

# Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro<sup>1</sup>

*Janice Caiafa\**

Neste trabalho procuro apontar algumas características do espaço de um sistema metroviário, examinando seu mobiliário específico e suas determinantes operacionais. Descrevo então como essas características se realizam localmente no metrô do Rio de Janeiro e como se produz ali um meio social marcado pela diversidade. Em seguida, dadas as características físicas e sociais desse equipamento coletivo, exploro as modalidades comunicativas presentes nas viagens solitárias, freqüentemente silenciosas, que reúnem os usuários do metrô do Rio de Janeiro.

Processos comunicativos, Transporte coletivo, Espaço urbano, Metrô (Rio de Janeiro).

In this text I try to point out certain characteristics of a subway system by examining its urban furniture and operational factors. Then I describe how those characteristics develop in the Rio subway and how a diverse social milieu is produced in this context. Finally, considering the physical and social characteristics of these collective facilities, I explore the situations of communication which unfold during the solitary – often silent – journeys in the Rio subway.

Processes of communication, Public transportation, Urban space, Subway (Rio de Janeiro).

---

\* Antropóloga, poetisa e professora da Escola de Comunicação da UFRJ. Publicou, entre outros, *Jornadas Urbanas* (Editora FGV) e *Ouro* (7Letras). E.mail: scintilla1@terra.com.br

Dans ce texte je signale certaines caractéristiques d'un système métroviaire en étudiant son mobilier spécifique et ses conditions opérationnelles. Je décris comment ces caractéristiques se déploient dans le métro du Rio de Janeiro et comment s'y produit un milieu social marqué par la diversité. Ensuite, en tenant compte les caractéristiques physiques et sociales de cet équipement collectif, j'explore les modalités communicatives qui se développent pendant les voyages solitaires et souvent silencieux dans le métro de Rio de Janeiro.

Processus de communication, Transports en commun, Espace urbain, Métro (Rio de Janeiro).

Este trabajo indica ciertas características de un sistema de metro, examinando su mobiliario específico y sus determinantes operacionales. Describimos cómo estas características se presentan en el metro de Rio de Janeiro y cómo un medio social diverso se produce en este contexto. Enseguida, dadas las características físicas y sociales de este equipamiento colectivo, exploramos las modalidades comunicativas presentes en los viajes solitarios y a menudo silenciosos que reúnen los usuarios del metro de Rio de Janeiro.

Procesos comunicativos, transporte colectivo, espacio urbano, metro (Rio de Janeiro).

## Ritmo urbano

As escadas à entrada dos metrôs conduzem em geral a um outro ambiente, um outro mundo *underground* com seus caminhos, suas regras e suas atrações. Na Estação Carioca, uma estação muito movimentada e central no sistema do metrô do Rio de Janeiro<sup>2</sup>, a sensação de estar ingressando num lugar muito particular é logo garantida pela amplitude e pelo desenho do mezanino (o espaço de acesso à plataforma). Há estações que têm as bilheterias ainda no nível do solo. Ali é um mergulho desde a rua para esse grande átrio fechado e que conduz a rampas que ligam os dois acessos ao metrô. Entrando pela Avenida Rio Branco, vemos as bilheterias em frente e bem ao fundo. Na hora de pico, longas filas se formam na direção da saída. Em torno das bilheterias há vários quiosques de venda de produtos, que aliás têm-se multiplicado nas estações após a concessão da operação ao setor privado. À direita ficam as roletas eletrônicas de acesso à plataforma. Tendo inserido o bilhete e entrado, descemos mais um lance de escada.

No metrô os caminhos são em algum grau estipulados e exigem uma certa atitude de corpo. O usuário que estaca à entrada do vagão causa problemas para os outros que vão tentar entrar também. Pode estar indeciso a respeito de qual direção tomar, distraído, ou talvez sinta que já chegou a seu destino e pode parar. Mas chegou de fato a um veículo muito especial, rápido, exigente e que ele vai dividir com muitas outras pessoas.

Quando saímos do veículo, é preciso se dirigir às escadas rumo ao mezanino e rumo à saída de acesso à rua. Aí também estamos com outros e é um ritmo que se gera para que coletivamente possamos chegar a nosso destino. Como usuária do metrô e admiradora dos usos coletivos dos espaços urbanos, este é um dos momentos de que mais gosto. Observo que é preciso ao mesmo tempo tomar impulso e ceder o lugar sempre. Só assim o grande grupo vai-se arrumando pelas escadas, sobretudo se são as escadas rolantes, mais rigorosas na imposição de um ritmo. Nem se apressar, nem ralentar — aceitar o ritmo coletivo — e dar a vez, não querer levar

vantagem. Caminhar com todos, não exigindo mais que seu espaço. Há sempre um balé para atingir as escadas. Recentemente, saindo na mesma Carioca, tive que me desviar de um senhor que carregava um guarda-chuva longo sob o braço, junto com um jornal. A cena era de fato pitoresca. Metade do guarda-chuva ficava para trás, pronto para espetar quem se distraísse.

Esses ritmos coletivos vão variar muito nas diferentes cidades e talvez mesmo em diferentes lugares das cidades. As ocasiões também podem impor variações, mas há sempre um estilo que predomina. No metrô de Nova York, o ritmo é muito acelerado, se compararmos com o nosso metrô no Rio de Janeiro. É um pouco o ritmo da própria cidade, embora trate-se apenas de tendências que são difíceis de descrever. Mas parece que, em algum grau, nos diferentes lugares das cidades uma forma de andar, de ocupar o espaço construído se impõe. No Rio de Janeiro, por exemplo, atravessar a rua é uma façanha, pois o tempo para a passagem do pedestre tende a ser breve, ao mesmo tempo em que os motoristas freqüentemente avançam o sinal (Caiafa, 2002: 21-25). Vê-se nesse caso como os transeuntes que se deslocam muito devagar podem pôr em risco a vida dos que vêm atrás. Muito comum também é que atravessem em diagonal, rearrumando todo o conjunto – num floreio interessante, mas perigoso, dada a ferocidade do trânsito de veículos nas ruas da cidade.

No metrô se evidencia particularmente a necessidade desse traquejo para conviver com outros numa cidade, dividir o espaço, acompanhar o fluxo que se produz. É preciso renunciar em parte aos gestos familiares, que faríamos se estivéssemos, por exemplo, em casa. Aprendemos um ritmo coletivo. Há uma fruição possível em ingressar nessa onda coletiva: não se está em casa, é preciso recolocar o corpo, e isso pode ser uma experiência interessante. O metrô é um circuito de direções precisas, o que gera certas *exigências*. É uma *tensão* urbana, uma *fricção* que anima os corpos.<sup>3</sup>

Numa visita a Nova York em meados dos anos 1990, utilizei pela primeira vez o metrocard, que é uma modalidade de bilhetagem eletrônica. A implantação do metrocard havia se dado recentemente. Foi o ocaso dos “tokens”, as pequenas moedas de metal que

assumiriam tantas formas ao longo da história do metrô de Nova York. Lembro-me que na ocasião me pareceu que aquele novo tipo de bilhete eletrônico se parecia com a própria cidade, com o ritmo coletivo que parecia se impor ali. O metrocard é um cartão de plástico que funciona como bilhete múltiplo. É um pouco como o atual Rio-card, mas muito mais versátil porque permite que o próprio usuário adicione qualquer quantia a qualquer momento nos dispositivos de recarga que existem em todas as estações. O metrocard deve ser passado por dentro de uma fenda que fica na superfície da catraca para que seja lido e o ingresso autorizado. Só assim se entra. Mas há um jeito de passar. Se for muito lento ou muito rápido, a máquina não lê. Tem que ser um deslizar assertivo e célere, mas sem pressa. Vê-se até hoje pessoas que têm que passar várias vezes o cartão até conseguir. Aliás, eu mesma já fiquei algumas vezes emocionada diante dessa tensão a mais que o metrô de Nova York nos oferecia e fracassava. É constrangedor inclusive porque há um apito fino que indica o erro. Uma tensão a mais, um *formato* a mais nos circuitos do metrô, o que não me parece estranho numa cidade particularmente tão exigente, com um estilo urbano tão marcado e tão presente.

Quando, em 1999, realizei um estudo sobre o transporte coletivo em Nova York, freqüentei vários fóruns de discussão, organizados pela MTA (Metropolitan Transportation Authority), a agência pública que opera o metrô na cidade (Caiafa, 2001). Lembro-me que alguns usuários reclamavam que as pessoas que tomam remédio têm as mãos trêmulas e portanto dificuldades em deslizar o metrocard na ranhura. Claro que se tratava também de uma defesa dos tokens – podia-se ver por outras falas –, que o metrocard basicamente colocou no passado e de que tantos de nós gostávamos. Mas, de fato, não se pode tremer a mão. São *requisitos* que diferem em cada cidade e em cada sistema de metrô. Não são imposições sem serem também, em alguma medida, um divertimento. Até no sentido de desviar da via normal, por exemplo, dos gestos familiares e supostamente espontâneos, mas de toda forma automáticos. É, ao mesmo tempo, uma disciplina do corpo, mas com ressonâncias éticas e estéticas interessantes, uma dança que se aprende.

## Controlar a circulação

O sistema de metrô do Rio de Janeiro tem duas linhas, a 1 e a 2. A linha 1 é a mais antiga e tem 17 estações. Estende-se desde o bairro da Tijuca, na Zona Norte (Estação Saens Peña) até Copacabana (Estação Siqueira Campos). A linha 2 liga a Estação Estácio (estação de transferência) a outros bairros da Zona Norte, chegando até a Estação Pavuna. São 15 estações na linha 2.

Com apenas duas linhas, o sistema superpõe uma outra bifurcação (1/2) àquelas das direções ou destinos, obrigatórias nas lógicas dos metrôs (Zona Norte/Zona Sul para a linha 1 e Estácio/Pavuna para a linha 2). Resulta uma configuração curiosamente binária em que se parece mesmo replicar as bifurcações da cidade. No Rio de Janeiro, a Zona Sul costuma se opor às outras por ser a região mais rica e mais beneficiada pela urbanização. Assim, por exemplo, o par Zona Sul/Zona Norte, estampado nas placas de sinalização em todas as estações da linha 1 – e em que pese sua função operacional de indicação de destino – evidencia desde logo uma oposição. Os usuários parecem também interpretar assim, em alguma medida, as bifurcações do metrô. É comum que se refiram à linha 1 como a linha da Zona Sul, embora ela vá também à Zona Norte. Fazem-no quando estão apontando as diferenças entre o serviço nas duas linhas – que alguns acreditam que existem, e em detrimento da linha 2. Aqui Zona Sul se opõe ao resto da cidade e se torna a direção privilegiada da linha 1. É como se apenas o fato de atingir a Zona Sul já tornasse a linha 1 especial.

O metrô foi inaugurado para operação comercial em 1979, com 5 estações, estendendo-se da Estação Praça Onze à Glória. A Companhia do Metropolitano, ativa desde 1975 e ligada à Secretaria de Estado dos Transportes, foi encarregada da construção e operação do metrô. Em abril de 1998 foi realizada a transferência dos serviços da rede metroviária para a empresa Opportrans – consórcio das empresas Comestrans, Banco Opportunity e Valia –, desde então encarregada da operação e da manutenção do sistema por 20 anos. A propriedade do patrimônio do metrô, contudo, continua

sendo do Estado. Em 2001, a Companhia do Metropolitano entrou em processo de liquidação e foi criada a Rio Trilhos, que absorveu todos os seus ativos e é atualmente encarregada da expansão do sistema metroviário. Também presta assistência à Asepe – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos – para a fiscalização do trabalho da concessionária.

Hoje, um dos projetos em atividade para o metrô do Rio de Janeiro é diversificar as vias de transferência entre as linhas 1 e 2. Como me explicou Sydney Suzano, engenheiro da Rio Trilhos, o plano é que a estação Carioca também seja adaptada para este fim, o que desafogaria a Estácio, única estação de transferência atualmente. Por causa desse afogamento, permite-se atualmente que o passageiro tenha mais de uma opção de caminho para passar de uma a outra linha. O objetivo é escoar o que acabou se configurando como um excesso de demanda. É o que se denomina uma “desregulação”. Não há um percurso único, regulado, obrigatório para o passageiro se ele quer ir de um certo ponto a um outro – como esse que descrevi, do vagão ao mezanino e à saída na Estação Estácio, e em que disse que se desenvolve uma espécie de dança.

Se do ponto de vista técnico o melhor é a regulação, pode ser interessante por outro lado permitir uma variedade de périplos para os transeunte do espaço do metrô, uma diversificação de caminhos. A estação Estácio tem funcionado assim e com um desempenho satisfatório, apesar do afogamento. De toda forma, essa preocupação técnica com a regulação nos mostra como a criação de um ritmo nos circuitos do metrô é em grande parte decorrente dos imperativos de sua operação, ou seja, o metrô precisa funcionar assim em alguma medida. Como já vimos, esse ritmo – embora tenha outras facetas – é também resultado de uma imposição. Na origem dessa imposição está a decisão de técnicos e administradores, tanto no nível da construção quanto no da operação do metrô. Mas é certo que há mais de uma forma de apresentar as diversas obrigatoriedades que parecem ser incontornáveis no espaço de um metrô. Pode-se, por exemplo, multiplicar os requisitos, tornando-os obstáculos, e reduzir o espaço da dança em prol da disciplina. No metrô de Londres

é preciso guardar o bilhete durante toda a viagem porque muito provavelmente será exigido do usuário que o apresente na saída. O usuário tem que se preocupar em provar que pagou, mesmo depois de ter passado pela roleta que autorizou seu ingresso. Em Londres, a interpelação do guarda é o encontro desprazeroso para quem quer sair do metrô. A idiosincrasia do metrocara de Nova York pode ser vista também com uma forma de interrupção da circulação, menos policial mas severa à sua maneira.

Alguns usuários do metrô do Rio de Janeiro comentam esse aspecto de imposição de regras. Luíza, que usa a linha 1 e 2, comenta as proibições que ela observou que vigoram no metrô:

São os guardinhas que ficam lá, e eles têm poder dentro. Assim, você entra no metrô tá escrito lá: os agentes do metrô têm poder de polícia, nas estações. E tem um quadro assim, em todas as estações: "é proibido no metrô". Aí vem, tipo: "botar o pé na parede", " gritar no metrô", "manifestar-se em altos brados", "é proibido viajar com animais, é proibido viajar sem camisa, é proibido viajar embriagado", Imagina no Reveillon, né, um monte de gente, "viajar embriagado". Tem "portando deficiências infecto-contagiosas". Várias paradas, assim, meio: " é proibido sentar no chão", essas coisas.

### E completa:

Atualmente, eles já atualizaram meio que esses avisos que eles põem no vagão, e eles botaram um: "não sente no chão do vagão". Botaram, não tinha: "não sente no chão do vagão", sei lá, "não apóie as mãos na porta". Vai apoiar aonde, né? Muito engraçado, apóia aonde? Aí: "não sente no vagão, não sente no chão", e tal.

Mas vários parecem, por outro lado, aprovar que o metrô seja um ambiente ordeiro.<sup>4</sup> Dizem sentir-se seguros. Por ser um espaço de alguma forma isolado, circunscrito e sob o solo,<sup>5</sup> é normal que o metrô possa despertar alguma insegurança nas pessoas, o que pensaria a favor da organização do espaço. E, ainda, é certo que alguma regulação é necessária para a operação bem sucedida do sistema e pode mesmo, como vimos, servir para um exercício muito particular em que os próprios usuários encontram um proveito e uma fruição. Mas para que isso ocorra é preciso que estes possam coreografar um pouco eles mesmos – como ocorre entre nós, acredito, mesmo que por vezes à revelia de algum excesso de disciplina.



Podemos ver o metrô como um *equipamento coletivo*. Esse conceito está ligado às cidades e figura em estudos de urbanismo e planos de desenvolvimento. Trata-se, resumidamente, de um dispositivo urbano de uso coletivo. Um hospital, uma escola, uma auto-via podem ser chamados de equipamentos coletivos. Os autores do número especial da revista *Recherches* (1973), obra coletiva, buscando a origem da expressão em documentos oficiais de programação urbana, observam que um documento da ONU dos anos 1950 fala de "instalações e serviços coletivos". Na Carta de Atenas, famoso documento da arquitetura moderna, aparecem os termos "instalações de caráter coletivo" e "construção de caráter coletivo". Os autores exploram também a incidência do conceito e da expressão em documentos de planos de desenvolvimento econômico e social na França do pós-guerra.

A idéia de equipamento coletivo coincide em parte com a concepção de instituições disciplinares, como descritas por Michel Foucault (1995). O hospital, por exemplo, a escola e a fábrica, além da prisão, são típicas instituições disciplinares e podem ser tratados como equipamentos coletivos. Para um estudo do metrô, esta noção é particularmente interessante. No equipamento coletivo está sempre em jogo um serviço. Presta-se um serviço, de diversas formas e com diferentes resultados. E esse serviço tem uma função precisa na cidade. É por essa via que vejo a utilidade da noção para se considerar um sistema de metrô como o do Rio de Janeiro. Além disso, "equipamento coletivo" nos permite igualmente a preocupação com os efeitos de poder que se produzem no fornecimento desse serviço. Além ou mesmo antes de desempenhar uma função, o equipamento coletivo tem um projeto de poder. Esta me parece ser a ênfase dos autores do texto que mencionei. A mim interessa também explorar, como assinaei acima, outros efeitos possíveis. Por exemplo, essa coreografia intensa, que se produz nos metrôs e inclusive no Rio de Janeiro, e que não é sem conseqüências para o tipo de sociabilidade que se produz nesses meios e que caracteriza, acredito, uma experiência fortemente urbana.

Félix Guattari observa, nessa mesma obra, que os equipamentos coletivos de circulação são dispositivos de produção e de antiprodução. É que nesses equipamentos tanto se permite circular, quanto se impede a circulação, em diversos graus e medidas. Nos direcionamentos do passageiro no espaço do metrô do Rio de Janeiro, e também nas determinações mais flagrantemente normalizadoras – não ultrapasse a faixa amarela, proibido se sentar no chão, proibido fotografar – encontramos esse aspecto de impedimento à circulação. Só é possível circular porque em alguns momentos, e em certas modalidades de circulação e em certos lugares se é impedido de fazê-lo. O metrô em geral, e também o nosso metrô no Rio de Janeiro, realiza muito bem esse aspecto do equipamento coletivo.

O encontro coletivo de desconhecidos, tão emblemático das cidades (Caiafa, 2001, 2002), passa em algum grau pelo funcionamento de equipamentos coletivos, ou seja, pelo uso coletivo de equipamentos urbanos que funcionam em parte estipulando regras. Para que esse encontro se dê, contudo, o peso da normalização não pode ser predominante. A preocupação com a evasão de receita levou os operadores privados do metrô de Londres a impor uma disciplina a mais e particularmente constrangedora aos usuários, além de aparentemente desnecessária. O metrô tem que determinar *regulações*, como vimos. E vimos também como estas podem compor um exercício interessante, do ponto de vista da experiência coletiva que ali se torna possível. Mas pode haver, nos diferentes sistemas e em diversos graus, um sobreinvestimento na regulação, acentuando seu aspecto repressivo. É nesse contexto que observamos interferências por parte dos usuários, que tentam furar a ordenação e impor seu próprio ritmo à circulação no equipamento coletivo. Um exemplo seria a atitude de usuários no metrô de Nova York que, na plataforma, tentam abrir à força a porta do vagão que vai-se fechando. Mas trata-se aí de uma interferência violenta, uma *desregulação à la sauvage*. Nesse caso, a violência da medida pode trabalhar contra a produção do ritmo coletivo, tanto quanto a regulação repressiva. Além disso, a orientação aí é sobretudo individualista.

O calote, fenômeno do transporte coletivo em geral, também pode ser visto como uma interferência nas regulações da circulação. São de diversos tipos e intensidades essas interferências. Algumas vão conseguir favorecer esse aspecto criativo do encontro citadino e outras, não. Os operadores também poderão optar por não investir tanto no aspecto repressivo da regulação. Os diferentes estilos na operação dos equipamentos coletivos têm certamente um papel no tipo de ocupação coletiva que vai ser possível em cada caso.

Para que o ritmo coletivo se construa e permita o encontro urbano entre os desconhecidos que freqüentam o metrô, estes precisam fruir de alguma liberdade. Têm que coreografar um pouco a circulação. No caso do metrô de Londres, como vimos, a excessiva preocupação com o lucro por parte dos operadores impediu isso. Por outro lado, nos metrôs de Paris e Nova York, apesar de o espaço não estar oficialmente liberado para os artistas de rua, podemos ouvir um belo violino na plataforma, por exemplo, ou um canto coral de blues no trem. Provavelmente uma folga na regulação, junto com uma interferência por parte dos usuários, acabou abrindo uma brecha para que essa variação ocorresse no espaço regrado do metrô. Talvez essa ocorrência nem sempre seja desejável e sobretudo para o metrô do Rio de Janeiro (muitos usuários afirmam valorizar o silêncio). Mostra-nos, contudo, uma certa permissividade ou distração que, sem produzir o caos, nos proporciona um itinerário menos ordenado, mais livre e mais intenso do ponto de vista das relações no espaço do metrô.

## Companhia silenciosa

Embora as bifurcações ou separações da cidade possam se replicar no metrô do Rio de Janeiro, ali se constitui um espaço em que pessoas de diferentes regiões da cidade se avistam e contemplam suas diferenças. É o que aponta em vários momentos André, que mora em Santa Cruz da Serra, e que usa a linha 1 regularmente e já usou também a linha 2. Ele acha ainda que as pessoas conversam em algumas ocasiões durante as viagens:

Olha, no metrô a gente encontra com diversos tipos de pessoas, aquelas pessoas bem comunicativas que às vezes até conversam com você. Fica ali, às vezes, aí sai um comentáriozinho ou outro, coisas inusitadas que a gente vê no metrô que acontece às vezes, e a gente até conversa. E tem aquelas pessoas, assim, que se vestem de maneira muito estranha, que a gente vê no metrô, né? Tem aquele pessoal que eu acho, pessoas que trabalham nos escritórios, os advogados, moradores da Zona Sul, esse pessoal que faz muito uso do metrô, entendeu? Eu acho uma viagem legal.

Há comentários no metrô, embora predomine o silêncio. Trata-se de fato de um silêncio perpassado pelo ruído mecânico do veículo em movimento. Também acontece a mim comentar essas coisas inusitadas de que fala André. É que o metrô é um espaço tão retilíneo – inclusive por suas direções precisas, pelas regulações e pelo aspecto disciplinar, como vimos – que a conversa tem que ser despertada por uma irregularidade. Há alguns dias atrás, comentei com um senhor a meu lado a entrada de um grupo enorme de estrangeiros que falavam muito alto em inglês e acabaram ocupando todo o vagão (“Será que estão em excursão?”) – e isso gerou uma pequena conversa. Como apontam outros usuários, é em geral quando alguma coisa salta aos olhos que se fala com o companheiro de viagem.

A linearidade e o conforto – relativo, já que os vagões têm poucos assentos, como observam alguns usuários, e há muita coisa que está proibida – estão mais do lado do silêncio. Em geral, o transporte coletivo abriga muito o comentário tipo reclamação, já que estamos no mesmo barco.<sup>6</sup> Tanto que há gente que diz que vê os outros falando entre si no metrô carioca quando os veículos lotam, na hora de pico. São observações reclamatórias que podem gerar comunicação. Mas em geral o ambiente é estável. Não há sacolejos, por exemplo, como nos ônibus, ou freadas violentas, ou calor – embora alguns usuários da linha 2 comentem que ali o ar condicionado não é suficiente. O problema de superlotação também aparece mais, segundo os usuários, na linha 2.

Nas estações enterradas não há paisagem, que renova muito o ambiente dos veículos que transitam na exterioridade, funcionando como um fator de intromissão e variabilidade. Além disso, o metrô segue a sua linha e pára nas estações previstas. Não há risco de

saltar errado por não haver identificado o lugar. Assim, o pedido de informação se impõe menos do que num veículo mais versátil, que não tem trilho e enfrenta a topografia da cidade. Ele pode acontecer, mas também se torna mais raro porque o sistema, no caso do Rio de Janeiro, é pequeno, são só duas linhas. Mesmo que seja complicado para algumas pessoas às vezes, não envolve a miríade de possibilidades de cruzamentos e transferências dos grandes metrôs. A presença do piloto, por sua vez, animaria a cena, mas ele também segue solitário em sua cabine – com seus fones de ouvido de cor vermelha, como há pouco tempo observei ao avistar um deles em ação numa composição da linha 1.

Mas essa cena solitária pode abrigar muita atividade. Lá estamos nesse espaço regulado, em que a circulação segue direções precisas, num vagão fechado, ao lado de outros solitários, mas que nem por isso seguem tristes ou passivos. O metrô parece funcionar, por exemplo, como um espaço de *observação* e *contemplação* de desconhecidos e seus gestos. Frente à frente por vezes (o que é facilitado pela disposição dos assentos), mas de toda forma próximos e num ambiente *clean*, com poucas e regulares interpelações, acolhemos muitas vezes esse confronto com estranhos – típico da experiência urbana – com um silêncio especialmente *denso* que tem suas formas próprias de fruição da presença coletiva. É o que apontam as entrevistas até agora e a minha experiência de usuária.

Não me parece que os olhares que se cruzam no nosso metrô se desviam necessariamente. Não verifiquei até agora uma prática de evitação sistemática do olhar, comum em outros contextos. Mas claro que a contemplação que observo em mim e nos outros, e que outros usuários apontam, não é acintosa em geral. Há uma curiosidade especial que vai sendo despertada nos viajantes pelas presenças em torno – talvez sobretudo para os que conversam menos ali, inclusive com seus conhecidos, ou os que viajam sozinhos, mais solitários ainda. Em meu diário de campo, escrevi:

Outro dia eu viajava de pé perto da porta e chamou-me atenção o gesto de uma moça jovem que retocava o brilho de lábios usando uma caixinha e um pincel – isso também porque me interessei pessoalmente por aquele apetrecho. Era em formato de cilindro, com revestimento colorido e com espelho. Em seguida,

meu olhar foi atraído na direção de duas mulheres atrás dela. Uma, na beira, examinava uma folha de papel sem pauta coberta de anotações em letra miúda e feitas com esferográfica azul. Ela dobrava, redobrava e olhava de novo, com movimentos rápidos. Em seguida guardou na bolsa. A seu lado, no canto, uma outra mulher tinha uma espécie de maço de cartas pequenas de papelão e não parava de passá-las com as duas mãos, olhando, examinando. Um lado era em preto e branco e o outro era colorido. Pareciam cupons de desconto. Enquanto isso, a senhora a seu lado, já tendo guardado o papel todo escrito, pega agora uma revista de dentro de uma pasta de plástico que mantinha de pé no colo, atrás da bolsa. Parecia a revista de domingo de O Globo. Vi que ela havia sublinhado e circulado várias frases numa espécie de lista à direita da página. Mas foi breve também dessa vez, logo guardou a revista. Ela não parecia ler, apenas passava em revista os apetrechos. Olhei para o outro lado, para os bancos longitudinais. Uma senhora, a que haviam cedido o segundo assento laranja, fazia palavras cruzadas ou talvez um daqueles jogos de ligar pontos ou descobrir palavras. A dois bancos, num dos verdes, um homem lia uma revista dobrada. Em frente a eles, um rapaz que parecia muito alto estava lendo os classificados de algum jornal. Estava sentado no banco da beira na fila de bancos duplos e tinha se virado totalmente para fora, talvez porque, tão grande, não cabia ali. Os dois dos assentos longitudinais continuavam suas tarefas. A meu lado, só a mulher das cartas misteriosas prosseguia com a sua, repetidamente passando as cartas e conferindo algo. Como é interessante observar as pequenas coisas que alguém trouxe para se entreter. Na hora de sair consegui perceber que aquelas eram cartas de Harry Potter.

Meu olhar talvez seja de alguém especialmente interessado, já que estou fazendo esta pesquisa. Mas há observações semelhantes, como a do usuário que relata que já observou muita gente com tatuagens no metrô — e descreveu algumas: galhos de flores, palavras como “love”, sóis. Ele acha que no Rio de Janeiro há muita gente tatuada. Outra diz que olha muito os sapatos das pessoas. Outro usuário, o mesmo André, fala de roupas extravagantes que chamaram sua atenção:

Eu já vi, assim, uma menina vestida, eu não sei se era desse pessoal do movimento punk, não sei. Ela tava com uma calça preta e outra saia preta por cima, sabe, com uma camiseta de malha preta também, com o cabelo pintado cor azul.

Um lugar em que bisbilhotamos, temos algum tempo para isso – mesmo que alguns itinerários possam ser curtos – e estamos em torno a desconhecidos cujos gestos podem nos interessar.

Em nosso silêncio num espaço coletivo como o do metrô, encontramos de alguma forma um enraizamento social. Esse silêncio pode

estar povoado de presenças, as presenças desses desconhecidos que nos despertam curiosidade com seus apetrechos, seus gestos, suas escolhas do que fazer durante a viagem. O outro sempre me traz outros mundos, que são de fato entrevistados, vislumbrados. Deleuze (1974) observa que esses mundos não são realizados, mas possíveis e passam a compor nossa experiência através da presença de outrem. Nas cidades, acredito, e de uma forma especial no transporte coletivo, essa experiência de outrem é intensificada (Caiafa, 2004). Estamos constantemente cruzando essa gente estranha nos espaços coletivos urbanos, e seus trajés, gestos, olhares, nos acenam com alguma coisa nova, diferente, que pode nos dar alguma idéia, despertar curiosidade, desejo, aversão. Seus semblantes expressam experiências que desconhecemos, que nós mesmos não vivemos e que aparecem como possíveis para nós

O silêncio no metrô do Rio de Janeiro é um silêncio *denso* porque se dá num meio coletivo heterogêneo onde mundos estranhos se expõem em algum grau para nós, compondo a nossa experiência. Ali somos parte dessa cena e nos expomos também como mais uma descontinuidade nesse meio diverso em que estranhos se encontram. É um encontro sereno, nada ruidoso, que poderíamos chamar de *polido*. Gabriel Tarde (1992), admirador das situações de conversação e interação nas cidades, diz que ali, entre desconhecidos, nos calamos por polidez. Não nos calamos porque algo nos impede de falar, ou seja, por uma dificuldade ou por uma falta. É tão intenso o confronto com outros nas cidades, que nos calamos para nos defender contra o fluxo intenso da conversação. A idéia de polidez é interessante para entender o silêncio no metrô – tanto porque permite a referência a essa *etiqueta* do confronto de solitários, quanto para indicar que ali há um *cultivo do silêncio*. O silêncio não é a falta de contato, mas algo que se cultiva, em que se investe dadas as condições da viagem. Um silêncio povoado de presenças, de curiosidade e de contemplação. Nesse caso, poderia mesmo envolver uma dimensão comunicativa, como já indiquei para o silêncio nas viagens de ônibus (Caiafa, 2005). Bakhtin e Volochínov (2002) dão à comunicação uma extensão mais ampla, dizendo que já

nos dirigimos ao diálogo “cheios de palavras”. A enunciação envolve sempre a enunciação do outro e também fatores não-discursivos, que estão presentes no meio social. Mesmo a atividade mental, pré-discursiva, se encontra inserida nesse agenciamento e não como atividade individual. Há ali uma expressão que é desde o início uma atividade socialmente orientada e coletiva. Assim, mesmo calados estamos inseridos nessa corrente “ininterrupta” e necessariamente coletiva da comunicação. O ambiente do metrô é especialmente fértil para demonstrar a dimensão comunicativa do silêncio.

O silêncio que parece ocorrer nas viagens de metrô envolve toda a intensidade da estimulação afetiva do espaço coletivo. É um tipo de silêncio que em algum grau nos integra num meio heterogêneo. A contemplação silenciosa pode ser um meio de nos deixar afetar pelas descontinuidades ali presentes. Gera-se uma intensidade especial nesse encontro *polido* que ocorre na viagem rápida com estranhos. Desenvolve-se uma dimensão comunicativa singular, de enraizamento no espaço heterogêneo e coletivo. Um enraizamento leve, é certo, de raízes aéreas e frágeis.

Além da observação do outro, o silêncio nas viagens de metrô pode abrigar outras atividades. É que parece que no metrô as pessoas *fazem coisas*, usam o tempo, encaminham tarefas ao lado desses estranhos e sob seus olhares. É fato que alguns dizem que dormem – o que de fato é fazer algo, embora seja uma forma de ausentar-se. Durante as minhas viagens, tenho avistado até agora pouca gente dormindo. O relato que apresentei acima, extraído de meu diário diário de campo, já indica alguns gestos que observei. De fato, há uma diversidade de coisas que se fazem no metrô. “Eu já vi gente respondendo questionários, fazendo lição e resolvendo problema de física” observa Luíza. A leitura no transporte coletivo é um fenômeno muito interessante

- O que que você faz durante a viagem em geral? – perguntei a uma usuária durante uma viagem na linha 1.
- Geralmente eu leio. Hoje mesmo eu trouxe uma apostila.
- Apostila?
- É, do curso que eu tô fazendo.



- Você lê durante a viagem?
- Leio – respondeu uma estudante que entrevistei num trem da linha 1.
- Você estuda?
- Não.
- Lê um poema, o que você lê?
- Romance.
- E durante a viagem você faz o quê? Você lê? Você dorme?
- perguntou Alline a um usuário na linha 2.
- Claro, durmo bastante.
- E você lê de vez em quando?
- De vez em quando eu leio..
- E você lê o quê?
- Jornal ou revista das Testemunhas de Jeová.

É uma leitura especial essa que se faz num transporte coletivo. Porque ela ocorre nesse ambiente afetivo do contato com estranhos. Lemos um texto de nossa preferência em público, sob os olhares dos outros, que nós mesmos olhamos por vezes e que podem também estar lendo a nosso lado. Não é uma leitura totalmente introspectiva, essa feita no transporte coletivo. Esses afetos das viagem compõem nossa leitura em algum grau. O metrô é um lugar particularmente adequado para ler, com o veículo estável e fechado, sem os atrativos da paisagem, o silêncio em torno e o barulho mecânico que perturba a conversa às vezes, mas pode embalar a leitura ou o sono. Esses outros solitários que nos cercam, o ambiente sóbrio, o silêncio polido – tudo isso se torna parte de nossa experiência de leitura. Aproveitamos o tempo para uma atividade nossa, mas nem por isso ignoramos necessariamente o que nos cerca. Se tomamos a leitura como experiência, percebemos que em si ela já é em alguma medida coletiva porque envolve um contato com uma escritura também socialmente engendrada e que alguma interferência produzirá em nós. Nas viagens de metrô, o ambiente diverso e suas interpelações são componentes ativos dessa experiência.

Há também uma outra faceta da leitura no metrô. Não é incomum que se tente descobrir o que o outro lê. É outra forma de bisbilhotar. Pode-se também ser alvo da curiosidade alheia. Há também os que não se entregam tão fácil e escondem o que lêem. Já aconteceu comigo quando tentava ler o texto alheio. As manchetes de jornal são mais perceptíveis porque vêm em letras maiores. Alguns usuários relatam o que conseguiram perceber no jornal alheio: peripécias de novela, a volta de Martina Hingins ao tênis numa manchete no jornal Q!. Já vi um rapaz, de pé, lendo o livro "Freakonomics: o lado oculto e inesperado de tudo o que nos afeta". Já vi também um senhor lendo um folheto colorido com o título "A petição inicial na visão de um magistrado". São títulos que podem nos ser estranhos, coisas que não leríamos e que não saberíamos talvez que outros lêem não fosse a viagem de metrô. Pode ser mais uma forma de contato silencioso, de povoar a nossa solidão.<sup>7</sup>

E os que vão apenas pensando, sem ler ou mexer em nada? Lá vão eles, aparentemente absortos.

– E durante a viagem? – perguntei – O que que você costuma fazer? Você conversa com as pessoas, lê?

– Não, não, eu paro pra pensar na vida.

– E você vê gente conversando, lendo ou pensando? O que você observa?

– Mais lendo, observando.

– Não, eu gosto mais de ir olhando, pensando – comentou outro usuário na linha 2.

No filme "Wings of desire", de Wim Wenders, os anjos descem à terra e ficam entre os humanos – observando suas atividades, auxiliando-os, ouvindo seu pensamento, roçando-os imperceptivelmente com seu toque volátil. E, no filme, o metrô é um dos espaços coletivos onde os anjos vão surpreender os humanos, ao mesmo tempo entretidos consigo e expostos à observação de outros. Essa é uma atividade – o pensamento – que sem dúvida produziria algum rumor se pudesse emergir no ambiente do vagão, compondo essa

superfície de interpelações das viagens solitárias. Mas nós não temos essa percepção angelical. Resta-nos a curiosidade.

- Durante a viagem – perguntei a uma companheira de vagão
- o que você costuma fazer?
- Leio, canto...
- Canta baixinho?
- É, baixinho. Ou tô lendo, sempre tô lendo alguma coisa. Ou então cantando os mantras... Conversar é muito difícil. É mais difícil, porque a viagem é rápida, né?
- Então você canta mantras?
- É, interiormente, né. Pra ocupar a mente...
- Interiormente?
- É, pra ocupar a mente. Pra não ficar distraída, eu ocupo a mente com mantra, repetindo mantra.

O fascínio de vislumbrar os gestos alheios - em tantas modalidades, desde a conversa até a contemplação – vem compor nossa experiência solitária no metrô. O espaço sóbrio e ordenado das viagens parece intensificar essa troca silenciosa.

## Bibliografia

BAKHTIN, Mikhail; VOLOCHÍNOV, Valentin. *Marxismo e Filosofia da Linguagem*. São Paulo: Editora Hucitec, Annablume, 2002 [1929-1930].

CAIAFA, Janice. Comunicação e expressão nas viagens de ônibus. *Contemporanea - Revista de Comunicação e Cultura*, vol. 3, nº 1, junho 2005.

\_\_\_\_\_. Conversações. *Contracampo*, v. 10/11. Niterói: Instituto de Artes e Comunicação Social, Universidade Federal Fluminense, 2004.

\_\_\_\_\_. Une aventure propre aux villes. *Chimères*. Automne 2004, nº 54/55.

\_\_\_\_\_. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

\_\_\_\_\_. Transporte coletivo nos Estados Unidos e a Aventura Própria de Nova

York. *Estudos Históricos*, nº 27. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

DELEUZE, Gilles. 1974. Michel Tournier e o Mundo sem Outrem. *A Lógica do Sentido*. São Paulo: Perspectiva. p. 311-330.

\_\_\_\_\_. e Claire Parnet. *Dialogues*. Paris: Flammarion, 1977.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. Petrópolis: Vozes, 1995 [1975].

LAMMING, Clive. *Métro insolite*. Paris: Éditions Parigramme/Compagnie parisienne du livre, 2002.

TARDE, Gabriel. *A opinião e as Massas*. São Paulo: Martins Fones, 1992.

Genealogie du Capital. 1. Les équipements du pouvoir. Villes, territoires et équipements collectifs. *Recherches*. Numéro spécial, décembre 1973.

## Notas

- <sup>1</sup> Este texto foi apresentado na 15ª Compós, em junho de 2006, e se insere no âmbito da pesquisa sobre os processos comunicativos no metrô do Rio de Janeiro, que realizo com o apoio do CNPq. Trabalham comigo Alline Viana Couto e Izabel Cury de Brito Cabral, bolsistas do PIBIC UFRJ/CNPq
- <sup>2</sup> A mais movimentada de todo o sistema, com um deslocamento médio diário de 92.971 passageiros, segundo a Metrô Rio, dados de dezembro de 2004.
- <sup>3</sup> Há aqueles que não podem seguir esse ritmo. São, por exemplo, os deficientes e os idosos. A cidade e seu sistema de metrô precisam prever esse problema e de alguma forma inseri-los em seus circuitos. Para que isso se dê, é necessário que todas as estações sejam equipadas com dispositivos para cadeira e rodas e que haja um pessoal numeroso e especializado no atendimento a essas pessoas. O metrô do Rio de Janeiro não nos oferece atualmente esses recursos, embora tenha havido alguns progressos.
- <sup>4</sup> É notável como, no Rio de Janeiro, o metrô contrasta com o seu entorno nesse aspecto. Tudo o mais na cidade parece caótico em algum grau. Desse contraste, tão interessante e com tantas facetas, nos ocuparemos com certeza nesta pesquisa.
- <sup>5</sup> Muitos sistemas de metrô têm também estações de superfície, inclusive o do Rio de Janeiro, ao longo da linha 2. Contudo, um metropolitano se realiza mais perfeitamente nas linhas e estações enterradas, este é o metrô por excelência (Lamming, 2002).
- <sup>6</sup> Indiquei este ponto para as conversas nas viagens de ônibus. Veja Caiafa (2002).
- <sup>7</sup> A idéia de solidão povoada é de Gilles Deleuze, que a formula em outro contexto. Cf. Deleuze 1977: 13-16.