

LUGARES EM MOVIMENTO: CORPOREIDADE E LUGAR NOS TRENS URBANOS DO RIO DE JANEIRO

**PLACES ON THE MOVE: CORPOREALITY AND PLACE IN URBAN RAIL OF
RIO DE JANEIRO**

Jean Lucas da Silva Brum

Mestrando em Geografia na Universidade do Estado do Rio de Janeiro

jeanbrum@id.uff.br

Resumo: O presente trabalho tem por objetivo descortinar a experiência de deslocamento diário dos passageiros nos trens urbanos do Rio de Janeiro, buscando explorar as relações entre corporeidade e lugar, com base na corrente humanista em geografia. Para tanto, nos utilizamos de relatos dos passageiros obtidos através de entrevistas informais e de observações diretas realizadas no contexto cotidiano dos trens. Tais questões apontam para o reconhecimento dos elos simbólicos e afetivos presentes no espaço dos trens cariocas.

Palavras-chave: Lugar; Corporeidade; Trens urbanos; Rio de Janeiro.

Abstract: This study aims to uncover the daily displacement experience of passengers at urban rail of Rio de Janeiro, seeking to explore the relationships between corporeality and place, based on humanist current in geography. Therefore, we used passenger reports obtained through informal interviews in their travel on the train and direct observations in the everyday context of trains. These questions lead to the recognition of symbolic and affective bonds present in the space of Rio Trains.

Key words: Place; Corporeality; Urban Rail; Rio de Janeiro.

1. Introdução

Implantado nos finais do século XIX, o sistema ferroviário do Rio de Janeiro é uma das principais formas de transporte entre os bairros da zona Norte e Oeste da cidade e o Centro do Rio, além de servir a outros doze municípios do estado fluminense.

Diariamente circulam nos trens urbanos do Rio uma média de 600.000 pessoas¹, ao longo dos cinco ramais que tem como ponto inicial a estação Central do Brasil², compondo explosivas geografias do movimento (VENEROTTI, 2012), criativas e pulsantes. Em meio a esta profusão de pessoas, os gestos, passos e itinerários daqueles que fazem parte deste mundo sobre trilhos, similares a uma coreografia, se fundem ao espaço, criando um ambiente dinâmico, nas palavras do geógrafo David Seamon, um *balé-do-lugar* (SEAMON, 2013). Convém ressaltar que mais do que um mero veículo, com um valor essencialmente funcional, na experiência de mobilidade os trens são revestidos de significados, cabendo dizer que “os veículos que conduzem os transeuntes a diversos pontos em suas alegres ou sofridas migrações cotidianas ou definitivas (...) são atores coadjuvantes do balé-do-lugar.” (MELLO, 2012, p. 36).

Para os sujeitos que participam deste vai-e-vem diário, as próprias engrenagens que movem a cidade, o trem assume uma carga simbólica, ele se torna um centro de significados, podendo ser traduzido pelo conceito geográfico de lugar (TUAN, 1983, 2011, 2014; RELPH, 1976, 2012; MELLO, 1990, 2008; HOLZER, 1996, 1999, 2003). Diferentes olhares incidem sobre os trens cariocas e os bairros que eles cortam, sobre a vivência deste lugar e sobre as “gentes” que compartilham dele; barulhento, caótico, cheio, sujo, rápido, confortável, seguro, desconfortável, local de encontros e desencontros, de amores e desamores, de fé e de esperança, de batalha e de vida. Os trens urbanos do Rio de Janeiro são, de tal modo, arenas de negociação de significados, construídos e reconstruídos através da experiência intersubjetiva que cada indivíduo irá estabelecer com esse lugar. Desta maneira, compreender as dinâmicas que produzem o espaço dos trens cariocas deve reconhecer a dimensão simbólica que está imposta por meio da experiência de lugar.

Destacamos, contudo, que significados, valores e experiências, não podem ser quantificados ou analisados em termos puramente objetivos. O que é quantificado e transformado em estatísticas, a exemplo do número diário de passageiros ou mesmo a distância entre uma determinada estação e outra, é experienciado corporalmente por aqueles que se vêem fadados a embarcar nos trens. O corpo, entendido aqui de maneira mais ampla, e não como um objeto ordinário ocupando um espaço abstrato, assume um papel central nas experiências do mundo vivido, estabelecendo interações com o lugar

¹ Dados disponíveis no site da SuperVia. <<http://www.supervia.com.br/quemsomos.php>> . Acesso em 15/11/2014.

² Os ramais são: Deodoro, Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo e Saracuruna.

que estão na própria base da existência humana (CHAVEIRO, 2012). É a partir do corpo que consolidamos relações sensitivas e perceptuais que nos ligam a terra (MERLEAU-PONTY, 1999).

2. Geografia Humanista e Lugar

Lugar é um conceito de destaque em geografia, ainda que por um longo tempo as atenções em defini-lo claramente tenham permanecido em segundo plano nos debates desta disciplina, fazendo com que o termo fosse utilizado como um correlato de localização (HOLZER, 2003). Muito do que se entende hoje por lugar em geografia deve-se aos esforços da chamada *Geografia Humanista*. Surgida em meados da década de 1970, através dos trabalhos precursores de geógrafos como Lowenthal, Relph, Tuan, Buttner, a Geografia Humanista se insere em um cenário marcado por fortes contestações quanto à natureza e o estatuto da própria ciência geográfica (HOLZER, 1996). Os geógrafos da ala humanista acusavam o pensamento positivista, vigente em geografia até aquele momento, de esvaziar o papel do homem na compreensão científica, reduzindo-o a termos meramente quantitativos a partir de uma visão mecanicista de mundo (MELLO, 1990). Desse modo, a geografia humanista buscou nas chamadas filosofias do significado, dentre as quais a fenomenologia, a hermenêutica, o existencialismo e o idealismo, a base para reconstrução de uma geografia preocupada com as questões essencialmente humanas (ibidem). Com base na concepção fenomenológica de intencionalidade, que aponta para uma indissociabilidade entre o sujeito que vivencia e o fenômeno vivenciado (SOKOLOWSKI, 2012), os autores desta corrente iriam propor uma geografia pautada na experiência, nos valores e nos significados que cada indivíduo constrói em sua relação com o espaço. É na utilização do conceito de “lugar”, intimamente relacionado com as questões do “mundo vivido”, presente na filosofia husserliana, e à ideia de “Habitar” (*Dwelling*), da fenomenologia existencial de Heidegger, que os geógrafos humanistas encontraram o suporte capaz de viabilizar a renovação epistemológica que o movimento propunha (MARANDOLA JR, 2013).

Edward Relph, um dos principais responsáveis por essa renovação do conceito de lugar, em sua obra clássica *Place and Placelessness*, argumenta que “ser humano é viver em um mundo que é cercado de lugares significativos: ser humano é ter e conhecer seu lugar” (RELPH, 1976, p. 1). Mais do que simples localizações ou pontos

fixos em um mapa, como o senso comum ainda nos leva a crer, o lugar, na perspectiva humanista, se assume enquanto um fenômeno do mundo vivido, um centro de significados edificador da própria existência (TUAN, 1983, 2011, 2014; RELPH, 1976, 2012; MELLO, 1990, 2008; HOLZER, 1996, 1999, 2003). Segundo Tuan (2011, p. 8), “lugar é qualquer localidade que tem significado para uma pessoa ou grupo de pessoas”, “os lugares são centros aos quais atribuímos valores” (TUAN, 1983, p. 4); minha casa, minha rua, meu bairro, meus lugares de infância, os lugares que anseio conhecer, meus lugares de trabalho e lazer, não podem ser compreendidos por um olhar simplesmente objetivo. A construção de sentidos de lugar se daria, então, a partir da experiência adquirida pelos indivíduos através de uma vivência espacial, onde o espaço, indistinto, seria revestido de significados se tornando um lugar (ibidem).

Por se referir a própria experiência vivida, lugar é tanto multiescalar, podendo ser reconhecido no íntimo de nossos lares como na imensidão do planeta (MELLO, 1990), quanto dinâmico, uma vez que os elos afetivos que nos ligam ao lugar são marcados por ambivalências, criando laços que podem ser topofílicos ou topofóbicos (RELPH, 1979). Encarar o lugar desta maneira nos permitirá uma melhor compreensão das atitudes ambíguas que se estabelecem na vida diária dos passageiros dos trens urbanos do Rio; um lugar-em-movimento que vence distâncias e conecta os extremos da cidade com velocidade, mas que ao mesmo tempo expõe o indivíduo a uma situação de desconforto e violência.

Ao relacionar as ideias de espaço e lugar, Tuan nos oferece uma reflexão necessária para pensar as tensões entre lugar e mobilidade, tão presentes na experiência diária dos trens, afirmando que o lugar é uma “pausa no movimento” (TUAN, 1983, p. 153), pausa que permite a uma localidade se tornar centro de significado dentro do fluxo contínuo do tempo. A pausa a qual o autor alude não deve ser encarada de forma literal (HOLZER, 2003), em termos de permanência fixa no espaço, mas sim em termos de experiência espaço-temporal, como momentos de estabilidade na experienciação espacial. Tuan utiliza o exemplo de grupos nômades, que apresentam um padrão de mobilidade cíclico, para elucidar a ideia anteriormente explicitada; ele observa: “como resultado do uso habitual, o próprio caminho adquire uma densidade de significado e uma estabilidade que são traços característicos de lugar” (TUAN, 1983, p. 200). Complementamos sua colocação argumentando a partir do caso que levantamos neste trabalho; por meio da mobilidade cotidiana, os trens, e todo o trajeto cortado por ele neste vai-e-vem entre casa e trabalho, adquirem uma carga simbólica para os

passageiros e todos aqueles indivíduos que estão em comunhão com este espaço. As estações perdem o *status* de estruturas físicas construídas para a circulação dos passageiros e passam a ser o próprio palco onde a experiência se desenrola, quando olhadas das janelas do trem ou anunciadas pelos alto-falantes despertam sentimentos diversos; os trilhos que cortam a cidade são os mesmos trilhos que conectam simbolicamente os passageiros aos seus lares na volta do trabalho; o trem não é apenas um veículo com valor funcional, é um ponto de encontros e desencontros, onde os sujeitos compartilham de alegrias e angústias cotidianas.

Em meio a este lugar dinâmico, o corpo assume um caráter distintivo na experiência de mobilidade. Um dos geógrafos humanistas que mais se dedicou a estudar esta relação corpo-movimento-lugar foi David Seamon (2013). Para o autor, os gestos, passos e movimentos que sustentam uma determinada tarefa ou meta conferem ao corpo um tipo de atuação inata, o que ele propõe chamar de “balé-do-corpo”. Este balé-do-corpo, no entanto, está sempre inscrito em um contexto espacial e temporal específico, e quando repetidas formam uma “rotina espaço-temporal” (*time-space routines*). Quando essas duas formas de ação se fundem em um determinado ambiente que lhes serve de suporte, ao mesmo tempo produto e produtor desses comportamentos corporais, forma-se um espaço-ambiente dinâmico o qual Seamon nomeia como “balé-do-lugar” (*place-ballet*). Espaço, tempo e lugar estariam assim unidos em um eixo relacional das mobilidades do corpo. O lugar, encarado sob esta perspectiva, pode ser considerado como um todo múltiplo e dinâmico, integrando vários “balés-do-lugar” na composição de um ambiente em constante movimento, tão distinto quanto as distintas identidades dos indivíduos que o compõe.

Quando propomos aqui explorar a experiência de lugar nos trens urbanos do Rio, o fazemos reconhecendo o dinamismo presente na produção do lugar, centro de significados construído através da experiência, coadunando diferentes movimentos e tensões. No entanto, como colocamos a seguir, o sentido de lugar e do próprio existir no mundo se realiza corporalmente, produzindo um entrelaçamento entre corpo e lugar.

3. O Entrelaçar entre Corpo e Lugar

Em nossa experiência de mundo, a corporeidade surge como aquilo que possuímos de mais concreto, sensível e íntimo (CHAVEIRO, 2012, p. 249). Segundo Chaveiro, o corpo é a propriedade pela qual o sujeito pode fundar sua extrema

singularidade, registrando na carne toda a sua história de contato com o mundo (ibidem, p. 250).

Para Tuan, a palavra corpo pode sugerir de imediato antes a noção de um objeto que propriamente a de um ser vivo, porém, como o autor indica, o corpo não apenas ocupa um ponto no espaço, ele o dirige e o ordena a sua vontade, sendo, portanto, um “corpo vivo” (TUAN, 1983, p. 40). Deste modo, a ideia de corpo que estamos trabalhando aqui não deve ser confundida como um objeto qualquer ocupando um espaço abstrato, como a filosofia Cartesiana nos faz crer (MATTHEWS, 2011), mas sim o corpo enquanto um corpo vivo, perceptual e sensitivo, ponto zero a partir do qual toda consciência se abre ao mundo (MERLEAU-PONTY, 1999).

A tradição fenomenológica, ao traçar suas bases com vias à noção de intencionalidade, pode oferecer uma interessante reflexão sobre o corpo e seu papel dentro da experiência de lugar. Para o filósofo francês Merleau-Ponty, estabelecemos com nosso corpo um tipo de intencionalidade que é substancialmente diferente daquela que desenvolvemos com outros objetos, ele não é uma coisa que observamos, mas sim algo que vivemos (MATTHEWS, 2011). Do mesmo modo que a consciência, o corpo, na interpretação fenomenológica, não é algo separado do mundo; estamos inseridos corporalmente no mundo, “o corpo é o nosso meio geral de ter um mundo” (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 203), de maneira que “tenho consciência do mundo por meio do meu corpo” (ibidem, p. 122). Assim, Merleau-Ponty recoloca o corpo como dado fundamental para descortinar a experiência de ser-no-mundo; “Ser uma consciência, ou, antes, ser uma experiência, é comunicar interiormente com o mundo, com o corpo e com os outros, ser com eles em lugar de estar ao lado deles” (ibidem, p. 142). A forma como imediatamente irá se exprimir essa relação inextricável entre corpo vivido e mundo será através da percepção sensitiva (SOKOLOWSKI, 2012), promovendo uma ligação carnal entre os múltiplos sentidos, da visão, do tato, do olfato, do paladar, da sinestesia, ao mundo (TUAN, 1980).

No entanto, a experiência corporal não é estática, é da atitude do corpo constituir-se como substância da ação; “andar e ver; comer e dormir; trabalhar e descansar; correr e com prazer; gritar e silenciar; falar e encontrar; beijar e fugir” (CHAVEIRO, 2012, p.250). O corpo remete sempre ao movimento; um corpo tal como estamos vivendo em nossa experiência de existir, eis aí a própria *corporeidade*; o corpo vivido colocado em ação (ibidem, p. 251).

Caberia dizer que para se realizar toda corporeidade exige um entrelaçamento com o espaço e com o tempo, de maneira que sem o espaço que sustenta e dá base não haveria corporeidade (ibidem, p. 264). De igual modo podemos estabelecer uma relação contrária, sem a corporeidade, como o modo próprio de existir no mundo, o espaço enquanto experiência não pode se realizar. Existe aí uma relação dialética, como pontua Merleau-Ponty,

Não se deve dizer que nosso corpo está no espaço nem tampouco que ele está no tempo. Ele habita o espaço e o tempo [...] Enquanto tenho um corpo e através dele ajo no mundo, para mim o espaço e o tempo não são uma soma de pontos justapostos, nem tampouco uma infinidade de relações das quais minha consciência operaria a síntese e em que ela implicaria meu corpo; não estou no espaço e no tempo, não penso o espaço e o tempo; eu sou no espaço e no tempo, meu corpo aplica-se a eles e os abarca. (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 193-5).

Com base na noção humanista de lugar como um centro de significados, afeição e vivência (TUAN, 1983; RELPH, 1976), acrescentamos que é no lugar que a corporeidade se torna compreensível enquanto experiência. Deste modo, pensar o entrelaçamento entre corpo e lugar, através do olhar da corporeidade, aponta para um reconhecimento do lugar como experiência corporificada, de modo que os significados, memórias e valores que adensam o lugar são vividos e sentidos primariamente no/com o corpo. O nosso próximo passo será justamente decodificar como essa relação carnal de entrelaçamento entre corpo e lugar se estabelece no universo simbólico dos trens urbanos do Rio de Janeiro.

4. Corporeidade e Lugar nos Trens

Na experiência diária de deslocamento nos trens da Central do Brasil corporeidade e lugar se fundem, compondo um cenário plural onde fervilham movimentos e pertencas, significados e afeições, conflitos e desejos. Cabe aqui ressaltar que quando utilizamos o termo “trens” não é meramente ao trem enquanto veículo o que estamos fazendo, mas sim a uma série de elementos que pertencem e sustentam este mundo sobre trilhos. As estações, as passarelas, os trilhos, os muros que separam a linha férrea da cidade, as plataformas de embarque e desembarque, a paisagem que se desloca pelo vidro da janela, as composições, as outras pessoas; tudo isto pertence à noção de “trem” que estamos adotando. Entender como se estabelece esta experiência nos levou a pensar nos significados e sentimentos que os passageiros constroem a partir das

interações entre seus próprios corpos e o trem, de modo que buscamos por intermédio de seus relatos, extraídos em entrevistas informais, e de nossa própria experiência como passageiros descortinar essa vivência.

Embarcando no Trem: o lugar, o corpo e as regras

Embarcar no trem, nos parece, é adentrar em um lugar regulado, com caminhos a serem seguidos e normas ditando o comportamento dos indivíduos que circulam diariamente neste ambiente. A sensação de movimento experienciada pelo corpo está imbricada a diferentes formas de agenciamento; é preciso ter o bilhete reconhecido pela catraca eletrônica para que a roleta libere a entrada para o interior da estação; passarelas e escadas devem ser tomadas para se atingir as plataformas de embarque; é preciso estar atento aos sinais visuais e sonoros; é preciso permanecer atrás da linha amarela enquanto aguarda o embarque na plataforma. Tudo isso exige certa atitude corporal. Neste sentido, os corpos são, em algum grau, disciplinados em sua experiência diária nos trens. A existência de um trajeto pré-estabelecido, com paradas programadas em determinadas estações, com intervalos de tempo regulares, auxilia neste processo de disciplinarização do corpo, indispensável para o pleno funcionamento do serviço. As regulamentações incidem ainda sobre as práticas sociais estabelecidas neste ambiente, a exemplo da proibição da realização de cultos religiosos, do consumo de bebidas alcoólicas e da atuação de vendedores ambulantes no interior dos vagões.

A imposição de regras no uso dos trens não significa, contudo, que as mesmas sejam prontamente seguidas; o corpo se apropria das regras e se adapta ao seu próprio modo, construindo uma tensão entre o que é seguido e o que é descumprido. Os exemplos são variados. A atuação dos vendedores ambulantes, com suas técnicas de *marketing* criativas dando voz as viagens, são um símbolo dos trens da Central, revelando um total descumprimento das normas estabelecidas.

Durante a realização de uma das entrevistas, enquanto conversávamos com uma usuária do serviço na estação Marechal Hermes, pudemos flagrar ao menos cinco jovens, no intervalo de uma hora, pulando os muros da estação no intuito de embarcar no trem sem pagar a tarifa exigida. Ao ser questionada sobre o acontecido, ela respondeu:

Isso é mais comum do que você imagina. Aqui em Marechal tem muito, qualquer horário. Uma vez um desses passou correndo e pegou o celular de uma amiga. Às vezes eles só querem atravessar pra chegar lá do outro lado.

Outra cena muito comum é a criação de caminhos alternativos para o acesso às estações, como a construção de brechas nos muros. Em alguns casos, a inexistência de barreiras físicas separando a linha férrea da área urbanizada promove a livre circulação de pessoas nas estações.

Assim, podemos dizer que na experiência corporal dos trens há sempre um jogo entre regulamentações e ação criativa. Ora o corpo é direcionado por sinalizações e barreiras que moldam deslocamentos e comportamentos, ora ele extrapola as regras e institui novas formas de apropriação do lugar.

Espaciosidade e Apinhamento;

Eu pegava o trem em Deodoro, já no meio do caminho, e pegava por volta de 6 horas, e, às vezes, eu tinha que deixar passar três, quatro trens, porque ele vem muito cheio. Às vezes, eu me aventurava e entrava; alguém me empurrava e eu tinha que ir até Nilópolis sem segurar, porque não tinha lugar pra segurar. Tipo assim, se tirar o pé do chão não coloca de novo [...] Teve um dia que eu entrei e ele tava muito cheio, muito cheio, e eu entrei. E quando a porta fechou, eu fiquei em pânico. Eu queria descer e a porta não abria. Era muita gente, era muita gente. São experiências muito ruins. (Anita, passageira do ramal Japeri).

Sem dúvida uma das imagens mais associadas ao cotidiano dos trens da Central do Brasil é aquela que remete a enormes multidões circulando de maneira aparentemente caótica para todos os lados nas plataformas das estações férreas e amontoadas no interior de vagões que levam para as mais remotas partes da região metropolitana do Rio. Para isto, basta fazer uma rápida pesquisa nos meios de comunicação, em busca das notícias sobre os trens cariocas. Na realização das entrevistas com os passageiros, a noção de “lotação” é quase uma unanimidade na descrição da experiência diária nos trens. O que pode ser explicado como o resultado da concentração de atividades econômicas e serviços no Centro da cidade do Rio, em conjunto a uma expansão horizontal da malha urbana e a adoção de um sistema de transporte deficiente em termos de absorção de demanda, são sentidos na pele, ou melhor, no corpo, pelos passageiros dos trens.

As noções de “espaciosidade” e “apinhamento”, desenvolvidas por Tuan (1983), podem nos auxiliar a explorar a questão da alta densidade demográfica nos trens. Para este autor, espaciosidade e apinhamento não são ideias que podem ser apreendidas em termos objetivos, mas sim enquanto sentimentos antitéticos que emergem na experiência de lugar. Enquanto o primeiro está associado à capacidade básica de se

locomover, ter espaço para empreender um movimento partindo da própria escala do corpo, o segundo se refere à restrição de liberdade e privação de espaço. Cabe ressaltar que nem sempre que um espaço se apresente como amplo, ele será necessariamente experienciado como espaciosidade, do mesmo modo, nem sempre que um espaço possa reduzir nossa capacidade de locomoção ele será sentido como apinhamento; ambos são sentimentos ambivalentes e estão sujeitos a diferentes contextos e interpretações, como no caso particular dos trens. Apesar da elevada concentração de pessoas no trem, o sentimento de apinhamento só é realmente alcançado quando há uma grande restrição do movimento corporal, como coloca um dos entrevistados:

O problema não é o trem cheio, mas sim o trem lotado, ficar uma pessoa assim do lado da outra em pé até que é tranquilo, o ruim é quando fica apertado. (Nicole, passageira do ramal Deodoro).

Ou mesmo nas palavras de outra entrevistada:

o trem ele tem uma diferença enorme de horário, agora são duas e estamos sentados, se pegar as seis você, não dá nem pra você entrar direito, você é empurrado para o trem. A grande dificuldade eu diria é pela quantidade de gente que pega o trem, ele acaba ficando desconfortável. Eu tive que aprender a pegar o trem por causa da faculdade e é difícil, porque tem que entrar com o material, com a mala cheia, com trabalho que você não pode quebrar, e, às vezes, você fica amassado, é muito difícil, essa parte é horrorosa. Você tem que aprender entrar na manha, conseguir pegar um lugarzinho. (Estudante da UERJ, passageira do ramal Santa Cruz).

“Aprender a entrar na manha”, como levantado pela entrevista se constitui como uma das principais estratégias para conseguir um ponto confortável para seguir viagem. Saber qual o próximo trem a sair, se posicionar no local em que as portas da composição serão abertas, prestar atenção nos avisos sonoros que indicam qual plataforma tomar para seguir a um determinado destino, são algumas das formas pela qual este “entrar na manha” se efetiva.

Eu odeio o trem. Eu não gosto. Mas, ele é um transporte mais rápido que o ônibus. Não fica preso no trânsito, assim chega mais rápido. Às vezes, por isso que a gente aguenta o transtorno. (Anita, passageira do ramal Japeri).

Um transporte que expõe o corpo a uma violência em termos de apinhamento, mas que, ao mesmo tempo, cruza rapidamente o espaço urbano congestionado pelo

elevado número de veículos nas ruas; este é um dos maiores dilemas enfrentados pelos passageiros, o que fortalece a noção de atitudes ambíguas para com o lugar. Rejeitado enquanto lotação e desejado enquanto de velocidade, topofobia e topofilia emergem como tensão na experiência de lugar.

A noção de apinhamento aqui considerada vai encontrar consonância com a ideia de violência, entendida como uma violação da integridade física e psicológica, atuando diretamente sobre a corporeidade. Neste sentido, os entrevistados apontaram uma espécie de comportamento agressivo como algo frequente nos trens cariocas. Quando o “entrar na manha” não funciona, a agressividade emerge como uma das formas utilizadas para alcançar o melhor ponto para seguir viagem. Durante nossas viagens nos trens, por vezes presenciamos a utilização de empurrões na disputa por um assento, chegando ao extremo de uma mulher ser derrubada na plataforma da estação Santa Cruz durante o horário da manhã, enquanto tentava embarcar no sentido Central do Brasil.

Duas semanas atrás eu presenciei um cara abusando de uma mulher no trem e fizeram ele descer na estação de Deodoro. Ela falou que ele tinha ejaculado nela e deu maior confusão. As pessoas que tavam no trem se revoltaram e fizeram ele descer. O pessoal pediu pra ela descer e falar com o pessoal da SuperVia, só que ela falou que tava atrasada pro trabalho e que iria deixar isso pra lá. (Estudante da UERJ, passageira do ramal Santa Cruz).

A ideia de violência surgiu ainda na fala dos passageiros quando estes levantaram a questão do assédio sexual presente em algumas situações de lotação nos trens. A grande concentração de pessoas acaba servindo como cobertura para atitudes de violência sexual, sobretudo, contra as mulheres. Tal fato contribuiu para que o Governo do Estado do Rio de Janeiro, no ano de 2006, criasse uma lei implementando um vagão de uso exclusivo para mulheres nos horários de maior fluxo.

Em meio a uma multidão de pessoas, é preciso aprender a seguir um ritmo coletivo marcado pela pressa. Há, nos trens, certo grau de exigência do corpo, no sentido de conferir fluidez a circulação de pessoas. Ocupar o espaço em frente à porta quando esta se abre para o embarque/desembarque; demorar a subir no trem quando este atinge a estação; deixar-se parar no meio das escadas quando outros tentam lhe ultrapassar; todas essas atitudes podem ser severamente repreendidas neste ambiente. É preciso aceitar a ideia de que este ambiente coletivo possui um ritmo próprio a ser

seguido, é necessário dançar em conformidade com o balé-do-lugar, construído e efetivado a partir da corporeidade. Contudo, existem aqueles que não possuem capacidade corporal para seguir o ritmo imposto nos horários de pico, a exemplo dos idosos, das gestantes, das crianças, dos deficientes; para estes, embarcar no trem pode significar uma verdadeira provação. Neste caso, a situação se agrava quando consideramos a estrutura física que suportam este ambiente, extremamente precária em termos de acessibilidade.³

Frente ao deslocamento diário, corporeidade e lugar se fundem. Mesmo no balanço dos trens, alguns passageiros conseguem circular no interior dos vagões com desenvoltura, outros tantos digitam mensagens em seus celulares, mesmo que estejam de pé e sem algum apoio. Durante conversa, Anita, uma usuária do ramal Japeri, atenta:

Como eu faço pra saber que estou chegando em casa?” Olha, eu não presto muita atenção em referenciais não. Às vezes estou dormindo e acordo exatamente quando o trem tá chegando perto da estação que eu desço. É como se meu corpo já soubesse onde tenho que descer.

Desta maneira, o entrelaçar entre corporeidade e lugar é experienciado através da percepção do trem como o próprio corpo, em um envolvimento que só pode ser compreendido pelo sujeito que vivencia. As pernas e os braços se acostumam ao balanço; os ouvidos ao som agudo de ferro se chocando; os narizes ao cheiro de borracha queimada; os olhos a paisagem em movimento na janela.

Entre “conhecidos desconhecidos”;

Caracterizado como um meio de transporte de massa, os trens urbanos do Rio expõem os passageiros a um tipo de experiência ambivalente; viajar sobre os trilhos da Central significa compartilhar um espaço com outros usuários e, ao mesmo tempo, estar só.

Refletindo sobre o conceito de lugar, Relph (1976) faz menção ao papel que outras pessoas podem desempenhar na construção de sentidos de lugar. Para este autor, frequentemente nos sentimos “em casa” nos lugares que compartilhamos com pessoas próximas, ou com aquelas com as quais nos identificamos, de modo que a “coletividade condiciona a consciência do lugar” (RELPH, 1976, p. 34). A noção fenomenológica de “intersubjetividade” pode nos auxiliar na compreensão desta questão. Para o filósofo alemão Edmund Husserl, a consciência de um objeto não se dá apenas no contato

³ Grande parte das estações não possui rampa de acesso ou elevadores para o auxílio de pessoas com dificuldades de locomoção; o formato das roletas impossibilita a passagem de pessoas obesas.

individual, mas também no reconhecimento do outro como capaz de intencionar o mesmo objeto, revelando-se como intersubjetividade (HOLZER, 2010). Segundo Buttner (1985, p. 192), “a noção de intersubjetividade (...) poderia ajudar a unir as dimensões pessoais e coletivas da experiência humana”, permitindo um diálogo mais amplo na reflexão de experiências compartilhadas, de modo que se torne possível falar de lugares que tenham valor e significado comuns entre diferentes pessoas. De fato, aqueles passageiros que embarcam diariamente nos trens certamente possuem alguns traços comuns em termos de sentido de lugar, edificando, deste modo, uma identidade partilhada que funciona como elemento de reconhecimento e afeição com o lugar, afinal, todos estão, em certo grau, expostos a condições semelhantes.

Tem um rapaz, que toda vez que eu pego o trem no mesmo horário, lá está ele. A gente nunca chegou a conversar não, mas tem umas pessoas que eu vejo sempre [...] É bom, porque eu sinto que eu tô na hora certinha, não perdi o horário [...] essas pessoas assim tornam o trem um pouco mais familiar. (Ana, passageira do ramal Deodoro).

Na experiência diária dos trens, o encontro com o outro se torna uma constante, mesmo que nem sempre sejam construídos vínculos de afeição profunda. Durante as viagens no interior de vagões lotados, rostos familiares emergem no meio da multidão que balança com o deslizar de rodas de ferro nos trilhos. São “conhecidos desconhecidos” que partilham do mesmo espaço, tornando-se elementos de identificação com o lugar. Tal situação é bastante comum quando os passageiros estão acostumados a viajar em um trecho sempre no mesmo horário. Em alguns casos, esses encontros são fortalecidos através da realização de rituais, a exemplo de festividades diversas, como a comemoração de aniversários, rodas de samba e pagode, pregações religiosas (PIRES, 2011).

Tais festividades constituíam rituais periódicos, nos quais o compartilhamento de um espaço reunia diferentes grupos e atores, para sua viabilização. Neles, trocas de bens materiais eram acompanhadas de trocas de interesses e atitudes, tais como caridade, solidariedade, comemoração, entre outros. (ibidem, p.95)

Eu prefiro estar com meu livro no trem, do que, às vezes, com uma companhia não desejada [...] você sabe que no momento que você fizer amizade ali, você vai encontrar sempre a pessoa, você não vai ter mais aquele tempo que você tem disponível para uma leitura ou para um momento mais seu, você não vai ter mais, por você ter assumido ali um compromisso. (Flávio, passageiro do ramal Deodoro).

A despeito das relações descritas acima, ainda que compartilhado com outros, o trem coloca o sujeito em uma posição de anonimato; ele se insere em uma “solidão povoada”, expressão cunhada por Deleuze e apropriada por Caiafa (2013) em estudo sobre o metro carioca. Enquanto o trem corta a cidade em alta velocidade, o seu interior revela viajantes solitários; olhos baixos fitando o display do celular enquanto os dedos se movem rapidamente para digitar uma mensagem, com fones soando em seus ouvidos os mais variados ritmos; olhos fechados encerrando o corpo em um sono leve para compensar as horas perdidas até chegar ao trabalho; olhos entretidos com a leitura de notícias diárias, de histórias fabulosas, de palavras sagradas de conforto; olhos reflexivos encarando a paisagem urbana se dissolvendo e se recompondo através da janela; olhos que vão de encontro a outros corpos no interior do vagão, a fitar gestos e fisionomias; olhos que se deixam perder na imensidão do próprio pensamento. Durante as viagens nos trens cada sujeito tem a possibilidade de se deixar em seu próprio mundo, compondo geografias da solidão. A solidão aqui não é propriamente de contato com outras pessoas, o próprio acesso a redes virtuais já revela isso, mas sim uma solidão de encontros com aqueles que estão bem ao lado.

5. Considerações Finais

Cientes da impossibilidade de dar conta da totalidade da experiência, apenas compreensível pelos próprios sujeitos no contexto em que as vivenciam, buscamos nestas breves páginas esboçar um pouco do que é transitar nos trens urbanos do Rio de Janeiro, enfatizando o entrelaçar entre corporeidade e lugar na experiência diária dos passageiros. Mais do que apontar respostas a questões levantadas, nosso intuito foi o de descortinar e refletir a cerca da experiência sobre um ambiente em particular.

Como pôde ser observado nos relatos, referenciados ao longo do trabalho, nos parece certo afirmar que o trem ultrapassa a mera condição de um veículo objetivamente funcional. Por intermédio da experiência diária, o trem é revestido de significados, edificados por diferentes atores que participam de sua criação, se tornando, portanto, um lugar; em outras palavras, um centro de valor simbólico. Esse dinâmico *lugar-em-movimento* incorpora em sua produção gestos, passos e itinerários realizados pelo corpo, diferentes corporeidades se entrelaçam ao lugar como síntese de sua essência.

Acreditamos, deste modo, que a perspectiva humanista pode nos fornecer uma importante contribuição na compreensão de um ambiente complexo como o mundo dos trens urbanos cariocas, rompendo com um olhar mecanicista que tende a encarar o mundo em termos de uma realidade objetiva, e recolocando o papel da experiência, dos valores, dos sentimentos e dos significados que são parte de toda atividade humana. Mais do que propriamente concluir este trabalho, apontamos aqui a necessidade de estudos mais aprofundados a cerca da relação entre corporeidade e lugar nos trens, buscando ampliar tanto o cabedal teórico de investigação, quanto explorar a vivência dos sujeitos que produzem este lugar por meio de diferentes metodologias.

Bibliografia

- BUTTNER, A. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. In: CHRISTOFOLLETTI, A. C. (Org.), **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: DIFEL, 1985. p. 165-193.
- CAIAFA, J. 2013. **Trilhos da Cidade: Viajar no metrô do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.
- CHAVEIRO, E. Corporeidade e Lugar: Elos da Produção da Existência. In: MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Org.). **Qual o espaço do lugar? Geografia, epistemologia, fenomenologia**. São Paulo: Perspectiva, 2012. p. 249-280.
- HOLZER, W. A geografia humanista: uma revisão. **Espaço e Cultura**, nº 3, p. 8-19, 1996.
- _____. O lugar na Geografia Humanista. **Território**, ano IV, nº 7, p. 67-78, 1999.
- _____. O Conceito de Lugar na Geografia Cultural-Humanista: uma contribuição para a geografia contemporânea. **GEOgraphia**, vol. 5, nº 10, p. 113-123, 2003.
- _____. O Método Fenomenológico: humanismo e a construção de uma nova Geografia. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. (Org.). **Temas e Caminhos da Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2010. p. 37-72.
- MARANDOLA JR, E. Fenomenologia e pós-fenomenologia: alternâncias e projeções do fazer geográfico humanista na geografia contemporânea. **Geograficidade**, vol. 3, nº 2, p. 33-48, 2013.
- MATTHEWS, E. **Compreender Merleau-Ponty**. Petrópolis: Vozes, 2011.

- MELLO, J. Geografia humanística: a perspectiva de experiência vivida e uma crítica radical ao positivismo. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 52, n. 4, p. 91-115, 1990.
- _____. Símbolos dos Lugares, dos Espaços e dos “Deslugares”. **Espaço e Cultura**. Edição Comemorativa 1993-2008, p. 167-174, 2008.
- _____. O Triunfo do Lugar Sobre o Espaço. In: MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Org.). **Qual o espaço do lugar? Geografia, epistemologia, fenomenologia**. São Paulo: Perspectiva, 2012. p. 33-68.
- MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da Percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- PIRES, L. **Esculhamba, mas não esculacha! Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil**. Niterói: Editora da UFF, 2011.
- RELPH, E. **Place and placelessness**. London: Pion, 1976.
- _____. As Bases Fenomenológicas da Geografia. **Geografia**, vol.4, n. 7, p. 1-25, 1979.
- _____. Reflexões Sobre a Emergência, Aspectos e Essência de Lugar. In: MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Org.). **Qual o espaço do lugar? Geografia, epistemologia, fenomenologia**. São Paulo: Perspectiva, 2012. p. 17-32.
- SEAMON, D. Corpo-Sujeito, rotinas espaço-temporais e danças-do-lugar. **Geograficidade**, vol. 3, n° 2, p. 4-18, 2013.
- SOKOLOWSKI, R. **Introdução à Fenomenologia**. São Paulo: Loyola, 2012.
- TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1980.
- _____. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: DIFEL, 1983.
- _____. Espaço, Tempo, Lugar: um arcabouço humanista. **Geograficidade**, vol. 01, n° 01, p. 4-15, 2011.
- _____. Space and Place 2013. **Geograficidade**, vol. 04, n° 01, p. 4-13, 2014.
- VENEROTTI, I. Campo de Santana: pausa, movimento e lugar. **Anais do XVII Encontro Nacional de Geógrafos**, Belo Horizonte, 2012.