

BREVES REFLEXÕES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO INTERIOR DOS TRENS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

Juliana Macedo de Sousa Mestranda em
Geografia Pontifícia Universidade
Católica do Rio de Janeiro (Puc-Rio) julianamacsousa@gmail.com

Resumo

Diversos são os modelos de trens que temos nas grandes cidades, contudo, as formas de apropriação destes meios de transporte público de massa são completamente diferentes em cada cidade, e somente a vivência e experimentação de cada um deles nos permite de fato chegarmos a tais conhecimentos destas formas de uso. Na cidade do Rio de Janeiro, os trens são fundamentais para o deslocamento da grande maioria da massa trabalhadora, não apenas residente da cidade, como de municípios próximos que compõem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Buscaremos neste artigo identificar as diferentes relações sociais no interior dos trens urbanos da cidade do Rio de Janeiro que, muitas vezes, não são percebidas no cotidiano, e a produção deste espaço, relacionando-as com as tríades práticas espaciais, representações do espaço e espaços de representação, e espaço concebido, percebido e vivido de Henri Lefebvre a partir das discussões realizadas no curso Representações no Espaço Urbano.

Palavras-chave: Produção do Espaço, Cotidiano, Trens urbanos

Abstract

There are various train models in the big cities, however, the forms of appropriation of these means of mass public transport are completely different in each city, and only the experience and experimentation of each one of them allows us to arrive at such knowledge these forms of use. In the city of Rio de Janeiro, trains are fundamental for the displacement of the great majority of the working masses, not only residents of the city, but also residents of cities near the Metropolitan Region of Rio de Janeiro. We will seek in this article to recognize the different social relationships within the urban trains of the city of Rio de Janeiro, which are often not perceived in the everyday life, and the production of this space, relating them with the triad space practices, representations of space and spaces of representation, and conceived space, perceived and lived of Henri Lefebvre from the discussions realized in the course Representations in the Urban Space.

Palavras-chave: Production of the space, Everyday life, Urban trains

Introdução

Ao entrar em uma loja de queijos, Palomar – personagem de Italo Calvino no Mimeo Palomar - realiza profundas reflexões sobre os queijos. O personagem,

enquanto espera na fila para comprar o queijo, percebe que poderia classificar os queijos de diversas maneiras, segundo suas formas, suas consistências ou quem sabe, segundo materiais estranhos que lhe tenham sido acrescentados em suas preparações, contudo, nenhuma destas classificações o permitiria se aproximar do verdadeiro conhecimento que somente se daria através da experimentação de sabores. E então, podemos perceber que é preciso experimentar, observar para além das formas, para além das aparências. Somente assim, poderemos aproximar-nos de um verdadeiro conhecimento.

Assim, podemos fazer uma analogia com os trens urbanos. Diversos são os modelos de trens que temos nas grandes cidades, contudo, as formas de apropriação destes meios de transporte público de massa são completamente diferentes em cada cidade, e somente a vivência e experimentação de cada um deles nos permite de fato chegarmos a tais conhecimentos destas formas de uso. Na cidade do Rio de Janeiro, os trens são fundamentais para o deslocamento da grande maioria da massa trabalhadora, não apenas residente da cidade, como de municípios próximos que compõem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Buscaremos neste artigo identificar as diferentes relações sociais no interior dos trens urbanos da cidade do Rio de Janeiro que, muitas vezes, não são percebidas no cotidiano, e a produção deste espaço, relacionando-as com a tríade práticas espaciais, representações do espaço e espaços de representação de Henri Lefebvre a partir das discussões realizadas no curso Representações no Espaço Urbano.

O trem, o cotidiano e as relações sociais

Todos os dias há uma grande movimentação nas estações de trem, pessoas indo e vindo de seus trabalhos, de seus compromissos, lazeres etc. No entanto, muitas vezes, essa movimentação está tão “naturalizada”, que faz parte de um cotidiano tão programado que esconde as relações sociais que acontecem no interior dos próprios trens. Entretanto, “aquilo que se chama ‘natural’ é tão artificial quanto a cor ‘natural’ dos perfumes” (VANEIGEM, 2016, p. 111). Essa “naturalização” e obviedade não questionada para além das aparências são denominadas por Kosik (1969) como pseudoconcreticidade. No mundo da *pseudoconcreticidade*, o fenômeno é

considerado como a essência da coisa, desaparecendo a diferença entre eles, ou seja, a maneira como a coisa se manifesta para nós é tida como a essência e não apenas como sua manifestação. Isso impede que a essência da coisa seja apreendida ou até mesmo que a coisa seja questionada, pois se acredita que aquilo que é percebido e vivido é tal como assim se manifesta, já que os fenômenos são produtos da *praxis* cotidiana.

Ter o cotidiano enquanto escala de análise é fundamental para entender as relações sociais, pois é nele que tudo acontece, que a vida se realiza. De acordo com Ortigoza (2010):

Ter o cotidiano como categoria de análise significa se deter também no miúdo, no elementar, considerando na vida banal o momento do extraordinário, do possível. Para Lefebvre, as respostas de mudança estão nesses momentos, que são a grande essência de seu método (p. 158).

Por isso, faz-se importante compreender o que é esse cotidiano que vivemos e como se dá essa cotidianidade. Para Lefebvre (1991), o cotidiano

não é um espaço-tempo abandonado, não é mais o campo deixado à liberdade e à razão ou à bisbilhotice individuais. Não é mais o lugar em que se confrontavam a miséria e a grandeza da condição humana. Não é mais apenas um setor colonizado, racionalmente explorado, da vida social, porque não é mais um “setor” e porque a exploração racional inventou formas mais sutis que as outrora. O cotidiano torna-se objeto de todos os cuidados: domínio da organização, espaço-tempo da auto-regulação voluntária e planificada (p., 81-2).

O cotidiano seria, então, um sistema autorregulado que garante a manutenção da lógica capitalista através da perpetuação do ciclo produção-consumo-produção. Com isso, cada vez mais as pessoas se tornam vítimas dessa cotidianidade que reifica cada vez mais as relações sociais. Somos incentivados a consumir o tempo todo, tendo por finalidade de nossas atividades de trabalho a possibilidade de consumir em grande quantidade. Dessa forma, vivemos em uma sociedade de um cotidiano programado e dirigido ao consumo. Assim, “a cotidianidade seria o principal produto da sociedade dita organizada, ou de consumo dirigido, assim como sua moldura, a Modernidade” (LEFEBVRE, 1991, p. 82). Em outras palavras, “trabalhar para sobreviver, sobreviver consumindo e para consumir, assim se fecha o ciclo infernal” (VANEIGEM, 2016, p. 92).

É dentro deste “ciclo infernal”, desse cotidiano programado, que os diferentes grupos sociais atuam e produzem espaço no interior dos trens urbanos cariocas. Para a maior parte dos usuários, este transporte de massa é fundamental para se chegar ao trabalho. Ainda que precário e lotado nos horários de pico, o trem é para a maior parte destes trabalhadores o melhor e mais rápido meio de transporte. De segunda-feira a sexta-feira, “a batalha” é enfrentada, as disputas por assentos são verdadeiras guerras travadas pelos usuários (Figura 1). No entanto, a disputa por assentos é muito mais do que simplesmente a garantia de ir e vir sentado, é garantia de ter no transporte a extensão da sua própria casa, é poder descansar e colocar o sono em dia, é poder ter a garantia de ter minimamente o conforto, sem passar o sufoco da superlotação. Vivemos como se fôssemos verdadeiros gados rumo ao abatedouro (Figura 2).

Figura 1: Disputa por assentos na estação Central do Brasil.



Retirada do site: <https://www.facebook.com/cronicasdotrem/>

Figura 2: Sátira sobre a sensação dos usuários dos trens.



Retirada do site: <https://www.facebook.com/>

O espaço dos trens também é o espaço do consumo. Os chamados camelôs encontram nos trens o lugar para o seu sustento e de suas famílias através da venda das mais diversas mercadorias: doces, bebidas, pilhas, pequenos aparelhos eletrônicos etc. A informalidade e ilegalidade estão presentes no interior dos trens cariocas. É proibida pela empresa responsável pela operacionalização dos trens – a Supervia - a venda de qualquer produto no interior e dependências dos mesmos (como nas plataformas das estações). No entanto, além da venda ilegal, há a ocorrência das vendas de produtos oriundos de roubos de carga, que muitas vezes vêm sendo anunciados pela famosa frase: “caminhão virou, preço abaixou”. Recentemente, o Jornal Extra versão *online* fez uma reportagem sobre os camelôs nos trens vendendo produtos oriundos de roubos de carga que vêm ocorrendo constantemente na cidade do Rio de Janeiro¹. Após uma operação policial, o Jornal elaborou uma síntese do histórico dos produtos rastreados (figura 3).

Figura 3: Imagem elaborada pelo Jornal Extra sobre o histórico dos produtos rastreados.

¹ Link da matéria completa do Jornal Extra: <https://extra.globo.com/casos-de-policia/rio-sem-entrega-carga-roubada-vendida-no-trem-ate-duas-horas-apos-crime-21276082.html>. Acesso em dia 31 de Julho de 2017.

HISTÓRICO DOS PRODUTOS			
TOTAL DE PRODUTOS COMPRADOS 29			
NÃO-RASTREADOS ROUBADOS NÃO-ROUBADOS			
11 16 2			
FABRICAÇÃO		ROUBO	
Produto	Local e data	Local	Data
1 Leite semi-desnatado (1L)	Minas Gerais, 17/01/2017	Av. Brasil (altura de Cordovil)	12/02
2 Leite em pó integral (400g)	Santa Catarina, 29/11/2016	Dutra (altura da Pavuna)	08/03, às 14h
3 Óleo de soja refinado (900g)	Paraná (sem data)	*	11/03
4 Manteiga (pote, 200g)	Minas Gerais, 05/03/2017	Av. Brasil (altura de Coelho Neto)	13/03
5 Sardinha (250g)	Santa Catarina, 24/06/2016	Av. Brasil (altura da Pavuna)	16/03 (TARDE)
6 Manteiga (barra, 200g)	Minas Gerais, 10/03/2017	Dutra (altura de Comendador Soares)	17/03 (MADRUGADA)
7 Leite desnatado (1L)	Minas Gerais, 15/03/2017	Dutra (altura de Comendador Soares)	17/03 (MADRUGADA)
8 Balas de frutas sortidas (500g)	São Paulo (sem data)	Dutra (entre Pavuna e São João de Meriti)	20/03, às 5h
9 Bombom (300g)	São Paulo (sem data)	Dutra (entre Pavuna e São João de Meriti)	20/03, às 5h
10 Queijo ralado (50g)	Minas Gerais, 20/02/2017	Dutra (altura de Queimados)	22/03 (FIM DA MADRUGADA)
11 Leite condensado (395g)	Minas Gerais, 27/01/2017	Av. Brasil (altura de Guadalupe)	29/03 (NOITE)
12 Milho (lata, 200g)	Goiás (sem data)	*	01/04, às 11h40m
13 Ovo de codorna (30 unidades)	São Paulo, 04/04/2017	Dutra (altura de São João de Meriti)	06/04, às 7h
14 Macarrão (500g)	*	Estr. da Água Branca (altura de Padre Miguel)	06/04, às 18h
15 Jujuba (500g)	03/05/2016 (sem local)	Madureira	Julho de 2016
16 Molho de tomate (340g)	Três Rios (RJ) (sem data)	Av. Brasil (altura de Deodoro)	*

Retirada do site: <https://extra.globo.com>

Vemos também a ação dos agentes hegemônicos. O Estado controlando esse espaço através de leis que criam normas para o uso dos trens, como a proibição da venda de mercadorias, a proibição de manifestação religiosa, a criação dos vagões femininos, dos assentos preferenciais etc. Além disso, vemos a ação mais direta da

empresa responsável através da presença de guardas para garantir o cumprimento das leis e condutas estabelecidas pela mesma instituição, normatizando os horários e os trajetos dos trens, sem a consulta da população que usa o mesmo transporte. Vemos que há uma ação de cima para baixo, onde os que mais usam e dependem desse transporte não são consultados sobre medidas que afetam diretamente suas vidas. Sob a lógica capitalista, a Supervia visa a operacionalização do sistema ferroviário com o objetivo de obter cada vez mais lucros. Para isso, a precarização dos trens e a falta de investimento são crescentes, e muitas vezes são colocados como responsabilidade do Estado. Em contrapartida, a passagem teve um aumento significativo no último ano, tendo um grande peso no orçamento da população usuária do transporte.

Apesar de estar nesse cotidiano programado e contendo relações reificadas, há nos trens urbanos cariocas espaço para superação desse cotidiano através das manifestações artísticas que acontecem no interior dos trens. Grupos de teatros (figura 4) apresentam seus trabalhos nos vagões em troca de alguma ajuda financeira e divulgação de seu trabalho, o mesmo acontece com artistas musicais que também se apresentam nos vagões, alguns até estrangeiros que vieram para o Rio de Janeiro em busca de melhores condições de vida.

Figura 4: Artistas se apresentando nos trens.



Retirada do site: <https://www.facebook.com/cronicasdotrem>

Além dessas manifestações artísticas realizadas por cidadãos comuns, muitas vezes realizadas ilegalmente, há o Trem do Samba, um evento que acontece uma vez por ano na semana do Samba, onde sambistas de várias escolas de samba se encontram na Central do Brasil para um evento e depois têm disponível um trem especial para que possam tocar os sambas (figura 5), realizando o trajeto da estação da Central do Brasil à estação de Oswaldo Cruz.

Figura 5: Sambistas no Trem do Samba



Retirada do site: <https://www.facebook.com/SuperViaRJ>

Percebemos então, que há múltiplas relações e inter-relações nos espaços dos trens urbanos e suas dependências. Diferentes grupos sociais agem e fazem interconexões entre eles. Para além de um transporte público de massa que tem por função transportar milhares de pessoas diariamente, o trem é o espaço onde essas interações acontecem, onde diferentes objetivos, seja circular pela cidade, seja ganhar o sustento de suas famílias no próprio trem, seja obter cada vez mais lucros, são alcançados no seu interior.

A produção do espaço

Sendo o espaço produto das relações sociais e, simultaneamente, produtor, podemos dizer que há constante produção espacial nos trens cariocas. Entendemos o espaço a partir da concepção lefebvriana. Lefebvre (2006), ao refletir sobre como se dá a produção do espaço, fez duras críticas às pesquisas do que ele considera ciência do espaço, dizendo que são feitos inventários do que há no espaço, ou um discurso sobre o espaço, mas jamais chegam a um conhecimento do espaço. O autor

diz que com esse “inventário” do espaço, transfere as atribuições e “propriedades” do espaço mental (o espaço dos tecnocratas) para o espaço social. Lefebvre revoluciona, então, a forma como o espaço era pensado, refletindo em uma nova corrente na ciência geográfica denominada Geografia Crítica.

Para o autor, o espaço (social) é um produto (social), onde cada sociedade produz seu espaço, tal produção é entendida como um processo. Tal processo contém não somente relações sociais de reprodução (bio-fisiológicas) e relações de produção, como também contém relações de reprodução das relações sociais de produção. O autor propõe tríades que nos permite compreender a produção do espaço em diferentes escalas. Uma das tríades propostas é entender o espaço como práticas espaciais, representações do espaço e espaços de representação. As práticas espaciais são o espaço da experiência e da percepção a partir do prático-sensível. Para Lefebvre (2006) a prática espacial “engloba produção e reprodução, lugares especificados e conjuntos espaciais próprios a cada formação social, que assegura a continuidade numa relativa coesão” (p. 36). É o espaço que corresponde a tudo aquilo que nós, enquanto seres sociais humanos, fazemos, praticamos, interagimos, nosso cotidiano.

No caso dos trens, é o espaço onde as pessoas se movem, escutam suas músicas, conversam, leem e até mesmo disputam por um assento. É o espaço que os camelôs trabalham e conseguem o sustento de suas famílias, que os artistas se apresentam em troca de algum dinheiro. É o espaço que os guardas da Supervia trabalham, pegam as mercadorias dos camelôs, mas também, criam laços de amizade com os mesmos. É, então, o espaço do percebido, que engloba “a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres)” (LEFEBVRE, 2006, p. 39).

As representações do espaço são o espaço concebido e representado, o espaço dos tecnocratas, da razão instrumental. São os espaços concebidos por aqueles que são hegemônicos, como o Estado, por exemplo, que tem o poder de dizer o que é aquele espaço e o que fazer com ele, ou pela Supervia que normatiza os usos dos trens e suas dependências, criando uma “ordem” a ser seguida. São os espaços descritos por cartas, mapas, gráficos, são os “espaços legais”, estando ligados às representações oficiais, e como são representados por aqueles que têm a hegemonia

de assim fazê-lo. Lefebvre (2006) diz que é o espaço ligado à “ordem” que as relações hegemônicas impõem, é, portanto,

o espaço dominante numa sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (com algumas reservas sobre as quais será preciso retornar) para um sistema de signos verbais, portanto, elaborados intelectualmente (p. 40).

Os espaços de representação são o espaço vivido, o espaço dos significados que construímos no nosso dia-a-dia, do sentimento de pertencimento e do que as pessoas que vivem este espaço sentem e assim o percebem. É o espaço dos simbólicos e imaginários. Harvey (2012, p. 19) diz que os espaços de representação são partes integrantes do nosso dia-a-dia e que podem ser facilmente representados por imagens poéticas, composições fotográficas, reconstruções artísticas, espaços de emoções e significados. São os espaços de apropriação simbólica, de códigos não hegemônicos, por isso é também o espaço das resistências, das lutas, dos movimentos sociais, da vida social.

Lefebvre (2006) considera os espaços de representação como o espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, “ligados ao lado clandestino e subterrâneo da vida social” (p. 36). É o espaço das artes manifestadas nos trens, das vendas dos camelôs, do dia-a-dia dos milhares de usuários do transporte ferroviário que passam uma parte significativa dos seus dias dentro do transporte. É o espaço do uso, da apropriação desses espaços. Poderíamos dizer que, é o espaço ligado à práxis. E por ser o espaço de diferentes signos e símbolos, é também o espaço onde os conflitos e as lutas acontecem.

Podemos perceber que há um movimento entre esses espaços, os três espaços permanecem juntos em relação dialética, num movimento contínuo que dá origem a produção espacial e em nossas análises devemos considerá-los sempre juntos para assim chegar próximo da noção de totalidade do espaço. E assim, fica clara a noção de produção do espaço como um processo. Sendo processo, pensamos, pois em uma produção de espaço que nunca está acabada, pelo contrário, por ser um processo e em movimento, o espaço é múltiplo e está aberto para infinitas possibilidades (MASSEY, 2000).

Considerações finais

Diante dessas breves discussões, percebemos como que o cotidiano pode nos revelar muitas relações sociais que até então não eram percebidas. Por isso, para Lefebvre o cotidiano era fundamental em seu método, pois é no cotidiano que a vida acontece. Podemos assim dizer, que é no cotidiano que o espaço é produzido, pois é no cotidiano que as relações sociais acontecem e se materializam. O espaço, a partir da concepção lefebvriana, possui múltiplas dimensões que devem ser consideradas em nossas análises. Lefebvre nos atenta para que as tríades sejam analisadas juntas, não devendo separar uma dimensão da outra, pois é justamente a relação dialética entre elas que produzem o espaço.

O cotidiano é fundamental para ver as minúcias da realidade, de forma que, as relações sociais e inter-relações que acontecem nos espaços dos trens urbanos só podem ser percebidas quando o cotidiano é analisado. Podemos afirmar então que é no cotidiano que o global e o local se manifestam, se misturam, formando um espaço híbrido, como podemos ver nos espaços interiores dos trens urbanos cariocas.

Não pretendemos fazer conclusões, pelo contrário, pretendemos levantar questões e incitar discussões acerca da produção do espaço, e de como tal produção acontece até mesmo em lugares pouco analisados, ou com pouca evidência. Como diz Vaneigem (2016, p. 30), “existem mais verdades em 24 horas da vida de um ser humano do que em todas as filosofias”, ou seja, a vida humana, o seu movimento, o seu cotidiano e sua banalidade pode nos permite conhecer verdades até então desconhecidas, basta coloca-los na centralidade.

Referências bibliográficas

CALVINO, Italo. O museu dos queijos. **Palomar**. (Mimeo)

HARVEY, David. **O espaço como palavra-chave**. GEOgraphia. Universidade Federal Fluminense, v. 14, n. 28. 2012. p. 8-39.

KOSIK, Karel. O Mundo da Pseudoconcreticidade e sua Destruição. **Dialética do Concreto**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1969. p. 09-20.

LEFEBVRE, Henri. A sociedade burocrática de consumo dirigido. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991. p. 77-119.

_____. Propósito da obra. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4ª éd. Paris: ÉditionsAntrophos, 2000). Primavera versão: início – fev.2006. p. 13-61.

MASSEY, Doreen. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, A. A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000. p. 176-185.

ORTIGOZA, Silvia Aparecida Guarnieri. As possibilidades de aplicação do método regressivo-progressivo de Henri Lefebvre na Geografia Urbana. In: GODOY, Paulo R. Teixeira de (Org.). **História do pensamento geográfico e epistemologia em Geografia**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010. p. 157-184.

VANEIGEM, Raoul. A era da felicidade. **A arte de viver para as novas gerações**. São Paulo: Veneta, 2016. p. 87-96.

_____. A técnica e o seu uso mediatizado. **A arte de viver para as novas gerações**. São Paulo: Veneta, 2016. p. 107-112.

_____. O insignificante significado. **A arte de viver para as novas gerações**. São Paulo: Veneta, 2016. p. 29-38.

Sites consultados:

Jornal Extra: <https://extra.globo.com>

Página Oficial da Supervia no Facebook: <https://www.facebook.com/SuperViaRJ>

Página Crônicas do Trem no Facebook: <https://www.facebook.com/cronicasdotrem>