



“Crônicas do trem”: imaginários da ferrovia no Facebook¹

Lilian Ribeiro²

Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ

Resumo

Analizamos neste artigo publicações da página “Crônicas do Trem”, hospedada na rede social Facebook. Com a proposta de retratar “o cotidiano dos trens do Rio contado por memes, histórias, crônicas e muita zoeira”, o conteúdo nos ajuda a compreender elementos que compõem imaginários a respeito dos usos feitos do trem na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Falamos de uma experiência que comporta mais que o simples consumo de um determinado deslocamento e que se dá num espaço revelador de criatividade e de novas formas de usar e ocupar a cidade.

Palavras-chave: Comunicação; consumo; trem; imaginários.

Introdução

Não raro o transporte público é representado como o lugar do silêncio entre estranhos, do desconforto em meio à multidão, do tempo perdido no ir e vir de um ponto a outro da cidade. Ele pode ser descrito como um dos graves problemas da vida urbana brasileira, deficitário, o lugar do martírio e do sofrimento cotidiano de milhões de trabalhadores. Queremos propor neste artigo, no entanto, um deslocamento deste olhar. Sugerimos uma observação do transporte público, especificamente do uso dos trens metropolitanos do Rio de Janeiro, a partir de sua pulsão criativa, irônica e, até mesmo, debochada.

¹ Trabalho apresentado no Grupo de Trabalho Comunicação, Consumo e Subjetividade, do 6º Encontro de GTs de Pós-Graduação - Comunicon, realizado nos dias 14 e 15 de outubro de 2016.

² Mestranda em Comunicação Social pelo Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – PPGCOM/UERJ. Membro do Grupo de Pesquisa Comunicação, Arte e Cidade – CAC. ribeiro.lilian@gmail.com



Nossa proposição não significa, porém (e é importante que isso esteja bastante claro ao leitor), negar as afirmações anteriores. As deficiências do sistema persistem e estão ali colocadas. Mas percebemos que também existe um possível espaço de criatividade, da “invencionice”, de novas formas de usar e ocupar a cidade. Nosso interesse está exatamente no uso que se faz do trem e como, a partir do uso, são construídos imaginários sobre este tipo de transporte no Rio de Janeiro, mapeando que elementos constituem a experiência do “andar de trem” e que extrapolam o simples consumo do deslocamento de uma região a outra da metrópole.

Este uso não necessariamente ortodoxo do espaço público e ações criativas de passageiros têm sido observados em nossa pesquisa de campo³, de base etnográfica. Neste artigo, porém, focaremos nossa análise em uma página da rede social Facebook intitulada “Crônicas do Trem”⁴. Abordaremos como as publicações nos ajudam a compreender diferentes aspectos dos imaginários sobre o uso do trem no Rio de Janeiro. Observamos muitas menções às precariedades do sistema, mas tratadas com humor e deboche. Há ainda posts que revelam muito do cotidiano e das relações estabelecidas no uso diário do transporte e das interações entre os passageiros.

Vale destacar que para designar esse tipo de interação usamos o termo “socialidade”, a partir da definição de Michel Maffesoli (MAFESSOLI, 2014). Ao refletir sobre as subjetividades, Maffesoli afirma ser possível observar na contemporaneidade o predomínio de uma sensibilidade comum, um “ethos da proximidade”. A preocupação está na experiência vivida coletivamente, e menos numa finalidade específica (política ou econômica, por exemplo). Ao falarmos de socialidade, tratamos de uma pessoa, ou “persona”, que desempenha diferentes papéis, a partir de vinculações que podem ser menos estáveis, relacionados especialmente aos gostos e estilos de vida. E é aí que encontramos a teatralidade do

³ Pesquisa de mestrado desenvolvida junto ao PPGCOM-UERJ, sob o título “Modernidade à brasileira: socialidade nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro”, ainda em fase de conclusão. Outras informações da pesquisa já foram publicadas no COMUNICON 2015: http://anais-comunicon2015.espm.br/GTs/GT6/21_GT06%E2%80%9393MAIA.pdf

⁴ Disponível em 14/05/2016 no endereço eletrônico: <https://www.facebook.com/cronicasdotrem/?fref=ts>



cotidiano, o espetáculo nosso de cada dia. Uma teatralidade que, segundo Maffesoli, “...instaura e reafirma a comunidade.” (MAFFESOLI, 2014, p. 139).

Trens no Rio de Janeiro: um tipo brasileiro de Modernidade

Antes de passarmos à análise da página “Crônicas do Trem”, gostaríamos de apontar algumas reflexões que vêm conduzido a pesquisa na qual este artigo se insere. Em primeiro lugar, partimos da observação, que vem se confirmando em campo de que o cotidiano dos trens metropolitanos no Rio de Janeiro é marcado por um tipo de comportamento “menos racionalizado”.

Há um curioso mistério residente na Central do Brasil⁵, algo vivido e repetido cotidianamente, mas não dito. Fazer a integração trem-metrô na estação Central do Brasil na hora do rush é uma experiência intrigante. No trem, muita gente fala alto, há a interação com os camelôs, uma profusão de sons. Com frequência, ouvem-se gargalhadas ou xingamentos efusivos ao serviço da concessionária. Há uma intensidade sensível da experiência que parece perder força no caminhar entre a estação de trem e a de metrô. O volume das vozes diminui, os camelôs já não estão mais lá. Não que ninguém sorria, fale alto ou xingue no metrô. Não se trata disso. Mas, ao vivenciar esse movimento da multidão entre um meio de transporte e outro, não há como não experimentar a distinção. No trem, os corpos parecem assumir uma outra noção de “liberdade”.

Mas por que tantas pessoas, que antes estavam no trem, mudam sua postura, seu caminhar, sua forma de falar ao entrar no metrô. Afinal, o que estaria ali, diante dos olhos, nunca dito, porém forte o suficiente para orientar esse uso que se faz do trem no Rio de Janeiro? Que elementos compõem os imaginários produzidos a respeito e a partir dele?

Evidentemente, essas formas de ação e comportamento nos trens não se estabeleceram de um dia para o outro. Foram sendo construídas social e

⁵ Principal estação de trens do sistema, de onde partem as composições para todos os ramais.



culturalmente, ao longo do tempo. Há uma herança de um tipo característico de socialidade que ainda hoje se faz perceber ao usar os trens no Rio de Janeiro. Herança esta que em vários momentos se distancia da ideia de racionalização do espaço urbano, intimamente ligada ao projeto da Modernidade. Falamos aqui da Modernidade entendida não apenas como um período histórico, mas sim como um conjunto de ideias que ganharam força após a Revolução Industrial, com foco no indivíduo e na valorização da ciência e da razão como formas de explicar o mundo.

O fim do século XIX e início do século XX foram períodos importantes na vida carioca, quando o projeto de uma cidade moderna foi importado, interpretado e traduzido, materializado em grandes intervenções e reformas urbanas. Não por acaso, também nesse período o transporte por trilhos, trens e bondes, vivenciaram expansões e aumentam substancialmente o volume de passageiros transportados. Angela Marques da Costa e Lilia Moritz Schwarcz (2000) afirmam, no entanto, que o Brasil empreendeu um projeto de modernidade a qualquer custo, numa espécie de progresso marcado por ambiguidades.

Contradições que se materializaram na própria linha férrea. A estrutura das estações Estrada de Ferro Central do Brasil também é reveladora deste processo de modernização repleto de discontinuidades e contradições. Vejamos, por exemplo, o caso de duas dessas estações, Marechal Hermes e Magalhães Bastos.

A primeira foi inaugurada em 1913 (RIBAS, 2014), e batizada em homenagem ao então presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca, que encomendou seu projeto e seu plano urbanístico, assinado pelo tenente-engenheiro Palmyro Serra Pulcherio. Para levá-lo a termo, o presidente precisou enfrentar duras críticas da imprensa e do Congresso, que consideravam as obras caras demais.

A estação de Marechal Hermes foi indutora do crescimento de um dos primeiros bairros planejados da cidade do Rio de Janeiro. Marechal foi criada para receber operários da Fábrica Bangu, na Zona Oeste, e moradores de outras áreas da cidade, especialmente da região Central, que estavam sendo removidos em razão de obras de remodelação do espaço urbano. O bairro nasce como esperança de solução



para a crise habitacional instalada na capital do país, seguindo diretrizes do que era considerado moderno: ruas largas, arborizadas, com infraestrutura de saúde, lazer e educação (hospital, escola, teatro, etc.).

Encomendada pelo presidente, a estação seguia o modelo, importado, utilizado pelas ferrovias inglesas do século XIX. Esta construção é até hoje considerada uma relíquia da arquitetura carioca, tanto que, em seu centenário, foi tombada pelo prefeito Eduardo Paes e transformada em Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC). Ela ainda conserva a estrutura estabelecida em sua inauguração, que podemos ver nesta imagem:



Figura 1 - - Estação de Marechal Hermes, em 1913, ano de sua inauguração. Revista Fon-Fon, 15/02/1913.

Tudo foi cuidadosamente planejado para que Marechal Hermes, a estação com nome de presidente, fosse a mais bela da ferrovia. Feita de tijolo maciço, com telhas importadas da França, a construção foi elaborada com quatro fachadas, amplas coberturas, detalhes em azulejos e arcos de ferro fundido. Mas muito perto dali, apenas três estações depois, estava a parada (nem podia ser considerada uma estação),



de Magalhães Bastos. A diferença entre Marechal e Magalhães era gritante, como revela esta imagem que data de 1914:



Figura 2 - Parada de Magalhães Bastos, em 1914. Acervo: Rogério Silva

Curioso imaginar essa viagem em que o passageiro passava por uma joia da arquitetura, em Marechal Hermes, e logo depois se deparava com essa estrutura com cara de improvisada, feita de tábuas.

A imagem acima, aliás, também se destaca pela presença dos passageiros. Um, com o que parece ser uma enxada na mão, se posta bem no meio da linha férrea. Há outro, sentado numa escada de madeira que desce até a linha. Um despojamento que se contrapõe a outro homem que aparece na fotografia. Ele está de terno, em pé, postura ereta, aguardando o trem. Comportamentos mais e menos racionalizados que, acreditamos, permearam esta linha férrea ao longo do tempo, marcada por um tipo de modernidade particular.

“Crônicas do Trem”: imaginários da ferrovia no Facebook



A página “Crônicas do Trem”, curtida por mais de 20 mil pessoas no Facebook, se propõe a relatar “o cotidiano dos trens do Rio contado por memes, histórias, crônicas e muita zoeira”. Apenas por esta definição, já podemos elencar o humor como sendo um elemento importante utilizado pela página para retratar o que acontece nas composições. Trata-se de ferramenta quase sempre presente para evidenciar, até mesmo, a precariedade do sistema, mas também para destacar situações desconfortáveis ou constrangedoras entre os passageiros, como registrado na figura a seguir:



Como dissemos anteriormente, os problemas da rede ferroviária não estão necessariamente camuflados ou escondidos ao serem retratados com humor, deboche. Ao contrário, a ridicularização do absurdo parece torná-lo ainda mais gritante, como se vê nessas duas publicações. Em uma, a ironia pesa sobre o tema da superlotação – tão comum e diária que, sugere o autor do texto, já não salta aos olhos do observador. Este se chocaria mais com um “erro” de figurino do passageiro que com as várias pessoas espremidas na tentativa de entrar na composição. Já no outro post, o sarcasmo



recai sobre a infraestrutura do trem, que segue circulando com um buraco que mais parece saído de um videogame.

Crônicas do Trem
29 de fevereiro · 🌐

É muito revoltante...rs
#EsquadrãoDaModa #VagãoMasculino #RÉDECOLO
Foto: Igor Peres



Crônicas do Trem
19 de abril às 17:00 · 🌐

Será que dá em outra fase do Mário??
Foto: Lucas Monteiro



O imprevisto é um elemento importante no uso diário dos trens, onde a designação de determinados espaços, suas funcionalidades e usos pré-estabelecidos são driblados pelos passageiros. Podemos relacionar essas práticas a noção de “táticas”, como descreve Michel de Certeau (1994).

A tática é movimento "dentro do campo de ação do inimigo" como dizia Von Büllow, e no espaço por ele controlado. Ela não tem portanto a possibilidade de dar a si mesma um projeto global nem de totalizar o adversário num espaço distinto, visível e objetivável. Ela opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as ocasiões e delas depende, sem base para estocar benefícios, aumentar a propriedade e prever saídas. O que ela ganha não se conserva. Este não-lugar lhe permite sem dúvida mobilidade, mas numa docilidade aos azares do tempo, para captar no voo as possibilidades oferecidas por um instante. Tem que utilizar, vigilante, as falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia. (CERTEAU, 1994, p. 100)



Nos trens do Rio de Janeiro, é possível perceber com frequência como passageiros usam do improviso para driblar problemas como a superlotação e garantir algum tipo de conforto. Em nossa pesquisa de campo, foi possível observar pessoas que sentam no chão do trem, carregam banquinhos (do tipo que abre e fecha) estrategicamente posicionados ao lado dos assentos, entre outras formas “alternativas”. Na página “Crônicas do Trem”, esses registros também aparecem. É o caso da imagem a seguir, onde um homem dorme no espaço teoricamente destinado às bagagens. Ou seja, bagageiro transformado em cama temporária:



O trem também se mostra como espaço para diferentes formas de interação entre passageiros. Até mesmo as amorosas, como podemos perceber pelo uso da hashtag #tremdoamor. Sempre às sextas-feiras, a página “Crônicas do Trem” publica fotos enviadas por seus seguidores. A ideia é que o passageiro que tenha se interessado por alguém que viajava no trem registre a imagem da pessoa em questão. Caso o interesse seja mútuo, o contato é feito pela página.



Crônicas do Trem

22 de abril às 22:00 · 🌐

#TremDoAmor

"Querida muito conversar com essa menina linda que me encantou, mas a vergonha não deixou e espero por aqui arrumar no mínimo uma conversa com ela ☹️. Pegou o trem em Madureira, eu desci em cosmos e ela não desceu... Segue fotos da minha paixão platônica." [sic]

Anônimo



Crônicas do Trem

11 de março · 🌐

#TremDoAmor

"Estava eu indo trabalhar, distraída como sempre, fones no ouvido rolando aquele pagodinho, quando avisto esse gato entrando em Nova Iguaçu por volta de 9:45 da manhã. Parei, gelei!!! Parece um Deus grego, todo lindo super concentrado no celular, chegava falar sozinho rs. Trocamos olhares, mordidas na boca mas nada aconteceu, e mesmo assim fiquei APAIXONADA

Com esse All Star e essa blusa do Bart Simpson só provou que além de lindo tem bom gosto!! Tô te querendo lá em casa, vem pra Austin que te mostro onde encontrar a felicidade!!!!

Se você estiver lendo essa post me procura pra gente viver esse amor!!!!" [sic]

Karol de Austin



A lógica da racionalidade (e, conseqüentemente, o afastamento e frieza entre os indivíduos) é, muitas vezes, alardeada como imperativa na metrópole. Por isso, ao nos depararmos em movimentos como o #tremdoamor, nos parece novamente oportuna a análise de Maffesoli, onde encontramos o esforço de lançar luz sobre a importância das subjetividades, dos afetos. O alerta é que uma sociedade complexa merece análises complexas, que levem em conta objetividades e subjetividades.

Com efeito, está na hora de observar que a *lógica binária da separação* que prevaleceu em todos os domínios não pode mais ser aplicada de maneira estrita. A alma e o corpo, o espírito e a matéria, o imaginário e a economia, a ideologia e a produção - a lista poderia ser muito longa - não se opõem de maneira radical. Na verdade, essas entidades, e as minúsculas situações concretas que elas representam, se conjugam para produzir uma vida cotidiana que, cada vez mais, escapa à taxinomia simplificadora a qual havíamos sido habituados por um certo positivismo reducionista." (MAFFESOLI, 2014, p. 25)

Considerações finais



Ao observarmos o cotidiano dos trens do Rio de Janeiro, aqui retratados pelos posts da página “Crônicas do Trem”, encontramos muitos exemplos que subvertem essa lógica que favorece o individualismo e o uso pré-concebido do transporte público. Encontramos ainda, em meio aos herdeiros desta “modernidade à brasileira”, a ressignificação da funcionalidade dos espaços, a partir novos usos, construídos no dia-a-dia metropolitano.

Importante destacar a observação de que o que se está considerando não é uma harmonia pacífica e absoluta entre indivíduos que integram um grupo, seja de forma efêmera ou perene. Ainda que com tratamento irônico, as postagens demonstram que não se trata de uma harmonia pura e simples, em que todos os vetores de vontades e intenções seguem seus rumos sem atritos. No entanto, o conflito não elimina o caráter estético da socialidade.

Referências

- ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.
- BARAT, Josef. **Estrutura Metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.
- CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.
- COSTA, Angela Marques da & SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890-1914: no tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- LEGROS, Patrick et al. **Sociologia do Imaginário**. Porto Alegre: Sulina, 2007.
- MAFFESOLI, Michel. **O tempo das Tribos: o declínio do individualismo nas sociedades de massa**. Rio de Janeiro: Forense, 2014.
- . **O conhecimento comum: introdução à sociologia compreensiva**. Porto Alegre: Sulina, 2010.



COMUNICON2016 congresso internacional
comunicação e consumo

5º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
6º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
2º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

PPGCOM ESPM // SÃO PAULO // COMUNICON 2016 (13 a 15 de outubro de 2016)

RIBAS, ZIL. **O meu Destino é ser Star: Consumo Cultural, Imaginário e Identidade no Bairro Carioca de Marechal Hermes.** In: 4º Encontro de GTs - Comunicon, 2014. São Paulo. Disponível no endereço eletrônico:
http://www.espm.br/download/Anais_Comunicon_2014/gts/gtdois/GT02_RIBAS.pdf.