve roubar, enquanto que a proibição ao pedir - e ao vender - é estampada nos vagões dos trens (além dos avisos sonoros emitidos frequentemente nos vagões e plataformas das estações) como advertência a pedintes e vendedores, mas também para que os passageiros saibam que a aceitação e solidariedade a estas práticas reforçam atitudes tidas como ilegais. Nos trens, tudo ocorre como se a proibição às atividades relacionadas ao “pedir” não existisse; a conduta dos passageiros, ao colaborarem com pedintes - e com os vendedores - seja com dinheiro, alimentos ou *passes*, além de demonstrar a ineficácia de regulações absolutamente externas àquele cotidiano e condições sociais de parte de seus participantes, também demonstra que as relações estabelecidas no interior dos trens pelos passageiros e demais personagens deste campo social são mais complexas e dinâmicas do que podem parecer à primeira vista.

Conforme observei, os pedintes não costumam atuar nos momentos mais críticos da circulação de passageiros, nos horários de *rush* matutino e noturno, também porque tampouco a condição física de alguns lhes permite tal atividade. Em geral, os pedintes

atuam entre as 9h e 17h, e as observações em diferentes horários nesta faixa de tempo me permitiram reconhecer alguns destes personagens e suas respectivas práticas em diferentes ocasiões. O uso de bilhetes com os pedidos de ajuda se tornou prática corrente desde o final dos anos 1990, sendo que antes desse período o discurso do pedinte era transmitido oralmente. Conforme descrito, na absoluta maioria das vezes o pedinte deposita o papel em alguma parte do corpo ou da bagagem de cada passageiro sentado, sem necessariamente dirigir-lhe o olhar ou a palavra, e repete o procedimento com os demais passageiros, até terminar o vagão, para fazer o trajeto oposto recolhendo os bilhetes e eventuais colaborações. Em alguns casos, os pedintes não pedem dinheiro para si próprios, mas sim para parentes que estariam em condições de saúde extremamente precárias; nestes casos, é comum o uso de fotos que mostrem o portador da enfermidade, e em alguns casos a pessoa que motiva o pedido é exibida aos passageiros. Como exemplo, descrevo a prática de uma garota que acompanhava o pai deficiente visual, que empunhava uma bengala. Pude observá-los no ano de 2004, entre os meses de julho e dezembro, e no ano de 2006, entre os meses de janeiro e julho, também os identifiquei nas linhas 8, 9 e 10. O procedimento utilizado para realizar os pedidos por dinheiro se consistia na entrada de ambos no vagão do trem, e em seguida ambos caminhavam ao extremo oposto do vagão, a filha em velocidade um pouco maior, distribuindo folhetos que explicavam aos passageiros a situação do pai, de como a condição física adquirida, e não congênita, o prejudicava e comprometia materialmente sua família. Ambos vestiam roupas que não os colocavam, ao menos visualmente, em uma condição de miserabilidade extrema. Quando a garota chegava à outra extremidade, o pai ainda caminhava pelo vagão em silêncio, mostrando-se aos passageiros, e ao atingir a parede onde estava apoiada sua filha, ela percorria o vagão no trajeto oposto, recolhendo os bilhetes distribuídos e, em alguns casos, a colaboração das

pessoas que se sensibilizaram com a situação.

Quando a prática de distribuição de bilhetes e fotos teve início, os passageiros reagiam com maior atenção aos pedidos; contudo, a profusão desta modalidade do “pedir” na última década influenciou na reação dos passageiros que, uma vez que se acostumaram a essa técnica silenciosa, passaram a não ser mais atingidos emocionalmente como antes, sendo que muitas vezes os passageiros não reagem aos bilhetes nem no momento em que estes são depositados em suas pernas, braços ou pertences, e sequer olham para os papéis. Com base nesta observação, penso que o uso de bilhetes, porque feitos de forma mais impessoal, afastam os passageiros dos pedintes, uma vez que elimina a *performance* da interação, exigindo dos passageiros uma predisposição em conhecer o problema alheio e dele comiserar-se, para somente então a relação culminar na doação de um bem; ao contrário das dramatizações, o contato não é estabelecido de imediato, sendo necessário o passageiro aceitar a mediação da mensagem escrita, e de fotografias, no pedido de ajuda. Dessa forma, penso que quanto mais o pedinte esmiúça sua necessidade através de uma *mise en scène* pública, ritualizada perante os passageiros, maior se torna sua legitimidade em “pedir”, e maior é seu logro material, traduzido no recebimento de bens de troca e de consumo.

Em 2009, pouco antes do *rush* noturno, entre as estações Luz e Brás, pude observar, por exemplo, um passageiro se apresentar aos demais ocupantes do vagão, que estava repleto de pessoas, pedindo desculpas a todos por interromper suas viagens. A partir daí, o homem passou a contar a todos sua história, com detalhes sobre a “vida normal” que tivera outrora, drasticamente alterada em decorrência de um acidente de trabalho no qual ele teria caído em pé de uma altura de 10 metros, tendo sequelas físicas permanentes que não lhe permitiriam voltar a trabalhar; enquanto falava, o homem levantava sua camisa e mostrava aos demais passageiros a deformidade adquirida no

acidente, e também empunhava um laudo médico que certificava sua invalidez. O pedido de dinheiro, explicitado somente no final do discurso, foi seguido por uma grande quantidade de doações de passageiros de todo o vagão, e cada doação era recebida por ele com a frase “*Deus te abençoe*”. Esta situação me fez acreditar que os pedintes que podem argumentar que não tem outra saída que não seja “pedir” nos trens, uma vez que estão impossibilitados de trabalhar, potencialmente tem mais sucesso do que outras pessoas que peçam apenas baseando-se no argumento da falta de dinheiro. O motivo da falta de dinheiro, e principalmente, a *performance*, a *mise em scène*, é a maneira pela qual o motivo se revela aos passageiros, e passa a ser um elemento chave para que um ou outro pedinte angarie mais recursos no trem. Penso que em diversos casos as doações obedecem a um mecanismo de reciprocidade que não é acionado pelo passageiro, ao doar, mas sim pelo pedinte, ao “pedir”: é do pedinte que sai a primeira prestação, o *motivo*, explicitado de formas corporais, visuais e sonoras, dramatizadas. Assim, pedir implica em mostrar-se ao outro de maneira ritualizada, e com ele compartilhar, ou tentar compartilhar, os sentimentos vividos em uma situação específica de dificuldades financeiras e/ou falta de saúde, com o objetivo de atingir uma catarse junto aos passageiros que se materialize na dádiva. O passageiro, ao contemplar a *performance*, se através de sua eficácia dramática entender que o motivo é legítimo - ou seja, não pelo motivo, mas pela *mise em scène* engendrada - dá sua contribuição ao pedinte, ou seja, realizando a contraprestação; dessa forma, penso que a baixa adesão dos passageiros aos pedidos realizados com bilhetes se dá porque, nesses casos, os pedintes não colocam ênfase na dramatização, tendo suas interações com os passageiros reduzidas a um breve contato mecânico, o que é percebido negativamente pelos últimos, que não são mobilizados em torno do problema de um determinado pedinte. Não é somente uma relação mecânica entre o pedido e o julgamento - se justo ou não - mas um

compósito que passa necessariamente pela criatividade, pela dramaticidade, por elementos performáticos que sugerem a eficácia do pedido.

A mecanicidade no ato do pedir também se encontra em muitos pedidos verbais. A exemplo dos vendedores, alguns pedintes têm um texto fixo, imutável, aplicado em todas as ocasiões, com uma cadência oral que reduz o sentido emocional do conteúdo. É como se o texto, repetido à exaustão, não significasse mais nada ao portador, e passe a ser somente um meio de apresentação superficial aos passageiros, não tendo importância crucial ao sucesso do pedinte. Pude observar que o pedir, quando não é atualizado ou se torna evidentemente mecanizado, muitas vezes cai no descrédito.

Outra modalidade do “pedir” que pude observar foi a dos músicos de rua – e, no final das contas, de trem. Em quatro ocasiões, duas delas em outras linhas da CPTM (o que indica que eventos observados na Linha 11 também possam ocorrer em outras linhas da companhia), pude observar a existência de músicos que, através da execução de canções, buscavam obter dos passageiros algum tipo de reconhecimento e ganho material. Neste texto os aproximo dos pedintes, posto que a falta de oportunidades no mercado artístico muitas vezes é citada por eles próprios em suas apresentações como o motivo de suas atividades, à semelhança dos trabalhadores que não conseguem emprego e que passam a “pedir” enquanto não conseguem um trabalho. Acredito que o fato de suas apresentações serem o principal meio de obtenção de ganhos materiais junto aos passageiros faz também com que esses artistas se aproximem dos pedintes, em suas atividades nos trens; contudo, aqui reside também a diferença entre as duas atividades: enquanto que para os pedintes a dramatização é central, apesar da existência de um

motivo, no momento em que são apresentadas músicas em troca de dinheiro estabeleceu-se, desde o primeiro momento, que o mais importante é a *performance*, e não as condições sociais dos artistas de rua: a possibilidade de estabelecer-se uma troca é apresentada desde o início da relação, independente da vontade dos passageiros, que escutam, queiram ou não, as canções executadas. Aqueles que decidem por colaborar com os artistas realizam uma contra dádiva, já que retribuem a dádiva recebida no ato da execução da música, momento onde é acionado o mecanismo de reciprocidade entre artistas e passageiros. Quem não colabora com os artistas não sofre qualquer tipo de constrangimento por seu ato - apenas não se estabelece reciprocidade entre indivíduos naquele caso específico.

Durante as gravações tivemos a oportunidade de registrar a execução de duas apresentações artísticas, e as descrições de ambas exemplificam o que foi dito em relação a estes personagens: em janeiro de 2007, durante as gravações autorizadas, enquanto éramos acompanhados por dois seguranças e por um funcionário administrativo da companhia, reconheci no corredor de integração CPTM/Metrô, na estação Brás, aproximadamente às 10hs, um rapaz o qual eu já havia observado tocando canções em troca de dinheiro no interior de um trem da Linha 10, e que, conforme seu discurso, tinha como objetivo angariar recursos para gravar um CD. Nesta segunda ocasião, o rapaz empunhava um violão (que exibia um adesivo do metrô), junto a outros três rapazes, sendo que dois também tinham violões enquanto um deles portava um pandeiro. Conversei com Ester sobre a importância de nos adaptarmos à situação e realizarmos a gravação dos artistas executando uma música naquele local, para que nos assegurássemos de possuir um registro deste tipo de atividade. Ao apresentar a proposta ao funcionário administrativo que, no final das contas, era quem detinha o poder de decisão sobre nossas atividades nas gravações autorizadas, recebemos uma resposta

positiva, conquanto que a execução da música fosse rápida. Apresentamos nossa proposta aos quatro músicos, e três deles aceitaram, sendo que um deles se escondeu atrás de uma parede de cimento enquanto realizamos a gravação, temendo a exposição que poderia sofrer tendo sua imagem gravada. Ao final da filmagem, demos uma pequena contribuição financeira ao grupo, e seguimos com nossas atividades. Além de ver em operação o mecanismo de reciprocidade entre os dois grupos de artistas, de cinema e de música, sendo que respectivamente um estava em atividade sob a formalidade legal e o outro não, pudemos ver novamente a convivência da companhia em admitir aquela atividade como um fato cotidiano do universo dos trens, já que, além de permitir a execução da música, também contribuímos com os artistas - duas infrações em um ato, o que demonstra que o estado também admite a ilegalidade.

Nem sempre as relações entre a companhia e os artistas se desenvolvem desta maneira, como pude observar (ou, mais especificamente, ouvir) em outro momento: nas gravações de áudio realizadas nos trens em 2009, Ester e Guilherme, técnico de som, registraram a apresentação de um artista de rua, que coincidentemente era o pandeirista do grupo de músicos registrados por nós em 2007; nessa nova ocasião, esse artista se encontrava sozinho, vestido de palhaço e, segundo Ester, aparentava estar sob efeito de álcool. Sua apresentação demonstrou como se davam algumas relações entre artistas e funcionários da instituição:

“Pessoal, eu sou o Ed Boy do Pandeiro, só que eu tô sem o pandeiro porque ontem levaram o meu pandeiro e levaram o meu CD por atacado, só não levaram minha alma né, o fiscal da CPTM, não pode cantar no trem, só pode ó [faz gesto que significa roubar], e como eu não sei fazer isso, eu vim aqui cantar uma música, vender

meu CD e pedir, que não é pecado. [dirigindo-se a um passageiro] *É pecado pedir, moço?* [com um gesto o rapaz responde negativamente] *Então me dê logo cinqüenta centavos.* [risos] *Eu vou é cantar, quem quiser ganhar dinheiro que vá trabalhar...* [inicia a música, um repente “sobre o rico e o pobre”].

Neste caso, além de ser relatada a ação repressiva da companhia em apreender mercadorias, também se pode verificar que a modalidade do “pedir” exercida por este artista, uma vez mais coloca este ato em uma posição moralmente aceita pelos demais passageiros. Em uma mesma ação, este homem concentra os papéis de artista, de vendedor e de pedinte, contando com a aceitação dos passageiros nas três modalidades de apresentação: “(...) *como eu não sei fazer isso [roubar], eu vim aqui cantar uma música, vender meu CD e pedir, que não é pecado*”. Quando o pedir é colocado como uma atitude absolvida pela via religiosa, penso que o pedinte tenta acionar, objetivando conseguir a comiserção dos passageiros, o sentimento de solidariedade religiosa das pessoas ali presentes, o que complexifica a relação por trazer o universo do sagrado àquele equipamento urbano, profano. Por isso mesmo talvez a dramatização não tenha obtido o mesmo resultado material, por exemplo, do que a do trabalhador acidentado, pela razão de o artista estar aparentemente um pouco alcoolizado, o que lhe retirou parte de sua legitimação perante alguns passageiros nas atividades simultâneas de vendedor, artista e pedinte, como pude notar no final de sua apresentação, após as palmas dos passageiros:

“Agora quem aplaudiu não se esqueça das ofertas [doações, dádivas], que é pra ver se eu pago a pensão hoje, se eu tomo um café

ou alguma coisa, porque pecado é roubar, é pecado pedir?”.

Uma passageira, que acompanhou a apresentação, quando viu que o artista estava no outro lado do vagão, comentou à sua amiga:

“sei bem o café que ele vai tomar...”

Essa frase demonstra a suposição por parte da passageira de que o artista iria comprar bebidas alcoólicas com o dinheiro arrecadado, o que diminuiria sua legitimidade em pedir dinheiro no trem. Aqui o motivo - e sua interpretação na experiência individual de uma passageira - se sobrepôs à eficácia da *performance*.

Uma modalidade de comércio nos trens se diferencia da categoria “venda”, por características que aqui associo ao “pedir”: deficientes auditivos comercializam pequenos produtos, como adesivos, agulhas e linhas de costura, pequenas agendas etc., com bilhetes anexados aos produtos que explicam que não se trata de uma venda comum, e sim de um ato de solidariedade - ainda que negociada, já que a compra está associada mais à necessidade do vendedor do que à do cliente. Os vendedores sem deficiências físicas também compartilham da solidariedade dos passageiros, ainda que seja uma solidariedade ao trabalho - e interessada, quando se nota que se dá na compra de um produto por um valor abaixo do encontrado no exterior dos trens, não estando associada diretamente à incapacidade, ou impossibilidade física dos vendedores portadores de deficiências, sendo a necessidade do comprador preponderante à

necessidade do vendedor. Os deficientes auditivos não se colocam em uma posição de miserabilidade, cuja deficiência os impediria de trabalhar, mas antes destacam que são pessoas que ali trabalham como um vendedor qualquer. Contudo, o fato de serem deficientes auditivos é citado muitas vezes como o motivo que os levam a estarem ali; além disso, suas estratégias se aproximam do “pedir” realizado com uso dos bilhetes, já que os produtos com os bilhetes anexados são distribuídos ao longo do vagão aos passageiros, que optam ou por devolver o produto ao deficiente auditivo ou então por comprar a mercadoria. Dois dos folhetos anexados a tais produtos que tive a oportunidade de comprar são de especial destaque. O primeiro bilhete estava anexado a uma agenda de capa plástica:

“Sorria! Seu sorriso deixa outras pessoas felizes e também faz você feliz. Um sorriso vale mais que mil palavras. Conto com a sua colaboração. R\$1,00. Obrigado”

Neste bilhete, é sugerida sutilmente a condição física do vendedor (“*um sorriso vale mais que mil palavras*”), e também se evidencia que a venda está baseada em um princípio de solidariedade: ajudar um deficiente que trabalha (“*conto com a sua colaboração*”). No ambiente de aparente impessoalidade e fugacidade constituído no trem, o comércio e o pedir operam através de estratégias que apelam à cumplicidade e solidariedade entre as pessoas, produzindo uma sociabilidade que é mais complexa do que as relações econômicas vistas apenas através do prisma funcional. Consumir e doar são operações que implicam na criação e fortalecimento de relações entre indivíduos e grupos, através de amizades e realização de trocas, produzindo uma sociabilidade constante entre diferentes personagens no interior dos trens.

O segundo bilhete também é demonstrativo:

“Sou deficiente auditivo. Trabalho vendendo 1 adesivo + agulhas aceito passe (São Paulo) ou bilhete de trem. R\$1,00. Deus lhe abençoe”

A curta redação do texto revela a especificidade desta modalidade do “pedir”: em primeiro lugar, é apresentada a condição do vendedor, como deficiente auditivo, o que o diferencia dos outros vendedores; em seguida, a frase *“trabalho vendendo 1 adesivo + agulhas”* definitivamente demonstra ao passageiro que ele está diante de um trabalhador, e não de um pedinte, ou seja, o deficiente auditivo estabelece sua própria posição naquele campo social, intermediária entre o “vender” e o “pedir”. No decorrer da mensagem, novamente aparece o *passe* como mecanismo de circulação de valor, alternativo à moeda oficial e, por fim, após o valor do produto, o vendedor associa Deus à relação entre ele e os passageiros, reforçando ainda mais o sentido moral da atividade comercial. Se antes estava em operação a lógica *“é melhor pedir do que roubar”*, aqui parece vigorar o pensamento de que *“melhor do que pedir é trabalhar”*. Este exemplo também serve de demonstração, no mesmo fato, de sobreposições das situações de legalidade/ilegalidade, na venda *clandestina* de produtos no interior do trem, de formalidade/informalidade, na existência dos *pases* como moeda alternativa, e de moralidade/imoralidade, no exercício da solidariedade como uma manifestação da moral dos passageiros. Constituindo uma circulação de produtos com base em um mecanismo de reciprocidade, esta estratégia do pedir/vender oferta uma contraprestação material à pessoa que praticou o ato de solidariedade, e eleva o “pedinte” ao grau de “trabalhador”; a dádiva, cujo valor foi pré estabelecido no bilhete, é retribuída através

do produto recebido, e transforma a comiseração dos passageiros em solidariedade ao trabalho. Outras formas de solidariedade da parte dos passageiros também podem ser observadas nos trens, como por exemplo, na convivência com o exercício religioso diário por parte de evangélicos, como veremos a seguir.

3.5 - VAGÃO DOS IRMÃOS

Uma das proibições que pude observar estampada nas estações e trens que mais me surpreendeu afirma: “*Nos trens e dependências da CPTM é proibido: (...) Preguar qualquer religião ou crença*³¹”. Essa frase pode fazer pouco sentido para um passageiro que frequenta os trens fora dos horários de *rush* diários, mas adquire um sentido especial quando se observa que, às 7h05 da manhã, na Estação Guaianazes, na Plataforma 01, na altura do segundo vagão do *trem espanhol*, várias pessoas com bíblias em suas mãos permanecem próximas umas às outras, enquanto esperam pelo próximo trem que os levará ao marco zero da capital paulista.

Observei esta prática algumas vezes durante o trabalho de campo, mas em 2007, durante as gravações, Ester e eu nos aproximamos de um senhor que pude identificar como sendo pertencente a um grupo de evangélicos, e anunciamos nossa intenção de gravar suas manifestações religiosas, com a ressalva de que não era nossa intenção fornecer essas imagens à companhia. Uma vez que recebemos autorização para realizar a gravação, permanecemos junto ao grupo, e adentramos o vagão. À medida que a composição recebia mais passageiros, e o espaço se tornava diminuto, e o senhor ao qual pedimos autorização para realizar a filmagem comentou com uma senhora, que estava ao seu lado: “*casa vazia não tem graça*”. Quando o restante dos passageiros entrou no vagão, preenchendo todos seus espaços, e após as portas se fecharem, o senhor com quem conversamos observou quem estava dentro do vagão e começou a

³¹ Essa proibição também é válida nos trens da Supervia, no Rio de Janeiro. Contudo, apesar da federalidade do código que regulamenta o comportamento dos passageiros, o Ministério Público daquele estado obteve decisão favorável de um juiz contra a prática de tais cultos nestes trens. Dessa forma, foi concedida uma liminar para que a lei já existente passasse a ser executada por parte da companhia de transporte. Aqui também se evidencia que mais importante do que a regulamentação de determinadas práticas, são os arranjos sociais operados pelas pessoas que prevalecem no cotidiano dos passageiros dos trens. A notícia sobre a proibição dos cultos - que já eram proibidos - é, no mínimo, curiosa, e demonstra que o estado nem sempre tem alcance de fiscalização e coerção sobre práticas por ele mesmo categorizadas como proibidas: <http://noticias.gospelmais.com.br/cultos-nos-trens-urbanos-estao-proibidos-pela-justica.html>. Acesso em 30/09/2009.

orar, acompanhado por algumas pessoas. A oração pedia proteção a todos, no dia de trabalho e na vida em geral, mas em especial às atividades que ali seriam desenvolvidas:

“fecha, meu Deus, a boca do leão, Senhor. Não permita que sejamos envergonhados, Pai, perante a tua palavra, ó Senhor”.

As pessoas que estavam ao redor do grupo e não oravam não pareciam constrangidas, nem surpresas pela demonstração religiosa; todos seguiam suas viagens como antes, alguns lendo ou escutando música, uma mulher fazia crochê e alguns passageiros conversavam, enquanto outros permaneciam em silêncio. Quando a oração terminou, outro senhor, mais velho que o primeiro, com uma bíblia nas mãos, começou a falar sobre a vida de Jesus, e da grande mudança pela qual *“todos podem passar caso entreguem suas vidas ao primogênito de Deus, Jesus Cristo”*. Todas as pessoas do vagão pareciam não o escutar, pois o orador não era observado diretamente por nenhum dos passageiros, e ninguém estabeleceu nenhum tipo de interlocução com ele, sequer para reforçar suas palavras; contudo, a pregação seguiu com entusiasmo, com palavras fortes e entonação enérgica. Em determinado momento o orador cessou seu discurso e sugeriu a *“todos os irmãos e irmãs presentes”* cantarem em louvor a Jesus. Vários passageiros daquele vagão corresponderam à sugestão do orador, entoando, com grande fervor, canções em louvor a Jesus, da qual destaco o princípio:

“Nós abrimos este culto, em seu nome, ó Jesus Cristo...”.

Ao término da canção, o orador voltou a discursar sobre *“o poder de salvação contido em Jesus”*, interrompendo seu discurso para uma nova canção. Este

procedimento seguiu até que o trem estivesse próximo à Estação Brás, momento no qual o orador desejou a todos um bom dia, com a proteção do “*Senhor Jesus Cristo*”, e encerrou sua fala convidando os passageiros a visitarem a congregação a qual ele faz parte, e afirmando, por fim, que “*a luta está lá fora, mas com Jesus temos vitória*”. Esta prática, segundo informação concedida por um dos integrantes deste grupo, se repete há aproximadamente 30 anos, estando completamente assimilada ao cotidiano dos trens. Algumas pessoas, como pude escutar, utilizam a terminologia *vagão dos irmãos*, para se referirem ao vagão onde, diariamente, ocorrem orações e cantos evangélicos.

Apesar de, à primeira vista, ser possível crer que se trata da conversão de um vagão de trem numa igreja evangélica, parece que se trata de um momento de expansão das atividades das igrejas e de demonstração de fé de alguns indivíduos, e não uma transformação completa do espaço físico, pois não é exigida a atenção de todos os passageiros, sendo uma ritualidade cotidiana - menos difusa, porque também objetiva apresentar-se ao divino. Como observou Gilberto Velho, por ocasião da observação de um terreiro de umbanda instalado em uma calçada de uma grande cidade:

“Certamente, não estava assistindo a um tipo de ritual que congregasse toda ou quase toda a comunidade como em clássicos exemplos tribais. Nem era um local sagrado, com identidade definida onde se reunia um grupo de fiéis para uma cerimônia prevista em um calendário. De algum modo, parte dos comportamentos descritos pode estar associada à atitude blasé, descrita por Simmel, com os indivíduos se protegendo de um ‘excesso de estímulos’. Mas o que julgo mais significativo é a explicitação de um campo de possibilidades próprio à sociedade complexa moderna. Ali, naquele espaço, naquele período de tempo, cruzaram-se várias trajetórias e trilhas sociológicas e

culturais.” (1994 : 19)

Conforme pude observar, a presença de grupos de evangélicos neopentecostais nos trens é um ponto de contato desta religião com os não participantes (seja através da atuação de grupos de evangélicos, pregações individuais, distribuição de folhetos ou manifestações individuais, como cantar, por exemplo), em um momento especificamente delicado na vida dos passageiros, considerando as condições espaciais em que estes convivem nos horários de *rush*. No desconforto do trem, muitos dos passageiros que não são evangélicos são postos em contato direto – importante notar, à revelia, em muitas vezes – com um discurso empenhado em oferecer às pessoas a esperança em algo exterior (e superior) às suas próprias existências e supostos sofrimentos cotidianos, sendo, talvez, por isso, tolerado pelos “não irmãos”, embora muitas pessoas se queixem dos evangélicos, mas não em suas presenças, na maioria das vezes. O passageiro que se incomodar com os evangélicos provavelmente não entrará no segundo vagão do trem da Linha 11 no período do *rush* matutino (essa prática, conforme relatado por um participante do grupo evangélico registrado, tem início aproximadamente às 06h e dura até as 08h). Também poucas vezes algum passageiro reivindicará que essas práticas sejam coibidas, considerando que a quantidade de pessoas adeptas ao grupo de evangélicos, em alguns vagões, é superior aos demais passageiros, e poucos dos ocupantes se dispõem a ecoar tais queixas; mudar de vagão, calar-se, ou ainda, acostumar-se à prática, usar fones de ouvido, é mais simples. Considerando a possibilidade estatística de que a maioria dos passageiros seja cristã, parece ser constrangedor queixar-se junto a alguém por uma adoração a Deus e a Jesus Cristo. Ainda que eu não tenha presenciado este tipo de ocorrência, relatos de evangélicos presentes nos trens demonstram que alguns passageiros se sentem

incomodados e chegam a queixar-se às pessoas que realizam atividades religiosas, pedindo respeito às regras e aos demais passageiros não-evangélicos. Márcio (nome fictício), pregador que, em 2007, pudemos registrar no trem, relatou um conflito com um passageiro que acionou o mecanismo da legalidade no interior do trem, e lhe disse que era proibido “*praticar religião*” naquele espaço. Em sua interpretação do fato, Márcio nos disse que

“tem passageiro que prefere escutar a palavra de Satanás do que a de Jesus”

Nesta frase está posto um indicativo do potencial problema moral existente em se contestar através de dispositivos legais uma prática religiosa compartilhada e assimilada há décadas ao cotidiano dos passageiros. Registramos uma forma semelhante de pensamento em conversa com um integrante de um grupo de evangélicos, que afirmou que os evangélicos enfrentam

“muitas barreiras para fazer isso [as atividades religiosas no trem], porque têm pessoas que não gostam, então... prefere assim, prefere um cara fumando um cigarro de maconha, ele prefere um cara chegar e bater a carteira dele dentro do trem, mas ouvir a palavra ele não gosta, né?”.

Aqui também está posta uma dicotomização da relação entre pessoas que aceitam a presença de evangélicos e as que não os aceitam, sendo que as últimas são postas no mesmo patamar que Satanás, ladrões e adictos, apenas por discordarem da realização

das atividades religiosas no interior dos trens. Contudo, a reflexão deste membro do grupo evangélico seguiu também na direção do reconhecimento de que as práticas religiosas são de fato proibidas pela legislação, revelando o arranjo operado para realizar essas atividades:

“(...) Nosso objetivo é cumprir sempre o mandado do Senhor, não desfazendo da lei do homem, nos não podemos desfazer, lógico, se tem autoridade dentro do trem nós temos que respeitar, (...) mas quando não tem, temos a oportunidade de falar do Senhor, respeitando a lei do homem e obedecendo a lei de Deus também, né? [risos]”.

Ao “*respeitar a lei do homem e obedecer a lei de Deus*”, mais uma vez está demonstrada a dificuldade em se tratar das práticas ocorrentes nos trens dicotomicamente como legais ou ilegais. Esse arranjo, de ordem moral, parece encaixar-se perfeitamente por parte dos evangélicos e demais passageiros no cotidiano dos trens e nas disposições legais estabelecidas pelo estado.

NOTAS CONCLUSIVAS

No transcorrer desta etnografia procurei mapear e descrever as diferentes formas de uso social da região contígua à Estação Suzano e da Linha 11, ressaltando algumas das modalidades de interações entre os passageiros e demais personagens participantes deste cotidiano.

Durante a pesquisa, observei que mesmo antes de chegar aos trens os passageiros interagem com situações que os colocam permanentemente em contato com práticas tidas como ilegais pelo estado, sem que necessariamente seus praticantes estejam implicados em carreiras delinquentes: na relação dos passageiros com os *táxis lotação* (exemplo por excelência da relação permanente entre a informalidade e o cotidiano desta região), embora muitas pessoas vissem nesse meio de transporte o reduto de criminosos, outras muitas pessoas estabeleciam vínculos mais perenes com seus agentes do que com o transporte formal. Não se trata de mera desobediência à lei, mas um agenciamento do que, apesar de não ser permitido, é aceito moralmente por muitos participantes destes espaços, configurando arranjos sociais legítimos para lidarem com demandas cotidianas; acredito ter demonstrado que as *barraquinhas* e a circulação de dádivas, através dos *passes* na compra e venda de bens e serviços, também representam de maneira exemplar como se processam alguns agenciamentos entre as esferas do legal e do ilegal, demonstrando a permeabilidade de determinadas relações (tidas como ilegais pela ótica estatal) na rotina de milhares de pessoas.

Também observei semelhantes agenciamentos em operação a partir da reconstrução e reinauguração do Terminal Norte, erigido com o objetivo de ser um símbolo de legalidade e eliminar determinados comportamentos da região da Estação Suzano, mas que, com o passar do tempo, passou a conviver com - e de certa forma fortalecer - as práticas que se pretendia extinguir com sua presença. Penso ter

demonstrado que a linha de trem e equipamentos urbanos relacionados, como a passarela, por exemplo, são objetivados negativamente em diversos momentos por parte de moradores e imprensa de Suzano, fazendo com que seus frequentadores, em grande parte migrantes nordestinos, sejam sistematicamente relacionados a uma suposta degradação progressiva da cidade.

Penso que a diferenciação dos trens da Linha 11 nas categorias de *trem velho* e *trem espanhol*, implica em uma diferenciação no comportamento dos passageiros quanto as práticas mais apropriadas para cada tipo de composição. Pude observar a ação por parte do governo paulista de mimetizar as linhas ferroviárias ao sistema metroviário a partir da modificação de suas nomenclaturas; acredito que esta operação teve por objetivo fazer vigorar nas dependências da CPTM um ambiente social de legalidade mais próximo ao metrô, onde seriam administradas com maior eficácia por parte do estado ações (através de maior presença de câmeras e seguranças, além de campanhas sistemáticas contra vendedores e pedintes) para reduzir a ocorrência de determinados arranjos - tidos como ilegais - praticados no uso cotidiano dos trens.

Apesar de reconhecer o grande número de situações conflitivas nas plataformas e trens, que muitas vezes revelam que interesses por comodidade individual influenciam o comportamento de diversos passageiros, principalmente nos momentos de embarque e desembarque das composições, pude observar a existência dos *amigos de trem* e algumas modalidades de suas interações, considerando minhas próprias experiências neste território para identificar essa forma de sociabilidade; creio ter demonstrado que a suposta situação de indiferença e impessoalidade existente entre passageiros dos trens frequentemente é sobreposta pela potencial sociabilidade existente entre as pessoas que sistematicamente se transportam através destas fronteiras em movimento.

Através da observação das vendas e pedidos de ajuda financeira, e de suas

diversas dramatizações e variações, acredito ter evidenciado outras formas da relação difusa existente entre os universos da legalidade e da ilegalidade nestes espaços. Muitos passageiros veem vendedores e pedintes como pessoas que buscam legitimamente seus meios de subsistência nestes locais, mesmo que as disposições legais e campanhas da CPTM digam o contrário. Dessa forma, penso que a existência de práticas tidas como ilegais, como a pregação religiosa nos trens, por exemplo, antes de associar os passageiros à marginalidade, revela como as disposições estatais nem sempre são compartilhadas pela população em determinados contextos, sendo constantemente reavaliadas pelo prisma das disposições morais vigentes - e mais relevantes - aos participantes deste cotidiano.

Por estes motivos, compreendo os trens da Linha 11, assim como os arredores da Estação Suzano, como locais de intensa socialidade, em contraposição a posturas teóricas que tendem a ver nestes tipos de lugares ausência, ou antes, pouca densidade nas relações estabelecidas entre seus participantes. Nesse sentido, concordo com a abordagem realizada por Lenin Pires, apesar das diferenças - e semelhanças - entre nossos respectivos objetos de estudo, porque também penso que

“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 essa 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.” (2005:74)

Desta forma, concluo que, conforme o proposto no início desta pesquisa, durante

o tempo em que estão no sistemático percurso de ida e volta entre suas casas e os locais onde, por exemplo, trabalham, estudam, se divertem, os passageiros estabelecem vínculos relacionais com notável densidade social, priorizando muitas vezes, na maneira de viver e conviver nestes lugares, valores morais que se contradizem e eventualmente se sobrepõem às normas legais vigentes nos trens e estações. Dessa forma, espero ter demonstrado como o uso cotidiano deste equipamento urbano passa pela esfera da informalidade, preservando, entretanto, certa rigidez em determinados aspectos morais.

Além de mapear e reconhecer algumas das manifestações ocorrentes nos trens e arredores da Estação Suzano, penso que esta pesquisa também colabora para que se possa considerar que os acontecimentos deste universo ultrapassam a esfera da criminalidade, evitando ecoar a representação midiática realizada costumeiramente, que reifica classificações e simbologias operadas diariamente neste sentido. Aqueles que procuram conhecer as práticas ocorrentes nos trens apenas através dos registros constituídos por jornais e arquivos da companhia, certamente obterá como resultado um expressivo número de ocorrências criminais³². Na maioria das vezes, não são levantadas quaisquer outras possibilidades de acontecimentos no interior dos trens e estações que não estejam relacionadas a alguma transgressão à lei. Creio ter identificado nestes territórios diversas formas de mediação entre os universos da legalidade e da ilegalidade, e considero ter colaborado à reflexão de que pensar - e encaixar - a vida cotidiana a partir destas categorias antagônicas dificulta o entendimento das práticas sociais engendradas em ambientes desta natureza.

³² Pesquisa realizada em sites de jornais revela o alcance e a forma da representação do espaço do trem na sociedade; os seguintes títulos foram obtidos em diversos veículos de comunicação: “Trem descarrila com 2 mil passageiros em SP”, “Agentes da CPTM detêm suspeito de tráfico de drogas”, “Blitze abordaram mais de 18 mil em estações da CPTM desde janeiro”, “Agentes da CPTM apreendem 122.035 unidades de mercadorias em um mês”, “CPTM arma esquema especial para evitar conflitos” (a respeito do uso dos trens como meio de transporte de torcidas organizadas de futebol), “Polícia prende 12 suspeitos de traficar drogas em trens de SP”, “Funcionária encontra bebê abandonado em banheiro da CPTM”.

Os passageiros são mais do que uma massa amorfa de mais de meio milhão de pessoas que se desloca diariamente através da Linha 11 e, conforme pude observar, atuam neste equipamento urbano de diferentes modos, que terminam por alterar a percepção da existência dos trens apenas como meio de transporte, tornando-o palco de diversas cenas sociais, como as dos vendedores concorrentes, dos artistas-pedintes, dos evangélicos em cantoria etc., que muitas vezes ocorrem em intersecção, ampliando as formas de relacionamento entre seus participantes. Isso demonstra o quanto pode ser infrutífero reduzir o tempo de transporte destas pessoas, e seus respectivos comportamentos, a apenas um hiato entre os momentos de produção e reprodução de trabalho, onde nada ocorreria além do trajeto entre dois pontos. Procurei demonstrar que, nos trens e arredores da Estação Suzano, através da circulação de dons, de valores materiais e mentais, dos arranjos operados sistematicamente nestes territórios, nas classificações sociais operadas a partir de sua existência e uso permanente no cotidiano da metrópole, estão postas e sobrepostas várias formas de apropriação e ressignificação do espaço por parte dos personagens deste cotidiano, incluindo a própria CPTM.

Ao evocar diferentes práticas sociais nos vagões, plataformas e arredores da Estação Suzano, não tenho a intenção, contudo, de negar ou omitir a realidade recheada de desconforto vivida por muitas das pessoas que realizam seus transportes através dos trens. Entretanto, me parece adequado evidenciar que, mesmo com imperativos de ordem econômica e política - processos aos quais pessoas de baixa renda muitas vezes têm maior dificuldade para interferir diretamente – nesses territórios se operam mecanismos, vivências e convivências cotidianas, que mais aproximam do que afastam as pessoas que vivem na metrópole, revelando como, apesar de grandes dificuldades, seus moradores não estão necessariamente isolados em ilhas de individualidade.

MAPA 02 - MAPA DO TRANSPORTE METROPOLITANO DE SÃO PAULO, DE 2011



Legenda

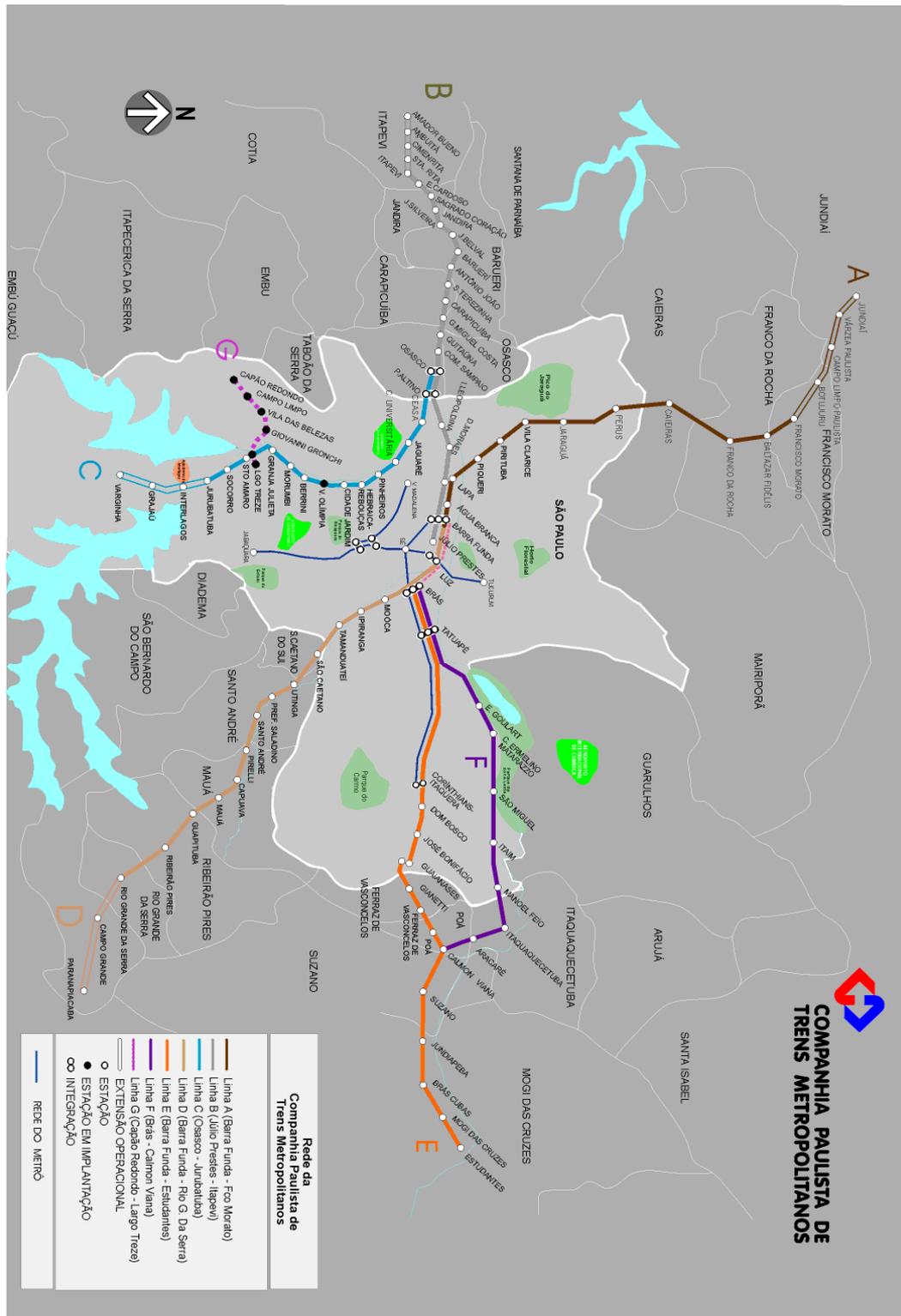
	1 Linha 1 - Azul	METRÔ
	2 Linha 2 - Verde	METRÔ
	3 Linha 3 - Vermelha	METRÔ
	4 Linha 4 - Amarela	VIAQUATRO
	5 Linha 5 - Lilás	METRÔ
	7 Linha 7 - Rubi	CPTM
	8 Linha 8 - Diamante	CPTM
	9 Linha 9 - Esmeralda	CPTM
	10 Linha 10 - Turquesa	CPTM
	11 Linha 11 - Coral	CPTM
	11 - Expresso Leste	CPTM
	12 Linha 12 - Safira	CPTM
	Expresso Turístico	CPTM
	Ponte ORCA - gratuita	EMTU
	Ponte ORCA - tarifada	EMTU
	Corredor Metropolitano de Ônibus ABD	EMTU

	Terminal Metropolitano de Ônibus
	Estação
	Estação de Integração - gratuita
	Estação de Integração - tarifada
	Estações com elevador
	Paraciclos
	Bicicletário
	Bicicletário com empréstimo de bicicleta
	Estacionamento Integrado Metrô, CPTM e Ônibus

Informações

	CPTM	0800 055 0121
	EMTU	0800 724 0555
	METRÔ	0800 770 7722
	Via Quatro	0800 770 7100

MAPA 04 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 2004



Observação: este mapa, mais ilustrativo, foi obtido em pesquisa na internet no ano de 2004, e não pude localizar sua fonte atual. Assim sendo, apresento em seguida outra versão deste mapa, com fonte, para assegurar o leitor sobre a veracidade da informação.

BIBLIOGRAFIA

ACHUTTI, Luiz Eduardo Robinson. (2004). Fotos e Palavras, do Campo aos Livros, in Portal da Fotoetnografia do Grupo de Pesquisa Fotografia e Fotoetnografia: Arte e Antropologia. Disponível em:

http://www6.ufrgs.br/fotoetnografia/textos/texto_achutti.pdf. Acesso em: 20/01/2011

ALMEIDA, Ronaldo de; **D' ANDREA**, Tiarajú & **DE LUCCA**, Daniel. Situações periféricas: etnografia comparada de pobreza urbanas. Novos estud. - CEBRAP [online]. 2008, n.82, pp. 109-130.

AUGÉ, Marc. (1994). Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas : Ed. Papirus.

AZEVEDO, Suami Paula de. (1994) Suzano – Estrada Real. Roteiro Emocionado da Minha Cidade. Suzano : Auto do Tietê.

BARBOSA, Andréa; **CUNHA**, Edgar Teodoro da et al. (2004). Escrituras da imagem. São Paulo : Edusp.

_____ (2006) Antropologia e imagem. Rio de Janeiro : Jorge Zahar Ed. -- (Passo a passo ; 68)

BECKER, Howard. A escola de Chicago. Mana [online]. 1996, vol.2, n.2, pp. 177-188

BOURDIEU, Pierre. (1989). O Poder Simbólico (Introdução à Sociologia Reflexiva; A gênese dos conceitos de habitus e de campo; Espaço social e gênese das classes). Rio de Janeiro, Difel.

_____ (2007). A **Distinção**: crítica social do julgamento, Porto Alegre, Editora Zouk.

CALDEIRA, Tereza. (2000). Cidade de muros – crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo : Edusp.

DA MATTA, Roberto. (1979). Carnavais, Malandros e Heróis. Rio : Zahar.

_____ (1991). A casa e a rua. Rio : Guanabara-Koogan.

DIAS, Ivone Marque. (1998). Almanaque Alto Tietê. São Paulo : Sincomércio.

DÜRKHEIM, Émile. (1978). As regras do método sociológico. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 6ª edição.

EVANS-PRITCHARD, E.E. (1978), Os Nuer, São Paulo : Perspectiva.

_____ Bruxaria, Oráculos e Magia entre os Azande. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor. 2005

FELTRAN, Gabriel de Santis. (2008). Fronteiras de tensão: um estudo sobre política e violência nas periferias de São Paulo. Campinas: tese de doutorado, Faculdade de Ciências Sociais, Unicamp.

FERNANDES. Carolina Lanzoni Gomes. (2002). Cidade Dormente. A Ferrovia e a formação de cidades-estações no subúrbio do leste paulistano – Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História). Mogi das Cruzes : Universidade Braz Cubas.

FONSECA, Claudia. (1995). A noética do vídeo etnográfico. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 1, n. 2, p. 187-206.

FRANCE, Claudine de. (1998). Cinema e antropologia, Campinas: Editora da

Unicamp.

_____. (org.). (2000). Do filme Etnográfico à Antropologia Fílmica, Campinas: Editora da Universidade Estadual de Campinas-Unicamp.

FREIRE, Marcius. (2007). Jean Rouch e a invenção do Outro no documentário. Doc On-line, n.03, www.doc.ubi.pt, pp. 55-65.

FREIRE, Marcius & **LOURDOU**, Philippe. (orgs.). (2009). Descrever o visível - Cinema Documentário e Antropologia Fílmica. São Paulo : Editora Estação Liberdade.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. (1995). São Paulo: espaços públicos e interação social. São Paulo : Marco Zero.

_____. (2000). Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo : Cortez : Editora da Universidade de São Paulo.

_____. (2005). O urbano em questão na antropologia: interfaces com a sociologia. Revista de antropologia, São Paulo, USP, v. 48 n° 1.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor, **ANDRADE**, Luciana Teixeira de & **PEIXOTO**, Fernanda Arêas (orgs.) (2006). “As cidades e seus agentes: práticas e representações”. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp.

GEERTZ, Clifford. (1989), A Interpretação das Culturas. Rio de Janeiro : LTC.

LANNA, Marcos. (1994). “Observações sobre a categoria ‘indivíduo’ na obra de Malinowski.” Revista Brasileira de Ciências Sociais, Ano 9, n° 24:122-132.

_____. (1999). Sobre a comunicação entre diferentes antropologias. Rev. Antropol. [online]. vol.42, n.1-2, pp. 239-265.

_____. (2001) De Sahlins a Claude Lévi-Strauss: no setor transpacífico do sistema mundial. Horiz. antropol. [online]. vol.7, n.16, pp. 241-259.

LANGENBUCH, Juergen Richard. (1971). A estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana. Ministério Planejamento e Coordenação Geral, Fundação IBGE.

LEITE, Miriam Moreira e **FELDMAN-BIANCO**, Bela. (1998). Desafios da imagem. Campinas : Papirus.

LÉVI-STRAUSS, Claude. (1974), “Introdução à Obra de Marcel Mauss”, in Mauss, M., 1974, Sociologia e Antropologia, 2 vols., São Paulo : EPU/Edusp.

_____. (1982), As Estruturas Elementares do Parentesco. Petrópolis : Vozes.

_____. (1991), Antropologia estrutural. Rio de Janeiro : Tempo Brasileiro.

MAGNANI, J.G. Cantor. (1992). "Da periferia ao centro: pedaços & trajetos." Revista de Antropologia, n° 35, (a), São Paulo.

_____. (1992). "Tribos Urbanas: metáfora ou categoria?" - in Cadernos de Campo. Departamento de Antropologia, USP, ano 2, n° 2, 1992 (b), São Paulo.

_____. (1998a). Festa no Pedço: Cultura Popular e Lazer na Cidade. São Paulo : Hucitec.

_____. (1998b). Sociedade Global: Cultura e Religião. Petrópolis : Editora Vozes.

_____. (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. Revista

Brasileira de Ciências Sociais, vol. 17, no. 49.

MAGNANI, J.G. Cantor e **TORRES**, Lilian (org.). (1996). Na Metrópole: Textos de Antropologia Urbana. São Paulo : Edusp.

MARTINS, José de Souza. (1992). Subúrbio, Vida cotidiana e história no subúrbio da Cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo: Editora Hucitec e Prefeitura de São Caetano do Sul.

MATOS, Odilon Nogueira de. (1990). Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas : Pontess.

MAUSS, Marcel. (1974), “Ensaio Sobre a Dádiva”, in Sociologia e Antropologia, 2 vols., São Paulo : EPU/Edusp.

NOVAES, Sylvia Caiuby. (2010). El filme etnográfico: autoría, autenticidad y recepción. Revista Chilena de Antropología Visual - número 15 – Santiago. pp 103/125.

OJIMA, R.; **SILVA**, R. B. e **PEREIRA**, R. H. (2007). A mobilidade pendular na definição das cidades-dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira. *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro, IPPUR. v. 21, n. 2.

_____. (2008). A Mobilidade Pendular na Definição das Cidades-Dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira. XVI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO. ABEP: Campinas. *Anais...* Caxambu – MG.

OJIMA, R.; **SILVA**, R. B.; **PEREIRA**, R. H. e **MARANDOLA JR.**, E. (2010). O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 12, n. 24, pp. 395-415.

PARK, Robert E. (1979). A cidade: sugestões para investigação do comportamento humano no meio urbano, in **VELHO**, O.G. O fenômeno urbano. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

PEIRANO, Marisa. (1995). A favor da etnografia. Brasília: UnB.

PIRES, Lenin. (2005). “Esculhamba, mas não esculacha!. Um relato sobre os usos dos trens urbanos da Central do Brasil, no Rio de Janeiro, enfatizando as práticas de comerciantes ambulantes e conflitos existentes entre estes e outros atores, naquele espaço social”. Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense, RJ: Niterói. 162p.

RAMOS, Natália & **SERAFIM**, José Francisco. (2009) REPERTÓRIO: Teatro & Dança, REPERTÓRIO: Teatro & Dança - Ano 12 - Número 13 pp. 89-97.

RAPAZOTE, João. (2007). Antropologia e documentário: da escrita ao cinema. Doc On-line, n.03, Dezembro 2007, www.doc.ubi.pt, pp. 82-113.

REYNA, Carlos P. Vídeo & pesquisa antropológica: encontros & desencontros. Disponível em <http://www.bocc.ubi.pt/pag/reyna-carlos-video-pesquisa.pdf>

_____. Cinema e Antropologia: Novos diálogos metodológicos na interpretação de um ritual andino. Disponível em <http://www.bocc.ubi.pt/pag/reyna-carlos-cinema-antropologia.pdf>

RIBEIRO, José da Silva. (2007). Jean Rouch - Filme etnográfico e Antropologia

Visual. Doc On-line, n.03, www.doc.ubi.pt, pp. 6-54.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.) (2004). Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional.

SAMAIN, Etienne (org.). (2005). O fotográfico. São Paulo : Senac.

SAHLINS, Marshall. (1990), Ilhas de História, Rio de Janeiro : Jorge Zahar Ed.

_____ (2003), Cultura e Razão Prática, Rio de Janeiro : Jorge Zahar Ed.

SERAFIM, José Francisco. (2007). Estratégias fílmicas do documentário antropológico: três estudos de caso. Doc On-line, n.03, www.doc.ubi.pt, pp. 114-136.

SILVA, Armando. (2001). Imaginários Urbanos. São Paulo : Perspectiva ; Bogotá : Convenio Andres Bello, 2001. -- (Estudos ; 173)

SIMMEL Georg. (1979). A metrópole e a vida mental. Trad.: REIS, S.M., in VELHO, O.G. O fenômeno urbano. 4. ed. Rio de Janeiro : Zahar Editores.

SOUZA, Hélio Augusto Godoy de. (2002). Documentário, realidade e semiose: os sistemas audiovisuais como fontes de conhecimento. São Paulo : Annablume: Fapesp.

SZTUTMAN, Renato. (1997). Jean Rouch e o cinema como subversão de fronteiras, in Sexta-Feira – Antropologia artes humanidades, v.1. São Paulo : Pletora.

TELLES, V. S.; **CABANES**, R. (org.) (2006). Nas tramas da cidade. Trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Humanitas.

TELLES, Vera da Silva & **HIRATA**, Daniel veloso. (2007). Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. Estud. av. [online]. vol.21, n.61, pp. 173-191

VELHO, Gilberto. (1973). A utopia urbana: um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro : Zahar.

_____ (1980). O desafio da cidade: novas perspectivas da antropologia brasileira. Gilberto Velho (Coord.). Rio de Janeiro : Campus.

_____ (1987). Observando o Familiar. In: Individualismo e Cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro : Jorge Zahar.

_____ (1994). Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro : Jorge Zahar.

_____ (2003). Pesquisas urbanas: desafios do trabalho antropológico. Gilberto Velho (org.); Karina Kuschnir Org.). Rio de Janeiro : Jorge Zahar.

VELHO, G. & **VIVEIROS DE CASTRO**, E. (1978). O conceito de cultura e o estudo de sociedades complexas: uma perspectiva antropológica”, Artefato, Rio de Janeiro, 1, jan, CEC.

WEBER, Florence. (2009). Trabalho fora do trabalho: uma etnografia das percepções. Rio de Janeiro : Garamond.

XIDIEH, Osvaldo E. (1947). Subúrbio. in revista do Arquivo Municipal. São Paulo : Publicação do Departamento de Cultura, maio/junho.

FONTES DE MÍDIA VIRTUAL

Jornal Estado de São Paulo: <http://www.estadao.com.br/>

Jornal Folha de São Paulo: <http://www.folha.uol.com.br/>

Jornal Diário de Suzano: <http://diariodesuzano.com.br/main4/>

Jornal Diário do Alto Tietê: <http://diariodoaltotiete.com.br/>

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Universidade Federal de São Carlos, instituição na qual, além de receber formação acadêmica, fiz grandes amigos, vivi momentos singulares e inesquecíveis, que levarei para sempre comigo, onde quer que eu esteja.

Agradeço aos meus pais, Claudete e Pedro Picolomini, que, além de afeto, sempre me deram incondicionalmente o suporte moral e material para que eu pudesse atingir vários dos meus objetivos.

Agradeço ao meu tio Wilson Caetano, que é a pessoa responsável em diversos aspectos pela minha ida a São Carlos, e que rompeu a barreira do parentesco, tornando-se meu parceiro e companheiro nesta caminhada, com muitos passos a serem dados, em muitas direções.

Agradeço ao meu amigo André Moura, que esteve comigo nos melhores e piores momentos desde que entrei na UFSCar, a quem devo muito – entre incontáveis maços de cigarro e apostas que jamais serão pagas.

Agradeço ao meu amigo Lucas Tavares Ferreira, que me possibilitou um primeiro contato com o audiovisual como realizador, e que, no nosso cruzamento mútuo entre a Antropologia e o Cinema, me facilitou o acesso a livros e táticas de ingresso no PPGAS.

Agradeço a Ana Laura Herrera, companheira sem a qual eu não teria conhecido todo um universo que agora é parte intrínseca de mim, e que me ajudou, compreendeu e aceitou mais do que eu merecia, por diversas e repetidas vezes. A ela, mais do que agradecimento, dedico meu amor.

Agradeço às minhas amigas Carolina Lanzoni e Ester Marçal Fér, pela inspiração, companhia, e ajuda generosa em diversos momentos da minha vida particular e profissional. Sem elas, essa pesquisa provavelmente jamais teria acontecido.

Agradeço ao professor Piero de Camargo Leirner, quem primeiro me apresentou a Antropologia, e a quem devo muito por esse fato.

Agradeço ao professor Marcos Lanna, pela orientação prestada a esta dissertação, e também pela sua paciência e compreensão com meus tempos e ritmos ao longo de minha passagem pelo PPGAS.

Agradeço ao Kike, vulgo professor Luiz Henrique de Toledo, pela generosidade e sinceridade praticada em suas leituras desta pesquisa, tanto na qualificação quanto na defesa. Sua contribuição para a redação final deste texto é imensa, e a ele sou grato por

isso, além dos momentos de descontração em sala de aula, onde pude assimilar melhor alguns aspectos da Antropologia Urbana.

Agradeço ao professor Lenin Pires, que, mesmo sem saber, me ajudou muito desde o começo desta pesquisa, através de sua dissertação de mestrado. Suas contribuições ao texto final desta pesquisa são inestimáveis, e a generosidade com que ele aceitou o convite para ser membro da banca examinadora deste trabalho, esforçando-se pessoalmente para vir a São Carlos, além da atenção dispensada à leitura deste texto, se destacam em um ambiente onde muitas vezes a individualidade e impessoalidade entre profissionais prejudicam o desenvolvimento da disciplina antropológica.

Agradeço aos meus colegas de mestrado, em especial ao Codorna, à Lecy e à Carol, que ouviram meus incontáveis lamentos, e que conhecem perfeitamente “a dor e a delícia” de sermos parte da primeira turma do PPGAS.

Agradeço especialmente a todas as pessoas transportadas pelos trens da Linha 11 da CPTM, que são os protagonistas desta pesquisa, e lhes peço desculpas pelas falhas desta dissertação, que certamente existem e não são poucas.

Também peço desculpas às pessoas que não foram mencionadas nestes agradecimentos, e espero que minha falha de memória não lhes pareça que suas contribuições a este trabalho foram menos importantes.

Espero que esta dissertação contribua para um maior entendimento do cotidiano de milhares de pessoas que ainda parecem serem invisíveis aos olhares e decisões de políticos e poderosos. Também desejo sinceramente que a tolerância e aceitação entre pessoas e grupos sociais diferentes entre si seja cada vez maior, e acredito firmemente que a antropologia e a arte são peças fundamentais nesse longo processo.