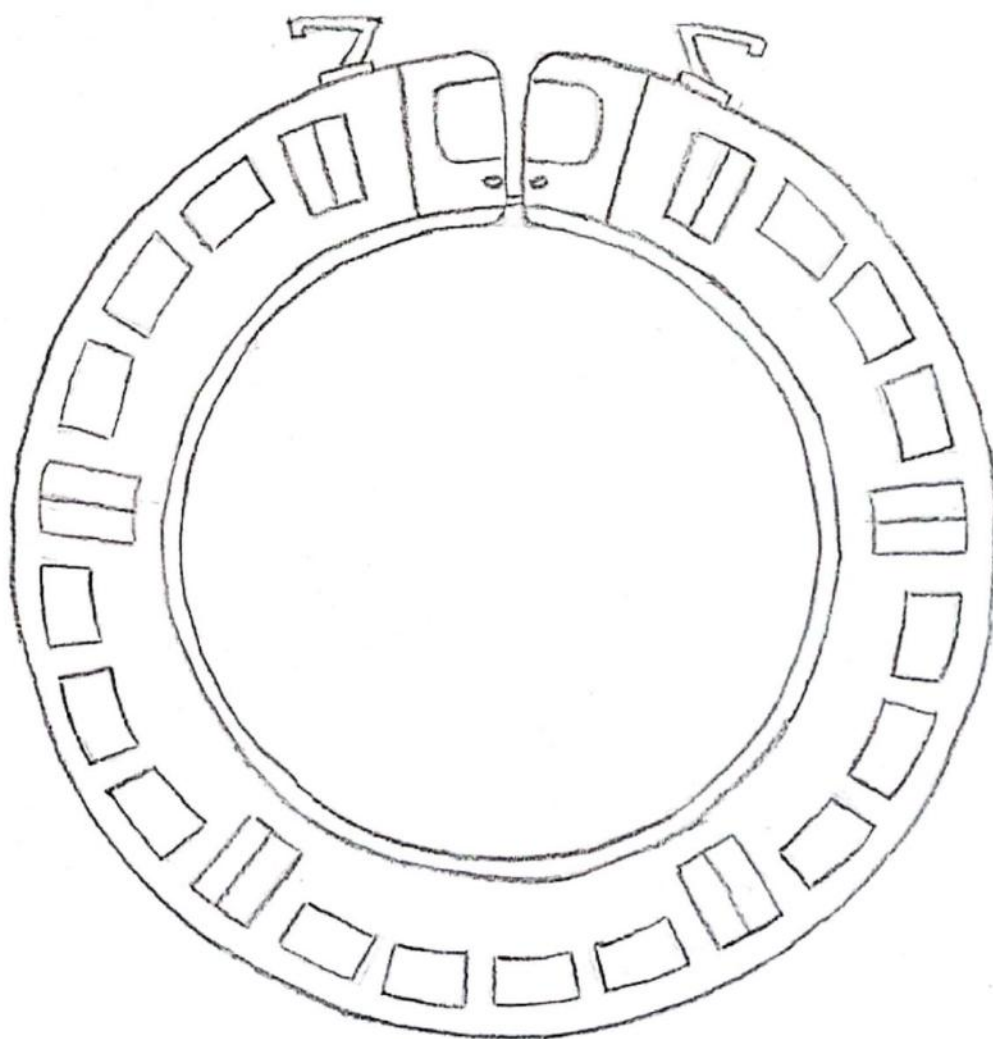


**IMAGINE QUEM  
VEM LÁ DE JAPERI**



Isadora  
Aventureira



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
Escola de Belas Artes - Artes Visuais / Escultura

ISADORA DE OLIVEIRA BARRETO ESPÍNDOLA

**IMAGINE QUEM VEM LÁ DE JAPERI**

RIO DE JANEIRO

2022

## CIP - Catalogação na Publicação

E77i Espíndola, Isadora de Oliveira Barreto  
Imagine quem vem lá de Japeri / Isadora de  
Oliveira Barreto Espíndola. -- Rio de Janeiro, 2022.  
143 f.

Orientador: Paulo Veiga Jordão.  
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -  
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de  
Belas Artes, Bacharel em Artes Visuais: Escultura,  
2022.

1. trem. 2. transporte coletivo. 3. performance.  
4. Rio de Janeiro. I. Jordão, Paulo Veiga, orient.  
II. Título.

ISADORA DE OLIVEIRA BARRETO ESPÍNDOLA  
IMAGINE QUEM VEM LÁ DE JAPERI


Trabalho de conclusão de curso  
apresentado à Escola de Belas Artes  
da Universidade Federal do Rio de  
Janeiro, como requisito parcial para  
obtenção do título de bacharel em  
Artes Visuais / Escultura

Data de aprovação: \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Paulo Veiga Jordão (Orientador - Universidade Federal do Rio de Janeiro)

Documento assinado digitalmente  
 DINAH DE OLIVEIRA  
Data: 27/02/2023 12:31:40-0300  
Verifique em <https://verificador.iti.br>

Profa. Dra. Dinah de Oliveira (Avaliadora - Universidade Federal do Rio de Janeiro)



Profa. Dra. Liliâne Benetti (Avaliadora - Universidade de São Paulo)

## AGRADECIMENTOS

Começo agradecendo ao meu orientador Paulo Veiga Jordão por ter acolhido esta pesquisa e incentivado a escrita aqui presente em meio a certos tumultos. Agradeço à minha mãe e ao meu pai por tanto e todo apoio. Aos amigos que percorreram comigo os anos da graduação, Gabriel Blazar e João pelas parcerias, pelos momentos no jardim da Reitoria e pelos registros atentos dos meus trabalhos, Gabriel Gregório e Ludo por toda ajuda e incentivo ao longo desses anos, e à Rafael Lopes Cesar por ter acompanhado de perto este trabalho de conclusão de curso. Agradeço também à Clarisse Rates, Júlia Vicente, Thaís Mello, Liliane Benetti, Dinah Oliveira, Jimson Vilela, Antônio Ewbank, Mayana Redin, Clarissa Diniz.

E agradeço a todas as pessoas que compartilharam comigo o espaço do trem e que tornam esse lugar o que ele é todos os dias.

“Jamais ouvi um trem passar  
e não desejei estar nele.”

(Paul Theroux no início e no fim d'O Grande  
Bazar Ferroviário, 2006, tradução minha)

## RESUMO

Esta pesquisa é um recorte dos trabalhos desenvolvidos durante o curso de graduação de Artes Visuais / Escultura que dialogam intimamente com o trem do Rio de Janeiro. Na primeira metade deste trabalho de conclusão de curso abordo brevemente relações do trem com a arte. Parto do meu afeto pelos trens para investigar as questões que circundam este transporte coletivo mais especificamente no Rio de Janeiro, como a presença do comércio ambulante e dos artistas de rua, que junto a todos os passageiros que ocupam os trens diariamente e tudo o que pode acontecer em uma longa viagem, transformam o trem em um lugar.

**PALAVRAS-CHAVE: TRANSPORTE COLETIVO; RIO DE JANEIRO; DESLOCAMENTO; PERFORMANCE; TREM.**



# SUMÁRIO

<b>POR QUE TREM?</b>	<b>11</b>
Eu também sou fã de trem	21
<b>TREM E ARTE, CINEMA, PERIGO</b>	<b>27</b>
<b>TREM É LUGAR</b>	<b>58</b>
Lugar	62
Rede	83
Informais	101
Mapa	122
<b>PONTOS FINAIS</b>	<b>139</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>143</b>



## POR QUE TREM?

“Certas estações de metrô estão tão associadas a momentos exatos da minha vida, no entanto, que pensar ou encontrar seu nome me faz folhear minhas memórias como se fossem um álbum de fotos” (AUGÉ, 2002, p. 4, tradução minha), Marc Augé escreveu em seu livro *Un ethnologue dans le métro* e eu poderia dizer o mesmo de certas estações de trem. Japeri, Engenheiro Pedreira, Paracambi, Queimados, Nova Iguaçu, Deodoro, Madureira, Olímpica de Engenho de Dentro, Méier, São Cristóvão, Maracanã, Central do Brasil, Olaria, Penha, Saracuruna, Magalhães Bastos, Bangu, para iluminar as estações que me trazem de volta algumas queridas memórias, umas mais distantes, outras mais recentes. Tendo morado na Baixada Fluminense, é inevitável construir memórias das estações e dos trens, a maioria das viagens nos trens “são diárias e obrigatórias” e “não optamos por retê-las ou não na nossa memória: elas ficam impregnadas dentro de nós.” (Ibidem, p. 8). Se Augé fala do metrô de Paris, aqui só podemos falar de trem. A Baixada é ligada ao Centro da cidade pela malha ferroviária, que se torna, muitas vezes, a única opção para inúmeras pessoas que precisam chegar ao Centro todos os dias. Pessoas que

andam de trem todos os dias, indo e voltando, e são impregnadas pelos acontecimentos que ocorrem no meio de seus caminhos, dentro das estações e dos vagões. Portanto, é o trem o transporte do estado do Rio de Janeiro onde os trajetos mais longos, a maior força coletiva viajante, as interações mais expressivas e os acontecimentos mais inusitados ocorrem - e, também a menor rigidez de controle em comparação ao metrô da cidade.

Essa máquina gigante está ligada à minha infância pelas tantas viagens que dei para poder chegar a tantos lugares e pelos cargueiros que já cruzaram meu caminho e me fizeram parar para observá-los. Presenciei a transição entre os trens antigos para os novos modelos chineses com ar condicionado que chegaram ao Rio de Janeiro. Deve ser um número imenso de outras pessoas com quem já esbarrei, sentei ao lado, fiquei com o corpo colado, e que também, só posso imaginar, têm o trem como parte frequente e importante de suas vidas. Não há como saber para onde estão indo ou de onde estão vindo, mas a maioria viaja de trem sonhando com o conforto de vagões vazios. Porém, faço das palavras de Paul Valéry minhas:

“Uma viagem é uma operação que faz as cidades corresponderem a horas. Porém o mais belo e o mais filosófico das viagens encontra-se, para mim, nos intervalos entre essas pausas. Não sei se existem amadores sinceros de ferrovias,

partidários do trem-pelo-trem, e – além das crianças – tampouco vejo aqueles que saibam gozar, como convém, do estrondo e da potência, da eternidade e das surpresas na rota. As crianças são grandes mestres do prazer absoluto. Quanto a mim, tão logo se move o bloco de vagões, sempre me deixo acalantar por uma metafísica ingênua misturada de mitos.” (VALÉRY, 2017, tradução encontrada em *Trem: transporte e tempo* de Rodolfo Caesar, sem paginação)

Quem anda de trem no horário de pico sabe a energia que um grande agrupamento de pessoas pode ter. Brígida Campbell afirma que “não é possível pensar a cidade, no entanto, sem levar-se em conta a experiência coletiva.”. Podemos concluir que não é possível pensar em trem sem levar-se em conta a massa de pessoas espremidas, contra umas às outras, dentro dos vagões, no início das manhãs e nos finais da tarde. Andar de trem é “necessariamente, viver coletivamente” (CAMPBELL, 2015, p. 27).

Em um grupo de pessoas fisicamente muito próximas umas às outras, fechadas dentro do ambiente de um vagão, é comum e natural que surjam comentários que se tornem conversas, sobre a própria situação compartilhada em que se encontram ou sobre assuntos do cotidiano. Apesar do desconforto, o aperto dentro do vagão se torna uma atmosfera propícia a conversas, principalmente nas sextas-feiras, na volta da maioria para suas casas, ansiando pelo final de semana. Andar de trem é “experimentar de alguma

forma a vizinhança de estranhos” (CAIAFA, 2003, apud CAMPBELL, 2015, p. 26), e, nesse caso, é uma vizinhança de corpos muito próximos, é estar colado a inúmeros desconhecidos muitas vezes e não ter como evitar interagir.

Os trens estão relativamente vazios entre 10h e 12h, 14h e 16h, 20h e 22h. E se o primeiro trem de Japeri em sentido à Central do Brasil sai bem cedo da madrugada, às 4h e 2 minutos, o último trem dos dias úteis sai bem cedo da noite, às 22h e 3 minutos. Horários restritos e diminutos para a imensa quantidade de pessoas que se dividem entre os vagões ao longo das jornadas.

As diversas interações que ocorrem dentro dos trens, todos os dias, as que participei, presenciei, ouvi falar ou apenas imaginei, são queridas por mim e meu grande ponto de interesse. E foi a partir de uma conversa com outras mulheres, apertadas dentro de um vagão feminino, que dei o primeiro passo na minha pesquisa artística com transporte coletivo. Uma mulher, inexperiente em trem, pelo menos naquele ramal e horário, não sabia se conseguiria passar por todas as outras para chegar até a porta e descer na estação que precisava. As outras a convenciam que tal feito era possível, e todas começamos a nos mexer e trocar de lugar, abrindo o caminho para a que precisava sair.

Se deslocar em transportes é uma aventura. Correr para entrar em portas se fechando com a ajuda de outras pessoas, que muitas vezes são ambulantes, segurando e impedindo que se fechem, são habilidades adquiridas pela impossibilidade de perder um trem. Ficar em pé em posições esquisitas e desconfortáveis, sem poder tirar um pé do chão para não correr o risco de perder o minúsculo espaço ocupado e ter que se contorcer mais para se manter de pé. Se bem que, se o trem estiver lotado o suficiente não é preciso se preocupar em cair com seu movimento, os corpos das várias pessoas unidas começam a se sustentar - e balançar todas juntas - no ritmo constante dos vagões.

Saber sentar no transporte, especialmente no Japeri saindo às 17h da Central do Brasil para citar um exemplo concreto de enorme aglomeração, também demonstra uma experiência em pegar trens. Mas quem pensa que somente no Brasil, esse tipo de situação é ironizada, se engana. O filme *Ryusei-Kacho* do diretor japonês Hideaki Anno<sup>1</sup>, conta a história de um homem que nunca falhou em sentar em um trem, esse “sombrio campo de batalha”, até que uma mulher o desafia para uma competição de conseguir um assento em um trem cheio.

---

<sup>1</sup> O diretor sempre coloca importantes cenas de seus filmes em trens e estações. *Ryusei-Kacho* está disponível em: <<https://youtu.be/PCVg49Ff9m4>>. Acesso em 6 de maio de 2021.

Para definir o metrô de Paris, Marc Augé escreve em seu livro já aqui citado: “coletividade sem festa e solidão sem isolamento”. Já no trem do Rio de Janeiro, é possível que haja festa: nas interações entre os passageiros, nos discursos dos ambulantes e na cerveja vendida por eles, nas músicas, danças e apresentações dos artistas, e até no *Trem do Samba*, evento que acontece em um trem da Central do Brasil em direção a estação de Oswaldo Cruz e conta com shows e rodas de samba dentro dos vagões do trem carioca<sup>2</sup>. E a solidão citada por Augé pode aqui ser substituída por cansaço de enfrentar as longas horas dos trajetos em transporte coletivo, mesmo que às vezes haja festa que possibilite uma distração.

Mas talvez, a única coincidência entre os passageiros dos trens que possamos aferir não seja o familiar cansaço, mas apenas os horários em suas programações diárias que os permitem que dividam um espaço brevemente.

No trem do Rio de Janeiro, temos o conhecido fenômeno do comércio ambulante que convoca a atenção de quem anda nesse transporte, mais do que as paisagens

---

<sup>2</sup> O sambista Marquinhos de Oswaldo Cruz é o idealizador do projeto que completou 25 anos em 2020 com uma versão virtual da festa considerada tradicional no Rio de Janeiro. Mais informações em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-12/trem-do-samba-completa-25-anos-em-formatovirtual>>. Acesso em 6 de maio de 2021.



passando pelas janelas ou qualquer outra coisa que possa haver dentro dos vagões, salvo as atividades de outras pessoas que se colocam nos trens com fins de sobrevivência, mas não envolvem a venda de produtos. Destaco que ao longo desse trabalho, não irei excluir o comércio ambulante em outros tipos de transporte, como metrô, ônibus e BRTs, mas, focarei meu discurso no trem em específico.

O comércio dentro do trem passa por temporadas. As mercadorias mais comuns de serem vendidos são trocados por outros conforme o tempo, a época do ano, seus lançamentos e preços no mercado ou outras razões inexplicáveis. Como exemplo, podemos citar a venda de picolé no verão e o aumento dos vendedores de bebidas, que não ocorre no inverno. Alguns produtos, como certos tipos de chocolate, desaparecem com o tempo. Os brinquedos de criança funcionam de acordo com a popularidade de personagens infantis. E, não posso tratar de comércio no trem, sem citar a popular venda de salaminho, exemplo sempre abordado quando se entra nesse assunto em qualquer grupo de conversa. O produto inusitado mais recente é a “maquininha de cartão”.

Antes de seguirmos, e lembrando de contatos que tive com os ambulantes tanto em viagens quaisquer, quanto nas que eu realizei trabalhos, e pensando nas queridas memórias

construídas dentro do trem, contarei o primeiro acontecimento que presenciei, quando estava no meio de minha adolescência e ainda não imaginava ser artista, que me despertou o interesse na performatividade dos transportes coletivos, antes mesmo que eu pudesse nomeá-la:

Um dia, quando estava no trem do ramal Japeri, um vendedor de pregador entrou no vagão no qual eu estava, na altura de Nova Iguaçu. Ele tirou uma corda de uma bolsa e amarrou as pontas nas barras de ferro opostas dentro do transporte, fazendo com que a corda ficasse atravessada no alto do vagão, perpendicular ao corredor.

Antes de seguirmos ao que ele fez em seguida, preciso explicar as diferenças que podem haver na atitude e discurso de ambulantes de acordo com as mercadorias que estes vendem, que ainda não havia falado nesse texto. Alguns ambulantes usam microfone, se vestem com roupas mais ou menos formais, e demonstram como usar o produto que estão vendendo. Geralmente, os produtos que precisam dessa demonstração são certos tipos de raladores e cortadores de frutas, legumes e verduras, ou produtos digitais, como paus de selfie, suportes para celular, fones (uma vez vi um ambulante se pendurar na barra de ferro com um “fone que nunca arrebenta”), entre tantos outros. Essa

explicação também é uma forma de atrair o público e garantir mais vendas.

O ambulante com os pregadores prosseguiu então a explicar como se usa um pregador para pendurar roupas no varal. Ele levantou um pregador e começou: “Esse é o que chamamos de pregador, última tecnologia para pendurar roupas depois de lavar para que elas sequem ao ar livre, não tem melhor que esse, e eu vou ensinar aqui agora como que se usa”, ele pegou uma camisa para a sua demonstração e “Temos aqui essa camisa, comum, de mangas, mas você pode pendurar não só camisas assim, mas também pode pendurar bermuda, calça, vestido, tudo o que quiser. Aí você pega o que você quer pendurar no seu varal e coloca assim, por cima da corda, só que só assim não pode ficar, se não bate um vento e sua roupa cai, é pra isso que você precisa do pregador. Então você pega o pregador e segura ele assim, nessa ponta, e aperta. Aí ele abre desse jeito aqui, estão vendo? E coloca assim por cima da roupa na corda e solta, e ele fecha e prende a sua roupa. Você pode colocar um no meio, os dois em cada ponta, dependendo do tipo de roupa que você tá pendurando, nessa camisa vou colocar dois pra garantir. Agora nós vamos testar o pregador, eu vou assoprar, mas vocês imaginem um vento bem forte”. Assoprou na camisa, “E não caiu, viram? Pode bater um vento de 120 km/h

aqui que sua roupa não vai cair graças a essa tecnologia incrível de última geração que é o pregador”. Depois da demonstração muitas pessoas compraram o pregador, e eu confesso que fiquei muito tentada a comprar também. Outros ambulantes tinham parado pra assistir e começaram a puxar assunto com o dos pregadores. E ele não era modesto, sabia que sua abordagem era um sucesso de vendas, além de ser uma sátira afetiva dos ambulantes demonstradores que usam microfone. Não satisfeito, quando se aproximou um vendedor de picolés - era verão -, ele comprou um para demonstrar seu jeito de vender picolés. “Alguém aqui sabe abrir picolé do jeito certo? Então, eu vou ensinar. Você segura com seu dedão e indicador aqui nessa parte do palito embaixo, segura assim no plástico da embalagem, e agora é o truque, só desliza assim para baixo e abre. Não precisa ficar tentando puxar o plástico com os dedos e se sujando, desse jeito que ensinei é muito mais fácil, o próprio picolé já facilita o trabalho e se abre”. Ele ficou conversando com os ambulantes que adoraram as ideias até a estação de Engenheiro Pedreira, que apesar, e talvez justamente por ser a penúltima do ramal Japeri, tendo menos fiscalização que em uma estação terminal, é o ponto de parada e encontro dos ambulantes desse ramal, então todos desceram do trem.

Essa é apenas uma de muitas histórias que ilustram as aventuras que acontecem dentro dos trens do Rio de Janeiro e que pude presenciar no meio dos meus caminhos junto a pessoas que dividiam comigo os vagões.

## **Eu também sou fã de trem**

Quando era criança gostava de andar de trem, gostava de me debruçar na janela e olhar a paisagem que passava e ficava para trás. Quando precisava fazer a viagem completa no ramal, até a última estação, a Central do Brasil, já preparava livros e brinquedos para passar o tempo que ao meu entendimento de criança parecia muito mais longo que uma hora e meia. Também gostava de me deparar com cargueiros passando com seus incontáveis vagões. Resgatei esse amor na universidade e aqui dedico meu trabalho de conclusão de curso aos trens. Com o desenvolvimento da pesquisa ferroviária e da aproximação cada vez maior do objeto, passo a me denominar fã de trem. E porque descobri que há outros e que não são tão incomuns ao redor do mundo.

Fãs de trem, “amadores sinceros de ferrovias”, entusiastas ferroviários. Em inglês ganham o nome de *railfans* – além de outros termos menos comuns, como *trainspotter*, *ferroequinologist*, *gricer*, *foamer*, *gunzels* –, em francês são conhecidos como *ferrovipathes*, e em japonês como *densha otakus*, com uma extensa lista de subgrupos dentro dessa classificação de acordo com os motivos e elementos específicos que os fazem gostar de trem<sup>3</sup>. Em nosso

---

<sup>3</sup> Tori-tetsu: Gosta de tirar fotos de trens.

Onkyo-tetsu: São fanáticos em gravar os sons dos trens.

Nori-tetsu: Gosta de andar de trem.

Ori-tetsu: Gosta de descer do trem e explorar em torno da estação

Jushin-tetsu: Intercepta os sinais de rádio dos operadores do trem.

Oshi-tetsu: Colecionador de selos (carimbos).

Sharyou-tetsu: Especialista em design e engenharia dos trens.

Shushu-tetsu: Colecionador de itens relacionados ao trem.

Suji-tetsu ou jikokuhyou-tetsu: Fanáticos em horários mapas dos trens.

Eki-tetsu: Especialistas em estações.

Haisen-tetsu: Especialistas em linhas ferroviárias abandonadas.

Senrou-tetsu: Fanáticos por trilhos das linhas ferroviárias.

Setsubi-tetsu: Fãs de instalações ferroviárias [como túneis e pontes].

Unten-tetsu: Desejam ser condutores de trem.

Kaku-tetsu: Construtores de trem imaginários.

Ekiben-tetsu: Aficionados em Ekiben (obentôs de estações).

Kaisha-tetsu: Especialista em empresas ferroviárias.

Kaigai-tetsu: Fanáticos por trens de outros países.

Soshiki-tetsu: Literalmente “otaku funeral de trem”.

Gunji-tetsu: Especialistas em trens militares.

Tetsugaku-tetsu: Filósofos de trem.

Reikishi-tetsu: Amantes da história [dos transportes ferroviários].

Tetsukei-tetsu: Fanboys da polícia ferroviária.

SL-tetsu: Especialistas em locomotivas a vapor.

Game-tetsu: Jogadores de games relacionados aos trens.

Ne-tetsu: Dorminhocos de trem.

Ekine-tetsu: Dorminhocos de estação.

Tori-tetsu: Surrupiadores de objetos de trem.

Essa lista e mais informações podem ser encontradas em:

<<https://www.japaoemfoco.com/27-palavras-para-descrever-um-densha-otaku/>>. Acesso em 18 de maio de 2021.

português não temos um termo único que denomina os entusiastas por trens, apenas podemos combinar a palavra trens a adjetivos substantivos: aficionado, admirador, amante, apaixonado, fanático, louco por trens. Entretanto temos a palavra busólogo para os entusiastas de ônibus com suas práticas de observação e de fotografar esse transporte<sup>4</sup>. Talvez por nosso país não ter uma forte ligação com a malha ferroviária como poderia ter tido se não houvesse acontecido, em determinado momento da história, a escolha pelo amplo desenvolvimento de rodovias.

Entre os principais interesses de fãs de trens estão filmar e fotografar a passagem de trens, pesquisar a história ferroviária e o ferromodelismo, construção de modelos de transporte ferroviário em escala reduzida. A prática de observar trens é nomeada *trainspotting*, palavra originada no Reino Unido com a variação *trainspotter* para denominar os fãs - e usada para nomear um livro de Irvine Welsh no qual mais tarde se baseou o filme de mesmo nome dirigido por Danny Boyle. Uma lista de notáveis fãs de trem<sup>5</sup> inclui os cantores Rod Stewart, Neil Young, ambos ferromodelistas, e o

---

<sup>4</sup> Matéria de um telejornal sobre busólogos disponível em: <<https://youtu.be/c8IHhG3aJlo>>. Acesso em 21 de maio de 2021.

<sup>5</sup> Disponível em: <[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_railfans](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_railfans)>. Acesso em 19 de maio de 2021.

ator e diretor Buster Keaton, que dirigiu e atuou no filme *A General*, conhecido pelas perigosas cenas em ferrovias.

O entusiasmo pelo trem pode estar ligado a nostalgia e a memórias construídas em trens e estações, como discutido por Marc Augé em sua escrita sobre o metrô de Paris. Combinações de diversos motivos pode levar a admiração pelo transporte ferroviário. Ao redor do mundo, pessoas se afeiçoam com essas grandes máquinas, sejam as antigas de vapor ou contemporâneas, com as linhas de ferro ou com as estações.

Um trem nunca está distante de pessoas, sejam seus fãs com suas práticas de aproximação com o transporte, as pessoas que trabalham para manter os trens em movimento e as pessoas que o usam para ir e vir, sempre, de vez em quando, raramente ou uma única vez que seja. Especialmente as pessoas que precisam do trem para ir trabalhar e para viver, como acontece no Rio de Janeiro com os fluxos de circulação da Baixada Fluminense e das regiões suburbanas em direção ao Centro, sendo o trem o principal meio de transporte para realizar esse trajeto longo e diário. Foi com o trem que pessoas começaram a dividir o espaço e tempo próximas a outras desconhecidas. Por essas coisas o trem se torna um objeto cultural e fundamentalmente social. Porém, ao denominar-me fã de trem, não esqueço dos



problemas que envolvem esse transporte coletivo no Rio de Janeiro e as questões históricas que resultaram no estado de sucateamento atual. Justamente por todas as questões que cercam o trem no mundo e no Brasil, esse transporte em particular se torna um objeto de interesse investigativo.

Uma das intenções desse texto é investigar formas de admirar, pensar, pesquisar, se locomover e trabalhar com o trem, usar sua estrutura e espaço para pensar novas maneiras de ser a partir do e com o transporte coletivo.



## TREM E ARTE, CINEMA, PERIGO

Antes de o trem ser explorado como próprio suporte para trabalhos artísticos, este transporte já fazia aparições na arte e no cinema. Inúmeras pinturas trabalharam com o trem e seus arredores e tão logo o cinema surgiu, o trem esteve presente em suas telas. Discutirei inicialmente a presença do trem na história da arte. O transporte figurava em imagens da modernidade como o fruto e a grande máquina representante dos avanços técnicos da Revolução Industrial, desbravadora de possibilidades nunca antes atingidas. Em 1877, Claude Monet pintou uma série de doze pinturas representando a estação parisiense Saint-Lazare, entre elas *La Gare Saint-Lazare* (Figura 1). Duas locomotivas brilham no interior da estação ao lado de um amontoado de pessoas, com o vapor branco como se formasse nuvens abaixo do teto moderno de ferro e vidro. Monet “conhecia a estação desde a infância que também era o terminal de trens para muitos dos principais locais impressionistas a oeste de Paris”. O estudo extenso através das doze pinturas (outros exemplos nas Figuras 2, 3 e 4) que Monet realizou, mostra uma possibilidade de ligação afetiva com a estação e seus arredores, e também é para explorar esse sentido que as citamos aqui, já que

também possui relação de afeto com estações com as quais já trabalhei.

Já nas litografias e pinturas de Honoré Daumier, os contornos políticos e sociais do trem ganhavam ênfase. O pintor e caricaturista fez uma série de litografias que tratavam de situações enfrentadas por passageiros de trem, como a superlotação e a ausência de conforto nos vagões de terceira classe. Em seus trabalhos, os passageiros são retratados enfrentando o frio e a competição da multidão por assentos, e são marcados pela ironia de títulos como *Os trens do prazer* (*Les trains de plaisir*), discutindo a dissonância entre prazer e trem lotado (Figuras 5, 6 e 7). Após uma extensa realização do tema ferroviário em litografias, em meados de 1860, Daumier pintou *Carruagem de Terceira Classe* (*Le Wagon de troisième classe*), que retrata uma mulher amamentando, uma idosa e um menino dormindo, além de outros passageiros que parecem apertados ao fundo (Figura 8). Na obra de Daumier, pode-se dizer que são assinaladas as classes sociais que utilizam os trens. Desde seus primórdios esse transporte está fundamentalmente correlacionado à um aspecto político e social. Ao mesmo tempo, os trabalhos do pintor desmistificam a ideia de progresso que se associou ao trem na modernidade.

Neste mesmo século, o próprio movimento desse transporte passou a coincidir com o início das imagens em movimento, pela realização de um dos primeiros filmes a serem exibidos em público, *A chegada do trem na estação*, gravado pelos irmãos Lumière em 1895 (Figura 9). Diz-se que quando foi projetado, a aproximação do trem assustou as pessoas que assistiam, como se, ao vir em sua direção, o transporte fosse saltar da tela. Depois disso, o trem continuou participando de experimentos com a câmera para os pequenos filmes, como em *Panorama de Cima de um Trem em Movimento* de 1898 (Figura 10), no qual George Méliès posiciona a câmera no teto de um vagão, fazendo com que o espectador agora viaje junto ao trem, observando a paisagem de Paris. Mais que um cenário o trem chega a ser personagem de diversos filmes, sua aura maquinal atuando sobre os enredos e outros personagens, como na adaptação cinematográfica de *A besta humana*, livro de Émile Zola, que será discutida mais adiante.

Assim, o trem pode ser considerado um importante objeto cinematográfico, tanto por já se encontrar em um dos primeiros filmes a serem conhecidos, quanto por continuar sendo explorado no cinema ao longo dos anos como objeto importante em diversas narrativas. Para citar alguns expressivos usos de trem no cinema: como veículo de

condicionamento de classes sociais em *O Expresso do Amanhã*<sup>6</sup> (Bong Joon-ho, 2013), como marcador de tempo em *Trem Mistério* (Jim Jarmusch, 1989), como o que reaviva as tensões de um romance em *O Expresso de Shanghai* (Josef von Sternberg, 1932), como metáfora para o purgatório e paraíso em *Night on the Galactic Railroad* (Gisaburō Sugii, 1985), e frequentemente associado a violência e cenário de assassinatos em *Pacto Sinistro* (Alfred Hitchcock, 1951), *Quem viu quem matou?* (George Pollock, 1961), *Assassinato no Expresso Oriente* (Sidney Lumet, 1974) e *A Besta Humana* (Jean Renoir, 1938), criando uma contrapartida ao positivismo da ideia de progresso ligada ao trem, e ainda o brasileiro *O Assalto ao Trem Pagador* (Roberto Farias, 1962) que conta a história de um assalto real à um trem de pagamentos que aconteceu próximo à estação de Japeri (Figura 11 e 12).

O filme *RR*, de 2007, foi inteiramente feito com imagens de trens passando (Figuras 13, 14 e 15). O cineasta estadunidense e *railfan*, James Benning, chama esse trabalho de colaboração com o trem<sup>7</sup>. Benning é conhecido por trabalhar com duração e temporalidade e isso é evidente

---

<sup>6</sup> *O Expresso do Amanhã* é inspirado no quadrinho francês *O Perfuraneve* de Jean-Marc Rochette, Jacques Lob e Benjamin Legrand e vários dos filmes citados são adaptações da literatura.

<sup>7</sup> Entrevista disponível em: <<https://cinema-scope.com/cinema-scope-magazine/interviews-trainspotting-with-james-benning/>>. Acesso em 2 de junho de 2021

nesse filme que explora os aspectos desse transporte e tem um caráter que se aproxima do documental. Com a câmera parada, o cineasta filma trens passando por completo - apenas dois trens pararam - pelo frame, diferentes vezes, em diferentes paisagens estadunidenses e diferentes estações do ano. O longa-metragem pode ser pensado como uma colaboração com o trem porque seu comprimento, sua velocidade e suas cores formam o ritmo do filme, além das esperas que precisaram ser enfrentadas pelo cineasta para gravá-los.

O tempo e sua união com o trem ficam em evidência no trabalho tanto pela imaginação que temos da experiência de observar e filmar depois de uma longa espera por sua passagem, quanto por enfim assistir as imensas composições passando. O trem também dita a duração das cenas na montagem. Além de sua imagem maquinal, os sons dos trens devoram a paisagem à volta com seus tamanhos e velocidades ampliando o ritmo. O longa é uma reflexão sobre consumismo no país com a maior rede ferroviária do mundo, que em sua maior parte consiste em transporte de carga, vital para sua economia, diferentemente do Brasil, no qual a carga circula por rodovias. A quantidade de matéria e produtos que um trem consegue carregar reflete a rápida extração de bens e o ávido consumo atual, que aliados ao

sistema capitalista fazem desse transporte um forte veículo para a economia consumista e assim usado na longa extensão dos Estados Unidos.

Em certo momento, depois de já ter figurado nas pinturas e filmes que falei, a própria estrutura dos trens começou a ser suporte para práticas artísticas. Assim, percebemos no grafite um mais recente tipo de trabalhar com o trem como veículo de expressão artística. A prática do *graffiti*<sup>8</sup>, como chamado pelo jornal *New York Times*, surgiu no final dos anos 60 em Nova York, a partir dos *tags*, ação de assinar um nome junto a um número em diversos espaços, como por exemplo, um dos pioneiros, TAKI 183 (COSTA, 2007). Além de muros e postes, trens começaram a ser espaço para o *graffiti*. Grafitar trens ficou conhecido como *bombing*, nesse caso, feitos fora dos horários de trânsito, nas estações e garagens terminais. Grafitar todas as linhas e divisões ferroviárias se torna uma meta entre os jovens que grafitam o transporte, ação denominada pela expressão *going all-city*, pois o trem atravessa bairros e seus nomes grafitados nos vagões atravessam então o amplo território da cidade. O

---

<sup>8</sup> No Brasil, o termo usado é *pixação* grafado com x, e *grafite* “refere-se aos grafites artísticos que se desenvolveram aqui a partir do graffiti americano no início da década de 80 [...]. Essa distinção ficou mais nítida na medida em que o sistema de arte passou a considerar o grafite como arte.” (COSTA, 2007, p. 178-179)



trem se torna uma forma de ocupação de território, mesmo que temporária (Figuras 16 a 21).

As relações semióticas do grafite em trem com a mobilidade e espaço são analisadas por David Karlander, pesquisador de sociolinguística. São chamados *backjumps* os grafites pintados em trens em trânsito em suas paradas longas em estações geralmente terminais. Com a força de uma prática coletiva planejada, de maneira rápida vagões de trens são grafitados em paradas em estações por grupos. Também podem ser pintados individualmente, mas quanto maior o grupo maior o resultado de um grafite, que pode chegar a ocupar um vagão inteiro. O movimento coletivo coordenado como modo de operação possibilita o trabalho. De um ponto de vista semiótico, a mobilidade se torna inerente a esse tipo de grafite quando aliado ao poder do trem de atravessar territórios e cidades. A apropriação do trem como um veículo de expressão artísticas a partir de seu movimento é uma intervenção espacial transgressora que transforma seus arredores por onde passa. Os *backjumps* quebram a composição visual e criam uma brecha no arranjo das estações quando passam. Além da prática de observar trens, com o grafite uma nova camada é atingida, a de observar as diferentes pinturas presentes no transporte, que são efêmeras, já que alguns países, como a Suécia,

possuem forte sistema de fiscalização e apagamento dos grafites nas composições. Assim, essas ações subvertem o controle discursivo e imagético das estações mesmo que por um tempo breve. E continuam em um caráter de transgressão justamente pela existência de um sistema que busca apagá-las (KARLANDER, 2016).

Os grafites em trem se entrelaçam a noção de tempo pois precisam ser feitos com rapidez e da mesma forma podem ser apagados. Os grafiteiros precisam conhecer o trem, suas paradas, trajetos e estações, para então esperar pelo trem para realizar a ação e fazê-la no curto período em que o trem estará parado, trabalhando assim em direta relação com o funcionamento do transporte. Em um exemplo de *backjump* citado em um artigo do David Karlander, logo depois de completar o grafite, as duas pessoas pulam no trem no momento em que ele volta a se mover e segue seu trajeto. Além de ser o veículo usado para a expressão artística, o trem se torna a forma de escapar do local e possibilita que eles não sejam pegos, dessa forma, o trem não é apenas suporte do grafite, mas um elemento essencial para toda a ação dos artistas.

Práticas como essa já revelam uma noção de perigo de encarar a máquina gigante para criar:

“Quando você está pela primeira vez contra um trem, é como se tudo parecesse tão grande, tipo... uau! É como se você estivesse em um quintal de gigantes de metal, quero dizer, tudo é tão duro e tão aço, você simplesmente está lá. Você é pequenininho no meio de todo esse metal e você está aqui para produzir algo. Bem, você está aqui para tentar produzir algo.”  
(Trecho de entrevista no filme *Style Wars*, de 1983, dirigido por Tony Silver. Tradução minha)

Artistas exploravam a grande estrutura do trem para produzir. Mas, lembremos que o trem por sua vez produziu novos riscos. Com o avanço da tecnologia advinda da modernidade nascem acidentes, como é observado pelo filósofo Paul Virilio. O trem carrega consigo a invenção do descarrilamento, como outros meios de transporte carregam seus respectivos acidentes (VIRILIO, 2007, p. 10). Essa ideia contraria uma imagem positivista de progresso a partir do avanço do trem desde a Revolução Industrial.

A inauguração de um novo tipo de perigo pelo trem se uniu à violência humana em livros e filmes – alguns já foram citados acima. Na literatura, uma representação notável do trem e suas locomotivas em toda a sua força e brutalidade é o livro *A Besta Humana* de Émile Zola, publicado originalmente em 1890, adaptado em 1938 para o cinema por

Jean Renoir. Na obra literária um dos protagonistas é Jacques Lantier, maquinista profundamente apaixonado por sua locomotiva chamada Lison, nomeada a partir de uma estação, mas vista por Jacques como um adequado nome feminino à grande máquina. Os trens presenciam todos os acontecimentos da história, estando sempre à espreita das ações dos outros personagens, em meio a agressividade e violência dos personagens homens. As locomotivas são antropomorfizadas pelo autor em suas descrições, especialmente quando entram e saíam das estações presentes no livro, especialmente a protagonista chamada Lison<sup>9</sup>. O trem é uma máquina brutal, no sentido de seu tamanho e potência, e no que ela representa, símbolo do avanço industrial e inaugurador de uma nova forma de acidentes.

No Rio de Janeiro uma prática perigosa de contato direto com a estrutura do trem e de caráter transgressor se popularizou entre os anos 1950 e 1990, inicialmente devido às

---

<sup>9</sup> Sobre o maquinista Lantier e a locomotiva Lison há uma passagem que diz: "E de fato, ele adorava aquela máquina, sob sua responsabilidade há quatro anos. Havia conduzido outras, algumas dóceis outras rebeldes, corajosas ou preguiçosas. Sabia então que cada uma tem seu gênio próprio e que muitas não valiam nada, como se diz de mulheres de carne e osso. Amava então a Lison por suas indiscutíveis e raras qualidades de boa companheira. Era meiga, obediente, de partida rápida e capaz de manter, em seguida, graças à sua boa vaporização, marcha regular e contínua." (ZOLA, 2014, p. 149).

condições dos trens cariocas, como a impossibilidade de fechar as portas. Essa antiga prática do surfe em trem, ou surfe ferroviário, pode ser vista como uma maneira de usar esse transporte de perigo bem mais evidente (Figuras 22, 23 e 24). Colocar o corpo em relação a estrutura do trem de maneiras diferentes do que é usual pode ser um ato perigoso devido ao tamanho e força desse transporte. Na prática de surfe ferroviário, as pessoas sobem para o teto do trem e permanecem em cima com o mesmo em movimento. Essa atividade era anteriormente conhecida como pingente, pois os passageiros assim chamados viajavam pendurados nos trens, seja nas portas, nas janelas ou no teto. Inicialmente uma forma de escapar da superlotação dos vagões, mas tornada também uma prática de “experimentação lúdica, prazerosa e desafiadora” (FLORENZANO, 2019, p. 108), surfar trens conferia a jovens do subúrbio carioca e Baixada Fluminense uma maneira arriscada e transgressora de aproveitar a estrutura dos trens. Como observada por Florenzano, a prática pingente compõe uma imagem conhecida do Rio de Janeiro: de trens superlotados e pessoas se sustentando do lado fora<sup>10</sup>. Dentre as intenções para esse

---

<sup>10</sup> A prática de surfe de trem não é mais possível, porque a frota no Rio de Janeiro conta apenas com trens com janelas vedadas por conta do ar condicionado e viaja somente de portas fechadas. Entretanto, tornou-se comum os ônibus do BRT viajarem de portas abertas e com pessoas se segurando do lado de fora devido à superlotação. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/01/25/onibus->

esporte de alta tensão está um enfrentamento da “racionalização das esferas da vida”, contendo um aspecto de aventura:

“as condutas de risco [...] veem-se às voltas com ações individuais que implicam a exposição voluntária aos riscos, comportando aos praticantes uma probabilidade alta de se ferirem, mutilarem ou morrerem, embora o objetivo não consista em abreviar a vida, mas, sim, em restituir-lhe a intensidade perdida no contexto histórico da modernidade.” (FLORENZANO, 2019, p. 106)

Realizado pela juventude pobre das áreas suburbanas cariocas e da Baixada Fluminense, o surfe ferroviário além de experimentação radical podia ser visto como um ato de revolta que realça os problemas do transporte ferroviário que por sua vez marcava o adensamento das regiões suburbanas, território percorrido pelos trens que levavam moradores ao Centro em um movimento diário de ida e volta. Criminalizada e reprimida por autoridades da ordem, a atividade era um “jogo entre interdito e transgressão” (Ibidem, p. 107) e foi alvo de diversas campanhas de conscientização ao longo dos anos. Os praticantes

---

do-brt-sao-flagrados-circulando-de-portas-abertas-na-zona-oeste-do-rio.ghtml>. Acesso em 17 de março de 2022.

habilidosos faziam fama entre os outros com as proezas que se tornavam lendárias, ainda segundo Florenzano, “a prática pingente participava do jogo das hierarquias sociais, travado no âmbito do próprio grupo de jovens dos subúrbios cariocas” (Ibidem, p. 114). Aconteceu por uma autonominação a troca do termo pingente para surfista de trem, procurando deixar para trás a construção negativa que o primeiro termo ganhara. Não se encontram mais surfistas ferroviários, mas acidentes ao longo das linhas ferroviárias são frequentes, por conta da falta de manutenção e sucateamento do transporte.

O surfe ferroviário nos interessa ao ser uma prática de colocar o corpo em relação ao trem de outra maneira que não a esperada, a ordenada. Foi uma forma de escapar ao controle presente nesses espaços do transporte coletivo. A atividade foi associada à um ato de revolta, já que revelava esse controle espacial, os problemas de superlotação e a falta de conforto no transporte. Mas também foi pensada a partir de um ponto de vista esportivo e de lazer, uma outra possibilidade, perigosa mesmo, de andar de trem. As diferentes motivações e as técnicas construídas pelos praticantes engendraram no surfe ferroviário essa experimentação arriscada do corpo que dava a ver as

condições sociais enfrentadas nas regiões suburbanas e da Baixada no Rio de Janeiro.







Figura 1 - A estação *Saint-Lazare* (1877), Claude Monet



Figura 2 - A estação *Saint-Lazare* (1877), Claude Monet





Figura 3 - Exterior da estação Saint-Lazare, efeito do sol (1877), Claude Monet



Figura 4 - Exterior da estação Saint-Lazare, chegada de um trem (1877), Claude Monet



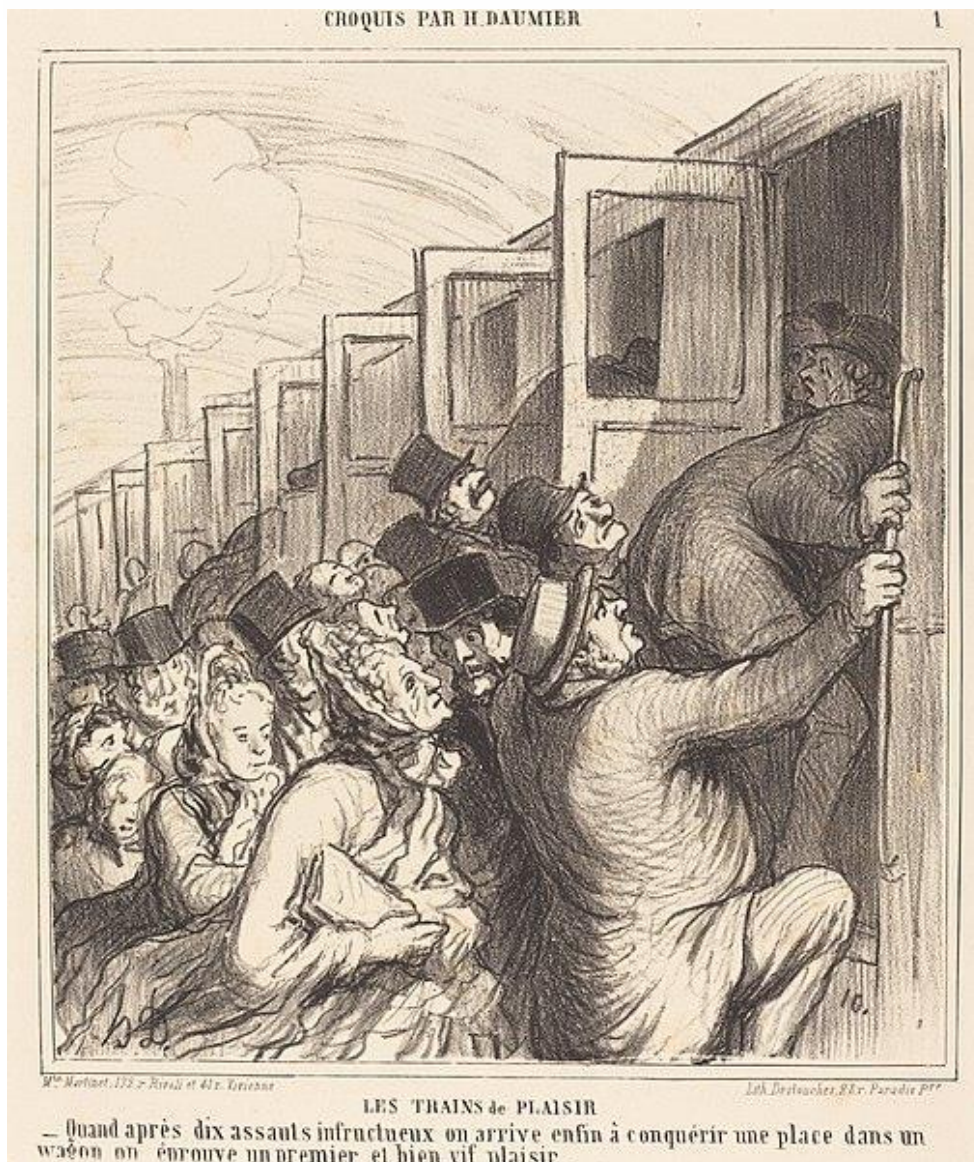


Figura 5 – Os trens do prazer (1864), Honoré Daumier.  
Litografia publicada em Le Charivari.

“\_Quando depois de dez ataques mal sucedidos finalmente conseguimos conquistar um lugar em um vagão, experimentamos um primeiro e muito vivo prazer.”



Les voyageurs, les hommes et les femmes.

Les voyageurs, les hommes et les femmes.

Voyageurs apprécient de moins en moins les wagons de troisième classe pendant l'hiver.

Figura 6 - Os agradados dos caminhos de ferro (1856), Honoré Daumier

“Viajantes que apreciam cada vez menos os vagões de terceira classe, durante o inverno.”





Figura 7 - *Impressões e compressões de viagens* (1853), Honoré Daumier

“-Ah, misericórdia! Estamos todos perdidos! Bem, não, é só o comboio que está se recuperando, estamos andando... assim que a máquina avança, os viajantes recuam... sabe-se!...”



Figura 8 - *Carruagem de Terceira Classe* (1864), Honoré Daumier



Figura 9 - Frame do filme *A chegada do trem na estação* (1895), Louis Lumière e Auguste Lumière.



Figura 10 -Frame do filme *Panorama de Cima de um Trem em Movimento* (1898), George Méliès.



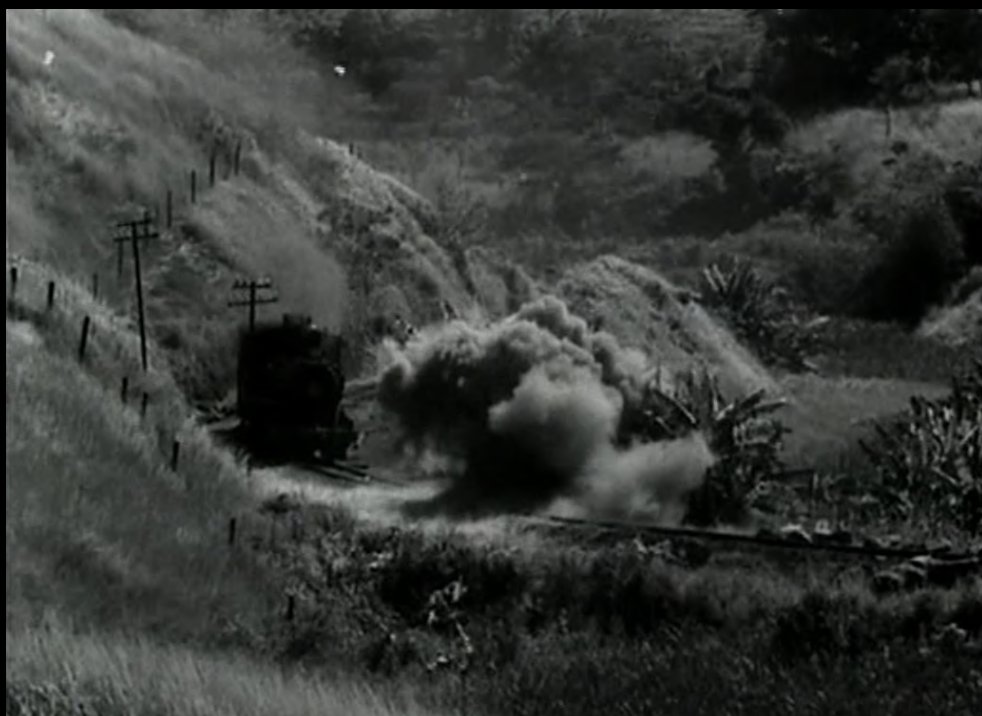


Figura 11 e 12 - Frames do filme  
*O Assalto ao Trem Pagador*  
(1962), Roberto Farias



Figura 13, 14 e 15 - Frames do filme *RR* (2007), James Benning



Figuras 16, 17 e 18 – Frames do filme *StyleWars* (1983), Tony Silver





Figuras 19, 20 e 21 – Frames do filme *StyleWars* (1983), Tony Silver



Figura 22, 23 e 24 - *Surfistas de trem* (1989), Rogério Reis. Fotografias feitas no ramal Japeri. Fonte: <<https://www.rogerioreis.com.br/surfistas-de-trem>>. Acesso em 28 de março de 2022



*“Vamos sublimar em poesia*

*A razão do dia a dia*

*Pra ganhar o pão*

*Acordar de manhã cedo*

*Caminhar pra estação*

*Pra chegar lá em D. Pedro*

*A tempo de bater cartão*

*Não é mole não*

*Com a inflação*

*Almejar a regalia*

*E o progresso da nação*

*O suburbano quando chega atrasado*

*O patrão mal-humorado*

*Diz que mora logo ali*

*Mas é porque não anda nesse trem lotado*

*Com o peito amargurado*

*Baldeando por aí*

*Imagine quem vem lá de Japeri*

*Imagine quem vem lá de Japeri*

*Olhando a menina de laços de fita*

*Batucando na marmita*

*Pra não ver o tempo passar*

*Esquecendo da tristeza quando o trem avariar*

*Esquecendo da tristeza quando o trem avariar*

*E na viagem tem jogo de ronda*

*De damas e reis*

*Vendedores, cartomantes, repentistas*

*Tiram onda de artista*

*No famoso Trinta e Três*

*O trombadinha quase sempre se dá bem*

*O paquera apanha quando mexe com alguém*

*Não é tão mole andar de pingente no trem*

*Não é tão mole andar de pingente no trem”*

33 - Destino Dom Pedro II. Samba enredo da Escola de Samba  
Em Cima da Hora (1984)





# TREM É LUGAR

Uma importante noção frequentemente associada ao trem é o conceito de não lugar. Logo que comecei a desenvolver trabalhos com o transporte coletivo me deparei com esse conceito. Mas ao fazer uso do trem do Rio de Janeiro, comecei a ponderar essa noção em relação ao transporte coletivo como ele acontece nesse estado. Aqui, confrontarei o trem com a sua caracterização como um não lugar ou um lugar de passagem, e discutirei seus aspectos.

O conceito de não lugar foi discutido por Marc Augé em *Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*, originalmente publicado em 1992. Opondo o termo não lugar ao conceito de lugar antropológico, “construção concreta e simbólica do espaço”, Augé defende o teor fugidio do não lugar e do lugar. “Acrescentemos que existe evidentemente o não lugar como o lugar: ele nunca existe sob uma forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele [...]”, afirma o antropólogo (AUGÉ, 2012, p. 74). Esse aspecto fugidio, não concreto, de muitas interligações, de um não lugar será o que iremos observar para pensar o trem.

Primeiramente, trataremos da oposição entre lugar e espaço como discutida por Augé. Para discorrer sobre essa oposição, o antropólogo cita Michael de Certeau e afirma que “espaço, para ele, é um “lugar praticado”, “um cruzamento de forças motrizes”: são os passantes que transformam em espaço a rua geometricamente definida pelo urbanismo como lugar.” (Ibidem, p. 75). Assim, podemos observar que os passageiros dos trens, no Rio de Janeiro, transformam o espaço do trem em lugar “praticado” e habitado ao realizar diversas ações dentro destes. Ações como comer, dormir, ser espectador, vender, pedir, pregar, performar, entre outros, realizadas pelos passageiros, ambulantes, pedintes e pregadores que cotidianamente habitam o espaço do trem.

O artista Elilson, que pesquisa a mobilidade urbana e sua performatividade, ao citar as ações praticadas dentro do trem, sempre enumera os vendedores ambulantes, pedintes, religiosos e artistas. Por meio dessas ações, esses trabalhadores “acrescentam funções, tanto ao espaço, que ganha contornos de feira livre, palco, assembleia e púlpito religiosos e “corredor filantrópico”, quanto aos passageiros” (ELILSON, 2019, p. 207). O trem, portanto, possibilita um feixe de novas relações dentro de seu espaço e entre seus passageiros. Uma possível justificativa para essa habitação do espaço do trem é a duração de seu trajeto. O tempo que

decorre entre o início da rota e o destino final, torna natural as ações de comer e dormir dentro do trem, fato apontado pelos ambulantes que vendem biscoitos, por exemplo, que podem servir para “distrair o passageiro na longa viagem”, como anunciam ao vender seu produto.

No desenvolvimento das linhas ferroviárias no estado do Rio de Janeiro podemos observar as características das viagens nos trens; a forte utilização desse transporte por trabalhadores e, logo, a prática de comer e dormir dentro do trem. A presença da ferrovia que atravessa a região metropolitana do Rio de Janeiro está associada ao trinômio trem/subúrbio/pobreza, como discutido pelo geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes (2011). Essa associação faz parte do conceito carioca de subúrbio, o rapto ideológico da palavra subúrbio, que antes designava toda a periferia urbana e passou a significar bairros populares atravessados pela ferrovia “desprestigiados tanto do ponto de vista social quanto pelo poder público” (FERNANDES, 2011, p. 15), o que teve início com a reforma do prefeito Pereira Passos no começo do século XX (Ibidem, p. 143). A reforma de Passos, que aconteceu de 1903 a 1906, expulsou a classe mais pobre das áreas centrais da cidade, o que culminou em sua procura pelo subúrbio e no surgimento de favelas, principiando a “segregação socioespacial das classes sociais no Rio de

Janeiro” (Ibidem, p. 53) como podemos observar nesse estado até os dias atuais. Antes disso, o espaço hoje chamado subúrbio já foi habitado pelas classes média e alta, e foi nessas condições que a linha ferroviária começou a ser instalada no estado pela Estrada de Ferro D. Pedro II. Essa transformação do uso da palavra subúrbio no Rio de Janeiro, que foi uma estratégia de desmoralização da classe trabalhadora, como afirma Fernandes, levou a atual relação dos trabalhadores com o trem. Portanto, é importante lembrar que o trem serviu primeiramente às classes mais altas e após as reformas urbanas do século XX e a concretização do conceito carioca de subúrbio passou a atender a classe trabalhadora, que passa a morar longe do Centro onde trabalha. E assim, de transporte recente, inovador e prático, o trem progressivamente passou ao cenário de precarização atual.

A evolução da estrutura urbana construída no Rio de Janeiro que afastou os trabalhadores para lugares distantes da área central, mantendo nesta uma maior acumulação de empregos, lazer e cultura, resultou no fluxo cotidiano de movimento em direção ao Centro, nas longas horas do trajeto enfrentado diariamente pelas pessoas que usam o trem ou outro meio de transporte, na “prática política e ideológica que nega às classes subalternas o direito à cidade e de estar na

cidade” (Ibidem, p. 18). Foram nessas condições que o vínculo dos trabalhadores com o trem se construiu no Rio de Janeiro, que perdura até hoje e pode ser visto nas imagens já conhecidas de estações e trens superlotados em horários de pico de movimento de pessoas, horários comuns de entrada e saída do trabalho. É importante afirmar, que o espaço do subúrbio e da Baixada Fluminense, embora hoje associados ao trem, pobreza, falta de cultura e sofisticação na linguagem carioca (Ibidem, p. 137), são lugares polissêmicos, de diversidade histórica, ocupacional e cultural.

## **Lugar**

Contrariando a noção de não lugar e o desprestígio do trem do ponto de vista do poder público em relação ao resto da cidade, realizei um ensaio fotográfico comemorativo de 15 anos nos vagões do ramal Japeri e na Central do Brasil, chamado *Isadora faz 15*.

Começarei falando sobre a festa de 15 anos. A tradição antiga da festa de debutante marcaria uma passagem da

infância para uma fase adulta ao se completar 15 anos. Debutar é um ritual de passagem antigo no qual mulheres, ao completar 15 anos, eram apresentadas à sociedade para iniciar sua vida social e a partir de então poderiam conhecer pretendentes e se casar. Entretanto, em nossa época, essa tradição se manteve, mas se tornou uma festa simbólica, sem necessariamente significar grandes mudanças comportamentais das jovens perante à sociedade e da sociedade perante à jovem, como acontecia antigamente. A festa de debutante permaneceu popular na cultura brasileira, e se tornou um importante acontecimento social, principalmente em pequenas cidades.

As festas possuem uma série de costumes a serem seguidos que foram sendo atualizados ou mesclados aos antigos ao longo do tempo. São alguns exemplos: o atraso da aniversariante que chega depois dos convidados, a entrada com uma boneca, a troca de vestidos ao longo da noite, o recebimento de um anel, a valsa, entre outros, que são uma representação do ato de passar de uma fase à outra. Ao lado desses costumes, certos detalhes da montagem e produção da festa também podem ser seguidos, e entre estes está o ensaio fotográfico que geralmente é exibido em uma projeção durante o evento.

Esses ensaios são feitos para serem apresentados na forma de slides projetados durante a festa de 15 anos da jovem, e, ainda, podem fazer parte do convite para a respectiva festa e complementar o álbum de fotos que virá depois. Meu estudo de campo desse nicho fotográfico aconteceu alguns anos antes de realizar meu próprio ensaio. Havia trabalhado em uma gráfica e, portanto, durante uma fase de minha vida tive extenso contato com inúmeras fotografias de debutantes, e já cheguei a produzir esses slides. Esse ensaio fotográfico produzido antes da festa é além de um item para guardar como memória, é um item de consumo a ser apreciado por familiares e convidados da aniversariante. Portanto, representa imageticamente um status simbólico por meio da construção das cenas para o ensaio. As fotografias comumente são feitas em pontos turísticos da cidade - muitos em praias, especialmente a Praia Vermelha, e também já pude ver alguns na Praça Floriano da Cinelândia, na Escadaria Selarón, na Zona Portuária, entre outros pontos do Rio de Janeiro compostos por paisagens consideradas belas. E elementos que se repetem e que marcam a passagem para uma fase adulta são a maquiagem um tanto saturada e sapatos de salto alto. A coroa de flores também é um item frequente. Já esta pode indicar jovialidade. O estilo seguido no ensaio pode se



estender aos rituais que acontecerão na festa, dependendo da escolha da aniversariante e seus familiares.

Daí partimos para o meu ensaio. Foi minha primeira performance no trem. Me vesti no banheiro gratuito da Central, na última plataforma da esquerda pra quem chega na estação pelos trens. É a plataforma de Gramacho. Coloquei um vestido florido, azul, lilás e rosa, salto alto preto, uma coroa de flores de plástico na cabeça e batom vermelho. Sentei junto ao fotógrafo, o artista e meu amigo Gabriel Blazar, no banco da plataforma. Tinha comprado no Saara os números 1 e 5 infláveis dourados, como é comum se ver nesse tipo de ensaio e na decoração de festas de aniversários, chás de bebê, formaturas, ano novo, entre outros. Enchemos os números e começamos a tirar algumas fotos na estação enquanto esperávamos o trem.

A localidade comum aos ensaios foi o costume que não segui, mas substituí pelo trem. O trem, como mencionei seguindo o conceito de Augé, é considerado por alguns um lugar de passagem, um lugar para viajar de um ponto a outro. Partindo desse princípio, *Isadora faz 15* realizaria uma passagem dupla, a de uma fase da vida à outra e a de um lugar de destino à um de origem. Mas, o trem, especialmente no Rio de Janeiro devido a questões geopolíticas desse estado, extrapola a ideia de lugar de passagem e se torna um

lugar que é parte da cidade, ocupado de diversas maneiras diariamente por várias pessoas que passam ali horas do seu dia e, portanto, aproveitam o espaço-tempo para fazer diferentes atividades. Assim, aproveito o espaço do trem para realizar a fotoperformance - para debutar. Fazendo o trem se tornar o ambiente em que acontece o ensaio fotográfico, procuro apresentá-lo como parte integrante da cidade, apesar desse transporte ser muitas vezes negligenciado pelo poder público. E a estação Central do Brasil, importante na integração dos ramais do trem com as linhas do metrô e de ônibus, coração das linhas ferroviárias, ponto essencial da mobilidade urbana no Rio de Janeiro, também apareceu no ensaio.

Todos os elementos que usei na fotoperformance - os balões de números, o salto, a coroa de flores e a maquiagem - partem do imaginário comum das festas contemporâneas de debutantes, como já pude observá-las. Experimentei mais de uma forma de exibir as fotografias. Apresento-as na forma de uma série de 3 retratos (dois dentro do trem e um na Central do Brasil), um recorte reduzido do ensaio que já exibi em exposições<sup>11</sup>. Produzi um vídeo com uma quantidade maior de fotografias, no qual eu me aproprio do formato dos slides que são mostrados nas festas de debutantes, com

---

<sup>11</sup> Bienal da EBA: A diversidade (2019) e Se Mondrian fosse carioca (2021)

transições animadas entre uma foto e outra<sup>12</sup>. Assim, fiz uso de referências imagéticas da composição de uma festa de 15 anos, simulando vídeos que são exibidos no evento e que são parte importante na construção de um status simbólico a ser apresentado na festa. E ainda, montei ao final desse subcapítulo um breve álbum com algumas das fotografias usando alguns efeitos, novamente me aproximando da estética que observei em convites e álbuns de festas de debutantes.

Era umas 17h na Central quando realizamos a foto-performance, bem no horário de pico. Deixamos muitos trens irem embora, até que entramos em um que não estava tão lotado, mas cheio o suficiente para dificultar as fotos a serem tiradas. Eu estava segurando os infláveis bem junto a mim, sob os olhares dos outros passageiros, tomando cuidado para não estourarem.

Resolvemos descer em alguma estação e pegar um trem que estivesse voltando para a Central, assim havia a possibilidade de encontrarmos um vagão razoavelmente vazio, para facilitar tecnicamente o ensaio fotográfico. Afinal, apesar de já ter estado nesse transporte muitas vezes, foi minha primeira vez realizando uma performance no trem. Uma mulher contribuiu com dicas de poses “faz assim, isso,

---

<sup>12</sup> <https://youtu.be/PNzvSzEhJxM>

agora com a mão na cintura!”. Com os balões, sem os balões, sorrindo com os dentes, sem os dentes, em pé, sentada, olhando para a câmera, olhando para a janela.

Entretanto, o trem mais vazio marcou no trabalho a minha escolha por um trem ideal, me afastando assim da lotação comum a esse transporte. Como os ensaios que são feitos nos pontos turísticos do Rio de Janeiro, produzi imagens idealizadas do ambiente no qual me coloquei, na intenção de possibilitar o trabalho. Com isso, me apartei da discussão da superlotação dos trens nesse primeiro trabalho que faço sobre esse transporte. A narrativa que construí com o conjunto de fotografias, adveio desse planejamento e dessa atuação menos espontânea na performance, já que eu estava no trem em sua versão menos agitada. Porém, para certas práticas, é comum haver uma escolha de horário para atuar no trem, e isso demanda conhecimento dos fluxos de circulação dos passageiros. Artistas, dançarinos, músicos, ambulantes, precisam escolher momentos que possibilitem seu trabalho. Por exemplo, dançarinos precisam de espaço livre e ambulantes precisam de um bom número de passageiros para consumir, mas não tanto que dificulte a circulação. Logo, é raro vê-los em horários de pico, quando o trem está superlotado e é difícil se locomover entre as pessoas espremidas. Encontra-se um grande número nas

horas entre os horários de pico. E é possível notar que há ambulantes que trabalham nos dias úteis e outros que trabalham sábados e domingos. Assim como eles, utilizei os meus conhecimentos dos fluxos de passageiros e emulei essa atitude de ambulantes e outros artistas. Porém, preciso destacar que, assim como Elilson o faz (2019), diferencio a minha prática de performance no transporte das práticas desses trabalhadores do trem, pois, além de ambas conterem diferentes performatividades, na minha há uma intenção artística.

Marta Neves possui uma série de fotografias chamada *Leves Defeitos*, em que ela, vestida de noiva, com buquê na mão, é retratada na frente de lugares com nomes de cidades estrangeiras, por exemplo, uma lanchonete chamada London Lanches (Figura 34) ou uma loja de pneus chamada New York Rodas (Figura 35), ou ainda na frente de um ônibus em que se vê escrito Veneza (Figura 36). Ela tece uma relação entre cidades que são pontos turísticos internacionais e a cidade de Belo Horizonte, brincando com a presença desses nomes no Brasil. Acredito que *Isadora faz 15* se aproxima desse trabalho na construção de uma narrativa que evoca uma cerimônia (no caso de Marta Neves a do casamento), e a formação de pontos turísticos em relação a uma cidade. Em *Isadora faz 15* substituo esses pontos pelo trem, que é um

transporte usado por muitos trabalhadores para a ida e volta ao trabalho. Assim, os pontos turísticos estão ausentes para dar lugar a um importante elemento da cidade do Rio de Janeiro, responsável pela circulação de trabalhadores, mas que possui um serviço precarizado por um pacto entre concessionária privada e Estado. Marta Neves alude a uma estrangeirice, uma afeição ao que é de outro país. As outras cidades estão ausentes, mas marcam a paisagem de Belo Horizonte.































Figuras 25 a 33 – Breve álbum construído a partir das imagens de *Isadora faz 15*, 2018, dimensões variáveis. Fotos de Gabriel Blazar.

Link para o vídeo: <<https://youtu.be/PNzvSzEhJxM>>



Figura 34 - *London*. Série *Leves Defeitos* (2002), Marta Neves.  
Fonte: <<https://martaneves.wordpress.com/leves-defeitos/>>.  
Acesso em 28 de março de 2022





Figura 35 - *New York*. Série *Leves Defeitos* (2002), Marta Neves.  
Fonte: <<https://martaneves.wordpress.com/leves-defeitos/>>.  
Acesso em 28 de março de 2022



Figura 36 - *Veneza*. Série *Leves Defeitos* (2002), Marta Neves.  
Fonte: <<https://martaneves.wordpress.com/leves-defeitos/>>.  
Acesso em 28 de março de 2022

# Rede

O filósofo francês Michel Foucault, em uma conferência proferida em 1967 e publicada originalmente em 1984, desenvolve o conceito de heterotopia, a partir de um pensamento de espaços e suas relações convergentes ou contraditórias. O filósofo descreve seis princípios para explicitar seu conceito, que são os seguintes: a presença de heterotopias em todo o mundo; uma mudança no seu funcionamento; o poder de justapor vários espaços; um recorte de tempo; um sistema de abertura e fechamento; e, por fim, uma função em relação aos espaços restantes.

Para imaginarmos as heterotopias ele propõe que se empreenda “a descrição dessas diferentes alocações, procurando o conjunto de relações pelo qual se pode defini-las.” (FOUCAULT, 2013, p. 115). Portanto, para citar um exemplo, o francês menciona as conexões de relações possuídas por um trem: “um trem é um extraordinário feixe de relações, pois é algo através do qual se passa, é também algo pelo qual se pode passar de um ponto a outro, e, ainda, algo que igualmente passa.” (Ibidem, p. 115). Podemos afirmar que o trem é um lugar heterotópico pois possui o conjunto de

relações descrito por Foucault, e possibilita ainda outras dentro de seu espaço. Adiante, o filósofo discorre:

"Poder-se-ia descrever, pelo feixe das relações que permitem defini-las, essas alocações de parada transitória que são os cafés, os cinemas, as praias. Poder-se-ia igualmente definir, por sua rede de relações, a alocação de descanso, aberta ou semiaberta, que constituem a casa, o quarto, a cama etc. Mas o que me interessa, dentre todas essas alocações, são algumas que têm a curiosa propriedade de estar em relação com todas as demais alocações; mas, de um modo tal, que elas suspendem, neutralizam, ou invertem o conjunto das relações que são por elas designadas, refletidas ou reflexionadas." (FOUCAULT, 2013, p. 115)

Além das relações que dizem respeito à passagem de um trem, já descritas por Foucault, nesse transporte coletivo há a contradição entre um lugar transitório e um lugar de habitação e descanso. Por conta do aspecto geográfico e planejamento urbano do estado do Rio de Janeiro, muitas pessoas ocupam os transportes coletivos, principalmente as que moram em regiões muito distantes do centro da cidade, durante um longo período de tempo. Por passar a quantidade aproximada de duas horas dentro do transporte, esse se torna um lugar habitado por pessoas cotidianamente, que acabam por realizar atividades como comer e dormir durante seus trajetos. Sendo assim, a transitoriedade que um trem normalmente possui é posta em contraposição e proporciona outras camadas ao espaço que é habitado.

Logo, o trem pode ser pensado a partir da noção de lugarheterotópico, lugar que mescla e flexiona tantas relações em seu interior.

Referir-nos aos passageiros de trens como “passageiros” aqui é só uma outra maneira de chamar as pessoas que pegam o trem. Mas sugiro que ao invés de pensarmos somente em breves passagens pelo trem, em breves viagens de um ponto a outro, pensemos na ocupação desse espaço mais cotidiana do que temporária e em que pega o trem e passa longas horas dentro deste todos os dias. Também prefiro passageiro do que o termo usuário, que leva a uma ideia mais ligada à serviço.

Para a performance *Tem coisas que só acontecem no Japeri*, era um sábado de manhã, porque o trem precisava estar num ponto preciso entre vazio e cheio, que eu sei, por experiência, que esse dia da semana e horário proporcionam. Nem tão cheio, que a rede que eu estava prestes a pendurar não coubesse, nem tão vazio. Mas sabemos que vazio um trem do ramal Japeri raramente está. Mais uma vez eu escolhi um dia e horário para possibilitar o trabalho, em contraponto aos trabalhadores que não podem escolher qual trem pegar, e enfrentam a superlotação e atrasos frequentes nos dias úteis. Porém, eu não queria atrapalhar a circulação de passageiros e dos ambulantes. E, além disso, sábado é um

dia mais festivo no trem: muitas pessoas pegam o trem para ir a passeios; é mais comum ver pessoas comprando e bebendo a cerveja que é vendida dentro do trem (o consumo de cerveja é comum principalmente nas sextas, sábados e domingos); muitos vendedores de algodão doce utilizam o trem para ir aos festas para o qual foram contratados - mas só vendem algodão doce no trem se algum passageiro pedir; passageiros podem entrar com bicicletas; mais conversas e risadas podem ser ouvidas; o clima de final de semana torna o ambiente do trem mais animado.

Eu estava com a rede vermelha, com dois ganchos feitos como os ganchos usados pelos vendedores ambulantes para pendurar suas mercadorias nas barras de ferro, e dinheiro para comprar um latão de cerveja. Estavam comigo Rafael Lopes Cesar, que deu apoio e a dica de dar um nó nas cordas da rede para ajustar a altura e o meu amigo e artista João, que filmou a ação. Pegamos o trem do ramal Japeri na Central do Brasil. Pendurei a rede com os ganchos no vão de passagem entre um vagão e outro, horizontalmente ao trem, e deitei. Atraí o olhar dos outros passageiros, que dividiam comigo aquele espaço coletivo. O trem começou a andar e por estar na conexão entre vagões a rede balançava muito, mais do que eu esperava, e por isso eu ria surpresa.

A primeira vendedora ambulante que passou por mim estava vendendo brigadeiro e quando passou se virou para mim para comentar “É isso aí, muito bom”, rindo e eu ri de volta. Muitos ambulantes entravam no trem pelo vagão que estava atrás de mim, que era o último da composição, e eu ouvia suas vozes e risadas antes de vê-los. Assim que um vendedor de bebidas (água, coquinho, cerveja) finalmente passou eu pedi uma cerveja, Me dá uma Brahma, que ao pegar da caixa de isopor para me entregar ele disse “Só na boa, hein, ar condicionado...”, e ele foi trocar o dinheiro com outro ambulante para me dar o troco. Uma cerveja Brahma ao invés de uma Antarctica porque, apesar de as duas serem populares – e somente ambas essas marcas são vendidas no trem –, a Brahma compõe o imaginário popular com sua cor vermelha, que preenche não só a lata, mas os conjuntos de mesas e cadeiras de plástico amplamente encontrados em bares, botecos e botequins cariocas, sendo associada a uma ideia de subúrbio, coletividade e ao cantor Zeca Pagodinho. Fiquei com o latão na mão e bebericava de vez em quando durante o trajeto. No vagão atrás de mim, um músico tocava *Só pro meu prazer* da banda Heróis da Resistência. Um vendedor de amendoim passou e disse “Legal, legal, legal”. O músico terminou e passou a tocar *Como eu quero* da banda Kid Abelha. Depois de um tempo e de muitos ambulantes passando para um lado e para o outro, eu comecei a ouvir

uma risada vinda do fundo. Entre o anúncio de suas mercadorias - que eram da ordem dos eletrônicos como fones de ouvido, carregador, cabo USB -, ele perguntou a alguém "Está filmando?", riu uma risada contagiante, passou pelo meu lado e parou no vagão à minha frente, "Vou tirar foto e vou botar no zap zap!". Ele ria e eu ria junto. Descobri pouco depois, porque outro ambulante o chamou pelo nome, que se chamava Sérgio. Foi Sérgio que disse a frase que eu decidi usar para nomear o trabalho, "Tem coisas que só acontecem no Japeri, você é uma delas, vou tirar uma foto para ninguém dizer que estou mentindo". Outros dois ambulantes se aproximaram dele, "Vou tirar uma foto da menina aqui para ela ficar famosa, vou tirar foto dela". Eu posei sorrindo com a cerveja na mão. Sérgio começou a dizer novamente "Tem coisas que só...", "Só acontecem no Japeri, né?" outro ambulante completou. "Tem coisas que só no Japa", "Tá batendo foto da menina aí com seu celular?", "Eu bato sua também", "Ô ô ô". Outro vendedor passou por mim vindo do vagão de trás, "Tirou onda, hein, quero ver tirar essa onda dura", nesse momento João também riu comigo e com o ambulante da foto, "Vocês não acreditam, tem coisas que só acontecem no Japeri, ó". Sérgio conversou com um dos outros ambulantes que ainda estava próximo, "Mas Japeri sempre teve essas coisas".



Sérgio ficou por um tempo conversando com outros ambulantes e rindo dos comentários que eu estava recebendo, “Está igual placa de caminhão: mantenha a distância”, “Na Paraíba tem isso não, isso na Paraíba...”. O músico continuou tocando por mais um tempo. Em Madureira, com pouca cerveja sobrando no latão, despendurei a rede e descemos do trem.

Japeri é o maior ramal da linha ferroviária do Rio de Janeiro, atravessando a Baixada Fluminense e parte da Zona Norte para chegar ao Centro. Famoso por estar constantemente lotado e pelas artimanhas e ações inusitadas daqueles que transformam o trem em um lugar de trabalho para sobreviver ou que precisam enfrentar a longa viagem. Já vi pessoas levarem cadeiras e pequenos bancos dobráveis para sentar no trem. Apesar de a frase “tem coisas que só acontecem no Japeri” sugerir algo incomum, e uma rede pendurada no trem não ser tão impensável, essa expressão, que é comum para quem utiliza esse ramal com frequência, significa que coisas inusitadas têm maior propensão a acontecer no trem do ramal Japeri. Acredito que isso se deva ao fato de que este é o ramal de maior extensão das linhas da SuperVia, com 61 km, e por isso carrega um maior número de pessoas que, logo, passam mais tempo juntas. Afinal, Augé estava ciente da “particular sociologia de

diferentes linhas” quando ele sugere a tarefa de uma monografia etnográfica de uma estação de metrô em *Un ethnologue dans le métro* (AUGÉ, 2002, p. 60-61, tradução minha).

Escrevendo “tem coisas que só acontecem no Japeri” no Youtube, vários vídeos aparecem com esse título ou variações deste. Vídeos de situações inusitadas e a grande parte filmagens de apresentações de artistas, dançarinos vestidos de super-heróis conhecidos (teve uma época que o Homem-Aranha e o Pantera Negra foram os mais populares no trem) aproveitando o universo do trem para a dança, interagindo com as pessoas, se apoiando nas barras de ferro para piruetas. Isso mostra como diversos artistas que usam o trem para seu trabalho impactam o uso daquele espaço e abrem conexões com as pessoas que o usam diariamente.

Brígida Campbell fala de como os trabalhos de arte que acontecem na cidade podem se incorporar a esta:

"Através da arte, a cidade passa a ser o lugar de reflexão sobre o “estar no mundo” e, muitas vezes, o trabalho artístico desloca o senso comum em relação à própria arte. Isso porque os trabalhos de arte na cidade podem se tornar imperceptíveis frente às dimensões e proporções urbanas, não sendo por vezes identificados como arte por estarem imersos em um ambiente comunicacional diferente." (CAMPBELL, 2015, p. 20)

Durante o trabalho *Tem coisas que só acontecem no Japeri*, os passageiros e ambulantes não sabiam das minhas intenções artísticas. Em contrapartida ao longo tempo compartilhado dentro do trem, como disse acima, que chega a duas horas devido a lentidão na operação dos trens e atrasos cada vez mais frequentes, e ao regime de controle embutido nesses espaços, os passageiros e ambulantes interagem e criam acontecimentos transformando o transporte em um lugar significativo, não mais somente um ponto de passagem entre a origem e o destino. Como nota Janice Caiafa: “desconfortos podem gerar conversa. Em geral, o transporte coletivo abriga muito o comentário tipo reclamação, já que estamos no mesmo barco. [...] A situação de desconforto é compartilhada e se torna assunto comum, gerando comunicação.” (CAIAFA, 2013, p. 55). Em contrapartida ao desconforto vivido no trem, acontecem conversações entre passageiros e expressões como essa nascem, e o imaginário coletivo dos ramais vai sendo construído a partir das conversas e comentários dos passageiros entre si.

Por isso, imaginar uma rede no trem não é incomum. Os passageiros que levam cadeiras dobráveis buscam escapar das normas de controle que regem o espaço do trem mas que também permitem a superlotação. É a partir disso que

*Tem coisas que só acontecem no Japeri* se confundiu com acontecimentos inusitados geralmente encontrados no trem carioca, como notado pelo ambulante que proferiu a frase, e se introduziu no imaginário coletivo desse ramal específico. Fabular o conforto nos vagões pela rede é ir contra a normatização de desconforto imposta aos passageiros cotidianamente e as normas de organização que intencionam controlar os corpos de quem usa os trens. Manter o transporte coletivo precarizado é uma violência que mantém as pessoas da Baixada Fluminense e de áreas suburbanas distantes e em um estado de cansaço. A rede foge das regras de utilização do transporte, mas dialoga com como os passageiros constroem o espaço do trem.

Para pendurar a rede, aproveito a barra de ferro como os dançarinos para as piruetas e os ambulantes para pendurar suas mercadorias. E como os ambulantes também utilizo ganchos como os de açougue. Faço uso da própria estrutura do trem para a performance. Também tive atenção ao lugar em que me coloquei, no espaço entre um vagão e outro, onde eu poderia pendurar a rede paralela ao trem, para não atrapalhar a passagem, sabendo que a de ambulantes é intensa. Logo, pendurar a rede era usar o trem como suporte, sem atrapalhar o que já está ali e trabalhar em conjunto com o imaginário que já proporciona que

acontecimentos divertidos surjam no trem. Assim, minha ação abriu espaço para a reação de outras pessoas, criando uma rede de conexões dentro do trem, ao pensar a possibilidade de um outro modo de estar dentro do transporte. Pois, os transportes coletivos “se por um lado, enquanto planejados e administrados pelo poder público e pelas eventuais concessões privadas [...], por outro lado são inevitáveis locais de encontro entre concidadãos” (ELILSON, 2017, p. 207), assim, “práticas performativas recuperam um aspecto gregário na cidade que muitas vezes se perde na lógica de tempo frenético e individual.” (Ibidem, p. 102). As interações com os ambulantes durante a performance foram fundamentais para a inserção do trabalho no universo do trem, não haveria como acontecer de outra forma.

Ainda, é preciso sublinhar, que enquanto os ambulantes trabalham numa situação de trabalho informal precária, eu me coloco em uma posição de conforto e descanso, e faço uso do serviço oferecido por um ambulante ao comprar a cerveja. Eu interajo com ambulantes mas estou em uma situação contrária a deles. Enquanto eles estão trabalhando em situação precária, eu me encontro em ócio na viagem. Eu, uma pessoa branca, produzo um lugar de conforto dentro do trem. A maioria dos ambulantes são pessoas racializadas, e precisam do trabalho no trem para

sobreviver. Apesar de a interação com os ambulantes durante a performance ser em tom de brincadeira, a relação que é construída ali é de aparente oposição. No entanto, o que não é sabido pelos passageiros do trem, é que eu estava naquele momento trabalhando como artista, que também é um trabalho em precarização.

Voltando às possibilidades de conexões entre pessoas dentro do transporte coletivo, o trabalho *Abate* de Elilson (Figuras 41 e 42) se insere no trem ao fugir de uma norma e buscar assim a interação com as outras pessoas. Elilson faz um trajeto que vai do metrô ao trem usando uma máscara de boi eletroluminescente, e sempre que é encarado por alguém mantém o contato visual, mas espera que alguém comece a dizer alguma coisa para começar um diálogo. Na parte do trajeto no trem, é no ramal Japeri que Elilson entra e segue até Madureira. Em meio a conversa com os passageiros e após Elilson dizer que antes estava no metrô, alguém pergunta: “Por acaso o metrô tava tão apertado e lento assim?”, Elilson responde que não, mas que “aqui, pelo menos, as pessoas conversam!” (ELILSON, 2017, p. 86-87), então a conversa continua: “A gente passa mais tempo juntos, né?, expõe outra passageira. Meu querido, aqui é padrão Japeri. A gente leva horas se esmagando, mas se diverte. Já já entra alguém vendendo uma gelada!” (ELILSON,

2017, p. 87). As diferenças entre os dois meios de transporte são claras, mostrando a desigualdade social que se faz a partir da geografia do estado do Rio de Janeiro. No metrô, que atende a Zona Sul e mais recentemente a Zona Norte, há uma higienização e maior rigidez no controle. E no trem, onde a extensão das linhas são mais longas, logo as pessoas passam mais tempo dentro do transporte, interações expressivas surgem em relação ao espaço em que ocupam e entre as pessoas que ficam mais abertas a conversar umas com as outras.

Além do longo tempo dividido dentro do trem e da tendência de conversas, principalmente de tom de reclamação, como sugere Caiafa conforme citei acima, há uma diferença comportamental entre as classes sociais. A partir do que discorreremos no início deste capítulo sobre o desenvolvimento e impacto das linhas ferroviárias no estado do Rio de Janeiro, podemos afirmar que atualmente os passageiros do trem são em maioria de classes mais baixas, e que os passageiros do metrô são de classes mais altas (com exceção dos horários de pico, em que muitas pessoas que trabalham na Zona Sul e no Centro fazem uso desse transporte para o trajeto casa x trabalho). E, logo, notando a diferença nos comportamentos entre os dois transportes,

também podemos dizer que as pessoas de classes mais baixas estão mais abertas a interações.

Concluindo por agora, *Tem coisas que só acontecem no Japeri* pode dialogar com *Abate* de Elilson no sentido de que ambos abrem caminhos para as interações entre os passageiros dentro do transporte e para a reflexão de como o tempo é passado dentro do trem, e ainda sugerem a desigualdade social entre os meios de transporte coletivo no Rio de Janeiro.









Figuras 37 a 40 – Frames de *Tem coisas que só acontecem em Japeri*, 2019, videoperformance. Registro de João.  
Link: <<https://youtu.be/Wq1SnTTzsVs>>



Figura 41 - *Abate* (2017), Elilson.

Fonte: <<https://performatus.com.br/catalogo-artistas/elilson/>>.

Acesso em 28 de março de 2022





Figura 42 – *Abate* (2017), Elilson. Fonte: <<https://4parede.com/03-ocupatudo-os-transportes-coletivos-como-espacos-performativos-uma-leitura-experimentacao/>>. Acesso em 28 de março de 2022

## Informais

De volta ao conceito de não lugares por Augé, ao escrever sobre a relação do viajante com as paisagens parciais, vistas por uma janela, o antropólogo afirma que “é preciso acrescentar que existem espaços onde o indivíduo se experimenta como espectador, sem que a natureza do espetáculo lhe importe realmente” (AUGÉ, 2012, p. 80-81). Entretanto, lembro-me da passagem sombria, mas, ao meu ver, também romântica de Paul Valéry escrita em seu *O Retorno da Holanda (Le Retour de Hollande)* sobre a união da imagem da paisagem com seu próprio reflexo na janela de um trem.

“Quando as luzes se acendem, o fragmento de um rosto subitamente é refletido na vidraça. Uma espécie de máscara é interposta, o retrato de um homem, luminoso e imóvel contra o voo no fundo de costas sombrias e cobertas de neves. [...] Eu me vejo sem movimento e calorosamente colorido atrás do espelho; e se eu inclino um pouco para frente em direção a esse *eu*, uma sombra fragmentada olhando para mim, eu a apago, me aniquilo, torno-me um com o caos noturno.” (VALÉRY, 2017, p. 74, tradução minha)

Pensando no caráter de espectador que um passageiro de trem ganha ao observar as paisagens nas janelas – e seu próprio reflexo por vezes unido a estas –, podemos extrapolar

esse sentido para dizer que os passageiros também se tornam espectadores uns dos outros, especialmente das ações performáticas realizadas por aqueles que se apresentam para vender seus produtos, pregar, pedir, tocar, ou simplesmente performar. O trem se torna um lugar passível a ser explorado para as diversas práticas, seja de trabalhos informais ou não, e da possibilidade de abrigar acontecimentos inusitados entre seus passageiros. Assim, podemos dizer que os viajantes ganham a camada de espectadores de tudo o que pode vir a acontecer dentro dos vagões entre as pessoas que o ocupam, além de ter somente as paisagens para assistir nas janelas, como Augé definiu.

O antropólogo continua a mencionar a relação dos não lugares com imagens ao longo de seu texto, seja para tratar das imagens que passam pela janela de um transporte e é vista por passageiros, ou as imagens de “mediação não humana [...] entre o indivíduo e o poder público”, que são, por exemplo, telas, cartazes, placas, entre outros. Refletir o trem como imagem, além de veículo e lugar, faz parte dos pensamentos que motivam a presente escrita. O francês não deixa de citar o ato de escrita na experiência dos lugares e das viagens, aos quais acrescento a escrita dos trajetos dos transportes coletivos, “escrita que fixa e reitera” a imagem do movimento da viagem (AUGÉ, 2012, p. 82). Augé pratica essa

escrita em seu livro *Un ethnologue dans le métro*, citado anteriormente nesse texto, onde ele discute afetivamente o metrô de Paris. Como dito no início desse texto, os trajetos nos transportes penetram nossas memórias, e a escrita destas pode ser um exercício para guardá-las.

Os textos e imagens que medeiam e instruem os passageiros sobre os modos de usar os espaços dos transportes coletivos e seus arredores, são observados por Augé e Elilson. Nas placas, cartazes, telas, entre outros, “são instaladas as condições de circulação em espaços onde se supõe que os indivíduos só interajam com textos [...]” (Ibidem, p. 88). Assim, ao evitar a interação entre pessoas, estas são colocadas na posição de “usuários”, ao invés de concidadãos (ELILSON, 2019, p. 13), e é garantido o gerenciamento do fluxo de passantes. O controle exercido no transporte coletivo é visível e ocupa “o plano do discurso verbal, diretivo, explícito”, sendo os verbos dos cartazes que orientam como e por onde se deve transitar sempre imperativos, além das “regras de utilização dispostas ao longo de todos os vagões de metrô e corredores de ônibus, apresentando, inclusive, leis municipais, estaduais e federais que legislam sobre a utilização dos transportes, sobre o direito de ir e vir” (Ibidem, p. 208). Ora, a atividade dos vendedores ambulantes é impedida por lei (Artigo 40 do Decreto nº 1.832 de 4 de março

de 1996, Regulamento de Transporte Ferroviário), e esse fato é veiculado em cartazes, telas e avisos sonoros dentro dos trens e estações, além das redes sociais das empresas responsáveis pelos transportes. Recentemente, os vendedores ambulantes ganharam o título de Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial do estado do Rio de Janeiro, em lei sancionada no início de 2021 (Artigo 1 da lei nº 9.170 de 6 de janeiro de 2021) entretanto, a concessionária de transporte ferroviário do estado, ainda não autoriza esse comércio em suas imediações.

Não somente o viajante do transporte coletivo se torna espectador de imagens da paisagem ou das diversas ações realizadas no trem, como já comentado, mas, igualmente, tomam um papel de autorizar as atividades que são consideradas ilegais, como a venda de produtos dentro dos vagões.

“À medida que estes compram os produtos oferecidos, doam ou negam esmolas, respondem “amém” ou batem palmas, estão assumindo papéis diversos e, mais ainda, co-construindo a interatividade e autorizando a ocorrência de atividades que subvertem os planejamentos da mobilidade urbana, transformando espaços tão controlados em performativos.” (ELILSON, 2019, p. 207)



Porém, há aqueles que não concordam com tais ações e agem a partir de um ponto de vista instaurado pela gestão dos transportes coletivos. Em outro momento da história do transporte no Rio de Janeiro, foi objetivo das autoridades das linhas ferroviárias colocar passageiros contra os que transgrediam a ordem almejada. Em uma das campanhas contra a prática pingente, a personalidade dos surfistas de trem era mesclada à dos pinguistas, com o slogan “Cuidado com ele”. A RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) partia da “premissa segundo a qual o indivíduo que viajava pendurado na porta era ‘quase sempre’ um ‘ladrão’” (FLORENZANO, 2019, p. 112), e assim procuravam que os passageiros que seguiam a ordem, agissem contra os pingentes, como já chegaram a agir contra batedores de carteira pegos em flagrante, com uma justiça sumária feita no próprio vagão. No caso dos ambulantes, o objetivo da concessionária atual é convencer passageiros a não comprar seus produtos, com mensagens proibitivas veiculadas em cartazes e áudios nas estações.

Podemos concluir que esses textos que visam o controle sobre a organização e utilização do espaço também são uma maneira de reforçar uma “sensação de ‘prestação de serviço’ e introjetar as ideias de bem comum e patrimônio” (ELILSON, 2019, p. 211). Visando a disseminação da ideia de um

serviço de bem comum, o transporte é chamado de público, ao invés de coletivo. Mas essa denominação é contraditória, já que a mobilidade urbana no estado do Rio de Janeiro opera pela lógica das por iniciativas privadas, e podemos notar uma “seleção de público que torna nebulosa a ideia de um serviço público” (Ibidem, p. 206).

Na primeira metade da minha graduação, realizei durante um período uma pesquisa sobre os produtos vendidos no trem. Toda vez que eu pegava o trem anotava os produtos dos ambulantes que passavam por mim, a data, a hora e a estação mais próxima no momento em que ele passou, e os preços. E organizei as anotações em uma tabela no Excel. Meu desejo inicial era fazer uma performance em que eu comprasse produtos de todos os ambulantes que passassem em uma viagem da Central do Brasil até Japeri, e para isso estava somando valores possíveis das viagens que eu andava fazendo. Porém, sem as condições financeiras para realizar esse trabalho (que deixo aqui registrado com a esperança de que ainda seja realizado), como uma possibilidade de resultado da pesquisa feita sobre o comércio do trem, realizei a série de trabalhos *Compre, colabore com o comércio ambulante*, que entre os dois cartazes para o trem, conta com uma lista dos produtos mais comuns vendidos no trem na época (como expliquei no

primeiro capítulo, o comércio do trem é marcado por épocas, com a mudança de produtos vendidos e, obviamente, dos preços), funcionando como um cardápio, com os itens separados por bebidas, lanches, informática e produtos de casa. Os cartazes para o trem são chamados de *Compre no trem* e *Produtos do trem*.

Os cartazes, que incentivam o comércio ambulante e seu consumo pelos passageiros, impressos em adesivo, podem ser facilmente colados em estações e dentro de vagões. São um tributo contido ao trabalho informal e precarizado dos ambulantes, que desafiam regras de controle para conseguirem sobreviver.

A partir de uma sugestão de Amauri, artista e curador da exposição PEGA III, na qual participei, realizada no Centro Cultural Phábrika, que é perto da estação de metrô Acari/Fazenda Botafogo, fiz uma versão do cartaz *Compre no trem* para o metrô (*Compre no metrô*), o qual colei em pontos dessa estação no dia de abertura da exposição. Algumas horas depois, quando voltei ao local onde colei os cartazes, estes já haviam sido retirados. Observo que a gestão do metrô é mais rígida quanto a proibição do comércio ambulante do que a gestão do trem. A fiscalização do metrô é mais presente e mais dura, e ambulantes quase não são vistos. Ambas empresas, SuperVia e MetrôRio já fizeram

convênio com a Polícia Militar para questões de fiscalizações<sup>13</sup>. Porém, contrário ao que ocorre no metrô, a fiscalização do comércio ambulante no trem praticamente não pode ser notada, já que a quantidade de ambulantes vendendo suas mercadorias no trem é crescente.

Para além de continuar discorrendo sobre o trabalho dos ambulantes, falarei também de outro grupo atuante no espaço do trem: os artistas, sejam eles músicos, dançarinos, poetas, atores e palhaços. Esses artistas ocupam o espaço do trem e o usam como suporte para suas apresentações, aproveitando a presença do público que ali se encontra. Essa atividade também encontrou disputas por parte do poder público ao longo do tempo. Assim, essa prática, também informal, revela o controle dos espaços dos transportes coletivos. Como a voz dos ambulantes com as propagandas de suas mercadorias, o som é elemento ativo nas apresentações desses artistas, especialmente dos músicos com seus instrumentos, pois o som se espalha e preenche o espaço dos vagões.

---

<sup>13</sup> A Polícia Militar também tem feito operações contra furtos de cabos e grampos dos trilhos, cada vez mais frequentes nas linhas ferroviárias, devido à alta inflação e taxa de desemprego no país. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/09/06/policia-militar-faz-operacao-em-ramais-da-supervia-apos-furto-de-cabos-na-linha-ferrea.ghtml>>. Acesso em 14 de março de 2022.

Essa prática, como os trabalhos que realizei no trem, dependem do conhecimento dos fluxos de circulação de passageiros. É preciso que se conheça os horários em que o trem não está tão cheio que não possibilite que se toque um instrumento ou se dance do chão, nem tão vazio que não haja público. Assim se constrói uma colaboração ativa com o espaço do trem e com os passageiros. Artistas, performers e de rua, aproveitam a presença constante dessas pessoas que se tornam público para fazer seus trabalhos.

Performers, ambulantes e artistas de rua possibilitam trocas interpessoais na cidade, fomentam interações, ativam a coletividade no espaço compartilhado dos transportes, inauguram “outras possibilidades de ser com o espaço da cidade”, como bem afirma Elilson (2019, p. 213). Podemos afirmar essas práticas como reveladoras de possibilidades de ser com o espaço do trem. Tornar o trem um lugar polissêmico de sons e muitas trocas. Como Brígida Campbell afirma, “arte e política são maneiras de se recriar as ‘propriedades do espaço’ e os ‘possíveis do tempo’” (CAMPBELL, 2015, p. 22).

Um dia de semana, um músico entrou no vagão que eu estava e começou a tocar, após a primeira música uma pessoa sentada em um dos assentos próximos ao espaço em que o músico se encontrava pediu que ele tocasse a música

*Patience* da banda estadunidense *Guns N' Roses*, que começa com um longo assovio. Mas o músico disse não ter a certeza se conseguia assoviar bem a melodia, a pessoa que solicitou a música então assoviou e juntos eles fizeram a música acontecer e despertaram o acompanhamento de mais pessoas que estavam no vagão. O ato de estar em um espaço compartilhado, coletivo, proporciona trocas diárias que potencializam as possibilidades de ser com a cidade. Assim, ambulantes, artistas, performers e todos que atuam no trem reforçam a potência coletiva daquele ambiente.

Há também uma complexa rede de relações de trabalho no universo do transporte coletivo. Ambulantes e artistas, trabalhadores informais, atuam em um transporte que é ocupado diariamente pela classe trabalhadora. E servem, de acordo com os fluxos de movimento, trabalhadores na ida e na volta de seus trabalhos. Alguns ambulantes iniciam seu trabalho nas primeiras viagens do dia, e vendem café às pessoas que estão ainda no caminho para seu trabalho. E muitos trabalham até tarde, quando as pessoas estão voltando para suas casas. Por ser um trabalho informal, ambulantes e artistas gerem seus próprios horários, mas são precarizados ao ter que trabalhar muitas horas para conseguir arrecadar seu sustento. E com a crise econômica e o atual cenário do mercado de trabalho, houve um aumento

na taxa de trabalho informal, e assim, um aumento no número de ambulantes<sup>14</sup>. Além disso, os valores dos produtos vendidos pelos ambulantes são muito baratos em relação ao mercado formal, e por isso favorecem o consumo por parte da classe trabalhadora que faz uso do trem. Os preços dos produtos se encontram no poder aquisitivo de quem frequenta o trem, e possibilitam que os ambulantes vendam mais e assim, tenham ganhos melhores. Quanto mais barato, mais fácil é essa comercialização. Logo, é importante notar que o comércio do trem contraria a lógica de mercado, age nas margens do capital. E as relações de trabalho presentes no trem ainda se estendem aos fiscais, guardas, agentes de segurança e policiais, que também são trabalhadores. Na esfera do trabalho assalariado, eles têm o intuito de fiscalizar e controlar o trabalho exercido pelos artistas e ambulantes. Mas essa fiscalização, como sabemos, pode se tornar fugidia.

O controle que busca marginalizar ambulantes e artistas de rua, faz com que a prática destes abra um debate sobre a informalidade e a precarização de seus trabalhos. Além de que, "é importante entender que a arte de rua não pode simplesmente ser enquadrada como atividade legal ou

---

<sup>14</sup> Disponível em:

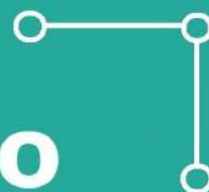
<<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/11/10/trabalho-informal-bate-recorde-e-deve-continuar-a-crescer.ghtml>>. Acesso em 14 de março de 2022.

ilegal, já que o artista pode estar se apresentando legalmente em um dia e ilegalmente no outro” (REIA, 2020, p. 143). Por um breve período, a lei estadual nº 8.120 de 2018 regulou as manifestações culturais em trens, metrô e barcas, porém, essas atividades foram novamente proibidas com uma decisão do Tribunal de Justiça do Rio (TJ-RJ) que considerou a lei inconstitucional. No momento em que escrevo, há um projeto de lei, nº 3964 de 2019, em trâmite na Câmara dos Deputados, que “dispõe sobre o exercício dos direitos culturais e a realização de apresentações culturais no âmbito das infraestruturas de mobilidade urbana”. Lembramos que apesar dos momentos de permissão dessas práticas, artistas ainda podem enfrentar truculência policial e serem retirados de vagões. Mas sabemos que continuam a ocupar esses espaços com suas ações e exercitar o direito à cidade. Principalmente nos trens, como sabe-se que é menos rígido tanto com o comércio ambulante como com as manifestações culturais.



# COMPRE NO TREM

Colabore com o  
comércio  
ambulante



Comprar barato não é  
vergonha, é **sabedoria**



# PRODUTOS

## BEBIDAS

Água_____	R\$2,00
Guaracamp_____	R\$2,00
Guaraná_____	R\$2,00
Latão Brahma/Antarctica_____	R\$6,00
Coca-Cola_____	R\$5,00

## LANCHES

Torcida_____	R\$1,00
Pele_____	R\$2,00
Batata_____	R\$2,00
Bananada_____	R\$0,50
Kit Kat_____	R\$2,00
Halls_____	R\$1,00
Mentos_____	R\$1,00
Salaminho_____	R\$5,00
Mortadela_____	R\$2,00

## INFORMÁTICA

Cabo USB_____	R\$5,00
Fone_____	R\$5,00
Carregador_____	R\$10,00
Suporte para celular_____	R\$5,00
Película de vidro_____	R\$5,00

## CASA

Mangueira_____	R\$20,00
Panos de pia_____	R\$2,00
Panos toalete_____	R\$2,00
Ralador_____	R\$5,00
Escova_____	R\$2,00
Xuxinha_____	R\$2,00
Super bonder_____	R\$1,00
Canela de velho_____	R\$5,00
Fita isolante_____	R\$1,00
Necessaire_____	R\$2,00
Bolsa_____	R\$10,00





## Produtos

### Bebidas

Água	R\$2,00
Guaracamp	R\$2,00
Guaraná	R\$2,00
Latão - Batido/Antico	R\$6,00
Coca-Cola	R\$5,00

### Lanches

Cookies	R\$2,00
Torcida	R\$1,00
Kit - Kat	R\$2,00
Finl	R\$1,00
Bananada	R\$0,50
Halls	R\$1,00
Balata	R\$2,00
3 barras de cereal	R\$2,00
Polvilho	R\$1,00

### Informática

Cabo USB	R\$5,00
Fone	R\$10,00
Carregador	R\$10,00
Capinha	R\$5,00
Cartão de memória	R\$10,00

### Casa

2 panos perfex	R\$1,00
Super bonder	R\$1,00
Escreva	R\$2,00
Colonetes	R\$2,00
Passador linha	R\$2,00
Ralador	R\$5,00
Triturador	R\$2,00
Kit manicure	R\$5,00
Elastico (2m)	R\$1,00



Figuras 43 a 46 - *Compre, colabore com o comércio ambulante (trem)*, 2019, cartazes para colar em trens e estações, 30 x 42 cm. Acervo pessoal.



# Central do Brasil

## PRODUTOS

### BEBIDAS

Água	R\$2,00
Guaraná	R\$2,00
Guaraná	R\$2,00
Leite Integral/Retardo	R\$5,00
Coca-Cola	R\$5,00

### CASA

Margarina	R\$20,00
Pão de sal	R\$3,00
Pão de queijo	R\$2,00
Bolacha	R\$5,00
Escoveiro	R\$2,00
Xuxinha	R\$2,00
Super biscoito	R\$1,00
Carrito de biscoito	R\$5,00
Fita biscoito	R\$1,00
Macaroni	R\$2,00
Salsa	R\$10,00

### LANCHES

Tortada	R\$1,00
Pão	R\$2,00
Batata	R\$2,00
Bononada	R\$4,00
Kit Kit	R\$2,00
Hatê	R\$1,00
Mortadela	R\$5,00
Mortadela	R\$2,00

### INFORMÁTICA

Cabo USB	R\$5,00
Fone	R\$5,00
Carregador	R\$10,00
Suprte para celular	R\$5,00
Película de vidro	R\$5,00





# COMPRE NO METRÔ

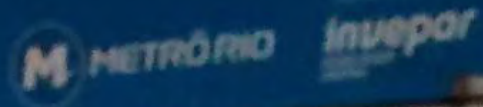
Colabore com o  
comércio  
ambulante



Comprar barato não é vergonha,  
é **sabedoria**

# DADE PÚBLICA

informações, ligue: 0800 595 1111



Brasil de Colômbia

ALARM

## COMPRE NO METRÔ

Colabore com o comércio ambulante

Comprar barato não é vergonha, é sabedoria

## AQUI TEM ACESSO RÁPIDO

TODAS AS ESTAÇÕES POSSUEM ACESSOS E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

O TRANSPORTE MAIS ACESSEVEL



## FICI

19º Festival Internacional de Cinema Infantil

Rua de Janeiro e Niterói  
18 a 27 de Outubro




# COMPRE NO METRÔ

Colabore com o  
comércio  
ambulante



Comprar barato não é vergonha, é  
sabedoria

 **METRÔ RIO** *invepor*

METRÔ RIO, O CARIÓTIPO FAZ DIFERENÇA



Figuras 47 a 50 - *Compre, colabore com o comércio ambulante (metrô)*, 2019, cartazes para colar em metrôse estações, 30 x 42 cm.  
Registro da ação de colagem por Amauri.

# Mapa

Aqui discorrerei sobre o trabalho que intitulo *Mapa*. A partir desse trabalho, há uma mudança na minha relação artística com o trem. É um trabalho colaborativo, mas remoto, não acontece no espaço do trem. A colaboração de tantos outros passageiros no trabalho é anônima, não tive contato com quem interagiu com o trabalho. E o teor político é mais urgente, já que dizia respeito a uma mudança na tarifa, o que resultaria em um possível aumento de calotes. Assim, o trabalho teve um público muito maior do que outros trabalhos meus, pois se estendeu para além do espaço do trem e não ficou restrito ao meio de arte ou a um público de arte contemporânea, já que além de partir de um assunto que afeta grande parte de moradores e trabalhadores do Rio de Janeiro, o trabalho foi amplamente compartilhado nas redes sociais. Apesar de não acontecer dentro do transporte (e não interagir com a animação do ambiente do trem como meus outros trabalhos), o *Mapa* toca em questões antigas e caras às iniciativas privadas que regem a mobilidade urbana no Rio de Janeiro: a tarifa e a evasão dessa tarifa. E também questões territoriais e geográficas, pois o trabalho engloba toda a extensão das linhas ferroviárias de transporte de passageiros no estado.

Além disso, as consequências do trabalho afetaram a minha vida diretamente. Por isso, ao escrever sobre o *Mapa* e os acontecimentos que o seguiram e invadiram minha vida neste trabalho de conclusão de curso, procuro resgatar o controle da narrativa sobre meu trabalho, entender quais relações se criaram a partir disso e o que o trabalho pode ter se tornado, já que o mapeamento inicial não mais pode existir.

No dia 4 de janeiro de 2021 eu comecei o *Mapa*. Um mapa virtual para marcar passagens, buracos e maneiras de entrar nas estações de trem do Rio de Janeiro sem pagar a passagem. Estava previsto um aumento no valor da passagem a partir de fevereiro desse ano, andar de trem passaria a custar R\$5,90. Um aumento significativo de R\$1,20 do valor anterior de R\$4,70. Além disso, alegando um prejuízo que foi agravado pela pandemia, a concessionária ferroviária carioca tirou 30 trens da sua frota nesse ano, aumentando o intervalo entre os trens, que passou a ser de 27 minutos nos dias de semana.

É de conhecimento coletivo que muitas pessoas não pagam passagem ao entrar nas estações cotidianamente por buracos abertos clandestinamente por outras pessoas ou pontos não murados e sem manutenção da linha ferroviária. Pela necessidade de ir trabalhar ou estudar e não ter um

amparo do Estado, os cidadãos do Rio de Janeiro enfrentam o perigo de acidentes ao andar nas linhas ferroviárias para conseguir entrar na estação e poder pegar o trem. E por algumas dessas aberturas se encontrarem em regiões controladas pelo tráfego, a concessionária não possui o poder de fechá-las. E quando fecha alguma abertura, logo outra surge em seu lugar.

O *Mapa* foi feito usando o Google My Maps, plataforma virtual gratuita de criação e personalização de mapas. Dessa forma, era possível o compartilhamento e a edição do *Mapa* por qualquer pessoa que possuísse o *link*, endereço de acesso. Eu marquei apenas pontos de acesso que conhecia nas estações de Engenheiro Pedreira e Japeri, por já ter morado na região e pesquisado brevemente na plataforma Google Street View. Logo após, criei uma publicação na rede social Instagram para divulgar o *Mapa* e poder coletar os dados das aberturas e buracos que não conhecia. A postagem possuía instruções escritas por mim sobre como inserir um ponto no *Mapa*, para facilitar a adição de pontos por qualquer pessoa que nele chegasse, e um breve texto sobre o aumento da passagem. Inesperadamente o *Mapa* foi amplamente compartilhado e vários pontos de acesso adicionados por pessoas anônimas. A plataforma não deixa visível quem acessa ou quem edita o mapa coletivo. Em três

dias havia cinquenta pontos marcados, alguns com descrições instrutivas com a maneira de acessar certas estações e avisos de cuidado com possíveis guardas. Alguém anônimo organizou as cores dos marcadores de pontos no *Mapa* de acordo com as cores dos ramais do transporte coletivo quando todos os ramais principais estavam presentes (Figura 51).

Com o *link* do mapa e *prints* dos locais marcados foi criada uma *thread*, linha de publicações interligadas que seguem o mesmo tema, no Twitter, por um jovem que citou meu usuário de Instagram na postagem. Foi a maneira que o *Mapa* tomou de quebrar a barreira de uma rede social específica e passar para um segunda espontaneamente, sem intervenção direta minha. Assim, houve uma rápida disseminação na internet em um curto período de tempo.

No dia 7 de janeiro, apenas 3 dias após a publicação do *Mapa*, duas notícias saíram, uma no site da Band e outra no Diário do Rio<sup>15</sup>. Nenhuma das duas menciona meu nome, mas citam uma justificativa do aumento do valor da passagem e são extremamente parecidas uma com a outra. Também não fui contatada por nenhum dos jornalistas. Eu já havia

---

<sup>15</sup> Disponíveis em <<https://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/jovem-cria-mapa-com-pontos-de-acessos-clandes>> e <<https://diariodorio.com/supervia-tenta-remover-mapa-virtual-que-informa-passagens-secretas-para-utilizar-trens-no-rj/>>. Acesso em 21 de maio de 2021.

arquivado a postagem no Instagram sobre o *Mapa* após as duas matérias e com receio do possível processo que estava por vir contra mim, tirei o mapa do ar. Enganei-me achando que os desdobramentos do *Mapa* haviam terminado com minha ação de excluí-lo.

No dia 12 de janeiro a intimação chegou pelo Whatsapp, aplicativo de mensagens instantâneas, - ainda não sabia que esse tipo de trâmite poderia acontecer virtualmente. Dei meu depoimento e, até a presente data, o processo segue. Processo; que é para artistas uma palavra tão cara, ganha de repente significado completamente diferente dentro do discurso do meu trabalho. Processo é o percurso percorrido no desenvolvimento dos trabalhos de arte que culmina na criação artística e envolve acontecimentos diversos. Um processo judicial passou a fazer parte do processo de acontecimentos que cercam o *Mapa*.

Ao serem levantadas questões de intenções - dolo no campo do direito - do trabalho artístico, lembro do que já foi discutido pelo artista Marcel Duchamp, com o termo *coeficiente artístico*, que denomina "o que permanece inexpresso embora intencionado, e o que é expresso não-intencionalmente" em um trabalho de arte. Assim, surge um conflito dentro do trabalho que o público não necessariamente toma conhecimento. Essa "falha que

representa a inabilidade do artista em expressar integralmente a sua intenção” (DUCHAMP, 1975) se encontrou presente no *Mapa*, especialmente após seu contato com a justiça. A partir do *Mapa*, criou-se um complicado jogo de relações entre intenções e não-intenções, quando esse levou a uma ação judicial contra mim, produzindo assim uma trajetória cada vez mais diferente da intencionada.

O discurso de um artista acerca de seu próprio trabalho é posto em questão ao adentrar esse outro campo. O meu discurso é disputado pelas acusações feitas pela concessionária de trens do Rio de Janeiro acerca do meu trabalho. Ao mesmo tempo, eu preciso exercê-lo ao dar meu depoimento e em outros inúmeros momentos que são próprios do sistema judicial, em defesas e recursos. O trabalho saiu do campo público, pois foi retirado da internet, portanto, não há mais a exposição e a existência de trocas ou conversas sobre ele com espectadores. Apenas trato do trabalho ao lidar com os trâmites do processo judicial. Houve assim, o deslocamento de um debate artístico e poético para o campo da justiça. Agora é preciso transmitir o pensamento do trabalho para uma instituição que não é artística.

Antes do processo, o trabalho lidou com a ideia de circuito, mesmo que breve. Nas séries *Inserções em Circuitos Ideológicos* e *Inserções em Circuitos Antropológicos*, Cildo

Meireles investiga a intervenção em circuitos além do delimitado sistema de arte. No *Projeto Coca-Cola*, em 1970, Cildo expõe a visibilidade da circulação de produtos comerciais através da alteração das garrafas e na reinserção no circuito, pelo sistema de garrafas retornáveis. Alguns tipos de alterações nas garrafas foram feitos: a inscrição de slogans políticos criados ou apropriados por ele, como “*yankees, go home!*”. E outra alteração foi a gravação de instruções para fazer um coquetel *molotov* (Figura 52). No *Projeto Cédula*, o artista carimbou em notas de um cruzeiro a instrução: gravar informações e opiniões críticas nas cédulas e devolvê-las à circulação (Figura 53). Dentre slogans políticos que ele criou ou se apropriou e que carimbou, o mais conhecido foi: quem matou Herzog?. Estes são os trabalhos que compõem *Inserções em Circuitos Ideológicos*. O *Projeto Token* estava entre as *Inserções em Circuitos Antropológicos*, e neste Cildo produzia fichas de linóleo e argila a partir de moldes de caixa de fósforo e gesso, que poderiam ser usadas em catracas de sistemas telefônicos e de transportes, como o metrô (Figura 54 e 55). Percebendo o funcionamento das catracas a partir do volume das fichas, ele fazia, distribuía e instruía para que outras pessoas também fizessem (RIVITTI, 2007, p. 83). Neste último, além do uso do próprio circuito, há a inserção de um objeto novo, fabricado pelas pessoas, que substituía o objeto que vem do sistema de controle tarifário.



Em ambas as séries, Cildo realiza interferências políticas que se inserem em sistemas existentes e dependem de uma coletividade para continuarem circulando. Evocando ações desobedientes, e a partir do *Token*, uma maneira de burlar o sistema de transporte, o artista propõe mudanças comportamentais a partir da tomada de uma atitude política. Em *Token*, a interferência no circuito se dá na proposição de uma maneira de circular no transporte coletivo sem contribuir com seu sistema de controle exercido por monopólios. Como nos diz Martha Telles acerca destas *Inserções*, “em uma dialética entre a reflexividade conceitual e a carnalidade da experiência social, seus trabalhos são capazes de articular objetos, circunstâncias cotidianas e estruturas sociais da esfera pública e política da existência.” (TELLES, 2017, p. 283).

A autoria, por conta da proposição de uma experiência que se dê no coletivo, se torna quase anônima:

“[...] a ideia de intencionalidade do artista é confrontada com uma dimensão pública. A proposta é que o trabalho se revele por meio de uma prática social, na qual a autoria quase anônima e coletiva acaba devolvendo ao público o papel de estabelecer uma relação entre a obra de arte e o mundo. O artista atuaria como um provocador, um produtor dos estranhamentos necessários para suscitar o atrito na linguagem da arte.” (TELLES, 2017, p. 285)

No caso do *Mapa*, os pontos eram marcados por diversas pessoas anônimas, e assim a autoria que dependia da participação de outras pessoas se espalhava, ao meu ver. Mas a minha autoria, não podia se tornar anônima pela circulação do *link* do *Mapa* se dar na rede social Instagram, onde a partir dos compartilhamentos da publicação com o *link*, era possível chegar ao meu perfil. A proposta inicial partia para a coletividade e consistia numa proposição política de mapeamento a partir da marcação de informações conhecidas por outras pessoas. O cunho da proposta poética de levantamento dessas informações, apesar de difundir lugares onde se burla o sistema, não necessitava da experiência corporal. A participação do coletivo estava no ajuntamento dos pontos de acesso a estações e na revelação dessa prática de calote que expõe falhas no sistema de controle do transporte.

Esse ato de burlar a tarifa de passagem é feito por necessidade por pessoas que precisam pegar o trem para ir trabalhar ou trabalhar no próprio trem. O levantamento dos pontos de acesso também expôs questões territoriais - alguns ficam em áreas de favelas e alguns são controlados pelo tráfico -, e os perigos enfrentados por quem adentra as estações por essas passagens. Assim, o *Mapa* deu visibilidade a problemáticas da mobilidade urbana no Rio de

Janeiro, onde o transporte coletivo opera sob uma lógica privada.

O geógrafo Milton Santos ao discorrer sobre a presença dos pobres na cidade diz:

"Por serem "diferentes", os pobres abrem um debate novo, inédito, às vezes silencioso, às vezes ruidoso, com as populações e as coisas já presentes [...] encontrando novos usos e finalidades para objetos e técnicas e também novas articulações práticas e novas normas, na vida social e afetiva. Diante das redes técnicas e informacionais, pobres e migrantes são passivos, como todas as demais pessoas. É na esfera comunicacional que eles, diferentemente das classes ditas superiores, são fortemente ativos."  
(SANTOS, 2006, p. 221)

Levando esse pensamento para os espaços cortados pela linha ferroviária, onde pontos de acessos são abertos para que se entre nas estações burlando o pagamento de tarifa, podemos dizer que é na esfera comunicacional onde esses acessos são divulgados, de pessoa para pessoa. Os pobres, ou digamos aqui os menos favorecidos financeiramente que moram em áreas suburbanas e na Baixada e que se deslocam na cidade, muitas vezes em direção ao Centro, em busca de educação, trabalho, lazer, utilizam essas passagens a partir de um conhecimento das localizações passado oralmente. Santos discute o "uso da cidade onde vivem os pobres" e afirma que estes "são os

espaços do aproximativo e da criatividade, opostos às zonas luminosas, espaços da exatidão. Os espaços inorgânicos é que são abertos, e os espaços regulares são fechados, racionalizados e racionalizadores” (SANTOS, 2006, p. 221). Assim, as áreas em torno da linha ferroviária se tornam esses espaços abertos e de criatividade, onde pessoas alteram os arredores que habitam, operam uma mudança direta no lugar, por meio da abertura de buracos e as tantas outras formas encontradas para adentrar estações, como subir em árvores próximas aos muros, que serão usados para acessar a cidade, reforçando uma via de coletividade<sup>16</sup>.

O direito à cidade, termo cunhado por Henri Lefebvre em seu livro de mesmo nome de 1968 - escrito pouco antes de Maio de 1968 -, fala sobre mais do que simplesmente usufruir os recursos urbanos, mas transformar o habitar a cidade coletivamente. É reinventar os modos de viver na

---

<sup>16</sup> Também há outro modo de burlar a tarifa: o de comprar a passagem clandestinamente, não dando o dinheiro diretamente à empresa. Isso acontece quando pessoas que recebem Vale Transporte, não usam todas as passagens disponíveis no cartão e, geralmente por questões financeiras, escolhem trocar as passagens por dinheiro em cédulas. Essas pessoas vendem estas passagens nas estações, por vezes por um valor mais barato do que a tarifa imposta. Assim, há a possibilidade de burlar o sistema tarifário ao comprar a passagem dessas pessoas, dando o dinheiro destinado a passagem à elas ao invés de dar diretamente a empresa de transporte, já que também é uma alternativa divergente da norma. Ao mesmo tempo em que é um modo divergente e criativo de proporcionar uma troca coletiva e conseguir “dinheiro vivo”. Logo, essa também é uma prática que foge de regimes ao encontrar novas finalidades para um objeto, aqui o cartão de passagem.

cidade, criando novas alternativas, deixando para trás uma lógica capitalista de valores de troca. O direito à cidade “só pode ser formulado como *direito à vida urbana, transformada, renovada*” (LEFEBVRE, 2001, p. 118, grifo do autor). E a transformação deve partir daqueles que habitam as cidades e precisam acessá-la plenamente, especialmente a classe trabalhadora, como atenta Lefebvre (Ibidem), que utiliza o transporte diariamente para chegar ao trabalho. David Harvey (2014), retomando o termo de Lefebvre, afirma que esse direito é “mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização.” (HARVEY, 2014, p. 28). É evidente a capacidade criadora da coletividade, que agindo em conjunto renova a cidade e dá novos aspectos aos seus espaços por meio de diversas práticas, reivindicando o direito à cidade para além do ir e vir.

Ambos, Lefebvre e Harvey, discutem questões em torno da habitação, ao pensar o direito à cidade. Mas o transporte coletivo pode ser considerado um equipamento coletivo, como observa Janice Caiafa (2013). Ela cita a *Carta de Atenas*, manifesto da arquitetura moderna de Le Corbusier de 1933, na qual essa noção de equipamento coletivo aparece. No artigo 18 da Carta, comenta-se acerca de “construções de

uso coletivo”, que são definidas como “prolongamento da habitação” (LE CORBUSIER, 1993 apud CAIAFA, 2013, p. 52). Caiafa considera o metrô um equipamento coletivo, e aqui também consideramos o trem como tal, especialmente nesse sentido de prolongamento da habitação. Como sabemos, muitas pessoas passam longas horas de seu cotidiano dentro dos transportes coletivos, por conta de questões políticas e geográficas do estado do Rio de Janeiro. Portanto há uma habitação expressiva dos espaços dos transportes coletivos, ainda mais quando consideramos as formas dessa ocupação. Há as pessoas que trabalham, vendendo mercadorias ou se apresentando como os artistas de rua, passageiros frequentes que comem, bebem, dormem, jogam cartas e todos os acontecimentos que surgem dentro dos trens por conta dessa ocupação coletiva que tem uma força criadora. Habitar o trem é aproveitar o espaço e o tempo da viagem para o que se quiser e o que se precisar.



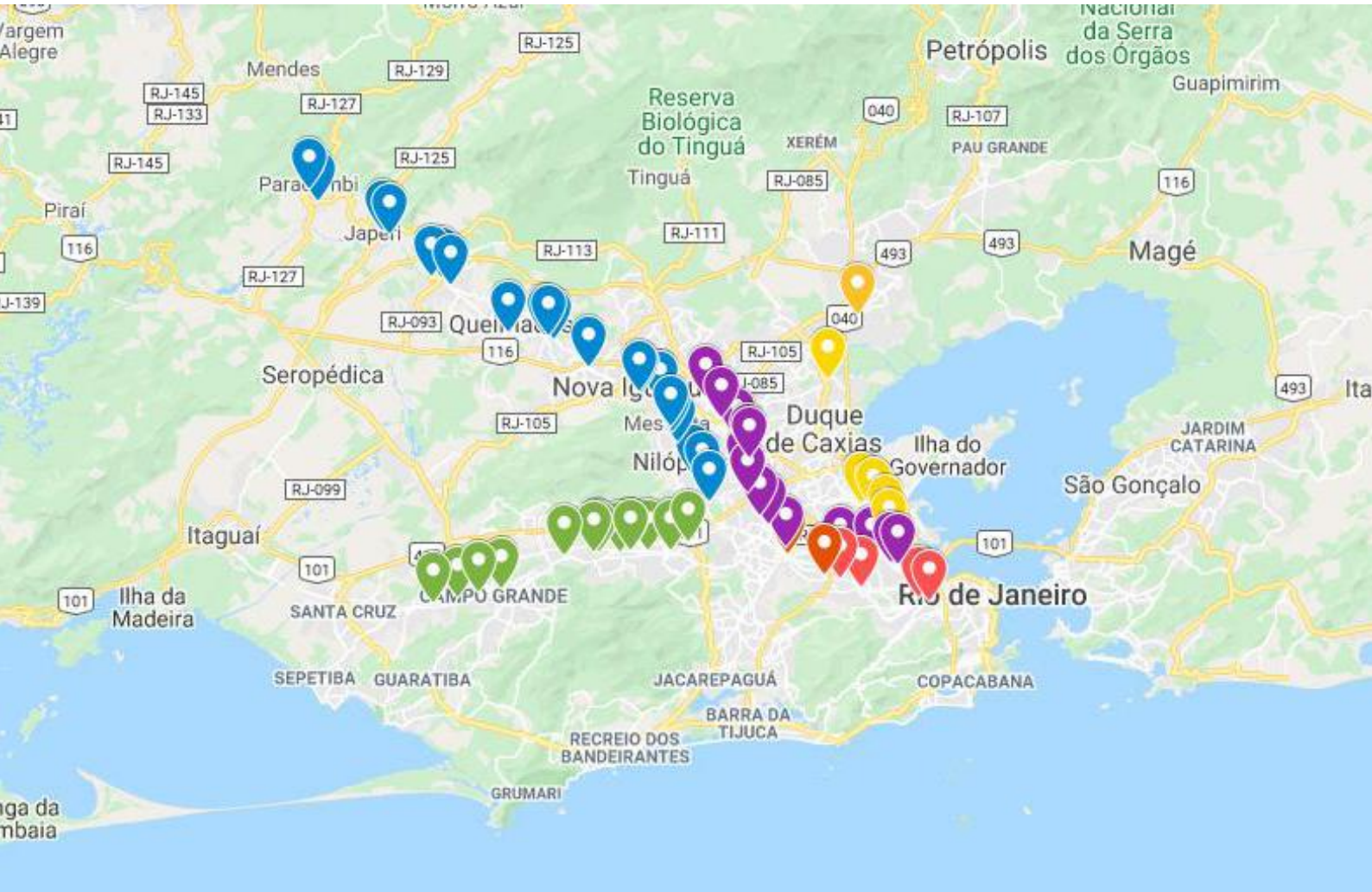


Figura 51 – Print do *Mapa* com os pontos organizados seguindo a cor de cada ramal. 2021.



Figura 52 – Projeto Coca-Cola (1970), Cildo Meireles.

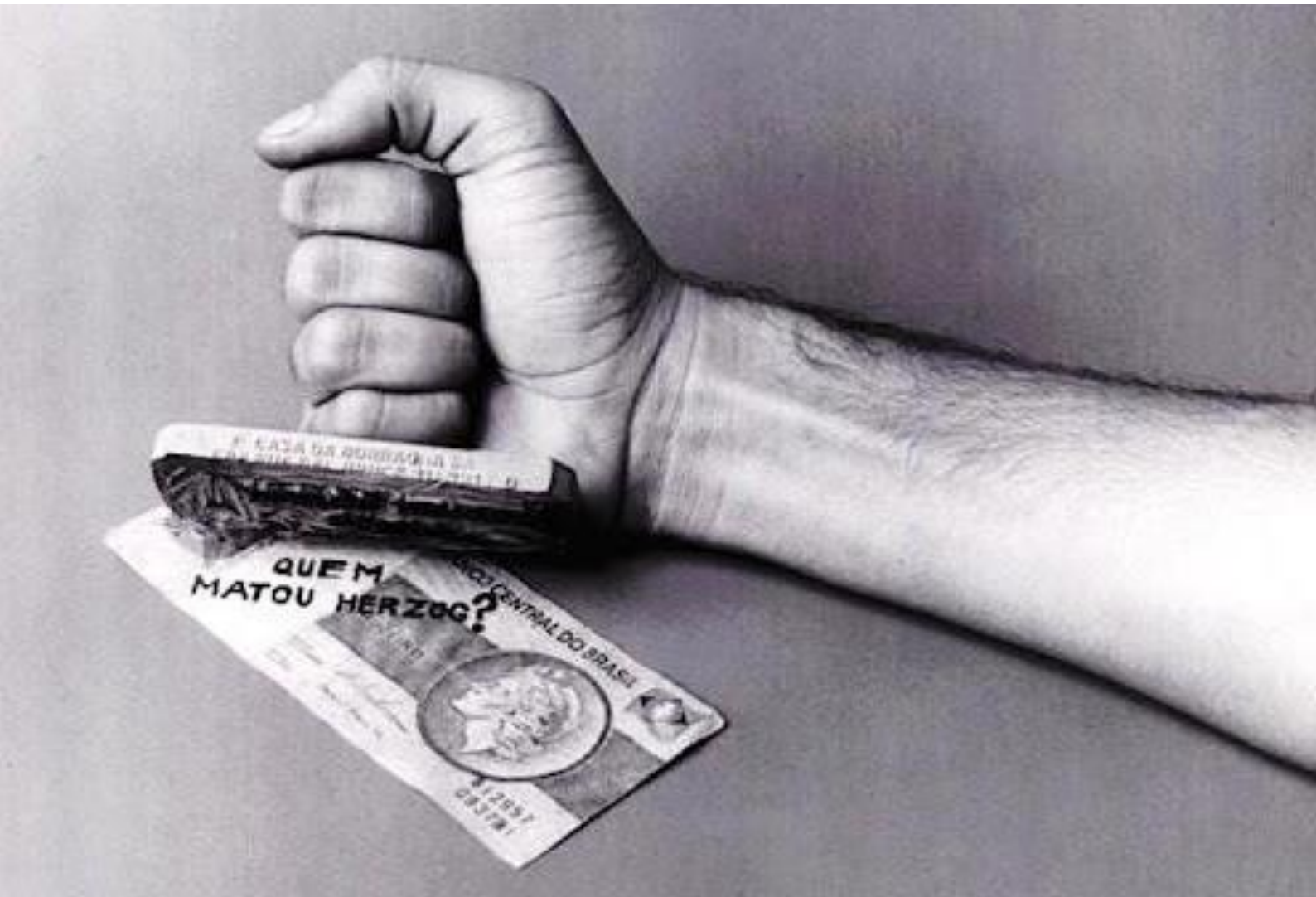


Figura 53 - *Projeto Cédula* (1975), Cildo Meireles



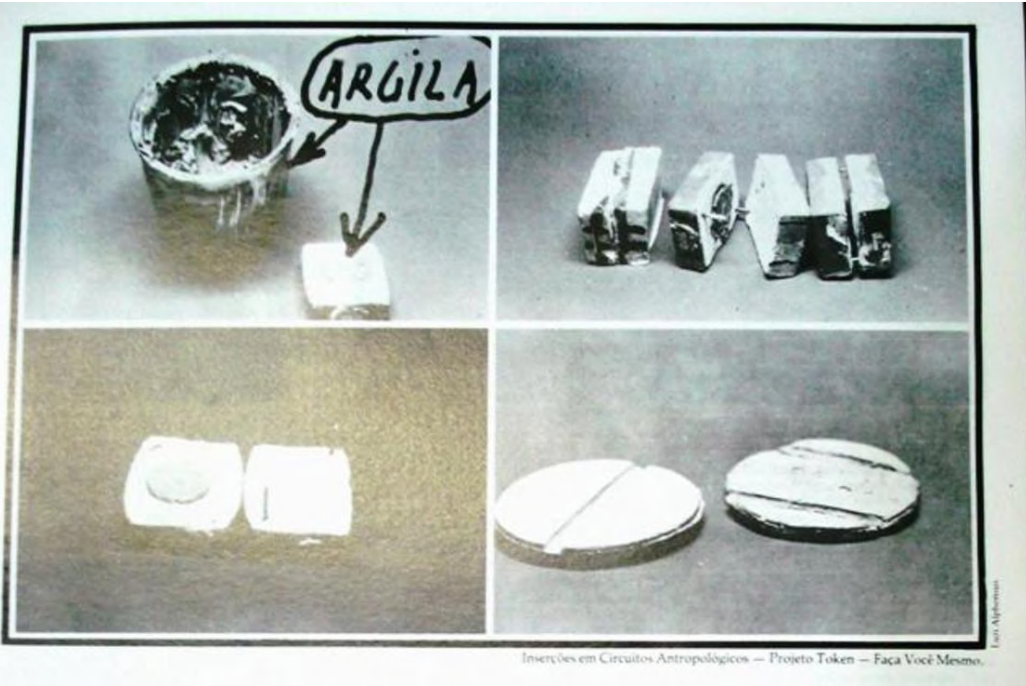
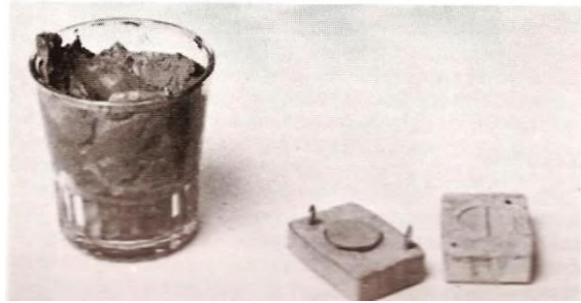


Figura 54 e 55 - Projeto Token (1975), Cildo Meireles



## PONTOS FINAIS

Nas páginas percorridas até aqui, falei sobre a presença do trem na arte, no cinema e principalmente no Rio de Janeiro. Para começar, parti de uma reflexão dos motivos de eu ter me interessado pelo trem. Tendo morado em Japeri (neste momento não estou morando lá, mas escrevi muitas páginas deste trabalho de conclusão de curso lá - e ainda moro há alguns minutos de uma estação de trem), tive que usar esse transporte com frequência desde cedo. O transporte coletivo, e acredito que especialmente o trem, por atravessar grandes distâncias, nos permite a fuga. A fuga “dentro da cidade e através da cidade” (CAIAFA, 2013, p. 31). Além de possibilitar o deslocamento para outros destinos, o transporte coletivo é um grande exemplo de encontro entre inúmeras pessoas e sua capacidade inventiva de transformação de um lugar - e conseqüentemente de transformação do transporte em um lugar vivido e habitado, como argumentei ao longo deste trabalho.

O trem é habitado todos os dias por trabalhadores que precisam desse transporte para ir para o trabalho e voltar para casa, e também por ambulantes e artistas que encontraram nos vagões uma forma de conseguir sustento

para sobreviver. E no movimento diário criam-se relações interpessoais entre os desconhecidos que dividem aquele espaço. Os ambulantes precisam que os passageiros consumam seus produtos, os artistas precisam do público e da contribuição com seu trabalho; e os passageiros, por sua vez, precisam dos produtos dos ambulantes com seus valores populares e das apresentações dos artistas para animarem as longas viagens. Assim, o trem se torna lugar de construção de relações de convivência. E sabe-se que amizades nascem entre os trabalhadores que pegam o trem todos os dias no mesmo horário. Já vi uma roda de carta às 6h da manhã que foi formada por pessoas que se conheceram assim.

Porém, no entremeio dessas relações e das possibilidades de estar no espaço do transporte, estão os aspectos de controle e ordenamento por parte do poder público e concessões privadas. A fuga “dentro da cidade e através da cidade” (Ibidem) também se torna fuga das normas sociais e territoriais. Comer, dormir, beber, conversar, performar e trabalhar informalmente dentro do trem são formas de usar o transporte para além de uma simples maneira de locomoção entre um ponto e outro que fogem ao controle daquele espaço em grau maior ou menor. E é importante demarcar que apesar de ser difundido como serviço público, o transporte é tarifado e por isso presume

uma seleção de público. Entretanto, o trem, como parte da cidade e ao mesmo tempo a fuga através desta, e tendo seu espaço aproveitado pelas pessoas das diversas formas possíveis, é um valioso exemplo de práticas relacionadas ao direito à cidade.

O trem me permitiu conhecer o Rio de Janeiro e me aventurar na cidade. Inventar novas formas de no trem, lidar com as situações inusitadas que podem acontecer dentro desse transporte e interagir com o imprevisível de um ambiente coletivo formam a aventura de pegar o trem. Mas aventura também é risco. Ambulantes e artistas se arriscam ao enfrentar as normas que proíbem seus trabalhos para sobreviverem, por não terem o amparo do Estado. E lembro também que grafiteiros e surfistas se arriscaram em suas experiências com a estrutura do trem. Mas todas essas atividades abrem discussões sobre questões sociopolíticas, incluindo as complexas relações de trabalho para além das relações de cidadãos que convivem em um espaço coletivo.

Finalizo dizendo que ao longo da minha graduação me arrisquei e me surpreendi ao fazer meus trabalhos no trem e sobre o trem. Me arrisquei ao realizar ações não só dentro do trem, que também é cidade, mas também com o *Mapa*, que foi feito virtualmente. Afinal, os acontecimentos que podem se suceder a partir de um trabalho que está em um espaço



partilhado são imprevisíveis. E me surpreendi comigo mesma ao ter coragem de colocar trabalhos em prática, pois ser artista e trabalhar na cidade é uma aventura. Colocar-se em relação ao indeterminado de um espaço polifônico e político, que está aberto a “todo tipo de invenção” (CAMPBELL, 2015, p. 11), e encarar trocas e conflitos é uma aventura. E por tudo o que abordei ao longo de todo este texto, o trem no Rio de Janeiro é uma aventura em movimento.

# REFERÊNCIAS

ANNO, Hideaki. **Ryusei-Kacho**. Japão, 2001. (13 min). Disponível em: <<https://youtu.be/PCVg49Ff9m4>>. Acesso em 6 de maio de 2021.

AUGÉ, Marc. **In the Metro**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002.

AUGÉ, Marc. **Não lugares**: uma introdução a antropologia da supermodernidade. Tradução de Maria Lúcia Pereira. São Paulo: Papirus, 2012.

BENNING, James. **RR**. Estados Unidos, Alemanha: WDR, 2007. (115 min).

BENNING, James. **Trainspotting with James Benning**. Entrevista cedida a Mark Peranson. CinemaScope. Disponível em: <<https://cinemascope.com/cinema-scope-magazine/interviews-trainspotting-with-james-benning/>>. Acesso em 2 de junho de 2021.

BOYLE, Danny. **Trainspotting** – Sem limites. Reino Unido: Channel Four Films, 1996. (94 min). Título original: Trainspotting.

CAESAR, Rodolfo. **Trem: transporte e tempo**. Revista Carbono, n. 1, dez. 2012. Disponível em: <<http://revistacarbono.com/artigos/01editorial/>>. Acesso em 22 de junho de 2021.

CAIAFA, Janice. **Trilhos da cidade**: viajar no metrô do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.

CAMPBELL, Brígida. **Arte para uma cidade sensível**. São Paulo: Invisíveis Produções, 2015. Disponível em: <<https://arteparaumacidadesensivel.wordpress.com>>. Acesso em 5 de maio de 2021.

COSTA, Luizan P. da. **Grafite e pixação**: Institucionalização e transgressão na cena contemporânea. In: III Encontro de História da Arte – IFCH / UNICAMP, 2007. Disponível em: <<https://www.ifch.unicamp.br/eha/atas/2007/COSTA,%20Luizan%20Pinheiro%20da.pdf>>. Acesso em 5 de junho de 2021.

DUCHAMP, Marcel. **O ato criador**. In: BATTCK, Gregory. A nova arte. São Paulo: Editora Perspectiva, 1975.

ELILSON. **Mobilidade [inter]urbana-performativa**. Rio de Janeiro: Rumos Itaú Cultural, 2019.

ELILSON. **Por uma mobilidade performativa**. Rio de Janeiro: Editora Temporária, 2017.

FARIAS, Roberto. **O Assalto ao Trem Pagador**. Brasil: Herbert Richers, 1962. (102 min).

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria subúrbio**: Rio de Janeiro 1858 / 1945. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FLORENZANO, José Paulo. **Central do Brasil: "Esporte" de risco**. Dobra[S] – Revista da Associação Brasileira de Estudos de Pesquisas em Moda, [S.L.], v. 12, n. 27, p. 103-121, 19 dez. 2019. Disponível em: <<https://dobras.emnuvens.com.br/dobras/article/view/985>>. Acesso em 22 de junho de 2021

FOUCAULT, Michel. **De espaços outros**. Estudos Avançados, v. 27, n. 79, nov. 2013.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HITCHCOCK, Alfred. **Pacto Sinistro**. Estados Unidos: Transatlantic Pictures, 1951. (101 min). Título original: Strangers on a Train.

JARMUSCH, Jim. **Trem Mistério**. Estados Unidos: Mystery Train Inc, 1989. (113 min). Título original: Mystery Train.

JOON-HO, Bong. **O Expresso do Amanhã**. Coreia do Sul, Estados Unidos: Moho Film, 2013. (126 min). Título original: Snowpiercer.

Jornal da Gazeta. **"Busólogos", fanáticos por ônibus**. Youtube, 2014. Disponível em: <<https://youtu.be/c81HhG3aJlo>>. Acesso em 21 de maio de 2021.

KARLANDER, David. **Backjumps: writing, watching, erasing train graffiti**. Social Semiotics, v. 28, p. 41-59, jun. 2016. Disponível em:

<<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10350330.2016.1200802>>. Acesso em 5 de junho de 2021.

KAWANAMI, Silvia. 27 palavras para descrever um densha otaku. Japão em Foco, 11 fev. 2018. Disponível em:

<<https://www.japaoemfoco.com/27-palavras-para-descrever-um-densha-otaku/>>. Acesso em 18 de maio de 2021.

KEATON, Buster. **A General**. Estados Unidos: Joseph M. Schenck Productions, 1926. (79 min). Título original: The General

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LUMET, Sidney. **Assassinato no Expresso Oriente**. Reino Unido: G.W. Films Limited, 1974. (128 min). Título original: Murder on the Orient Express.

LUMIÈRE, Auguste. LUMIÈRE, Louis. **A Chegada do Trem na Estação**. França: Société Lumière, 1895. (50 s). Título original: L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat.

MALLE, Louis. **Zazie no Metrô**. França: Nouvelles Éditions de Films, 1960. (93 min) Título original: Zazie dans le Métro.

POLLOCK, George. **Quem viu quem matou?**. Reino Unido: Metro-Goldwyn-Mayer, 1961. (87 min). Título original: Murder, she said.

REIA, Jhessica. **Propostas e protestos: os ritmos, lugares e disputas da música de rua no Rio de Janeiro**. In: Diálogos Interdisciplinares sobre a Música Brasileira. São Paulo: Cultura Acadêmica Editora, 2020.

RENOIR, Jean. **A Besta Humana**. França: Paris Filmes, 1938. (100 min). Título original: La Bête Humaine.

RIVITTI, Thaís de Souza. **A ideia de circulação na obra de Cildo Meireles**. Dissertação (Mestrado em Artes) - Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 92. 2007.

SILVER, Tony. **Style Wars**. Estados Unidos: Public Art Films, 1983. (70 min).

STERNBERG, Josef von. **O Expresso de Shanghai**. Estados Unidos: Paramount Pictures, 1932. (80 min).

SUGII, Gisaburo. **Night on the Galactic Railroad**. Japão: Group TAC, 1985. (113 min).

TELLES, Martha. **Cildo Meireles**: a poética do desvio. *Poiésis*, Niterói, v. 18, n. 29, p.281-293, jan.-jun, 2017.

**The Gare St-Lazare**. The National Gallery. Disponível em: <<https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/claude-monet-the-gare-st-lazare>>. Acesso em 18 de maio de 2021.

THEROUX, Paul. **The Great Railway Bazaar**. Nova Iorque: Houghton Mifflin Company, 2006.

TRAINSPOTTING. In: Merriam-Webster. Springfield. Disponível em: <<https://www.merriam-webster.com/words-at-play/what-does-trainspotting-mean>>. Acesso em 21 de junho de 2021.

TRINDADE, Solano. **Cantares ao meu povo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981.

VALÉRY, Paul. **The Return from Holland**. *Collected Works of Paul Valéry*, Volume 9. Princeton: Princeton University Press, 2017, p. 72-85.

VIRILIO, Paul. **The Invention of Accidents**. In: *The Original Accident*. Cambridge: Polity, 2007.

ZOLA, Émile. **A Besta Humana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014. Tradução de Jorge Bastos.