

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTE E COMUNICAÇÃO SOCIAL
GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL

SILVIA MACEDO MOREIRA DE PAIVA

**NOS TRILHOS CARIOCAS: A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO
BRASIL E O SUBÚRBIO**

Niterói
2014

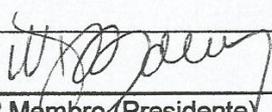
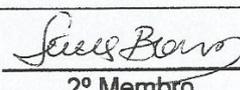
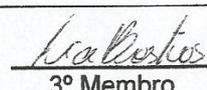


SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTE E COMUNICAÇÃO SOCIAL
COORDENAÇÃO DA GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL - GGR

ATA DE APRESENTAÇÃO DE TRABALHO FINAL DO CURSO DE PRODUÇÃO CULTURAL

IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHO	
Nome do Candidato: SILVIA MACEDO MOREIRA DE PAIVA	Matrícula: 108.33.089
Título do Trabalho: NOS TRILHOS CARIOCAS: A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL E O SUBÚRBIO	
Orientador: Dr. Wallace de Deus Barbosa	
Categoria: Monográfica	Data da Apresentação: 10.12.2014

BANCA EXAMINADORA
1º Membro (Presidente): Dr. Wallace de Deus Barbosa
2º Membro: Me. Lúcia Maria Pereira Bravo
3º Membro: Srª. Lia Vieira Ramalho Bastos

AVALIAÇÃO:		
Análise / Comentário		
<p>A Banca considera o trabalho atual, oportuno e merecedor de desdobramento futuro, em um Programa de Pós Graduação e elogia a pesquisa - de - campo realizada, explorando o envolvimento da aluna com a cultura do subúrbio, associada a uma notória sensibilidade na pesquisa.</p>		
Nota Final (média dos três integrantes da Banca Examinadora):		
ASSINATURAS		
 1º Membro (Presidente)	 2º Membro	 3º Membro

SILVIA MACEDO MOREIRA DE PAIVA

**NOS TRILHOS CARIOCAS: A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO
BRASIL E O SUBÚRBIO**

Trabalho de conclusão de curso
apresentado ao curso de Graduação em
Produção Cultural da Universidade
Federal Fluminense, como requisito
parcial para obtenção do Grau de
Bacharel.

Orientador:

Prof. Dr. Wallace de Deus Barbosa

Niterói
2014

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

P149 Paiva, Silvia Macedo Moreira de.
Nos trilhos cariocas : a Estrada de Ferro Central do Brasil e o subúrbio / Silvia Macedo Moreira de Paiva. – 2014.
85 f.
Orientador: Wallace de Deus Barbosa.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Produção Cultural) – Universidade Federal Fluminense, 2014.
Bibliografia: f. 63-66.
1. Ferrovia. 2. Subúrbio. 3. Cultura. 4. Rio de Janeiro (RJ).
I. Barbosa, Wallace de Deus. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Arte e Comunicação Social. III. Título.

CDD 385.098153

SILVIA MACEDO MOREIRA DE PAIVA

Nos Trilhos Cariocas: A Estrada de Ferro Central do Brasil e o Subúrbio

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Bacharel.

Aprovada em 10 de dezembro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Wallace de Deus Barbosa- Orientador
Universidade Federal Fluminense

Prof^a. Dr^a Lúcia Maria Pereira Bravo
Universidade Federal Fluminense

Sr^a Lia Vieira Ramalho Bastos
Universidade Federal Fluminense

Niterói
2014

A todos os trabalhadores brasileiros guerreiros que enfrentam os transportes públicos.

AGRADECIMENTOS

À Deus, pela infinita bondade e por me mostrar que as dificuldades são adversárias dignas, tornando a vitória mais valiosa.

À minha família, espiritual e carnal, por estar comigo em todos os momentos, na alegria e tristeza. Obrigada pelo incentivo e amor incondicional.

Ao meu namorado Diego, pela paciência e bondade durante os momentos de finalização do trabalho.

Aos meus companheiros de curso, Carlos Henrique Pasco, Natália Azevedo, Thayná Couto e Walter Rodrigues por me proporcionarem momentos de alegria durante os períodos mais cansativos da jornada, essenciais para estimular a minha continuidade na universidade.

Ao meu amigo Nino, por sempre incentivar meus projetos e escolhas.

Ao professor Wallace, por aceitar o trabalho de orientação mesmo com as dificuldades do percurso.

A todos que contribuíram com trabalho, através de entrevistas e depoimentos.

*“No brilho dos trilhos
Composições vão levando emoções
Às vilas, aos becos e às favelas
O improviso anima a querela
E a cidade vai ficando mais bela
Bate fundo o pandeiro
Ladainha, batuque e oração
As vozes do subúrbio
São pontos de luz na escuridão.”*

(Wanderley Monteiro)

RESUMO

Este trabalho é o resultado de um estudo sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil e sua relação com subúrbio carioca. Inicialmente serão abordados três assuntos: a implantação da ferrovia na cidade do Rio de Janeiro, as conseqüentes mudanças que marcaram as divisões do espaço e a formação de um novo conceito de subúrbio, a partir da criação do transporte de trens. Em seguida, serão discutidos os problemas da ferrovia, desde a falta de manutenção a ilegalidade. No quarto capítulo será relatada a intensidade das trocas culturais no espaço ferroviário, enfatizando em eventos que fortalecem as práticas suburbanas. Por fim, apresentará a preservação do patrimônio ferroviário, utilizando como exemplo o Museu do Trem.

Palavras-chave: Subúrbio. Trem. Práticas Culturais.

ABSTRACT

This paperwork is the result of the study about the railway Estrada de Ferro Central do Brasil and its relation with Carioca suburb. Initially, it addresses three issues: the railway's implementation in the city of Rio de Janeiro, the consequent changes that established the spatial divisions and the formation of a new concept of suburb based on the creation of railway transportation. Subsequently, it discusses the railway problems, from lack of maintenance to illegality. In the fourth part, it reports the intensity of cultural exchanges in the railway space, highlighting events that strengthen suburban practices. Finally, it shows the railway heritage preservation, using as example the Museu do Trem (Train Museum).

Keywords: Suburb. Train. Cultural Practices.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figuras

Figura 1	Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil	31
Figura 2	Manifestação irônica com a logomarca da SuperVia	36
Figura 3	Segurança na Central do Brasil	38
Figura 4	Estação do Maracanã após reforma	39
Figura 5	Camelô no ramal Deodoro	41
Figura 6	Artista Circense Vento	44
Figura 7	Trem do Samba 2008, vista de Oswaldo Cruz	50
Figura 8	Vagões lotados no Trem do Samba	51
Figura 9	Velha Guarda do Império Serrano no Trem do Samba	52
Figura 10	Trem do Funk 2010	55
Figura 11	A Baroneza, Museu do Trem	58
Figura 12	Pátio Museu do Trem	60
Figura 13	Proibição do consumo de bebidas não cumprido	73
Figura 14	Central do Brasil Ramal Santa Cruz	73
Figura 15	Fachada do Antigo Complexo de Oficinas (Engenho de Dentro)	74
Figura 16	Vagão de Getúlio Vargas (Museu do Trem)	74
Figura 17	Vagão Leopoldina (Museu do Trem)	75
Figura 18	Estação de Marechal Hermes tombada pelo INEPAC	76
Figura 19	Rio Parada Funk na Central do Brasil	76
Figura 20	Cartola na Estação da Mangueira (1975)	77
Figura 21	Ambulante Pelé vende suas poesias no trem há 40 anos	77
Figura 22	Mapa das Estações (2014)	78

Gráficos

Gráfico 1	Número de passageiros transportados pela EFCB anualmente entre 1978-2004	33
Gráfico 2	Faixa etária dos passageiros entrevistados	67
Gráfico 3	Quanto tempo utilizam os trens?	67
Gráfico 4	O que mudariam na EFCB?	68
Gráfico 5	Participação em eventos culturais da SuperVia	68

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Estações Suburbanas da Estrada de Ferro Dom Pedro II	28
Tabela 2	Transporte de Passageiros em Trens do Subúrbio de Pequeno Percurso	29
Tabela 3	Estrada de Ferro Central do Brasil, Movimento de Passageiros (1858-1897)	29

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGETRANSP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BBC	British Broadcasting Corporation
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
FLUMITRENS	Companhia Fluminense de Trens Urbanos
INEPAC	Instituto Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SISEJUFERJ	Sindicato dos Servidores da Justiça Federal do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	12
1	AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RIO DE JANEIRO E A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA	14
1.1	A INFLUÊNCIA ESTRANGEIRA NA TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	16
1.2	A CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NA CAPITAL.....	17
1.2.1	A Construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II	19
2	A FORMAÇÃO DAS FREGUESIAS SUBURBANAS E A EXPANSÃO DA EFDII	22
2.1	O SUBÚRBIO CARIOCA PRÉ-REPÚBLICA.....	22
2.2	SUBÚRBIO EM TRANSIÇÃO.....	24
2.2.1	Conceito de Subúrbio em Transição	25
2.3	A EXPANSÃO DA EFDII E A TRANSFORMAÇÃO DAS FREGUESIAS EM BAIRROS.....	27
3	O TREM, UM ESPAÇO ENTRE CONFLITOS E DEGRADAÇÃO	32
3.1	A ILEGALIDADE NA EFCB.....	37
4	O TREM, ESPAÇO DE INTERAÇÕES CULTURAIS	42
4.1	O SAMBA E O TREM.....	45
4.1.1	A Estação Primeira de Mangueira	47
4.1.2	O Trem do Samba	48
4.2	O TREM DO FUNK.....	53
5	PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO	56
5.1	MUSEU DO TREM.....	57
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
	REFERÊNCIA	63
	APÊNDICE A	67
	APÊNDICE B	71
	APÊNDICE C	73
	ANEXO A	76
	ANEXO B	79

INTRODUÇÃO

“Não se denomina Subúrbio, onde não há trem” (SOARES apud FERNANDES, 2011, p.35)

A presente pesquisa tem por finalidade relatar a importância da ferrovia na construção histórica, cultural e social do subúrbio carioca, caracterizando-a como essencial à sua organização territorial e como campo mediador de conhecimento.

A construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II¹ na cidade do Rio de Janeiro orientou novos limites geográficos e transfigurou um novo conceito ao subúrbio, vinculando-o ao trajeto do trem. A sua implantação foi um marco ao início do progresso industrial e urbano do país, que aos poucos foi abandonando as características coloniais.

Apesar do transporte ser um meio de integração, a divisão espacial conduzida pela via férrea em conjunto com as transformações no perímetro central acarretou uma divisão de classes sociais. Os muros da ferrovia se tornaram demarcação de uma fronteira entre ricos e pobres. O subúrbio, onde anteriormente se localizavam os grandes engenhos e chácaras de grupos abastados, passou a ser habitado por operários e desafortunados tornando-se, por isso, um reflexo de desprestígio social e abandono pelo poder público

Mesmo que indiretamente tenha contribuído com a segregação social do espaço suburbano, o trem se tornou um ambiente de propagação de costumes, tradições e valores da população local, além de facilitar a comunicação e desenvolvimento entre os bairros aos quais percorria.

O objetivo deste estudo é valorizar o espaço ferroviário tido como comum, problemático e repleto de conflitos, refazendo-o de uma visão completamente pessimista. Mostrando seus aspectos positivos encontramos um amplo campo de pesquisa, provando que a dupla trem/subúrbio não representa meramente desprestígio, mas um palco de múltiplas criações e enriquecedora cultura que mesmo com todo abandono não cedeu a um padrão cultural tido como dominante.

O reconhecimento do trem como local de difusão das práticas culturais suburbanas já ocorre através de eventos que impulsionam a conservação de hábitos relacionados à identidade local. A diversidade encontrada nos vagões da EFCB evidencia o trem como objeto simbólico da cultura carioca, pois representa em si vários papéis, seja como aparelho cultural, patrimônio coletivo e veículo de resistência cultural.

¹ Renomeada Estrada de Ferro Central do Brasil após a instauração da República.

Para alcançar os objetivos expostos, a pesquisa foi orientada por método descritivo através do estudo de campo e bases bibliográficas. O fato de ser suburbana e viajante dos trens da Central facilitou a ambientação com o campo.

A riqueza das manifestações artística no subúrbio e na ferrovia são relevantes para o campo da produção cultural, uma vez que estudadas podem contribuir para potencialização das ações culturais e diminuir as fronteiras sociais.

O trabalho está dividido em 5 capítulos, os iniciais referem-se a origem da relação entre os objetos estudados, enquanto os últimos são predominantemente frutos de observações contextualizadas com algumas fontes de pesquisa.

O primeiro capítulo retrata o contexto histórico em que surgiu essa relação intensa entre o subúrbio e o trem. Com as transformações urbanas na cidade, século 19, em conjunto com a mobilidade espacial trazida pela via férrea, observaremos como as freguesias rurais começaram a tomar novas formas. Os reflexos das mudanças geográficas no conceito da palavra subúrbio e a expansão da EFDII também serão abordados.

O segundo capítulo trata dos fatores e consequências da desvalorização do transporte ferroviário no Rio de Janeiro. Através da redução de investimento, a EFCB se transformou em sinônimo de precariedade, péssimo serviço e má conservação, assim desfragmentando sua imagem de exemplar desenvolvimento à degradação.

O terceiro capítulo propõe a observação do trem como espaço de reafirmação da identidade cultural suburbana e sua pluralidade, mesmo com todo descaso do poder público. A criação de eventos e projetos que integram as práticas culturais populares, tomam o transporte férreo como uma zona de fomento e reforçam a afinidade dos suburbanos com a sua localidade.

O último capítulo destaca a importância da ferrovia para o desenvolvimento cultural e industrial, relatando as medidas governamentais para preservação do seu patrimônio. Como o objetivo do projeto é ressaltar o laço entre o subúrbio e o trem, utilizaremos como exemplo o Museu do Trem, tombado pelo IPHAN e localizado no bairro Engenho de Dentro.

1 AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RIO DE JANEIRO E A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA

Em meados do século XIX, com a abolição do tráfico negreiro² e o apogeu da produção cafeeira, a Cidade do Rio de Janeiro tornou-se um espaço de desenfreado crescimento populacional. Na capital, onde se localizava o porto, se concentrava maior parte das transações comerciais, pequenos comércios, armazéns, estaleiros e estaleiros, em vista disso, trabalhadores livres, escravos e estrangeiros buscavam trabalho e moradia nos seus arredores.

A consolidação da cultura do café como principal atividade mercadológica do país foi fator importante para a transição do Brasil, ainda colonial, para o capitalismo. A expansão do produto através exportação impulsionou a economia, atraindo para cidade o “olhar” de investidores estrangeiros em setores ainda arcaicos no país (saneamento, transporte, etc.), além da migração de mão de obra.

A província do Rio era subdividida em freguesias urbanas (próximas a sede administrativa da cidade) e rurais. As freguesias rurais, como o próprio nome relata, eram ocupadas em grande parte por fazendas e sítios, a densidade populacional era considerada baixa em comparação aos trechos urbanos. Grande parte da população se aglomerava no centro da cidade, diversas classes sociais se misturavam no mesmo espaço físico e a mobilidade espacial, como explica o geógrafo Maurício Abreu no trecho abaixo, era privilégio de pouquíssimos.

A falta de meio de transporte coletivo e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem relativamente próximos uns aos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pela forma-aparência de suas residências do que pela localização das mesmas. (ABREU, 1997, p. 11).

Com o crescimento desordenado, construções irregulares passaram a fazer parte da paisagem da capital do Império e doenças se alastravam de modo rápido devido à falta de saneamento. A varíola, febre amarela e cólera eram assombros constantes na vida de seus habitantes, além da ausência de rede de esgoto, precário abastecimento de água e falta de segurança.

No ano de 1893, o prefeito Cândido Barata Ribeiro foi o precursor da reforma urbana

² Lei Eusébio de Queirós, em 1850.

e sanitária no centro da cidade, destruindo cortiços e instalações que pudessem ser alvos de epidemias. Um dos seus conhecidos feitos foi a demolição do “Cabeça de porco”³, o maior cortiço local com cerca de 2 mil habitantes.

Apesar das intervenções de Barata Ribeiro, o espaço urbano carioca só passou por uma verdadeira transformação na primeira década do século 20, com o Prefeito Pereira Passos. Prédios e cortiços que eram considerados insalubres ou mesmo um atentado visual à imagem que se queria criar de uma cidade moderna, ao molde europeu, foram exterminados. A capital passou a ter acesso a saneamento básico e energia elétrica, assim como novos prédios, praças foram construídas e ruas reformadas.

Com a demolição de muitos cortiços e a pequena oferta de alugueis a preços populares, a classe operária, que trabalhava na Reforma Passos, ficou impossibilitada de morar na proximidade das obras. Em 1905 com o Decreto 1042 de 18 de julho, Passos autorizava construções de vilas operárias em terrenos desapropriados na Avenida Salvador de Sá, dando incentivos aos empreiteiros que se dispusessem edificá-las. Ao final de seu mandato foram construídas apenas 120 casas, que não foram o suficiente para abrigar os operários.

O custo para locações de moradia no centro se tornara elevado, os mais pobres não podiam arcar com o preço das habitações, então começaram a se deslocar para áreas próximas não afetadas pela reforma ou buscar abrigo em outros locais cidade. Parte dos expulsos de baixa renda se alojaram em morros próximos (São Carlos, Providência e Castelo).

Na mesma época a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II, fundada em 1858, duplicava o número de composições para a zona norte e oeste da cidade, consideradas no período áreas rurais. Todo esse processo favoreceu a migração de parte da população carente para o subúrbio em busca de moradia que pudessem arcar com o pouco que ganhavam.

Inicialmente, os vagões que circulavam pela Companhia Dom Pedro II eram em grande maioria de carga, pois a ferrovia era a melhor opção para o escoamento de mercadorias provenientes da baixada fluminense e da zona norte da própria cidade. No ano de 1858, existia uma diferença de 60 vagões a mais para o transporte de mercadorias (RODRIGUEZ, 2004, p 21).

Ao fim da Reforma Pereira Passos, o número de trens de passageiros começou a aumentar e cidade foi crescendo ao redor da linha férrea e se expandindo também através dos

³ Antes de demolido, em 26 de Janeiro de 1893, o prefeito Barata Ribeiro permitiu que os moradores do “Cabeça de porco” se utilizassem das madeiras do próprio cortiço para construir novas moradias. Os desalojados aproveitaram as tábuas retiradas do local para construir barracos no Morro da Favella, localizado no centro da cidade e atualmente conhecido como Morro da Providência.

bondes. Os bondes foram importante ligação entre a zona sul e o centro da cidade, assim como também ajudaram a conectar loteamentos distantes à linha férrea. Com maior mobilidade e acesso da população a outras regiões, as freguesias começaram se desenvolver.

1.1 A influência estrangeira na transformação do espaço urbano

O interesse no mercado consumidor brasileiro e na transição da economia, ainda colonial, para o capitalismo, tornou o país alvo do investimento de capital e mão de obra estrangeira, principalmente inglesa.

As relações políticas intensas entre o Brasil e Inglaterra perduram desde a vinda da côrte portuguesa para a antiga capital do país, em 1808. O benefício comercial na exportação, através da isenção de tarifas, fez dos ingleses grandes investidores em mudanças na estrutura comercial, política e social nas terras brasileiras. O trecho citado abaixo, por Gilberto Freyre, afirma a dominante influência:

As primeiras fundações modernas, o primeiro cabo de submarino, os primeiros telégrafos, os primeiros bondes, as primeiras moendas de engenho moderno de açúcar, a primeira iluminação a gás, os primeiros barcos a vapor, as primeiras redes de esgoto foram, quase todas, obras de inglês. (FREYRE, 1948, p 52)

Era de grande benefício para Inglaterra que o Brasil abolisse o trabalho escravo, pois o mercado consumidor se ampliaria assim como o consumo de grande parte de seus produtos que circulavam no comércio do país.

Em 1850 com a criação da Lei Eusébio de Queirós, proibindo o tráfico de escravos, e a ascensão da cultura do café, os grandes fazendeiros exigiam uma solução para o escoamento de mercadoria. Não existia mais a possibilidade de comprar escravos que fariam o serviço de transporte, então a criação de uma ferrovia agilizaria o deslocamento dos produtos e sanaria a escassez de escravos.

Sendo os ingleses percursores do transporte sobre trilhos, as construções das Estradas de Ferro Mauá e Dom Pedro II foram concretizadas por engenheiros britânicos com capital nacional. Os mesmos conquistaram grandes vantagens pelo feito, além de acordos por isenção de impostos e facilidades para importar máquinas, obtiveram predominância, inicialmente, na manutenção dos trens, cobradas por altos preços.

Enquanto os ingleses foram responsáveis pela introdução de bondes de tração animal e

criação de redes ferroviárias na cidade, os americanos, seguidores também da ideologia liberalista, foram os primeiros a receberem uma concessão para o serviço de bondes elétricos, através da Botanical Garden Rail Road Company (Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico).

É relevante também lembrar da influência francesa nos moldes arquitetônicos da Reforma Passos. Ainda trabalhando como engenheiro, Passos ficou uma temporada na França onde pode observar de perto as transformações na estrutura física/urbana, realizadas em Paris por Eugène Haussmann⁴. As mudanças incluíam não somente o embelezamento da cidade mas também envolviam questões sanitárias, devido as epidemias que assolavam o país, assemelhando-se em problemas ao Rio de Janeiro.

1.2 A construção das Estradas de Ferro na Capital

No século XIX, fazendas do sul fluminense se dedicaram a expansão da produção cafeeira, cujo principal objetivo era exportação. Para chegar ao porto do Rio, tanto o café como outros produtos agrícolas eram transportados através de veículos de tração animal ou por intermédio da navegação fluvial. Essas espécies de deslocamento, por precariedade e demora, geravam determinadas vezes a perda de parte da mercadoria.

Como citado anteriormente (Item 1.1), devido a extinção do tráfico negreiro, embora ainda vigorasse a escravidão, havia preocupação com escassez de mão de obra necessária para o escoamento de carga. Os fazendeiros então começaram a reivindicar a criação de uma estrada de ferro, visto que o trabalho braçal era realizado por negros escravos.

Os investimentos utilizados na comercialização de escravos começaram a ser aplicados na criação de indústrias, no comércio e outros meios de serviço. Havia também interesse da indústria estrangeira em empregar seu capital no crescimento da cidade, visto que poderiam usufruir com a expansão do mercado consumidor.

Apesar da localização do principal porto exportação do país, a cidade carecia de meios de transporte eficientes e encontrava-se ainda vinculada à infraestrutura e hábitos coloniais. O trem era representação da inovação e do progresso necessário, na época, para que a capital do Império obtivesse o crescimento estrutural e industrial.

⁴ Prefeito de Paris, entre 1853 a 1870.

Sob a regência de Diogo Feijó, o decreto de lei nº 101 de 31 de outubro de 1835 autorizava companhias interessadas a construir ferrovias, com a condição de que seus projetos partissem da capital percorrendo os distritos de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Concedeu às empresas carta de privilégio exclusivo por 40 anos para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros, desde que cumprissem com as exigências descritas no artigo 4:

Art. 4º As Companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1º Não receber por transporte de arroba de peso mais de vinte réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2º Dirigir a estrada pelas Cidades e Villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhes parecer melhor.

§ 3º Começar a estrada no prazo de dous annos, a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo, e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estrada.

§ 4º Ficar sujeita ás multas, e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes (COLEÇÕES DE LEI DO IMPÉRIO DO BRASIL).

Em razão das grandes exigências e do transporte de trilhos ser novidade para os engenheiros brasileiros, além da Assembleia Legislativa não haver dado explicações dos seus benefícios e utilidades, em pouco tempo o decreto foi prescrito.

Em 1852, o governo promulgou a lei nº 641 que atribuía isenções de taxas aos materiais importados (máquinas, trilhos e instrumentos) e garantia de juros sobre o capital investido, voltadas tanto para empresas nacionais e estrangeiras interessadas na construção de ferrovias.

No mesmo ano, Irineu Evangelista, conhecido como Barão de Mauá, solicitou concessão de privilégio para a construção de uma via férrea que atingisse a província de Minas Gerais. A sua proposta era percorrer inicialmente um trecho do Porto da Prainha (Praça Mauá) até a localidade de Fragoso (Magé). Mauá teria dois anos para concluir a obra, então logo após a autorização do Governo Geral reuniu-se a 26 interessados em financiar o empreendimento, que incluíam acionistas ingleses, comerciantes portugueses e políticos brasileiros. Em 30 de abril de 1854, através do projeto do engenheiro inglês William Bragge, foi inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, conhecida como Estrada de Ferro Mauá. A locomotiva nomeada *Baroneza*, fabricada em Manchester (Inglaterra), percorreu 14 km com a presença do Imperador e importantes políticos.

Um ano após sua abertura, a Estrada de Ferro Mauá havia transportado 658.600 pessoas e 3.680.000 arrobas de produtos agrícolas, mais da metade da carga era de café ((RODRIGUEZ, 2004, p.18). Após a implantação da Estrada de Ferro Dom Pedro II, parte do

transporte de mercadorias foi transferida para a nova ferrovia, assim gerando um declínio de seus negócios.

Em 1883, o governo imperial transferiu a concessão de Mauá à Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, que expandiu a linha até a Estação São Francisco Xavier. Algum tempo depois, em 1898, seus direitos foram adquiridos pela Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.

Quase ao fim do século XIX mais duas ferrovias foram construídas na capital: A Estrada de Ferro Rio D'Ouro e a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil.

A Estrada de Ferro Rio D'Ouro tinha, inicialmente, o objetivo de transportar material para a construção de uma adutora que abasteceria a cidade do Rio de Janeiro. A via férrea se iniciava na Ponta do Caju, percorrendo inúmeros bairros (Benfica, Del Castilho, Irajá, Acari, Pavuna, etc.) até chegar as margens do Rio D'Ouro⁵. Por ter sido construída em alguns trechos paralela a EFDII, na década de 1930 sua rede foi anexada a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Atualmente parte do seu trecho, de Del Castilho a Pavuna, comporta a linha 2 da Companhia MetrôRio.

A necessidade de coletar a produção de café de algumas cidades do Paraíba do Sul, onde as outras linhas de trem não alcançavam, gerou a criação da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil. Seu traçado iniciava na estação Mangueira e terminava em Conrado (Raiz da Serra), atravessando estações como Deodoro, onde se bifurcava com a EFCB. Anos mais tarde foi integrada a Estrada de Ferro Central do Brasil e renomeada de Linha Auxiliar.

1.2.1 A Construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II

Inicialmente, o objetivo de construção da EFDII era o deslocamento de produtos, principalmente sacas de café. O transporte através dos trilhos, além de ser mais rápido e seguro, desvinculava a capital do famoso transporte por carroças, símbolos do atraso colonial.

No ano de 1855, o ministro brasileiro firmou um contrato em Londres com o engenheiro Edward Price, incluindo no orçamento os trens (entre outros materiais) e execução da obra, ficando sob responsabilidade do Tesouro Nacional os custos da construção. Em maio do mesmo ano, já se obtinha a autorização para a execução do projeto, citada nos

⁵ Localizado em Nova Iguaçu.

decretos abaixo:

Nº 1.598- Decreto de 9 de maio de 1855- Ordena que a execução do contracto celebrado pelo ministro brasileiro em Londres, para a factura de huma parte do caminho de ferro autorizado pelo Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852, seja commettida a uma Companhia organizada nesta Côrte.

Nº 1.599- Decreto de 9 de maio de 1855- Approva os Estatutos da Companhia da Estrada de ferro de Dom Pedro II (COLEÇÕES DE LEI DO IMPÉRIO DO BRASIL).

Em agosto do mesmo ano foi realizada a primeira assembleia que elegeu uma diretoria para a companhia da estrada de ferro. O engenheiro Cristiano Otoni foi nomeado diretor de serviços da ferrovia, responsável por supervisionar o trabalho de Price.

Em junho de 1855 foi iniciada a obra da EFDII, o plano era alcançar primeiramente o Vale do Paraíba, região de intenso cultivo cafeeiro. Conforme sua expansão, posteriormente foi dividida em dois ramais: um em direção à São Paulo e outro à Minas Gerais, criando ligações com outras ferrovias do país.

Nesse período, poucos fazendeiros se utilizavam da Estrada de Ferro Mauá para transportar suas mercadorias. A estrada ainda não tinha condições de suprir as demandas necessárias à exportação e contava com poucas estações no perímetro rural, além de não alcançar o famoso Vale do Café.

O objetivo do primeiro traçado do EFDII era alcançar Belém (Japeri), iniciando o trajeto na estação Prainha (Praça Mauá), o que não foi possível. Para alcançar o trecho final pretendido haveria de se gastar capital com alargamento de ruas e arrasamento de áreas com edifícios. Em vista disso, ficou instituído que a estação final se localizaria no Campo da Aclamação (Campo de Santana).

A EFDII começou a trafegar com 10 locomotivas, que incluíam 40 vagões de passageiros (de primeira a terceira classe) e 100 de cargas (RODRIGUEZ, 2004, p.21). Inicialmente, na terceira classe não eram cobradas passagens, se reconhecia o indivíduo pobre pela sua falta de calçados, então permitiam sua entrada gratuitamente.

A primeira parte da estrada foi inaugurada três anos após o princípio da obra, abrangendo cinco estações: Corte⁶ (Campo da Aclamação), Venda Grande (Engenho Novo), Cascadura, Maxambomba (Nova Iguaçu) e Pouso dos Queimados (Queimados).

Em consequência da malária, vitimando inúmeros trabalhadores, e das chuvas de verão que acabaram destruindo aterros e trilhos, não foi possível a conclusão do trecho até Belém para a inauguração.

⁶ Atual Central do Brasil

Nos anos seguintes novas estações foram incorporadas a EFDII: São Cristóvão, São Francisco Xavier e Sapopemba (Deodoro). Além disso, fora iniciado um serviço de trens exclusivo entre a Corte e Cascadura, em 1861, o que favoreceu a expansão econômica na região suburbana e contribuiu para o surgimento de outras estações próximas.

A EFDII foi a terceira ferrovia edificada no país, representando um passo importante para o desenvolvimento da economia nacional e para comunicação entre províncias distantes. Após sua construção, a cidade se expandiu, se modernizou e aos poucos foi se desfazendo do molde colonial.

2 A FORMAÇÃO DAS FREGUESIAS SUBURBANAS E A EXPANSÃO DA EFDII

A expansão da malha ferroviária se enlaçou com a modificações do espaço metropolitano. Através das alterações de organização na área central da cidade, citadas anteriormente, o trem e o bonde tornaram a mobilidade para outras regiões menos complexa.

Após a reforma no centro da cidade, aqueles que tinham poder aquisitivo se deslocavam para freguesias próximas (Glória, Catete), para o Engenho Velho (Tijuca) ou para regiões localizadas a uma pequena distância do mar (Botafogo, Copacabana) (ABREU, 1997, p 46). Enquanto grande parte dos pobres proletários, sem condições para arcar com os altos custos de moradia, se transferiram para morros vizinhos (Providência, São Carlos e Santo Antônio) ou passaram a ocupar áreas nos arredores das estações ferroviárias.

A construção de avenidas e ruas que davam acesso à zona sul, demonstravam desde já a diferença de investimento público em relação a zona norte e oeste da cidade. Bairros próximos ao mar, rodeados por chácaras ou até mesmo isolados, passaram por um processo de valorização arquitetônica. Botafogo após a construção da Avenida Beira Mar foi contemplado com belos jardins e edifícios, enquanto Copacabana, ainda vazio, passou a receber o serviço de bondes e calçamento de ruas.

Excetuando a região de São Cristóvão e Engenho Novo, as outras localidades da cidade, servidas pelo sistema de trem, não recebiam emprego de capital para infraestrutura, tampouco construções para o embelezamento.

Com a venda de lotes no entorno das estações de trem a preços acessíveis, as freguesias rurais começaram a ser intensamente ocupadas pela população que não tinha condições de arcar com os altos alugueis do Centro. A dissolução das fazendas contribuiu para o processo, desencadeando a divisão geográfica e social que caracteriza o surgimento do subúrbio carioca.

2.1 O subúrbio carioca Pré-República

De acordo com os relatos do historiador Noronha Santos (1965), o Rio de Janeiro se subdividia em trechos rurais e urbanos. As freguesias urbanas eram Santana (Atualmente Cidade Nova e Santo Cristo), Santa Rita (Gamboa e Saúde), Sacramento (Praça Tiradentes,

Uruguaiana e Cruz Vermelha), São José (Castelo), Santa Luzia (Cinelândia), Santo Antônio (Largo da Carioca), Divino Espírito Santo (Estácio e Catumbi) e São Cristóvão. As freguesias rurais se dividiam em: Engenho Velho (Rio Comprido, da Tijuca até o Grajaú), Glória (Cosme Velho até Flamengo), Lagoa (Botafogo, Humaitá, Copacabana e Leme), Gávea (Do Jardim Botânico até o Joá), Engenho Novo (São Francisco Xavier ao Meier), Inhaúma (Engenho de Dentro a aproximadamente Vicente de Carvalho) e Irajá (Irajá a Pavuna).

Até à ascensão da República, essas regiões, ainda rurais, dispunham de chácaras frequentadas por famílias ricas aos finais de semana, devido ao seu clima agradável. Segundo Fernandes (2011, p.87), os mais abastados viviam nas regiões suburbanas, pois, como citado anteriormente, o centro da cidade era um local caótico e insalubre.

Neste período de tempo a palavra subúrbio se representava etimologicamente próxima à geografia da cidade⁷. Os arredores do Centro, como Botafogo, Jardim Botânico e Gávea, assim também São Cristóvão, Engenho Novo, entre outros, eram considerados igualmente trechos suburbanos. Ainda não havia uma grande barreira social na acepção da palavra, seu sentido era mais próximo a organização física dos lugares.

Obviamente que existiam trechos privilegiados, mas grande parte da cidade carecia de estrutura. De acordo com o geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes (2011), existia uma espécie de “anel de subúrbio”, uma delimitação de espaços voltados somente para classe média e alta daquela época. Esses espaços englobavam onde hoje se encontram os bairros de São Cristóvão, Tijuca, Engenho Novo, Catete, Laranjeiras, Botafogo e Gávea, inclusive recebiam investimento das elites cariocas.

A freguesia de São Cristóvão passou a se destacar das outras, no século 19, quando tornou-se morada da família real. Por esse motivo, recebeu grandes melhorias na sua infraestrutura e desenvolvimento diferenciado em relação a outros trechos da cidade. Com a pavimentação de ruas, aterramento de mangues e a instalação de iluminação pública, São Cristóvão começou a ser ocupado por famílias abastadas que construíram casas e chácaras aos redores da Quinta da Boa Vista. Em virtude dos benefícios estruturais ofertados e da proximidade com a família real, morar nessa freguesia representava grande prestígio social.

No Engenho Novo haviam também áreas nobres, sua proximidade com São Cristóvão permitiu o acesso à rede de abastecimento de água, o que atraiu a alta sociedade. Na freguesia foram construídos os primeiros hipódromos da cidade⁸, frequentados pela aristocracia.

⁷ No sentido de arrabalde de cidade.

⁸ No trecho da Freguesia do Engenho Novo, onde se localiza o bairro de São Francisco Xavier foram fundados Jockey Club Fluminense (1848) e Derby Club (1885).

Nas regiões mais rurais, antes do advento da República, encontravam-se engenhos de açúcar, fazendas, chácaras, pouquíssimas ruas e raros trechos desenvolvidos economicamente. Os engenhos mais produtivos se localizavam nas regiões norte e oeste da cidade, em razão da fertilidade do solo e a abundância fluvial, mas com a evidente dependência comercial do centro da cidade.

2.2 Subúrbio em transição

Os subúrbios do Rio de Janeiro são a mais curiosa coisa em matéria de edificação da cidade. A topografia do local, caprichosamente montuosa, influenciou decerto para tal aspecto, mais influíram, porém, os azares das construções. Nada mais irregular, mais caprichoso, mais sem plano qualquer, pode ser imaginado. As casas surgiram como se fossem semeadas ao vento e, conforme as casas, as ruas se fizeram [...] (BARRETO, 2000, p.27).

A expansão da cidade, consequência das reformas e da nova oferta de meios de transporte, criou um novo conceito de divisão espacial diretamente ligado ao aspecto social. A aplicação de verba pública em determinados trechos do Rio de Janeiro, atendendo à simpatia de uma classe social com poder monetário por certos lugares, gerou uma delimitação entre áreas valorizadas e segregadas.

Com a desvalorização crescente da produção de açúcar, chegou o período de industrialização, muitas fazendas e engenhos foram se desmembrando em terrenos. As propriedades que tinham proximidade com as estações de trem foram ocupadas de forma expressa e com pouquíssimas intervenções públicas.

O desenvolvimento uniforme da zona sul da cidade e grande Tijuca, planejado e investido pelo governo no início da República, se contrapôs ao desenvolvimento precário das regiões norte e oeste, desordenado e aos redores da linha férrea. Lima Barreto, em *O Triste Fim de Policarpo Quaresma*, relata como o abandono governamental transforma o subúrbio, desde a sua formação, em um espaço de repleto irregularidades e contradições. O autor que morou no subúrbio entre os anos de 1902 e 1922, especificamente no bairro de Todos os Santos, narrava em suas obras o ambiente sob uma visão crítica. O fragmento a seguir descreve a falta de infraestrutura local, demonstrando a dissonância entre trechos mal tratados e poucos bem cuidados.

Às vezes, nas ruas, há passeios, em certas partes e outras não; algumas vias de comunicação são calçadas e outras da mesma importância estão ainda em estado de natureza. Encontra-se aqui um pontilhão bem cuidado sobre o rio seco e passos além temos que atravessar um ribeirão sobre uma pinguela de trilhos mal juntos (BARRETO, 2000, p.27).

Com o crescimento da atividade industrial no fim do século XIX, algumas regiões do subúrbio começaram a receber a construção de fábricas. O interesse dos proprietários industriais por um acesso mais fácil entre a classe operária e emprego, gerou a possibilidade de edificar manufaturas em terrenos próximo aos meios de transporte (bonde e trem).

São Cristóvão, na época um dos raros bairros com rede de abastecimento de água, foi destinado à instalação principalmente da indústria têxtil. O bairro que era um representante da aristocracia imperial tornou-se polo industrial.

Junto com as fábricas cresceram o número de vilas operárias. O bairro de Bangu onde se localizava a fazenda como mesmo nome, não somente recebeu uma fábrica de tecido, mas em conjunto a instalação de uma vila operária. Marechal Hermes, fundado em 1913, era uma grande vila operária. Os exemplos acima demonstram a vinculação do subúrbio como local destinado aos proletários.

2.1.1 Conceito de Subúrbio em Transição

“Subúrbio sm. 1. Arredores de cidade ou de qualquer povoação. 2. Bras. RJ Bairro afastado do centro da cidade e que, originalmente, era ligado a este apenas por linha ferroviária.” (FERREIRA, 2001, p.650).

A partir da Reforma de Passos, surgiu uma referência entre um novo conceito de subúrbio e o transporte ferroviário. O trem se tornou a fronteira entre um lado da cidade privilegiado e outro quase abandonado, gerando uma nova demarcação geográfica e social.

Por ser este um caso tão particular de organização geográfica em relação às outras localidades do Brasil e do mundo, Aurélio Buarque de Holanda Ferreira agregou um novo significado para a palavra subúrbio, já atribuído pela formação geográfica, concedendo-o especificamente ao caso do Rio de Janeiro.

Essa atribuição de bairros ferroviários/subúrbios só passou a ser observada a partir do século 20, com a expansão da cidade e da indústria. A partir desse período, mais visível se tornou a preferência dos pobres pelos bairros que faziam parte do percurso da EFCB, em vista da facilidade de deslocamento à zona urbana.

Como citado anteriormente, utilizando o conceito da palavra subúrbio referindo-se ao sentido de arrabalde, bairros como Botafogo e Copacabana seriam tão suburbanos quanto Engenho de Dentro e Cascadura. Conforme exemplifica Fernandes (2011, p.86), levando-se em conta o sentido original da palavra, o Rio de Janeiro seria dividido entre o subúrbio proletário (zona oeste e norte), centro e subúrbio jardim (zona sul). O uso da palavra foi restringindo, não aceito para bairros onde classes altas fixavam residência, normalmente localizados em proximidade com mar. Assim a divisão das classes sociais no espaço determinou o que era suburbano ou não.

Com a nova definição da palavra, o subúrbio tornou-se também sinônimo de desordem e caos, pois aos redores da linha férrea a cidade cresceu sem planejamento e estrutura. Os trilhos do trem converteram-se não somente em uma barreira física entre ricos e pobres, mas também identitária. Entre um trecho esquecido pelo poder público e outro valorizado⁹ foi concedido as zonas norte e oeste da cidade o mesmo estigma dos cortiços: o de miséria e descaso. Uma definição que difere dos subúrbios das grandes metrópoles americanas, habitados em sua maioria por famílias ricas.

O que era uma barreira física transformou-se em barreira social, não somente devido degradação arquitetônica, mas por ser caracterizado como espaço de um grupo de excluído, carente de oportunidades, onde os “olhos” governamentais não alcançavam. Foi na região em que se abrigaram os negros alforriados, imigrantes pobres de diversas nações, entre tantos outros grupos renegados pela sociedade.

Lima Barreto no romance *Clara dos Anjos*, descreveu o subúrbio como local de pobreza e degradação, definindo-o como refúgio dos infelizes. Quando declara “O subúrbio é o refúgio dos infelizes. Os que perderam o emprego, as fortunas; os que faliram nos negócios, enfim, todos os que perderam a sua situação normal vão se aninhar lá [...]” (2012, p.43), o escritor demonstra que essa concepção está enraizada desde as reformas públicas.

A marginalização do conceito trouxe mistificação de atributos correspondentes aos habitantes do subúrbio. A palavra suburbano passou a ser utilizada como algo ofensivo, atribuindo um aspecto negativo e degradante aos cidadãos.

Adiante encontram-se duas interpretações da palavra suburbano. Segundo a definição

⁹ Embora, atualmente, existam muitos núcleos periféricos na zona sul

encontrada no dicionário Larousse da Ática: “Suburbano adj. 1. Relativo ou pertencente a subúrbio. 2. Que reside em subúrbio. 3. Depre. Que revela mal gosto.”¹⁰. Como observado, o tópico 3, os descreve com um povo mal educado, mal vestido e que não sabe se portar. O segundo trecho, a seguir, foi retirado do site *Dicionário Informal*, que adiciona interpretações elaboradas por internautas, demonstrando uma visão ainda mais limitante sobre os moradores do subúrbio.

Pessoa de gosto exagerado por funk e samba, culturalmente limitadas, adaptação fácil às dificuldades de vida, conformistas, pouca perspectiva de futuro, pouca noção de individualidade e grande facilidade para a convivência comunitária, dadas a exageros e incontinências sociais, pouca noção do que é público (DICIONÁRIO INFORMAL).

Todos aspectos citados acima provam o quanto a organização econômica e geográfica são importantes nas formações sociais de um determinado grupo e na definição de sua imagem social. À maneira que a organização física e social muda, constroem-se novas estruturas e pontos de vistas ao redor de um espaço geográfico.

2.3 A expansão da EFDII e a transformação das freguesias em bairros

Na vida dos subúrbios, a estação da estrada de ferro representa um grande papel: é o centro, é o eixo dessa vida. Antigamente, quando ainda não havia por aquelas bandas jardins e cinemas, era o lugar predileto para os passeios domingueiros das meninas casadouras da localidade e dos rapazes que querem casar, com vontade ou sem ela. Hoje mesmo, a gare suburbana não perdeu de todo essa feição de ponto de recreio, de encontro e conversa.” (BARRETO, 2012, p. 145).

Inicialmente a EFDII mantinha altas tarifas, visto que a companhia buscava o retorno financeiro e a manutenção dos equipamentos. Até o ano de 1865, o valor das passagens era voltado em grande parte para o resgate dos valores despendidos em sua expansão contínua, com intento de alcançar os estados de São Paulo e Minas Gerais.

Em 1862, houve uma redução de tarifa somente para as passagens com destino ao Engenho Novo, pois a companhia ferroviária teria comprado terrenos próximos a linha férrea e tinha o interesse de vendê-los rapidamente. Esse incentivo por parte da ferrovia foi importante para o desenvolvimento da freguesia, que durante algumas décadas foi reconhecida como um dos principais bairros suburbanos, em consequência do seu crescimento

¹⁰ LAROUSSE, Ática. Dicionário da língua portuguesa- Paris: Larousse/ São Paulo: Ática, 2001.

tanto no aspecto comercial quanto urbano.

Mesmo com a abertura de novas estações e maior número de passageiros (Tabela 1), a Companhia não conseguiu alcançar lucros necessários. Em 1863, as obras da ferrovia ainda percorriam o trecho de Japeri a Barra do Piraí, que foi custoso e acabou gerando problemas financeiros para empresa (RODRIGUEZ, 2004, p.12). No mesmo ano o governo decidiu integrar a EFDII ao Patrimônio Nacional, assim passou a administrar a instituição.

Enquanto isso, a abertura de algumas estações foi financiada por fazendeiros que buscavam repartir suas propriedades em terrenos e pequenas chácaras, ou que queriam o benefício de transportar suas mercadorias pela via férrea. O surgimento de uma estação facilitava a venda dos lotes, expandia as trocas comerciais e era um atrativo para aqueles que necessitavam de acesso rápido ao centro da cidade. Madureira, em 1897, recebeu mais um local de parada do trem no bairro através da intervenção da fazendeira Dona Clara, cuja estação, atualmente extinta, recebia o nome de sua própria financiadora.

Tabela 1: Estações Suburbanas da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1858-1897)

Estações	Ano de Inauguração
Cascadura Engenho Novo	1858
Deodoro São Cristóvão São Francisco Xavier	1861
Todos os Santos	1868
Riachuelo	1869
Engenho de Dentro	1871
Piedade	1873
Sampaio Derby Club* Rocha	1885
Quintino	1886
Encantado Méier	1889
Madureira	1890
Dona Clara**	1897

Fonte: SANTOS, 1934, p.479 apud FERNANDES, 2011, p.126

* Atualmente Maracanã

** A estação Dona Clara também localizada em Madureira

Ainda assim, pode-se observar mesmo com um nível razoável de estações (Tabela 2)

no perímetro suburbano, o número de passageiros que utilizavam os trens até a década de 1880 ainda era pequeno, embora seja perceptível sua progressão.

É possível identificar que houve crescimento diferenciado no número de pessoas transportadas durante a década de 1890, período onde se iniciavam as reformas urbanas. Em 1906, 4 anos após o começo da Reforma Passos, a quantidade de viajantes quase quadruplicou.

Tabela 2: Transporte de passageiros em trens do subúrbio de pequeno percurso

Anos	Passageiros
1866	263.306
1876	1.200.781
1886	1.399.029
1896	5.257.683
1906	19.239.236
1910	23.841.115
1915	28.186.057
1916	28.928.111
1920	36.654.388
1925	54.549.342
1926	56.512.342

Fonte: SANTOS (1996, p.356)

As reformas urbanas foram essenciais para criação de novos núcleos comerciais. Após as intervenções de Barata Ribeiro, no ano 1893, já observa-se o número de passageiros que se deslocavam para zona suburbana ultrapassar os que se destinavam a zona central da cidade (Tabela 3).

Tabela 3: Estrada de Ferro Central do Brasil, movimento de passageiros 1886-1896

Zonas	1886	1888	1890	1892	1894	1896
Urbana	1.099.931	1.036.288	954.510	1.297.375	2.075.755	2.380.404
Suburbana	379.098	393.735	555.268	1.149.635	2.259.399	2.926.678

Fonte: SANTOS (1996, p.359)

De acordo com Fernandes (2011, p.129), o aumento de passageiros a partir de 1875 se

deve também a criação de novas linhas para o subúrbio. Até a primeira década do século 20, a companhia ferroviária passou a contar com quatro linhas até a estação de Deodoro.

Conforme a oferta de transporte foi aumentando e novas estações inauguradas, os bairros foram crescendo, nasceram pequenos núcleos comerciais e se solidificaram no caminho do trem. Localizados mais próximos ao centro da cidade, usufruindo também do serviço de bonde, Méier e Engenho Novo obtiveram um crescimento diferenciado dos demais bairros, se tratando principalmente de comércio.

O bonde foi responsável por expandir trechos ainda não alcançados pelo trem, por isso também tornou-se um dos agentes de desenvolvimento da cidade. Sua principal função, em trechos suburbanos, era levar as pessoas que moravam em logradouros distantes às estações, contribuindo para que regiões ainda pouco exploradas pudessem ser habitadas.

Ainda que o bonde tenha um papel importante para a expansão do subúrbio, é na proximidade das estações do trem que se encontram as principais regiões comerciais e desenvolvidas (dentro do pouco investimento público) dos bairros. Como cita Lima Barreto (página 27), as estações eram o ponto central da vida suburbana, onde se encontravam mercadinhos, farmácias, açougues, quitandas e as melhores casas da região, além de ser um espaço de lazer para os que queriam iniciar uma boa conversa aos finais de semana.

Com a mudança de regime político no país, o nome da Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II foi alterado para Central do Brasil, não somente para desvincular o seu nome do Império mas para reafirmar que a sua principal estação se encontrava no eixo do Brasil, na capital, onde emergiam o poder e as decisões.

A EFCB, no início do século 20, tornara-se a maior ferrovia do país, além da ampliação para outros estados foram adicionadas a sua administração as estradas de ferro Rio D'Ouro e Melhoramentos do Brasil.

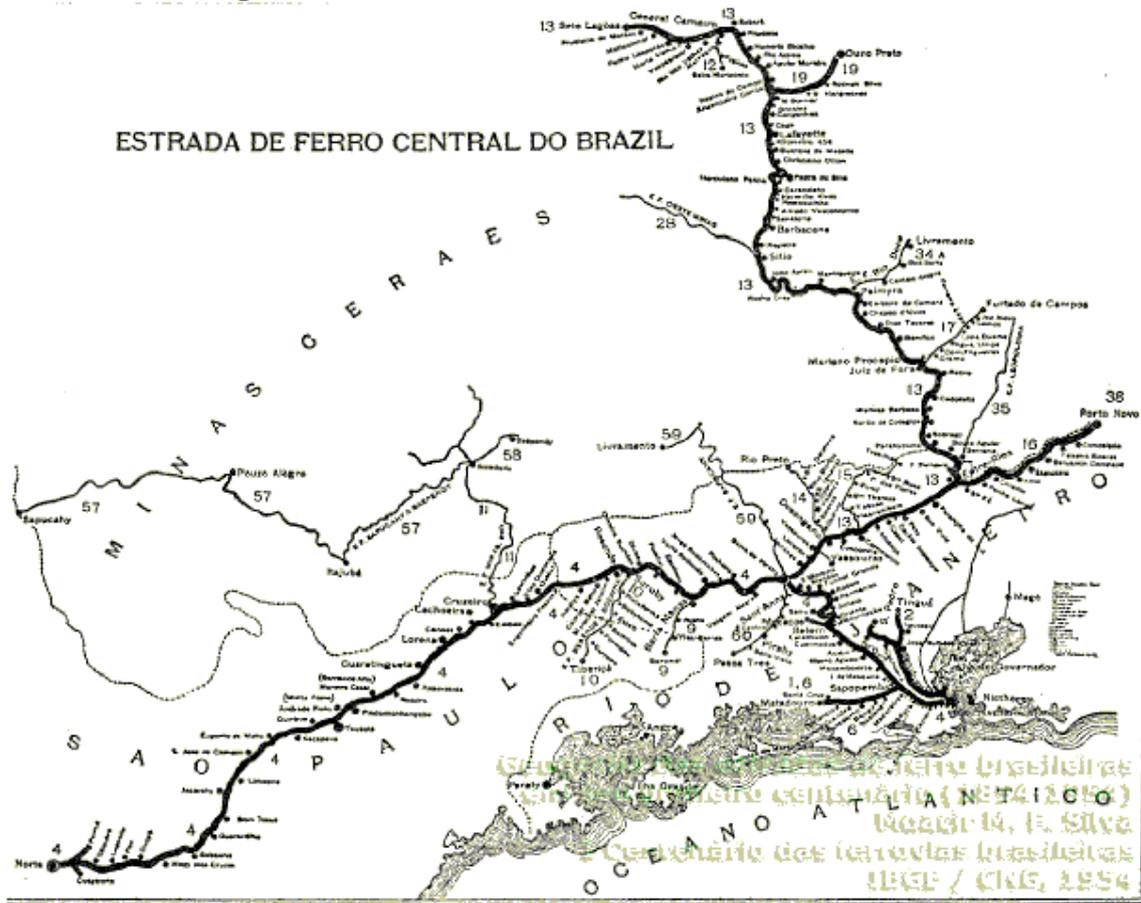
A partir desse período com a introdução das fábricas nas regiões suburbanas, é possível observar com mais clareza a relação entre o trem, o pobre proletário e a construção da zona norte e oeste da cidade. A EFCB foi a base para que o subúrbio se estruturasse mas também acabou associada ao conceito de segregação. Fernandes (2011, p.97) elucida: “O caso do trinômio trem/ subúrbio/ pobreza, por exemplo, só veio de fato a se concretizar na imagem social da cidade depois do início do século XX, com o desenvolvimento entre nós da ideologia da casa própria no subúrbio.”

Apesar das mudanças políticas, a relação de dependência entre a ferrovia e o suburbano continua existindo. A falta de outros meios de transportes mais eficazes e o declínio de investimento na ferrovia desde a década de 1950, reforçou ainda mais esse

“casamento” entre o pobre, o subúrbio e o trem, um conjunto que revela o descaso público.

A falta de interesse pela manutenção e inovação na EFCB, em meados do século 20, já não era latente. Atualmente, ainda se tratando de um meio de um transporte utilizado quase exclusivamente por pobres, a aplicação de verba continua bem escassa.

Figura 1- Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1898



Fonte: Revista Brasileira de Geografia, nº 16 (1954-1955).¹¹

¹¹ Disponível em: <<http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898redeEFCB.shtml>>. Acesso em: 11 de novembro 2014

3 O TREM, UM ESPAÇO ENTRE CONFLITOS E DEGRADAÇÃO

Patrão, o trem atrasou
 Por isso estou chegando agora
 Eu trago aqui um memorando da Central
 O trem atrasou, meia hora
 O senhor não tem razão para me mandar embora (ROBERTO PAIVA)

Até a década de 1930 houve larga expansão da malha ferroviária, a EFCB foi eletrificada e o número de passageiros dobrou em relação aos períodos anteriores. Durante o governo do Marechal Hermes, o país contava com 15.316 quilômetros de ferrovia, em conjunto com o crescimento populacional alcançou 34.272 quilômetros no período de Getúlio Vargas.

Com a Segunda Guerra Mundial, o preço dos equipamentos relativos à manutenção dos trens (em grande maioria importados) se elevou e parte das companhias que cuidavam da operação entregaram suas funções ao governo. Não existia interesse do setor privado em gerenciar as estradas de ferro, o que levou o Estado, na década de 1950, criar comissões que buscavam alternativas de investimento, pois a União não queria arcar com todos os gastos.

O interesse público naquele momento era em investir na construção de ruas e rodovias, devido a implantação da indústria automobilística no país. Então a ferrovia deixou de ter um papel de destaque e as inúmeras tentativas das comissões de transporte para mantê-la não foram bem sucedidas.

Somente no ano de 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (lei nº 3.115, de 16 de março), com o objetivo de administrar as estradas de ferro que eram gerenciadas pela União ou que posteriormente fossem encampadas pela mesma.

Com o aparecimento das rodovias, muitas estações e linhas, além de estarem degradadas, não tinham o mesmo fluxo de passageiros e cargas, o que para o governo era um gasto desnecessário. Através da RFFSA, os trechos das estradas que não tinham mais grandes utilidades foram extintos.

A Rede Ferroviária Federal, até a década de 1980, cumpriu seu papel de ao menos manter o funcionamento das principais ferrovias, ainda que não conseguisse obter grandes lucros, pois ficaria quase impossível disputar com o transporte por automóveis.

Em 1984, a RFFSA tornou-se responsável pela função de administrar apenas o transporte de cargas, ficando ao encargo da Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU) o transporte de passageiros. A criação da companhia foi uma forma de administrar

melhor as estradas de ferro.

Como descrito no gráfico (1) abaixo, na cidade do Rio de Janeiro, houve uma progressão no número de viajantes da EFCB no ano do surgimento da CBTU. A partir do ano seguinte, 1985, o número começou a cair drasticamente, em consequência da falta de investimento e manutenção.

Gráfico 1- Número de passageiros transportados pela EFCB anualmente entre 1978-2004 (em mil)



Fonte FLUMITRENS/SuperVia¹²

Sobre a queda de volume de passageiros nos trens, é perceptível que mesmo no ano 1995, quando a EFCB saiu da égide federal e ficou sob a incumbência estadual, o número continuou reduzindo.

Até 1998, a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS), de responsabilidade do governo do estado Rio de Janeiro, não investiu como deveria e o sistema de trens continuou precário e abandonado. A EFCB ficou mais de uma década sem receber novos vagões, o último encomendado pelo governo federal, até esse período, foi colocado em circulação no início da década de 1980.

No ano seguinte, 1999, a RFFSA também passou a ser liquidada, sua responsabilidade com as locomotivas e ativos operacionais foram todas repassadas às concessionárias escolhidas. Ao governo restou somente a fiscalização do trabalho das mesmas, através da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Em 2007, a rede foi extinta.

A falta de investimento público tornou a privatização das operações da malha

¹² Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=220557>. Acesso: 22 de agosto de 2014

ferroviária a possível melhor escolha, visto que o estado empregava pouco capital. Em novembro de 1998, o consórcio espanhol Bolsa 2000 foi contemplado no leilão de privatização dos serviços da FLUMITRENS, vendidos por 280 milhões de reais, sendo que 30 milhões foram pagos ao estado e outros 250 milhões voltados somente para a recuperação do sistema de trens.

O consórcio espanhol fundou a SuperVia SA, atualmente encarregada pela operação dos trens. Apesar de grandes investimentos e do aumento significativo do número de passageiros (gráfico 1), a ferrovia ainda se encontra muito distante de ser um transporte eficiente.

Atrasos constantes, superlotação, falta de segurança, má conservação dos trens e estações, são alguns dos problemas relatados por passageiros que utilizam o transporte da EFCB. Indagados sobre a qualidade dos serviços da SuperVia, cerca de 60% dos passageiros entrevistados tem como queixa principal os intervalos irregulares entre os trens. De acordo com estoquista Fernando, de 28 anos e usuário da ferrovia há 2, os atrasos constantes já o prejudicaram no seu emprego, assim como a outros colegas de trabalho, segundo ele “o patrão não quer saber se o trem atrasou ou não”.

A superlotação é um fator que causa grande problema para cerca de 40% dos entrevistados. A falta de espaço nos vagões acaba gerando confusões entre os próprios passageiros, segundo o depoimento da agente de atendimento Vanuzia, de 46 anos:

Uma vez eu estava no trem lotado de manhã com minha filha, uma mulher começou a reclamar que eu estava batendo a bolsa nela. Eu não tinha sequer espaço para me mover, então reclamei com ela que se quisesse conforto que andasse de táxi. Começamos brigar, ela ameaçou me bater e bater na minha filha que tentava me defender. Todo mundo no trem olhava.

A falta de educação dos próprios companheiros de viagem é mencionada por alguns transeuntes como causa de desconforto nas viagens. Desaprovam atitudes dos que não permitem o fechamento das portas, atrapalhando em algumas estações a saída do trem e gerando discussões com agentes de controle. Reprovam os que degradam ainda mais o espaço, danificando poltronas e outros equipamentos, principalmente de trens novos.

Outro fator de reclamação entre os usuários é a má conservação dos trens. O sucateamento dos equipamentos é um dos responsáveis pelas panes no sistema da EFCB, atrapalhando o fluxo do transporte e gerando atrasos constantes. Até mesmo os trens coreanos e chineses, mais novos, que começaram a entrar no sistema desde 2011, recebem críticas devido a problemas com ar condicionado.

A ausência de segurança nas estações mais afastadas do centro da cidade não é noticiada em jornais, emissoras de televisão e rádio, mas no meio dos trajetos, passageiros relatam com indignação furtos e roubos sofridos dentro da área da ferrovia. Quanto menor o trânsito de passageiros na estação e mais distante for da Central do Brasil, a quantidade de agentes de segurança é nula ou bem reduzida.

Através de longa observação, pode-se identificar nos trens fatores de discriminação entre os subúrbios de predominância da classe média e os da classe baixa. Cada um dos 5 ramais que percorrem a região tem características peculiares, relativas aos passageiros que transitam e as condições de equipamentos. O ramal Deodoro (o mais utilizado pela classe média suburbana), conforme a reclamação de alguns passageiros de outras linhas, é conhecido por receber os melhores benefícios possíveis da concessionária em relação ao que percorrem os subúrbios periféricos. A maioria dos trens que circulam para Deodoro tem ar condicionado, enquanto nos ramais Japeri e Belford Roxo encontram-se em circulação trens extremamente degradados e quentes.

Na rede social *Facebook*, encontram-se inúmeras páginas que fazem críticas aos serviços do trem, demonstrando que a internet se tornou um importante instrumento de reclamação e exigência de direitos dos passageiros. A página mais popular entre os usuários dos trens cariocas, batizada de *Supervia- Vergonha para o povo carioca*, conta com cerca de 24.048 seguidores, além de obter contas em outras redes como *Twitter*, *Instagram* e *Youtube*. É conhecida por publicar reclamações, informações e até mesmo fatos engraçados que ocorrem nas viagens, grande parte do material publicado na página (fotos, vídeos e informações) é registrado pelos próprios seguidores.

A consultora publicitária Clarice Linden, moradora da zona sul da cidade, chama atenção através de seu depoimento na página, não somente pela descrição dos problemas da ferrovia mas pela indignação à diferença de tratamento entre os transportes de moradores da zona norte e sul.

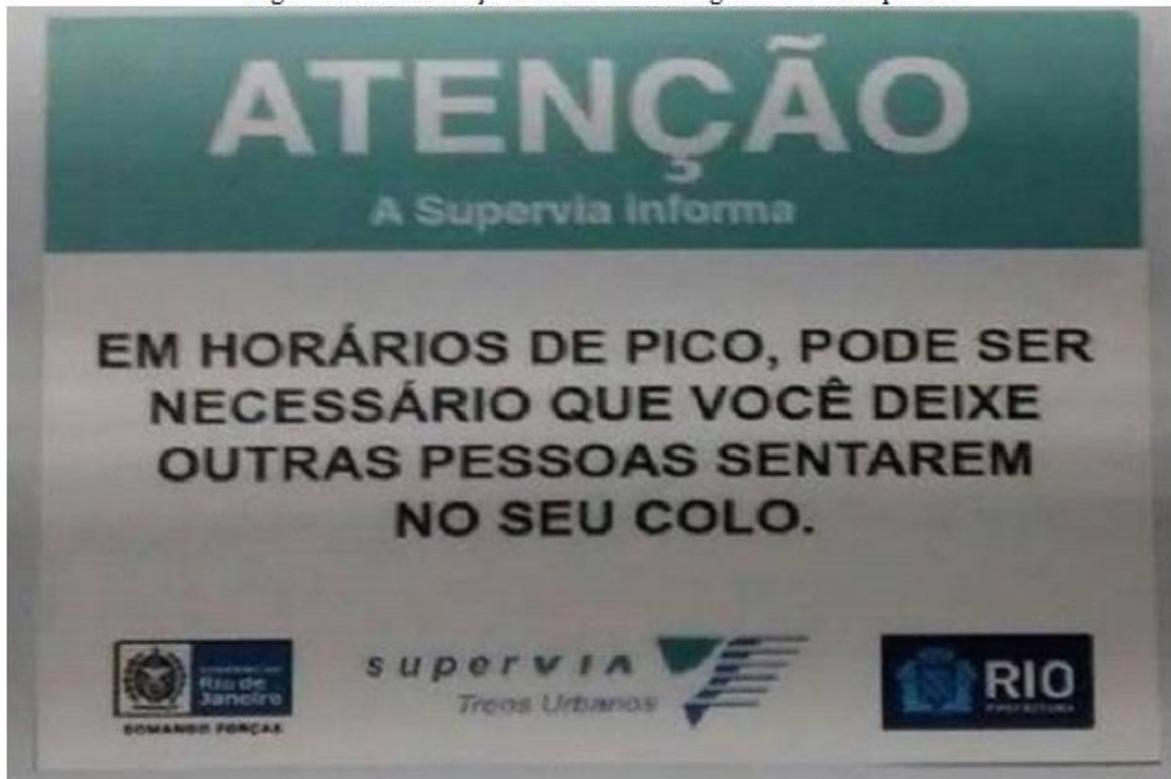
Ontem fui a Madureira de trem, fiquei indignada, porque os cidadãos da zona norte não merecem trens iguais aos da zona sul?

Seus vagões são senzalas, apertadas, sem ventilação, caindo aos pedaços, que vão chacoalhando há [sic] 10 km \ há [sic] 40 graus. Uma passagem pelo inferno. Na volta peguei o metrô fiquei constrangida; vagão geladinho, limpinho, nenhum banco faltando, cheio de janelas tudo perfeitinho. Que sistema é esse? Mora na zona sul o seu meio de transporte é de senhor, na zona norte seu transporte é de escravo? Só não temos mais trens, porque o dinheiro é desviado para os corruptos.

Em setembro deste ano, cartazes que carregavam a logomarca da SuperVia,

semelhantes aos produzidos pela concessionária, foram fixados em trens com objetivo de protestar contra o mau serviço prestado. A ironia do manifestante não agradou a empresa que qualificou o ato como vandalismo e conta com a ajuda da Polícia Civil para identificar o autor da manifestação.

Figura 2- Manifestação irônica com a logomarca da SuperVia



Fonte: Jornal Extra¹³

Com tantas irregularidades visíveis dentro do campo de atuação da SuperVia, somente aquelas que ferem ao governo e a própria empresa são combatidas. O descaso e desrespeito aos passageiros se refletem em pequenas multas (pequenas em relação a lucratividade da concessionária) que chegam aos cofres do estado e não trazem melhoria a população. No ano de 2014, somente nos onze primeiros meses, a Agetransp (Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro) afirma ter aplicado cerca de 23 multas, totalizando cerca de 2 milhões de reais, devido a irregularidades e acidentes ocorridos durante o período. Segundo informações da própria empresa que administra o transporte, a concessionária chega a movimentar cerca de 1.800.000,00 reais diariamente.

¹³ Disponível em: < <http://extra.globo.com/noticias/rio/policia-abre-inquerito-para-descobrir-autor-de-aviso-ironico-em-trem-da-supervia-13998696.html>>. Acesso em: 22 de setembro de 2014

3.1 A ilegalidade na EFCB

“O domínio do espaço público pertence ao Estado, não à sociedade. É o lugar das regras de difícil acesso, portanto, onde tudo é permitido até que seja proibido ou reprimido pela sociedade” (KANT DE LIMA apud PIRES, 2011, p. 52).

Por ser um espaço predominantemente utilizado pela classe operária e de baixa renda, o trem se tornou um espaço desinteressante para o investimento do Estado, por consequência, onde a ordem pública e aplicação das leis não prevalecem. Como em qualquer lugar frequentado por um grupo excluído, a lei só funciona quando o que é ilícito fere a imagem do governo, através da veiculação das irregularidades nas mídias de massa. É possível compreender a ilegalidade em um determinado ambiente quando se passa a compreender o grupo que o frequenta. Segundo Xiberras (1996), se um grupo é considerado excluído ou sem relevância para os órgãos governamentais, a sociedade acaba não oferecendo a grande parte desses indivíduos a possibilidade de cumprir com seus deveres e nem se beneficiar com seus direitos.

Partindo do princípio de exclusão social, ditado acima, quando se compreende o subúrbio como espaço voltado predominantemente a uma classe social com pouco poder aquisitivo e ignorada pelo poder público, pode-se dizer que todo local que esteja relacionado a ela, desde a residência ao meio transporte, tem aberta brechas para irregularidades no ponto de vista legal.

A EFCB além de estar vinculada historicamente e culturalmente com a formação do subúrbio, ainda é um dos principais meios de transporte da população nos dias atuais. Se o subúrbio carioca é um lugar repleto de contradições e longe dos “olhos da lei”, o trem, por sua forte relação, encontra-se também no mesmo estado.

A estação Central do Brasil é ponto de partida para as contradições, por ser a principal porta de entrada para o sistema da ferrovia carioca, além de ser lugar de fácil alcance da imprensa, então a irregularidade é combatida com mais rigor. Não que as atividades ilícitas deixem de existir mas ficam ocultas, devido à grande quantidade de agentes de segurança no local. As regras que são obedecidas dentro do espaço da estação mudam após o fechamento das portas e a partida dos trens.

Ambulantes não registrados pela Supervia anunciando seus produtos, passageiros pulando roletas ou muros, bem como a venda e utilização de drogas serão dificilmente avistados dentro da Central do Brasil. De acordo com relato de Monique, 26 anos, vendedora

cadastrada pela concessionária, os próprios colegas de trabalho regularizados reprimem as vendas dos que são informais na estação, entregando-os aos seguranças caso anunciem seus produtos antes da saída dos trens.

Figura 3- Segurança na Central do Brasil



Fonte: Elaborada pelo autor

Outras estações de interesse governamental, Maracanã por exemplo, em razão das Olimpíadas também começaram a receber uma quantidade maior de agentes e reformas. Houve uma contenção na irregularidade em seus trechos, ainda que seja mais escancarada do que na Central.

Conforme o trem se afasta do centro da cidade tudo que é ilícito começa a aparecer. Em poucos minutos de viagem surgem através dos vagões inúmeros vendedores ambulantes, pessoas pulando o muro das estações ou aproveitando as passagens de nível para entrar nas estações sem pagar passagem. Em horários com menos trânsito de passageiros o uso de drogas, principalmente da maconha, é indiscriminado.

Atualmente a estrada de ferro conta com cerca de 10 mil vendedores irregulares¹⁴, número que foge ao controle de seus administradores. Apesar dos confrontos entre vigilantes e ambulantes serem frequentes em algumas estações, grande parte dos passageiros

¹⁴ FERNANDES, ANGÉLICA: Fora de controle: 10 mil vendedores irregulares atuam diariamente nos trens. Jornal O Dia, Rio de Janeiro, ago. 2014. Disponível em: <<http://www.odia.ig.com.br/>>. Acesso em: 13 de set. 2014.

entrevistados veem como positivo o comércio dentro dos trens.

Figura 4- Estação Maracanã após a reforma



Fonte: Elaborada pelo autor

O antropólogo LÊNIN PIRES (2011, p. 128) descreve a abordagem de alguns agentes em relação aos ambulantes como algo também ilegal. Segundo Regulamento Ferroviário, os agentes devem encaminhar as mercadorias apreendidas ao depósito da prefeitura, oferecendo um recibo para que os vendedores possam resgatá-las. O que acontece na realidade, é que além de agredirem os trabalhadores, destroem as mercadorias.

De acordo com Pires (Ibidem, p.138), esses episódios de agressão e humilhação, caracterizados por ele simbolicamente como “esculacho”, definem a desigualdade de direitos entre os indivíduos. Numa hierarquia social, os agentes estariam acima dos ambulantes independente do abuso da autoridade e da violência gratuita, que são atitudes criminosas. Muitos não reivindicam seus direitos por estarem na irregularidade, dependerem do trabalho e por medo de serem punidos.

A maioria dos indivíduos que trabalham ilegalmente afirmam a falta de oportunidade de emprego fixo, alguns perderam seus empregos e sem qualquer opção começaram a trabalhar os trens. Washington Rodrigo, 30 anos, vendedor de balas, afirma que começou a trabalhar desde 12 anos de idade, visto que passava grandes dificuldades no lar, não obtendo nenhuma oportunidade diferente durante todos esses anos, prossegue trabalhando de segunda

a sábado no ramal Deodoro.

Normalmente os comerciantes moram próximos as estações de trem e escolhem um ramal para atuar, um modo de evitarem conflito e concorrência entre si. Como já são perseguidos pelos agentes, procuram se desviar das discordâncias, respeitando o espaço de atuação uns dos outros.

O uso de entorpecentes por alguns passageiros é um outro fator não remediado pela SuperVia. Na estação do Jacarezinho, por exemplo, é possível observar grande movimentação de usuários de drogas e traficantes que a utilizam como ponto de venda. Segundo alguns agentes, a própria concessionária recomenda que não fiquem muito tempo circulando pela estação, para não serem coagidos por marginais. Enquanto os vendedores informais são perseguidos e agredidos, traficantes perigosos são deixados à solta, sem nenhum tipo de repreensão no trem.

À parte disso, existem cartazes fixados nos vagões pela própria empresa gestora, expondo algumas das regras que deveriam ser cumpridas mas não são. A proibição do consumo e venda de bebida alcoólica, não procede na realidade.

Em compensação, algumas das ações descritas como proibidas pelos cartazes se tornaram raras, como por exemplo o culto evangélico nas viagens. Segundo o jornal O Globo, um promotor abriu um inquérito civil com base no registro de centenas de queixas de passageiros ao culto nos vagões. O Tribunal de Justiça do Estado determinou que a SuperVia reprimisse as manifestações religiosas, sob a pena de pagamento multa caso não fosse cumprida. Os próprios viajantes reprimem os louvores e entregam aos agentes de segurança.

O jogo de ronda, enquadrado como contravenção penal e tão conhecido nos trens em outras épocas, também é raramente testemunhado pelos viajantes. Embora alguns passageiros continuem a jogar de cartas, a ronda foi substituída pela sueca e sem apostas valendo dinheiro (PIRES, 2011 p.85). Às 18 horas, diariamente no último vagão do ramal Santa Cruz, um grupo de jogadores se reúnem como uma forma de distração e interação social.

Os casos acima demonstram que a sobrevivência das práticas ilegais, dentro da EFCB, depende muito mais da tolerância dos passageiros do que da intervenção da concessionária. Na verdade há uma inversão nas relações de poder no trem, os usuários ao invés de receberem as regras da SuperVia ou do Estado, eles mesmos acabam criando delimitações do que deve ser aceitável. Quando algo ultrapassa seu consentimento, os próprios se reúnem para eliminar o objeto do problema. Pode-se observar que a prática dos ambulantes, por obter a simpatia dos viajantes, consegue resistir mesmo com todas as perseguições.

Figura 5- Camelô no ramal Deodoro



Fonte: Elaborado pelo autor

4 O TREM, ESPAÇO DE INTERAÇÕES CULTURAIS

Tem sempre tudo no trem que sai lá da central
 Baralho, sorvete de coco, corda pro seu varal
 Tem canivete, benjamim, tem cotonete, amendoim
 Sonho de valsa... e biscoito integral
 Tem sempre tudo no trem que sai lá da central [...]
 É promoção desde a Central a Japeri (ZECA PAGODINHO)

O trem não foi somente o condutor das transformações espaciais, citadas nos capítulos anteriores, mas também instrumento de formação da hibridização de características e da sobrevivência de culturas renegadas. Por ser um espaço de intensa socialização e sem a repreensão ou vigilância da polícia, a troca de ideias entre diferentes grupos era intensa, criando elos entre os indivíduos que permitiam o resgate de suas origens e a construção de uma nova identidade cultural ligada ao novo lugar de moradia.

O subúrbio recebeu vários grupos sociais tidos como excluídos (escravos alforriados, camponeses do Norte Fluminense e imigrantes estrangeiros). Esses diferentes grupos carregavam consigo bagagens culturais diversas, que somadas aos hábitos locais geraram a característica multifacetada da cultura suburbana. O distanciamento dessas classes segregadas dos centros de atenção das autoridades foi importante fator para a resistência de sua cultura, assim como para construção da identidade local. Muitas das práticas culturais desses grupos, em especial os de origem africana, eram perseguidas e combatidas pelas autoridades.

Essa possibilidade de troca de saberes entre pessoas de origens diversas, no trem, trouxe a difusão de práticas culturais que são atualmente características da cidade. O samba, um dos símbolos mais importantes da cultura carioca e nacional, se enquadra como exemplo, mesmo combatido em outros períodos encontrou na EFCB um espaço de resistência.

Herbert Blumer (1969, p. 51) exemplifica que a construção do simbólico e sua continuidade se devem a interação dos indivíduos, formando e modificando a identidade de um conjunto. O reconhecimento entre si de pessoas de semelhantes origens, fortalece não somente a troca de ideias e o convívio mas também gera uma ressignificação para tudo que esteja associado a essa aproximação. Ou seja, as relações cotidianas em um determinado espaço criam um significado diferenciado para o local onde há vivência de determinados grupos sociais.

Los objetos (todos los objetos) son productos puesto que se forman y transforman en virtud del proceso de definición que desarrolla en seno de la interacción social [...] las personas se preparan o disponen a actuar con respecto a los objetos en función del significado que estos poseen para ellas.”¹⁵ (Ibidem, p.51)

Com base na Teoria do Interacionismo Simbólico¹⁶, pode-se afirmar que o trem além de ser objeto simbólico para os suburbanos (relacionado à sua memória e formação social), é um local de identificação coletiva, onde as interações entre indivíduos são enriquecedoras e levam a continuidade da sua identidade cultural.

Além da música, os hábitos e saberes suburbanos são encontrados também na irreverência dos camelôs, nas conversas entre grupos e nas famosas rodas de carteados nos vagões. Entre a necessidade de sobrevivência dos ambulantes e artistas de rua, há aqueles que formam grupos de samba e de jogos de cartas pela simples necessidade de socialização e distração, sem nenhuma pretensão de retorno financeiro.

Em entrevista, um artista nordestino circense (figura 6), que se autodenominou Vento, diz ter percorrido várias estradas de ferro na América Latina e nenhuma para ele é igual à do Rio de Janeiro. Há pouco tempo na cidade, decidiu tocar nos vagões da Central, pois segundo ele, “Onde há muitas pessoas mais se aprende”.

Quando a interação entre grupos deixa de ser conflitiva para ser assimiladora, em determinado local, os indivíduos que se sentiriam rejeitados em outros espaços de convivência passam a se sentir confortáveis nos lugares em que podem agir conforme sua essência. No trem as relações de poder não são bem definidas, por isso não acabam ferindo o comportamento ou expressão de um grupo social.

No último vagão do ramal de Santa Cruz às sextas-feiras, a partir das 18 horas, um grupo de amigos se reúnem com seus instrumentos levando o samba para os companheiros de viagem, como forma de celebrar a chegada do final de semana. O que denota no ato, é que o trem se torna a expansão da casa de alguns passageiros, gerando um sentimento aproximação afetiva ao lugar. Segundo Bourdín (2001, p.33), “O sentido de pertença é resultado do conjunto de recortes que especificam a posição de um ator social e a inserção de seu grupo de

¹⁵ “Os objetos (todos os objetos) são produtos que se formam e transformam em virtude do processo de definição que se desenvolve a interação social [...] as pessoas se dispõem a agir com relação aos objetos de acordo com o significado que têm para eles.”

¹⁶ Teoria desenvolvida através da Escola Sociológica de Chicago, por iniciativa do sociólogo Herbert Blumer. A Teoria do Interacionismo Simbólico debate a importância da relação entre os indivíduos na construção do mundo simbólico. Blumer destacou três trechos essenciais para compreensão da Teoria: 1- Os seres humanos agem em relação às coisas com base nos significados que eles atribuem a essas coisas"; 2- O significado de tais coisas é derivado de, ou é anterior à, interação social que uns têm com outros e com a sociedade"; 3- Esses significados são controlados em, e modificados por, um processo interpretativo usado pelas pessoas interagindo entre si e com as coisas que elas encontram (em função do consenso que, no mínimo, torna a comunicação possível).

pertença a um lugar”, ou seja, a convivência diária e o compartilhamento de uma mesma realidade, geram um vínculo social e afetivo entre as pessoas e o trem se torna parte do território desse grupo. O sentimento de pertencimento traz à tona a postura do indivíduo em se sentir à vontade, essa característica agregadora é peculiar do transporte de trens do Rio de Janeiro.

O metrô da cidade é um transporte semelhante, mas possui uma hierarquia de poder bem melhor definida. O que é proibido nas suas instâncias é combatido de forma mais veemente do que nos trens, em compensação, as interações sociais são mais frias e os contatos entre os usuários mais contidos, o que de determinada forma tolhe a expressão natural das pessoas.

Figura 6- Artista Circense Vento



Fonte: Elaborada pelo autor

Mesmo com tantas contradições e problemas, a EFCB tem recebido inúmeros projetos culturais. Alguns fazem menção a cultura local, como o *Trem do Samba* e *Samba nos Trilhos* (estudados mais à frente, no tópico 4.1). Outros eventos são voltados a gêneros pouco difundidos no subúrbio, como por exemplo o *Música nas Estações* e *Estações Culturais*. O primeiro projeto realiza concertos de música clássica em diversas estações. O segundo traz espetáculos de balé e danças urbanas para estação de Bonsucesso, onde as bailarinas

participantes são moradoras do Complexo do Alemão, comunidade próxima ao local.

Graças a implementação de projetos que visam a valorização da cultura suburbana nos trem, criou-se uma rede de divulgação maior, assim gerando uma força mobilizadora em torno resgate de práticas locais. A *Feira das Yabás*¹⁷, evento realizado no bairro de Oswaldo Cruz por componentes do Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela (também idealizadores do *Trem do Samba*), reúne inúmeras barraquinhas de comidas típicas do subúrbio com um palco onde se realizam shows de música popular. Embora não seja realiza no âmbito da SuperVia começou a receber uma grande divulgação, se tornando um evento tradicional da localidade.

O funk carioca devido sua forte popularidade nas regiões periféricas da cidade, mesmo que seus elementos iniciais da cultura norte americana, foi contemplado com alguns eventos no trem. O *Trem do Funk* (abordado no tópico 4.2), evento atualmente extinto, se realizou aos moldes do evento homônimo de samba e foi bem aceito pelos viajantes, embora o problema de parcerias tenha afetado sua continuação. Apesar disso, o gênero continua recebendo espaço e incentivo da concessionária para a recepção de outros eventos.

4.1 O Samba e O Trem

Eu sou o samba
 A voz do morro
 Sou eu mesmo sim senhor
 Quero mostrar ao mundo que tenho valor
 Eu sou o rei do terreiro
 Eu sou o samba
 Sou natural daqui do Rio de Janeiro
 Sou eu quem levo a alegria
 Para milhões de corações brasileiros (ZÉ KETI)

O samba, ritmo de matriz africana, surgiu na Bahia por volta do século 19 com a migração de escravos baianos para as fazendas de café do Rio de Janeiro, ganhando tonalidade local. O fim do cativo foi essencial para sua expansão dentro do estado, os escravos libertos começaram a se deslocar para diversas regiões e o ritmo passou a ser difundido em locais diferentes.

Na Praça Onze, conhecida no início do século 20 como “Pequena África”¹⁸, mais precisamente na casa da Tia Ciata, que o samba começou a se solidificar na cultura carioca.

¹⁷ Yabá é um termo da língua africana Iorubá que significa “mãe rainha”, designado no candomblé aos orixás femininos. A feira faz uma ponte entre as yabás africanas e as grandes matriarcas portelenses com seus quitutes

¹⁸ Devido à grande quantidade de escravos libertos que viviam na região.

Tia Ciata era baiana, cozinheira e mãe de santo, na sua casa se realizavam desde rituais de candomblé até rodas de partido alto e capoeira. Muitos sambistas, políticos, ricos, pobres e pessoas de diversas regiões participavam de suas festas. Segundo o professor Roberto Moura (1995, p.143), a casa da baiana não recebia grandes repreensões pois seu marido trabalhava no gabinete da polícia.

A partir das rodas de samba, surgiram os blocos carnavalescos que tinham o samba como base musical. Na década de 1920, com pilares nos blocos, apareceram as primeiras escolas de samba, que a partir de 1935 tiveram seus desfiles oficializados através do Prefeito Pedro Ernesto.

As agremiações de samba foram muito importantes para o desenvolvimento de algumas comunidades suburbanas. As principais e tradicionais escolas de samba, Portela e Mangueira, tem suas sedes localizadas na região. Seus trabalhos não se resumem somente ao samba mas contam também com inúmeros projetos sociais em benefício aos moradores locais, contribuindo para o desenvolvimento do espaço e reforçando seu “laço” com população.

A iniciativa de Getúlio Vargas em valorizar os gostos populares, contribuiu para “desmarginalização” do samba. Embora sobre intensa vigilância do Departamento de Imprensa e Propaganda, que proibia qualquer manifestação contra o governo através da música, o ritmo foi exaltado e ascendeu a símbolo nacional.

Apesar do reconhecimento dado por Vargas, o samba nos espaços institucionais foi tolhido às vontades do Estado e continuou reprimido em sua liberdade temática. Somente em locais onde a censura do governo não chegava, se mostrava com toda sua raiz e pureza. O trem foi um desses espaços onde podia se manifestar integralmente, sem grandes intervenções dos órgãos públicos. Quando retornavam de seus trabalhos, diariamente, os sambistas se encontravam no trem e assim podiam trocar ideias e experiências de forma plena, além de aproveitarem o espaço para socializar e se distraírem ao toque do samba. Segundo o sambista Luís Carlos do Pandeiro, através de um depoimento ao documentário “Filhos do Samba” (2004), “O samba é uma carta de baralho a qual você procura um meio de esquecer os problemas”. Sintetizando muito bem a ideia de que o ritmo é uma forma de lazer.

Através da identificação entre trem, subúrbio e samba, é possível montar uma rede sobrevivência cultural. O reconhecimento fortalece não somente a relação entre os três, ou até mesmo a sua significação individual mas todo um grupo culturalmente e socialmente próximo.

4.1.1 A Estação Primeira de Mangueira

Mangueira teu cenário é uma beleza
 Que a natureza criou
 O morro com seus barracões de zinco
 Quando amanhece que esplendor
 Todo mundo te conhece ao longe
 Pelo som dos seus tamborins
 E o rufar do seu tambor
 Chegou ô, ô, ô, ô
 A Mangueira chegou, ô, ô [...](JAMELÃO)

Nos meados do século 19 foi inaugurado o primeiro telégrafo aéreo do Brasil, nos arredores da Quinta da Boa Vista. O morro que se localizava ao lado das imediações, conhecido pela produção de mangas, passou a ser conhecido como Morro dos Telégrafos. Em 1957, a Fábrica de Chapéus Fernando Fraga se instalou na comunidade e devido a quantidade de mangueiras no local, alguns anos após sua abertura, seu nome foi modificado para Fábrica de Chapéu Mangueira.

No ano de 1889, a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil¹⁹ intitulou de Mangueira a primeira estação após a Central do Brasil. A influência da fábrica e a identificação popular com nome foram importantes para o título da estação.

A comunidade com grande parte da sua população de negros, tinha uma diversidade cultural entre os elementos africanos e rurais, vestígios do período colonial. A Mangueira se tornou um complexo de resistência étnica, em seu meio se encontravam diversos terreiros de candomblé, que eram os principais espaços de difusão dos saberes. Os pais, tias ou mães de santo não se envolviam somente com a religiosidade mas participavam intensamente da criação de ranchos e cordões carnavalescos. Os terreiros de Tia Fé, Chiquinho Crioulo, Minan e Maria Rainha eram alguns dos que mesclavam rituais de culto aos orixás com as rodas de samba.

Até a primeira década do século 20, os negros não podiam desfilar nos ranchos que percorriam o centro da cidade, então muitos blocos se propagaram no local e realizavam os desfiles no próprio morro. Em 1929, foi fundado o Grêmio Recreativo Escola de Samba Estação Primeira de Mangueira através da união de membros do bloco Arengueiro. O bloco era composto por nomes ilustres como Cartola, Carlos Cachaca e Zé Espinguela. No ano de 1932, a Mangueira participou de seu primeiro desfile oficial e foi campeã.

A escola foi nomeada Estação Primeira de Mangueira, pelo fato de ser a primeira estação de trem do ramal depois da Central do Brasil. Essa ligação entre o samba e o trem

¹⁹ Incorporada a EFCB em 1903.

também é demonstrada em pequenos detalhes.

Mangureira e Portela, duas escolas que tinham suas sedes em bairros com acesso ao trem, o que facilitava a amizade entre os membros das agremiações, embora existisse rivalidade nos desfiles. Paulo da Portela e Cartola²⁰ eram grandes amigos, aproveitavam o retorno de seus trabalhos no transporte para trocarem ideias sobre músicas e carnaval.

Em respeito à tradicional Mangureira, no *Trem do Samba* (idealizado por portelenses, tópico 4.1.2) parte dos vagões param na estação homônima da escola. Na edição de 1999, a Velha Guarda da Mangureira foi homenageada, a partir desse momento que se iniciou esse processo (antes os trens percorriam da Central a Oswaldo Cruz sem nenhuma parada).

4.1.2 O Trem do Samba

Décima sexta estação de trem do ramal da Central do Brasil
 O que lá mais tem? Trabalhadores humildes, gente de bem
 Que fazem samba com poesias mil
 Em Oswaldo Cruz, o samba corre em nossas veias
 Terra de Monarco e Argemiro,
 Tia Doca, Surica e Candeia
 Essa velha guarda que para samba é verdadeira luz
 Tenho orgulho dessa terra que se chama Oswaldo Cruz (MARQUINHOS DE
 OSWALDO CRUZ)²¹

O *Trem do Samba*, batizado em seu princípio de *Pagode do Trem*, é um projeto que tem o intuito de resgatar as antigas rodas de samba que aconteciam desde a Central do Brasil até o subúrbio de Oswaldo Cruz. Na década de 1920, um grupo carnavalesco chamado de *Conjunto Carnavalesco de Oswaldo do Cruz*, liderado por Paulo Benjamin de Oliveira (apelidado posteriormente de Paulo da Portela), percorria o trecho da Central tocando samba e promovendo encontros entre outros grupos de sambistas. Como exemplificado no início do capítulo, a repreensão policial não permitia que tocassem o ritmo nas ruas e o grupo não tinha uma sede, então os vagões se tornaram sua sede móvel. O *Conjunto Carnavalesco de Oswaldo Cruz* foi um dos gérmenes do *Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela*, que fixou sua sede entre os bairros de Oswaldo Cruz e Madureira.

Entre 1991 e 1992, através do movimento *Acorda Oswaldo Cruz*, houve a primeira tentativa de resgatar o pagode no trem. Um grupo de sambistas todas as quintas-feiras,

²⁰ Fundadores das Escolas de Samba Portela e Mangureira, respectivamente.

²¹ CRUZ, Marquinhos de. Décima sexta estação de trem. Disponível em: <<http://www.radio.uol.com.br/#/letras-e-musicas/marquinhos-de-oswaldo-cruz/decima-sexta-estacao/4828027>>. Acesso em: 24 de maio de 2014

durante o período, realizava as famosas rodas nos vagões. Como passar do tempo a ação foi se enfraquecendo, o que era semanal passou acontecer esporadicamente até se extinguir.

No dia 2 de dezembro 1996, dia consagrado nacionalmente ao samba, o *Trem do Samba* ressurgiu, se tornando a partir desse momento um evento anual. Nas primeiras edições, os grupos de sambistas participavam inicialmente da comemoração na Pedra do Sal²² e depois iam ao encontro de outros bambas na Central do Brasil, de onde saíam os trens para as comemorações em Oswaldo Cruz.

No documentário *Pagode do Trem* (2005), Marquinhos de Oswaldo Cruz, idealizador do evento, descreve a importância da ferrovia como instrumento de propagação da cultura. Citada no trecho abaixo:

A gente sabia quando estava chegando o carnaval, na quinta e na sexta antes você já observava os trens passando pelas comunidades com todo mundo tocando e cantando.
Então o trem teve uma importância muito grande desde a época do Paulo... aquela questão de fugir da repressão.
Sem falar a volta do trabalho. O pessoal está aqui na Central vai voltar do trabalho, aquele cansaço, o que mata o cansaço é o samba.

O evento começou a se firmar através da divulgação, do apoio governamental e patrocínio de grandes empresas. Atualmente recebe o apoio da Prefeitura do Rio de Janeiro e Secretaria Estadual de Cultural. As empresas Ambev, Petrobras e Caixa Econômica Federal são patrocinadoras da comemoração.

O festejo que outrora tinha duração de um dia, atualmente tem duração de uma semana. Para não atrapalhar o fluxo de passageiros, as rodas de samba nos vagões só se realizam no sábado posterior a comemoração no dia nacional do samba, ou quando dia 2 de dezembro ocorre no final de semana. Enquanto isso, durante a semana, palcos montados na Central do Brasil e em Oswaldo Cruz, levam shows a população até o dia da saída dos trens onde há encerramento do evento. Os shows são realizados gratuitamente e a compra dos bilhetes para embarque no trem são efetuadas através da troca por alimentos não perecíveis.

Há uma diversidade de sambistas que participam do evento, desde de jovens talentos que buscam divulgação de trabalho até velha guarda do samba. No programa Cultura Urbana da TV Alerj, sobre o *Pagode do Trem*, o compositor Darcy Maravilha declara: “Você vê o encontro de quem está começando, da velha guarda, de quem está procurando uma abertura.

²² Onde hoje se localiza a Pedra do Sal, próxima a Praça Mauá, era um antigo mercado de escravos no século 15. No século 19, escravos alforriados de origem baiana se alojaram no local em razão do baixo custo de moradia e lá mantiveram seus hábitos culturais (o culto ao candomblé e as rodas de samba). A riqueza cultural do espaço acarretou no seu tombamento, em 1984, através do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC).

Aqui é uma oportunidade, isso aqui é uma vitrine para quem está começando e para gente também”.

Figura 7- Trem do Samba 2008, vista da estação de Oswaldo Cruz



Fonte: Google²³

A adesão da iniciativa por várias gerações, denota a preocupação tanto com o resgate do gênero quanto com a continuidade do movimento. A cada edição um nome ilustre do samba é escolhido para ser homenageado, a artista escolhida no ano de 2014 é a sambista Dona Ivone Lara.

No ano de 2013, além dos 6 palcos e de 4 trens destinados ao samba, foi instalada em Oswaldo Cruz, durante o evento, a Tenda do Saber. No espaço foram realizadas oficinas de dança, de arte sustentável (customização de máscaras de carnaval e percussão com materiais recicláveis), debates e a veiculação de filmes relacionados ao mundo do samba. O projeto ainda tinha incluído um tour histórico pelo bairro, explorando os principais pontos de difusão do ritmo. Ainda não se tem informações se a Tenda do Saber continuará na programação deste ano.

A dimensão do projeto atravessa os espaços intitulados oficiais para os shows. O

²³ Disponível em: < <http://www.maismoreno.net/partiu-o-trem-do-samba-2008/>>. Acesso em: 29 de setembro de 2014.

bairro é tomado por diversas rodas de sambas, nas ruas próximas da estação é possível observar vários grupos com pandeiros, cavaquinhos e tamborins em bares. O pagode da tia Surica, o bar do Fininho e o buraco do galo, locais tradicionalmente conhecidos pela comunidade local, se mantêm abertos durante o evento.

A notoriedade a cada ano aumenta, graças a divulgação que recebe de diversos meios midiáticos. Jornais, redes sociais, programas de televisão, de rádio, veículos de comunicação locais e internacionais ajudam a promover o projeto, também divulgado através do site oficial do evento e da Supervia. A emissora inglesa de rádio e televisão, BBC (British Broadcasting Corporation), apresentou em dezembro de 2012 a matéria *All Aboard The Samba Train In Brazil*²⁴, ilustrando o que ocorre no evento e sua origem.

Figura 8- Vagões lotados no Trem do Samba



Fonte: Jornal O Globo²⁵

A solidificação do *Trem do Samba* como evento tradicional da cidade, tem alçado novos rumos para o projeto. Em entrevista ao site do jornal O Globo, Christian Estroci, prefeito da cidade de Nice na França, afirma que assinou um acordo importando o evento para seu país no ano de 2015. De acordo com a matéria, o interesse no evento surgiu também da vontade de Estroci em candidatar Nice ao título de Patrimônio Mundial da Unesco. A cidade tem um dos carnavais mais movimentados da Europa, que a assemelha com o Rio de Janeiro.

²⁴ “Todos abordo do Trem do Samba no Brasil.”

²⁵ Disponível em: <http://oglobo.globo.com/cultura/trem-do-samba-faz-homenagem-ao-ritmo-mais-popular-do-pais-6901997>. Acesso em: 29 de setembro de 2014.

Em São Paulo, desde 2007, a CPTM também realiza no dia 2 de dezembro o evento *Samba no Trem*, inspirado na ação carioca. O projeto conta com grupos locais e sambistas cariocas, como Beth Carvalho e Zeca Pagodinho, porém ainda não possui o reconhecimento e nem o público do *Trem do Samba*.

Com a grande aceitação do público, a SuperVia decidiu criar outro evento direcionado ao mundo do samba: *O Samba Nos Trilhos*. A comemoração se tornou parte do calendário da ferrovia em agosto deste ano, recebendo importantes artistas (Almir Guineto, Negoinho da Beija Flor e Leci Brandão) em seu palco. Segundo informações do próprio site da concessionária, o evento acontece mensalmente, especificamente na segunda sexta-feira, na estação Central do Brasil e já reuniu cerca de 20 mil pessoas.

O vínculo entre o trem, o samba e as camadas sociais suburbanas é um fator que facilita o sucesso de projetos culturais a eles ligados. A identificação popular em junção com apoio governamental, propicia a continuidade de eventos que envolvam sua própria raiz cultural.

Figura 9- Velha Guarda do Império Serrano no Trem do Samba



Fonte: Google²⁶

²⁶ Disponível em: <http://httpwww.luizfelipepediasdiascombr.blogspot.com.br/2012/12/trem-do-samba-faz-homenagem-ao-ritmo.html>. Acesso em: 29 de setembro de 2014.

4.2 O Trem e Funk

Era trabalhador, pegava o trem lotado
 Tinha boa vizinhança, era considerado.
 E todo mundo dizia que era um cara maneiro
 Outros o criticavam porque ele era funkeiro.
 O funk não é modismo, é uma necessidade
 É pra calar os gemidos que existem nessa cidade[...]
 (BOB RUN)

Na década de 1970, os ritmos funk e soul, de origem norte americana, começaram a se disseminar em bailes black²⁷ pelo Brasil. Com o sucesso da música afro-americana no país, inúmeras equipes de som se formaram para realizar esses bailes, que percorriam a cidade inteira, não havendo discriminação de público.

A partir da década de 1980, influenciados pelo ritmo Miami Bass²⁸, com rápidas batidas, surgiram os primeiros funks cariocas. As equipes de som passaram a agregar o gênero em seus bailes, que ganhou grande visibilidade, principalmente nas periferias do Rio. Ainda que no período houvesse pouca veiculação de músicas em português no baile, concursos musicais realizados pelas equipes foram grandes responsáveis pela nacionalização do ritmo.

No início dos anos de 1990, o funk começou a fazer parte da realidade da cidade, se misturando com o espaço social e se difundindo nos subúrbios cariocas, onde criou raiz. As músicas relatavam a pobreza e a violência existentes nas regiões exclusas da cidade, fator preponderante para sua popularidade.

O baile funk passou a ser discriminado, não simplesmente por abordar o cotidiano das classes sociais baixas mas porque grupos de diferentes comunidades aproveitavam o espaço para se digladiarem. Esses bailes conhecidos como baile de corredor²⁹, marcados por extrema violência e mortes, acabaram associando o funk à selvageria. Com o combate à violência ao passar dos anos, o funk, especificamente o carioca, tem se expandido do subúrbio para as regiões mais nobres da cidade.

No ano de 2009, Rômulo Costa, dono da Equipe Furacão 2000³⁰, foi nomeado

²⁷ Baile caracterizado por tocar músicas de origem afro-americana. Jazz, Blues, Soul e Rock, estão incluídos nesse contexto

²⁸ O Miami Bass consistia numa espécie de Hip Hop com um toque eletrônico. A criação do som era realizada através da utilização de um aparelho chamado Roland 808, uma caixa programável de ritmos.

²⁹ No baile de corredor, grupos de comunidades diferentes ocupavam um espaço específico no local, para não se misturarem. No meio desses grupos ficava um vão, tipo um corredor. Em determinada parte do baile cada grupo entoava seu “grito de guerra” e brigavam entre si.

³⁰ Uma das equipes de som sobreviventes desde os bailes black da década de 1970. Atualmente é maior e mais conhecida do Brasil.

secretário de cultura e turismo no município de Belford Roxo. No mesmo ano, uma parceria entre Rômulo, a prefeitura de Belford Roxo, a Secretaria Estadual de Cultura, Secretaria Estadual de Transportes e a SuperVia, possibilitaram a realização do evento Trem do Funk.

Em depoimento ao Jornal do Brasil, Rômulo declarou o ritmo deve ser legitimado como uma manifestação cultural e popular da cidade do Rio de Janeiro.

Este é um passo de suma importância para o funk. Embora o ritmo tenha caído nas graças do mundo e se popularizado na noite das principais metrópoles, ainda existe muita resistência aqui no nosso próprio estado. Eventos como este são importantes para mostrar à opinião pública que o funk, é, sim, uma vertente cultural, e merece respeito.

O evento idealizado aos moldes do *Trem do Samba*, tinha o objetivo de desmistificar o funk como movimento que faz apologia à violência. Para Neguinho da Beija-Flor, participante da primeira edição do evento, o samba e o funk tem suas semelhanças. Em entrevista ao site G1, o sambista declarou: “Assim como o samba, o funk também sofre discriminação, mas assim como o samba, ele também está sendo reconhecido pela sociedade. O funk é a música do futuro”.

O *Trem Funk* percorria o trecho da Central do Brasil até Belford Roxo, realizando paradas somente nas estações Jacarezinho, Mercadão de Madureira e Pavuna. Ao chegar no município da Baixada, os artistas se reuniam em um grande palco. Sua primeira edição foi realizada no dia da Consciência Negra, pois o movimento é composto em sua maioria por afrodescendentes.

Na segunda edição do evento, realizada no dia 11 de dezembro de 2010, no mesmo molde da anterior, foram arrecadados brinquedos para crianças carentes do Complexo do Alemão. Cerca de 1.800 pessoas participaram do funk no trem.

Com o fim do mandato de Rômulo Costa o evento se extinguiu, mas o funk não deixou de ter espaço nos trens da SuperVia. Em agosto desse ano, o trem se tornou um dos palcos para o Rio Parada Funk. O evento tem como objetivo promover o funk, sua programação contém diversas apresentações em diferentes locais públicos da cidade. A Central do Brasil foi o espaço escolhido para a apresentação do espetáculo *Maior Passinho do Mundo*, com cerca de 50 dançarinos ao som da ópera *Barbeiro de Sevilha* na versão funk. Enquanto acontecia a batalha do passinho³¹, um barbeiro dançarino cortava os cabelos de seus companheiros de movimento, no estilo utilizado pelos jovens das comunidades carentes.

Mesmo sendo um elemento agregado a pouco tempo na cultura brasileira, o funk é um

³¹ Duelos de dança performáticos realizados em bailes funks e rodas de Hip Hop.

movimento que reflete a cultura das comunidades carentes, seus hábitos e vivências. Apesar de não fazer parte da formação histórica dos bairros, ele faz parte do presente dos subúrbios e está intimamente ligado a identidade das novas gerações.

Figura 10- Trem do Funk em 2010



Fonte: Jornal Extra³²

³² Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/trem-do-funk-418960.html>. Acesso em: 10 de outubro de 2014.

5 PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

Como foi enfatizado nos capítulos anteriores, o trem foi um elemento essencial na formação da cidade do Rio de Janeiro, principalmente na construção física e simbólica do subúrbio. Por ter sido um dos agentes das transformações sociais, culturais e econômicas de todo país foi designado como patrimônio material, imaterial e industrial, conforme o artigo 216 da Constituição Federal Brasileira³³.

Através da lei 11.483 de 2007, que declarou extinção da RFFSA, ficou ao encargo de várias instituições a responsabilidade de gerir os bens deixados pelo então órgão revogado. Através do artigo 9, da lei citada, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) assumiu a responsabilidade de avaliar quais bens deixados pela empresa poderiam ser considerados de valores artísticos, históricos e culturais, administrando-os também.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.
 § 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.
 § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:
 I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;
 II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (CÓDIGO CIVIL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL)

Dois anos após a promulgação da lei, descrita acima, houve uma revisão do artigo³⁴ que repassou ao Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão a responsabilidade de avaliar os bens imóveis que eram escolhidos pelo IPHAN. A partir do decreto, o Ministério passou a examinar o patrimônio requerido, colocando ou não (de acordo com seus critérios) sob a égide do órgão. Além disso, foi aberta a possibilidade de compartilhamento das propriedades cedidas com outras entidades de administração pública ou privada, desde que fosse para a contribuir com o fortalecimento da memória ferroviária, bem como para o desenvolvimento turístico e cultural.

³³ Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira

³⁴ Através do Decreto nº 6.769, de 2009. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Decreto/D6769.htm>. Acesso em: 18 de junho de 2014.

Na cidade do Rio de Janeiro dois imóveis foram tombados pela entidade de preservação. O primeiro bem a ser tombado pelo IPHAN, em todo Brasil inclusive, foi o Museu do Trem cuja localização é no subúrbio carioca, mais precisamente no bairro do Engenho de Dentro. A Estação Ferroviária Barão de Mauá, conhecida popularmente como Leopoldina, também foi tombada no ano seguinte³⁵.

Com a todas as dificuldades burocráticas o Museu conseguiu “sobreviver” apesar de anos com as portas fechadas, o mesmo não se pode dizer da Estação Barão de Mauá que se encontra degradada e com materiais importantíssimos sendo corroídos pelo tempo. Alguns projetos surgiram com objetivo de revitalizá-la mas na prática nada foi efetuado.

O INEPAC, órgão de preservação estadual, também tombou alguns bens ferroviários, entre eles se encontra a Estação de Marechal Hermes. A estação suburbana, construída em 1913, tem arquitetura peculiar, o formato do prédio remete as ferrovias inglesas mas tem em seus pequenos detalhes telhas, arcos de ferro franceses e azulejos de origem alemã e belga. Em 1984 foi declarada como patrimônio cultural da zona norte, mesmo com o título, após alguns anos recebeu reformas que modificaram partes de sua estrutura. Originalmente na plataforma existia uma torre, com cerca de 6 metros, que continha um relógio de 4 faces (semelhante ao que se encontra na Central do Brasil). A torre foi derrubada, sem nenhuma explicação, e o relógio levado ao estado Minas Gerais, o que denota a falta de cuidado público com o patrimônio suburbano.

5.1 Museu do Trem

Inaugurado em 1984, após a criação do CBTU, o Museu do Trem tomou como espaço parte do complexo de oficinas do trem, se localizando especificamente no antigo galpão de pinturas. A outra parte do complexo foi cedida para a construção do Estádio Olímpico João Havelange, conhecido como Engenheiro.

Durante o tempo em que a CBTU era a responsável pela gestão dos trens cariocas (1984-1995) o museu recebeu cerca de 160.000 visitantes, uma média de 15.000 visitantes por ano, o número pode ser explicado pela quantidade de visitas orientadas oferecidas. No período, o museu administrado pela Rede Ferroviária fez parceria com a Companhia

³⁵ De acordo com informações fornecidas pelo IPHAN, o Museu do Trem foi declarado como bem em 13/04/2007, enquanto a Estação Barão de Mauá 27/08/2008. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=15825&retorno=paginaIphan>. Acesso em: 4 de agosto de 2014.

Brasileira de Trens Urbanos e a Secretaria de Transporte Urbano, então desenvolveram um projeto de visitas à instituição por escolas públicas e particulares, onde os alunos chegavam ao local através do transporte trem e recebiam o acompanhamento de policias ferroviários.

Em 2007, com a extinção da RFFSA, o museu foi fechado por não ter um órgão gestor. Apesar de ser tombado pelo IPHAN no mesmo ano, se manteve fechado durante 6 anos, o que prejudicou parte do seu acervo. No tempo em que permaneceu de portas fechadas além de perder parte do seu terreno para o Engenhão, grande parte dos bens que se encontravam na parte externa do espaço foram degradados pela chuva e tiveram peças furtadas.

No ano de 2010, um projeto escolhido pelo Ministério dos Transportes sugeria a transferência de todo material do Museu do Trem (na época fechado) para a Estação da Leopoldina, que passaria por uma intensa reforma para abrigar o Museu Nacional Ferroviário. O projeto não foi à frente e a ideia de extinguir ou retirar o equipamento cultural do Engenho de Dentro seria como roubar um pedaço da história do subúrbio. Além de contar com pouquíssimos espaços culturais, a ferrovia representa um elemento importante em seu desenvolvimento e origem local.

Figura 11- A Baroneza, Museu do Trem



Fonte: Elaborada pelo autor

Após 6 anos de fechamento, graças aos esforços de dois funcionários do IPHAN (citados abaixo), o museu foi reaberto em 2 de abril de 2013, mesmo ainda necessitando de inúmeras reformas. O espaço conta o trabalho dos gestores Bartolomeu D'El Rei e Flávio Duarte, mais 20 funcionários terceirizados, entre seguranças, auxiliares de serviços gerais e jardinagem.

O acervo do museu dispõe de 5 locomotivas, 4 vagões antigos, além de livros, objetos e mobílias utilizadas nos escritórios das companhias e nas locomotivas. Na parte interna no galpão encontram-se peças raras da história ferroviária. A primeira locomotiva do país (Baroneza), o vagão imperial utilizado por Dom Pedro II e o trem presidencial, usado por Getúlio Vargas, são a parte mais importante do acervo, apresentando-se em perfeito estado de conservação. No espaço ainda encontram-se réplicas em miniatura de antigos carros de várias ferrovias.

Apesar da riqueza dos materiais, os muros e o portão do local estão um pouco degradados e repletos de pichações, o que o tornam inicialmente pouco convidativo. A placa que indica a existência do lugar é pequena e pouco visível aos transeuntes.

Em entrevista, Flávio afirmou que no ano de 2015 o museu deverá fechar novamente, só que dessa vez para uma reforma eficiente. Em razão das Olimpíadas, foi criado pela prefeitura do Rio um projeto de revitalização para os arredores da estação do Engenho de Dentro, pois existe um grande contraste entre o estádio e o que restou das antigas oficinas. Essa intervenção além de reformar o museu, restaurará velhos galpões que farão parte na criação de um espaço denominado “praça do trem”. O objetivo é melhorar o entorno do Engenhão, mas acabará integrando os equipamentos existentes na região e reafirmando a ligação do trem com identidade histórica/cultural do local. Após a reforma, algumas locomotivas que estão paradas na Estação Barão de Mauá serão transferidas para o museu.

Atualmente o museu recebe visitas turísticas, de escolas e equipes para filmagens cinematográficas. Recepcionando cerca de 30 a 40 pessoas por dia, grande parte dos visitantes são moradores das redondezas, segundo informações dadas pelos gestores do espaço. A entrada gratuita facilita o acesso da população, embora seu funcionamento se restrinja a quatro dias na semana, de terça-feira a sexta-feira, fechando aos finais de semana devido à pouca quantidade de funcionários.

O Museu do Trem é representante não somente da história da ferrovia mas é um componente de preservação da memória da região. Os resquícios das oficinas remetem um período de tempo, onde a estrada de ferro era o centro do bairro, conhecido por abrigar a maior oficina da América Latina.

Figura 12- Pátio do Museu do Trem,



Fonte: Elaborada pelo autor

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho presente se propôs a investigar o vínculo existente entre a Estrada de Ferro Central do Brasil e o subúrbio carioca, abrangendo aspectos históricos, sociais e culturais. Além de afirmar importância do trem como espaço de mediação e resistência cultural.

Para compreender o trem como elemento simbólico do subúrbio foi preciso, primeiramente, se entregar a sua história através das fontes bibliográficas. Entender o papel da ferrovia na formação geográfica e social da cidade do Rio Janeiro foi uma base para se chegar ao foco do projeto.

O trabalho de campo foi essencial para o entendimento dos conflitos existentes, principalmente para observação das trocas culturais no local. Através do questionário aplicado em usuários da Estrada de Ferro Central do Brasil foi possível identificar os focos de tensão, as qualidades e defeitos dos serviços, além da importância do local para os entrevistados. Percorrendo todos os ramais da ferrovia constatei a riqueza das interações entre indivíduos.

Uma das mais significativas discussões foi em relação ao abandono do transporte pelas autoridades públicas, que ocorreu a partir da década de 1950. Nessa questão existe um grande paradoxo: o trem se transformou em um espaço de tensão, porém aberto às múltiplas criações. A falta de cumprimento de regras em seu ambiente não foi de todo ruim, pois permitiu que grupos diferentes cultivassem seus costumes. A diversidade de práticas afirma o trem como território aberto as diversas nuances culturais.

A criação de circuitos culturais que contemplam o subúrbio no espaço ferroviário foi um dos pontos relevantes ao estudo. Os eventos culturais, como o “Trem do Samba”, fortalecem e reafirmam a identidade dos usuários suburbanos com o trem, além de enaltecer as trocas de saberes em grupos tidos como segregados. O mais interessante é saber que esses circuitos recebem o apoio e reconhecimento das mídias de massa e dos governantes.

Apresentar ao final da pesquisa a questão do patrimônio foi um modo de certificar a relevância da estrada de ferro. Para não fugir do propósito temático, apresentei o caso do Museu do Trem. Através da entrevista com os administradores do local, pude interligar sua história ao objetivo do trabalho.

O entendimento dos argumentos utilizados orienta na compreensão dos objetos da pesquisa como partes que se complementam. Assim como o trem abriu o caminho para a formação do subúrbio, o subúrbio hoje reflete a pluralidade característica de seus habitantes no trem.

O transporte ferroviário suburbano ainda possui muitos aspectos a serem explorados, as relações em seu âmbito são riquíssimas mas recebem pouca atenção do meio acadêmico. Devido à ampla quantidade de práticas, deixo em aberto a possibilidade de continuação da pesquisa.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Iplanrio, 1997.

BARRETO, Lima. **Triste fim de Policarpo Quaresma**. 1. ed. São Paulo: Rideel, 2000.

_____. **Clara dos Anjos**. 1ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

BLUMER, Herbert. **El interaccionismo simbólico: perspectiva y metodo**. [S.l.]: [s.n.], 1969. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/37180510/Blumer-Herbert-El-interaccionismo-simbolico-perspectiva-y-metodo-pp-1-76>>. Acesso em: 23 ago. 2014.

BOURDIN, Alain. **A Questão Local**. Rio de Janeiro: DP & A , 2001.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**, Artigo 206. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10650554/artigo-206-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: 10 de nov. de 2014.

CALLEGARI, Carolina. **Um dia depois de falso aviso, novo cartaz com crítica à SuperVia é colado dentro de trem**. O Globo, 23 set. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/um-dia-depois-de-falso-aviso-novo-cartaz-com-critica-supervia-colado-dentro-de-trem-14018070>>. Acesso em: 01 out. 2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Coleções de Lei do Império do Brasil**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-norma-pl.html>>. Acesso em 29 de março de 2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Coleções de Lei do Império do Brasil**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1598-9-maio-1855-558530-publicacaooriginal-79870-pe.html>> Acesso em: 30 de março de 2014.

CANDIDA, Simone; DE LIMA, Ludmilla; BERTOLUCCI, Rodrigo. **Histórias do Engenho de Dentro: antigas oficinas de trem vão ganhar vida nova**. O Globo, 22 jun. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/design-rio/historias-do-engenho-de-dentro-antigas-oficinas-de-trem-vaio-ganhar-vida-nova-12962002>>. Acesso em: 03 nov. 2014.

CÓDIGO CIVÍL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Lei Nº 3.115, de 16 de março de 1957. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso em:

22 de abril de 2014.

CÓDIGO CIVIL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Lei 11.483 de 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm>. Acesso em: 29 de maio de 2014.

CRUZ, Marquinhos de. **Décima sexta estação de trem.** Disponível em: <<http://www.radio.uol.com.br/#/letras-e-musicas/marquinhos-de-oswaldo-cruz/decima-sexta-estacao/4828027>>. Acesso em: 24 de maio de 2014

DICIONÁRIO INFORMAL. Suburbano. Disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/significado/suburbano/5533/>>. Acesso em: 10 de agosto de 2014

FACEBOOK. **SuperVia Vergonha Para o Povo Carioca.** Disponível em: <<https://www.facebook.com/SuperviaVergonhaParaOPovoCarioca?fref=ts>>. Acesso em: 14 jun. 2014.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio:** Rio de Janeiro 1858/1894. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

_____. As Escolas de Samba, identidade nacional e o direito à cidade. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, 2012. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-47.htm>>. Acesso em: 16 nov. 2014.

FERREIRA, A. B. H. **Mini Aurélio século XXI: o minidicionário da Língua Portuguesa.** 4. ed. rev. e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

FILHOS DO SAMBA. Produção: Germano Fehr e Tomás Carvalho. [S.l.]: Cinema Futebol Clube e Sardinhas Produção. 2004. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=P7KK-uKjMxk>> <<https://www.youtube.com/watch?v=CBu0TrRE6vo>>. Acesso em: 25 de set. de 2014.

FRANÇA, Renan. **Atenção, passageiros do Trem do Samba: próxima parada, França.** O Globo, 23 ago. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/atencao-passageiros-do-trem-do-samba-proxima-parada-franca-13704109>>. Acesso em: 08 nov. 2014.

FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, paisagem e a cultura do Brasil.** Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1948.

JAMELÃO. **Exaltação à Mangueira**. Disponível em: <<http://www.vagalume.com.br/jamelao/exaltacao-a-mangueira.html>>. Acesso em: 5 de novembro de 2014.

JANSEN, Thiago. **Trem do Funk leva o baile para os trilhos do Rio**. *Jornal do Brasil*, 20 nov. 2009. Disponível em: <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2009/11/20/trem-do-funk-leva-o-baile-para-os-trilhos-do-rio/>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

KÉTI, Zé. **A voz do morro**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=2w_V4H-pxFY>. Acesso em 05 de novembro de 2014.

LAROUSSE, Ática. **Dicionário da língua portuguesa**- Paris: Larousse/ São Paulo: Ática, 2001.

LO-BIANCO, Alessandro. **Câmeras da SuperVia flagram jovem colando adesivo com mensagem falsa em trem**. *O Globo*, 19 set. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/cameras-da-supervia-flagram-jovem-colando-adesivo-com-mensagem-falsa-em-trem-13987235>>. Acesso em: 2014 out. 01.

MOURA, Roberto. **Tia Ciata e a Pequena África**. 2^a. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Dep. Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão Editorial, 1995.

O GLOBO. **Justiça proíbe realização de cultos religiosos nos trens da SuperVia**. *Globo*, 05 de jun. de 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/justica-proibe-realizacao-de-cultos-religiosos-nos-trens-da-supervia-8598561>>. Acesso em: 5 de nov. de 2014

OLIVEIRA, Márcio Piñon. ; FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **150 anos de subúrbio carioca**. 1^a. ed. Rio de Janeiro: EdUFF, 2010.

PAGODE DO TREM. Direção: Renato Ferreira e Cristiano Menezes. 2005. Disponível em: <https://www.youtube.com/results?search_query=pagode+do+trem+03> <<https://www.youtube.com/watch?v=fWmSrPsNP98>> <<https://www.youtube.com/watch?v=BgW6KxGevic>>. Acesso em: 29 de set. 2014.

PAGODINHO, Zeca. **Shopping Móvel**. Disponível em: <<http://letras.mus.br/zeca-pagodinho/49405/>>. Acesso em: 5 de novembro de 2014

PIRES, Lênin. **Esculhamba, mas não esculacha! Uma etnografia dos usos urbanos dos**

trens da Central do Brasil. 1ª. ed. Niterói: Editora da Uff, 2011.

RUM, Bob. **O rap do Silva.** Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=HDJgZZcYSH0>>. Acesso em 5 de novembro de 2014

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro.** 1ª. ed. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Noronha. **As Freguesias do Rio Antigo.** 1. ed. Rio de Janeiro: O Cruzeiro S.A. 1965.

_____. **Meios de transporte no Rio de Janeiro.** 3º. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, volume 2. 1996.

SUPERVIA SA. **Quarta edição do projeto Samba nos Trilhos recebe Negoinho da Beija-Flor na Central do Brasil.** SuperVia, 12 nov. 2014. Disponível em:

<<http://www.supervia.com.br/noticia/quarta-edicao-do-projeto-samba-nos-trilhos-recebe-negoinho-da-beija-flor-na-central-do-brasil/804>>. Acesso em: 16 nov. 2014.

TV ALERJ. **Programa Cultura Urbana- Pagode do Trem.** Rio de Janeiro, 2004.

Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=13BY1lmYqLc>>. Acesso em: 29 set. 2014.

TREM DO SAMBA. Disponível em: <<http://www.tremdosamba.com/>>. Acesso em: 10 de out. 2014.

VALÉRIA, Alba. **Funkeiros viajam em trem lotado de música e alegria.** G1, 20 nov. 2009.

Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,MUL1386532-5606,00-FUNKEIROS+VIAJAM+EM+TREM+LOTADO+DE+MUSICA+E+ALEGRIA.html>>.

Acesso em: 14 out. 2014.

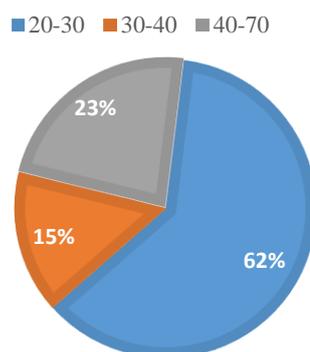
XIBERRAS, Martine. **As Teorias da Exclusão - Construção Imaginária do Desvio.** 1ª. ed. São Paulo: Instituto Piaget, 1996.

APÊNDICE A- Resultado da coleta de dados através da aplicação de questionário presencial e por meio eletrônico

Entre os meses de Setembro e outubro de 2014, realizei uma série de entrevistas nos trens da EFCB, junto aos usuários e ambulantes. Para coleta de dados, criei um formulário de pesquisa que foi utilizado em campo mas também divulgado através do site Facebook.

Esses dados contribuíram para a constatação de elementos oferecidos pelas fontes bibliográficas utilizadas, para traçar as dificuldades de transporte para os suburbanos. Os resultados abaixo identificam o perfil dos usuários dos trens suburbanos:

Gráfico 2- Faixa Etária dos Passageiros entrevistados

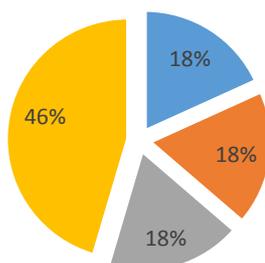


-A maioria dos usuários da SuperVia são jovens.

-Todos os idosos entrevistados relataram utilizar o trem para trabalhar.

Gráfico 3- Quanto o tempo utilizam os trens?

■ Não Lembra ■ Até 5 anos ■ Até 10 anos ■ Mais de 20 anos



- Dos 46% utilizam os trens há mais de 20 anos, 27,6% alegaram fazer uso do transporte desde a infância;

- Todos os passageiros que frequentam o espaço há menos de 5 anos, reclamaram que os serviços da SuperVia só pioraram durante esses poucos anos;

- Segundo 57,1% dos usuários mais antigos, acima de 10 anos, os serviços de trens melhoraram. Parte deles elogiaram a aquisição dos vagões com ar condicionado.

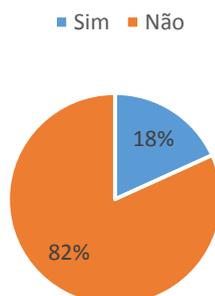
Gráfico 4- O que Mudariam na EFCB?



- 9% reclamaram que as atitudes de seus companheiros de jornada atrapalham o andamento da viagem. Segundo o grupo, atitudes como travar as portas, jogar lixo no chão e criar brigas, são posturas que deveriam ser revistas por muitos usuários;

- Dos 28% que mudariam os atrasos, cerca de 20% também elogiaram a rapidez do transporte.

Gráfico 5- Participação em eventos culturais da SuperVia



- Dos 82% que declaram não participar de eventos culturais oficiais da SuperVia, cerca de 20 % alegaram não participar porque parte dos projetos não incluem os ramais que utilizam. 47,4% alegam não participar por cansaço e pressa de chegar aos seus lares. 32,6% relatam não se interessar pelos eventos;

- Do grupo que não participou dos eventos, 70% afirmou ter observado alguma manifestação cultural (sem apoio da SuperVia) no espaço da ferrovia;

- Os 18% que afirmaram participar dos eventos, reclamaram da falta de infraestrutura dos eventos, que normalmente são superlotados. O fato afronta a pesquisa, pois grande parte dos usuários entrevistados não declararam participar das intervenções da concessionária.

Questionário de Pesquisa Sobre Os Trens no Subúrbio

O formulário abaixo busca coletar opiniões e experiências de usuários dos trens suburbanos

Quanto tempo é usuário do trem?

Nome, Idade e Profissão:

Utiliza o trem diariamente?

Por que começou a utilizar o transporte ferroviário?

Cite aspectos positivos do transporte por trem:

Cite aspectos negativos do transporte por trem:

**Já participou de algum evento cultural realizado pelo Supervia? Se afirmativo, qual evento?
Escreva sobre como foi sua experiência (Samba no trem, Trem do funk, entre outros)**

Tem alguma história a contar sobre algo inusitado que tenha visto no trem?

Para você existe uma relação entre o trem e a cultura suburbana carioca?

Já passou por algum constrangimento ou situação ruim no trem?

Se tivesse o poder de mudar algo no transporte ferroviário, o que mudaria?

APÊNDICE B- Registro de entrevista presencial

Entrevista realizada no dia 07/11/2014

Local: Museu do Trem

Entrevistado: Flávio Duarte, técnico do IPHAN e um dos gestores do Museu do Trem.

SILVIA MACEDO (SM)

FLÁVIO DUARTE (FD)

SM: Quando surgiu a ideia de reabrir o museu?

FD: *O Bartolomeu (historiador do IPHAN, principal gestor do museu) veio para o museu antes, quando ele chegou isso aqui era só mato. Estava uma bagunça só, começamos a acertar as coisas pois nada funcionava. A partir desse momento eu me convidei para trabalhar com ele no museu. Eu moro aqui perto e me comprometi a ajudar reabrir o museu. Eu comecei a obra com ele e vim pra cá em fevereiro de 2013, dois meses depois nós reabrimos o museu. Na época ninguém nem acreditava que iríamos reabrir, eu fui lá no IPHAN um dia antes e as pessoas não acreditaram.*

SM: Vocês perderam alguns vagões durante o tempo de fechamento?

FD: *Alguns materiais acabaram estragando mas não quer dizer que estão sucumbidos. Alguns vagões serão reformados mas não poderão mais funcionar e ficaram estáticos. Na época que estava fechado, as pessoas entravam aqui e acabaram levando algumas peças.*

SM: Durante o período de fechamento o acervo do museu continuou aqui?

FD: *A parte mais importante do acervo estava aqui dentro do galpão. Esse acervo, de mobílias antigas, a presidente do IPHAN pediu para que a SuperVia mandasse para cá, no período de abertura do museu.*

SM: Quais são as partes mais importantes do acervo?

FD: *A locomotiva Baroneza, a primeira do Brasil, o carro imperial de Dom Pedro II, o vagão usado pelo Rei Alberto da Bélgica e o presidencial de Getúlio Vargas.*

SM: Antes da pesquisa eu não sabia da existência do museu. Qual o meio que vocês utilizam para divulgar o espaço?

FD: Você não é a primeira pessoa que fala isso. Ultimamente o museu tem começado a receber visitas de escolas e até mesmo turísticas. Do ano passado até agora, já recebemos cerca de 8 mil visitantes. As pessoas que vêm visitar tiram fotos e postam em redes sociais, acabam divulgando o museu. Tem gente que vem para tirar fotos de casamento, abrimos também para filmagens de cinema.

SM: Qual é horário de funcionamento?

FD: Nós abrimos de segunda a sexta, de 10 às 16 horas. Nós gostaríamos de abrir aos sábados mas no momento ainda não temos estrutura.

SM: Quantos funcionários trabalham no museu?

FD: Eu e Bartolomeu somos funcionários do IPHAN, e temos mais 20 funcionários terceirizados entre serviços de segurança, limpeza e jardinagem.

SM: Quais são as dificuldades do espaço?

FD: Em dias de chuva as telhas vazam água e não há espaço para escoamento. Como você pode observar as paredes estão descascadas.

SM: Existe alguma possibilidade de reforma por esse período?

FD: Está previsto que a gente fique com o espaço da oficina da Silva Freire, eles vão se transferir para Deodoro (onde fica a atual oficina dos trens). Todo esse espaço aqui era oficina, inclusive o Engenhão. Ano que vem nós vamos ter uma obra para refazer todo o museu, inclusive outras locomotivas que estão na Leopoldina já estão escolhidas para virem para cá. Nós vamos ter que fechar o museu de novo mas com propósito de melhorar.

Há anos atrás o governo tinha um projeto para retirar todo acervo daqui, do Engenho de Dentro, e levar para Leopoldina após a reforma que fariam lá. Fui contra pois aqui eram as oficinas, a mudança iria descaracterizar o museu.

APÊNDICE C- Fotos

Figura 13- Proibição do consumo de bebidas, não cumprida



Figura 14- Central do Brasil, ramal Santa Cruz



Figura 15- Fachada do antigo complexo de oficinas (Engenho de Dentro)



Figura 16- Vagão de Getúlio Vargas (Museu do Trem)



Figura 17- Vagão Leopoldina (Museu do Trem)



ANEXO A- Fotos**Figura 18- Estação Marechal Hermes tombada pelo INEPAC**

Fonte: O Globo. Disponível em: <http://infograficos.oglobo.globo.com/rio/o-rio-de-ontem-e-hoje.html>. Acesso em: 24 de Agosto de 2014

Figura 19- Rio Parada Funk na Central do Brasil

Fonte: O Dia. Disponível em: < <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-08-23/danca-do-passinho-leva-a-cultura-funk-a-central-do-brasil.html> >. Acesso em 03 de novembro de 2014

Figura 20- Cartola na Estação Mangueira (1975)



Fonte: Revista Veja.

Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/mangueira.htm>. Acesso em: 15 de novembro de 2014

Figura 21- Ambulante Pelé vende suas poesias no trem há 40 anos



Fonte: Blog do Azulão³⁶. Disponível em: <<http://azulaoblogspotcom.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 15 de agosto de 2014.

³⁶ Jorge Gonzaga, conhecido como Azulão, é o líder dos ambulantes da Central do Brasil. Há anos busca a legalização dos trabalhadores.

Figura 22- Mapa das estações (2014)



Fonte: SuperVia S.A. Disponível em: < www.supervia.com.br/estacoes.php >. Acesso em: 22 de abril de 2014.

ANEXO B- Entrevista extraída de meio eletrônico

Entrevistado: Marquinhos de Oswaldo Cruz, idealizador do Trem do Samba
Entrevistadores: Dularim, Flávio Pietro, Martinho, Ricardo Azevedo, Roberto Azevedo e Roberto Ponciano- Diretores do Sindicato dos Servidores da Justiça Federal do Rio de Janeiro.

Veículo: Jornal “Que Fazer”, do SISEJUFERJ. Disponível em: <http://www.samba-choro.com.br/s-c/tribuna/samba-choro.0502/0179.html>. Acesso em: 30 de out. de 2014.

DULARIM (D)

ROBERTO PONCIANO (RP)

FLÁVIO PIETRO (FP)

RICARDO AZEVEDO (RA)

MARQUINHOS DE OSWALDO CRUZ (M)

MARTINHO (MT)

RP: Marquinhos, como começou o Pagode do Trem?

M: *Em Oswaldo Cruz, quando criança, eu era muito amigo dos coroas. Do seu Manacéa, do Monarco. Muito mais do Manacéa e do Argemiro. Eu ficava indignado que se tirassem a placa da estação de trem. Oswaldo Cruz deixaria de existir, como Rocha, Turiaçu, que são bairros do subúrbio que não existem mais, engolidos por bairros que não existem mais, engolidos por bairros em que o comércio é muito forte. Oswaldo Cruz fica exatamente entre Marechal Hermes e Bento Ribeiro e, do outro lado, Madureira. Toda a história cultural do bairro de Oswaldo Cruz – de resistência, de música – era creditado a Madureira. Toda ela feita por moradores de Oswaldo Cruz que tinham dois trabalhos, o formal e o de música. Uma vez eu me juntei com uns amigos, meu irmão, minha irmã de criação, Gilvan, Lucas e falei: meu negócio é tocar no trem, para falar do valor do bairro. Mas não vingou, o pessoal me xingou para caramba. Aí eu fundei com o Juarez Barroso, uma pessoa que acreditou num montão de maluquices que eu falava o movimento “Acorda Oswaldo Cruz”, quase duas pessoas só. Depois se juntou um montão de gente, associação de moradores, grupos afro... Todo mundo que podia falar do bairro. Essas pessoas falaram “Marquinhos, põe tua ideia do pagode do trem na prática”. O primeiro foi em 91, para chamar a atenção das pessoas para a Velha Guarda, para a importância de Oswaldo Cruz. Isto foi até 92. Em 96 a gente fez um movimento subindo os morros. Subimos a Serrinha, o Morro dos Macacos... Já em 96 eu fui a uma casa que tinha no subúrbio, chamada Lima Barreto, com esta ideia. O pessoal da Tia Doca me enchia o saco porque tinha um samba o falecido Dum que tinha um refrão: Pô, tu voltaste com o trem? ele dizia. E não tinha uma maneira de comemorar o dia nacional do samba. Então a gente pegou esta coisa do negro, da senzala, de juntar a luta com a festa,*

juntamos os sambistas do subúrbio e fizemos o Dia Nacional do Samba. Mas nasceu de uma inspiração maluca. O negócio de ir no trem, cantando, nasceu daí.

FP: Como você vê o samba no mundo globalizado, onde a música é internacional e entra aqui com o jabá?

M: O grande problema é que não é só música globalizada, existe uma grande discussão. EU fui fazer um show no Fórum Social Mundial e quando eu tava mandando o projeto o canto da cidade, que inspirou o que estamos fazendo agora no trem que é cantar todos os bairros da cidade, um show meu com Dona Ivone (Lara) Monarco, Betinho e Xangô da Mangueira, falando de todos estes bairros. Então eu questionava a participação do Rappa. Nada contra o trabalho dos caras, que eu gosto. Agora contra eles estarem no Fórum Social Mundial. Afinal, a gente fala tanto contra a globalização e isto é uma música globalizada. Nada daquele nacionalismo babaca. Só que ninguém fala da mistura da música brasileira com a música de Chechênia, com a música francesa. Só se fala da mistura com a música hegemônica. Nunca existiu, na história da humanidade, uma hegemonia tão grande quanto esta dos Estados Unidos. Você vê...Mangue Beat...É legal? É legal. As pessoas defendem, mas é uma música globalizada. E o samba, apesar disto tudo, sempre arruma uma maneira de resistir. E o Pagode do Trem, é a Velha Guarda da Portela, o Pagode da Tia Doca e o Cacique de Ramos. As pessoas estão voltando a fazer coisas que tinham deixado de lado.

FP: O samba é do morro? É da cidade? Ele é carioca, é baiano?

M: Esta pergunta é polêmica. Eu vou ser sincero: todo mundo tem direito de curtir samba e de fazer, agora o samba é de uma matriz africana, disto não tenho dúvida nenhuma. Quando a gente fala isso apanha para caramba. O companheiro aqui (refere-se a Renato Ponciano) e seu texto “Samba, música de negros” publicado no Que Fazer e revista Nação Brasil); mas agora, quando o americano bate o pé e diz que o jazz e o blues são músicas negras ninguém fala nada. Todo mundo abaixa a cabeça. Esta polêmica começa porque o próprio movimento negro no Brasil não valorizou a cultura negra, na minha concepção. Ele parte de uma concepção ocidental de organização e estética. Ele valoriza demais a letra. Quando ele começa a ser chamado de movimento pelos brancos, ele se sente valorizado, o movimento negro já tem este prisma ocidentalizado. No fundo, ele quer ser uma elite, quer ser um

branco. Eles não valorizam a escola de samba como organização. Vou dar-lhes um exemplo: a vocês que são sindicalistas, o do sindicato da estiva. Eu fui criado no Morro da Serrinha e meu pai sempre me disse: “você não vai ser empregado de ninguém.” Na tese de mestrado da minha esposa – e eu pesquisei junto com ela – uma coisa eu notei: após a abolição os negros se negam a ter um patrão, pois ter patrão é ter um senhor. Se a gente for analisar, é uma posição super avançada para a época. Quantos de nós aqui não chamamos o sindicato da estiva de pelego? Temos de vestir a carapuça. Mas ele nasce exatamente desta forma de não ter patrão. São as famílias que empregam e não o Estado. Não é esta coisa ocidental, já que na África eles não tinham Estado. Eu, por exemplo, sou sobrinho da Tia Doca. A nossa família é muito grande. Outro dia eu tava na mesa com seu Manacéa, dona Neném e falei: esta é minha família. O movimento negro nunca valorizou estas coisas. Você tem de ter um outro olhar, um outro paradigma. Se a Gisele Bündchen for até Oswaldo Cruz com uma roupa normal, ninguém vai mexer. O pessoal vai dizer que esta branquela parece uma tábua. Agora, vai uma negona tipo aquela das sardinhas 88, todo mundo vai mexer. Por quê? O paradigma é diferente. Na hora de escolher a música, ver a arte, sempre predomina o olhar ocidental. A gente vai demorar até sair deste processo.

RA: Esta correlação entra a não valorização do movimento negro de uma outra estética de não ir a fundo em algumas questões tem a ver com nós não escutarmos bom samba nas rádios. No máximo aqueles pagodes de má qualidade.

M: Para o movimento negro, música negra é só aquela que rola na Bahia. Ele não consegue ver o samba carioca do mesmo jeito. Hoje mesmo me ligaram perguntando se eu tinha interesse em gravar numa gravadora de música negra. Eu disse: “Mas é claro! Música negra é só o que eu faço!”. O Ivanir dos Santos fez uma manifestação, a Matilde foi convidada e eu fui lá. Tinha um show de um dos maiores compositores do Brasil, que é Wilson Moreira, acabou a manifestação – eu fiquei impressionado com o que aconteceu – acabaram as falas, ficou o Wilson Moreira cantando e todo mundo de costas. Eu fui, sentei e fiquei prestigiando o show. Aí chegou um rapaz branco e um negro começou a tentar conversar com ele. O movimento negro só chora pelo leite derramado. O branco falou que não ia conversar porque ia sentar: “Aquele é o Wilson Moreira!” Esta cena me chocou e eu fui para casa, deprimido. Não valorizar as escolas de samba é não valorizar todo o processo. Quanto o Paulo da Portela teve de negociar para que existisse escola de samba hoje?

D: Você chegou onde eu queria. O Paulo da Portela teve de colocar terno para mostrar que o samba não era marginal, no sentido criminoso, já que o samba como música de negro é de marginalizados, ainda que estes lutem contra a marginalização. Você acha que o funk vai conseguir romper a barreira de ser marginal e O samba vai acabar sendo aniquilado pelo que vem de fora?

M: Acho que isto depende da gente. Eu já falei da minha infância. Eu tinha vontade de, no meu aniversário, escutar James Brown – se o pessoal da Portela ouvir isto me mata – e tudo que eu curtir. É claro que é samba que eu mais gosto, mas também gosto de jazz, de blues, minha cabeça é aberta. Se você disser: “Marquinhos, faz um funk”, eu não faço funk, faço samba. Mas ouço tudo. Acho que esta molecada está precisando do que a gente faz no Pagode do Trem. Vou citar um exemplo: se eu disser chorinhos vocês vão logo pensar numa música que é quase clássica. Antes de ir a Porto Alegre estávamos fazendo o espetáculo Cantos da Cidade. Estávamos no camarim Monarco, Dona Ivone, Xangô e eu. Aí o Marco, conversando com o Xangô sobre o Centopéia – Centopéia era um lugar que o avô da Dona Ivone tocou e que tinha chorinho para se dançar. Eu fiquei na dúvida. Aí nós fomos visitar a avó da Dona Ivone e ela perguntou à avó se ela lembrava da centopeia e se era verdade que lá se tocava chorinho para dançar. O pai da Dona Ivone estava sentado na cama e riu: “Onde já se viu tocar chorinho e não se dançar?”. Aí você vê o apagamento. Eu tenho na minha convicção que cultura é memória. E uma grande luta do que se esquecer e do que se colocar nesta memória. O que predomina é sempre o que é hegemônico. Qual é nossa luta? Eu não sou contra o pessoal que faz pagode na Zona Sul, mas o que vai predominar: o que é feito lá ou o que vem do subúrbio? Não foi à toa que o Pereira Passos fez aquela reforma que expulsou os negros. Ou eles subiam os morros ou iam para os subúrbios. Eu repito: não tenho nada contra o pessoal da Zona Sul fazer samba. A Eliana, dos escravos da Mauá é minha amiga. Eu gosto de lá. Só que existe uma outra maneira de fazer. Quando um grupo hegemônico começa a fazer samba, a outra maneira passa a ser desqualificada. Chorinho pra dançar...dá para imaginar isto? Veja o que aconteceu no Pagode do Trem. A gente falando dos subúrbios, mas em lugar de falar, cantando, Renatinho e eu versando, teve até televisão. Chegou a Áurea, da Velha Guarda da Portela, chegou com o filho do Lutércio Miranda para tocar. E o Zé da Velha e o José de Bento Ribeiro fizeram uma homenagem ao Zé Kéti tocando piston para que as pessoas dançassem. É uma outra forma de oxigenação da memória. Aí eu fui par a casa ad Áurea no domingo e escutei ela dizer: “Lutércio, você me fez lembrar da minha infância. Porque até os 15 anos os músicos iam nas casas levando seus instrumentos e tocavam chorinho para as pessoas dançarem”. Você vê como isto está

sendo apagado por uma questão de correlação de forças. Você vai a um show de samba hoje e as pessoas não dançam. Que se tenha o samba na Zona Sul, mas que também tenha a outra forma de fazer.

MT: Como está a renovação do partido alto?

M: Está acontecendo, mas é uma luta indigesta. Por causa da pressão. Um dos maiores autores de samba é o Arlindo Cruz, mas ele carrega o rótulo de pagodeiro. O melhor show de samba é o do Fundo de Quintal, onde você samba o tempo todo. Tem aquela música que eu adoro, Eu cantei só para distrair. E aí você vai trazendo à memória, mas eles são desqualificados. O pessoal do subúrbio não sabe o que se passa aqui e são invisíveis para o Brasil. Você tem a molecada da Portela, o Pagode do Trem. Eu fui à Salvador na época do Carnaval e vi muitos blocos indo para aquela rua da igreja onde tem as oferendas e cantando nosso samba carioca. Escutei muito aquela Samba, a gente não perde o prazer de cantar e dançar. É interessante esta relação. Mas que é invisível para a classe média. Voltando àquela pergunta de se o samba na época do Paulo da Portela era perseguindo, hoje é pior. Você tem uma televisão. Você não é importante. Você não existe. Está faltando referência. Eu era garoto e ia ao pagode da Tia Doca e via Jovelina, o Zeca, a gente tinha referência. Aquilo foi revolucionário. Se eu tiver que apontar um movimento revolucionário na MPB, é este. Em pleno Rock in Rio, na época da posse do Tancredo, a grande música era um samba. Um samba que concorreu no Quilombo. Eu lembro que no Carnaval de 83 eu ouvi um bloco cantando “Até quem não de chorar, chorou...” Isto não tocou no rádio. A indústria fonográfica teve de se ajoelhar e chamá-los. Os caras já não tinham espaço nas escolas – porque já estavam os grandes carnavalescos – aí foram para a casa da Dona Neném, que virou o pagode da Tia Doca, o Quilombo de Candeia, o pagode da Velha Guarda, o do Cacique de Ramos. De repente, o Mauro Diniz tinha um pagode com duas mil pessoas em Osvaldo Cruz, que não dava no rádio, não aparecia na tv. Só que as pessoas falavam nas ruas. E isto está acontecendo de novo. Vá ao Cacique de Ramos, vá na Tia Doca, vá ao pagode da Portela. É uma forma de se fazer política. Uma outra forma. Não a forma, a ocidental, mas uma forma de resistência.

RP: Eu entrei no endereço eletrônico do Partido Comunista do Povo Basco, um povo que nada tem a ver com o povo espanhol- é uma outra língua fora do ramo indo-europeu, uma outra cultura - e é incrível a concepção de mundo deles. Não existe esta história de globalização. O que nos querem impingir é dominação mesmo. Você nasce num determinado lugar, com costumes próprios, língua, comida, música,

cultura, toda uma forma de ver o mundo. Aniquilar isto é aniquilar o seu eu.

M: *Do cacete o que tu falou, Eu quero a diversidade. Só que eu quero que meu povo possa fazer o que é dele. Vou citar um exemplo de mundo. Eu fui chamado a um congresso na UFF sobre a história da arte, musicalidade africana e brasileira, um professor senegalês. Eu levei-o até minha casa e um amigo foi traduzindo, já que eu não falo francês. Eu levei-o à Portela e a primeira coisa que ele falou: “Aqui é a África!”. Um angolano já tinha dito a mesma coisa. Porque na Zona Sul ele não via negro. Ele escutou Renatinho Partideiro, para mim rei do partido alto, com aquela voz aguda – longe da estética do belo canto ou da bossa-nova – e o professor africano ficou apaixonado. É uma outra estética. A Elza Fitzgerald, se fosse brasileira, ninguém ia gostar dela. Uma oitava e meia, com aquela voz rouca eles iam dizer: “Essa crioula não canta nada”. Ela não corresponde ao belo canto ou à estética cult. Quem ver um cara que interpreta? O Candeia. Vocês têm discos dele? Vejam como ele impõe a voz, como suaviza quando canta algo terno, como pouquíssimos cantores brasileiros fazem. Nunca ninguém percebeu isto. Nunca vi um jornalista falar isto. Ele não compõe a estética hegemônica.*

RA: **É questão hegemônica mesmo. Você quase não tem lugar para escutar um samba verdadeiro. Eu sou da Vila Isabel e lá, berço do samba, você não tem nada. Você tinha a Casa da Mãe Joana, em São Cristóvão, há cinco anos atrás e não tem mais. Você são focos pequenos de resistência.**

M: *Há uma complicação maior nisto. As pessoas reconhecem isto nos coroaos, mas como coisa de museu. Nós fomos ao Fórum Social Mundial e bombamos 80 mil pessoas sambando no show a Velha Guarda da Portela. Quando nós descemos do palco, e quando falo isto dá vontade de chorar, uma meninada de periferia de Porto Alegre gritava o nome dos coroaos tocando cavaquinhos e cantando samba de raiz.*

FP: **Você acredita no papel da música como agente transformador? Um dos caminhos para mudar o mundo?**

M: *Acredito sim. Eu não acredito na arte pela arte. Também não acredito na arte engajada, naquela arte que é emprestada para uma causa. Quando você faz partido alto a melodia é repetitiva, mas a criação é muito complicada porque você tem de ter um poder de síntese tremendo. Aí tem a importância da memória “e-au-é, temporal, e-au-é, temporal”.*

Isto é política. Isto se cantava há mil anos. Não a letra, mas a melodia. Isto traz uma identidade. Do outro lado tem aquele que fala que faz a arte para qualquer um e chega ao ponto do cineasta que filmava para Hitler. Acho que a arte tem sua função. Ela não pode ser utilizada de forma alguma, mas ela tem um compromisso. Eu tenho a minha música, independente de ter algum engajamento na letra. A forma de fazer já é um compromisso.

FP: Talvez a arte tenha um caminho alternativo aos formais para transformar o homem.

M: *Eu vi duas coisas muito legais no último Pagode do Trem. A primeira foi a de um morador de rua, que escutando o pagode, falou: “Eu sou de Bento Ribeiro. Lá havia duas escolas de samba para as quais se torcia, Portela e Império” Você vê a recuperação da autoestima, quando o cara começa a entender que tem uma história. Até porque não é uma história escrita é história oral. A outra foi quando eu cantei “Aqui eu não pago aluguel” e eles gritavam: “E eu também não.”*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTE E COMUNICAÇÃO SOCIAL
COORDENAÇÃO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL

AUTORIZAÇÃO PARA DIVULGAÇÃO DE MONOGRAFIA

Niterói, 10/12/2014

Eu, **SILVIA MACEDO MOREIRA DE PAIVA**, CPF 119.826.737-29 formando(a) do curso de graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, autorizo a divulgação do conteúdo da monografia (texto integral e/ou fragmentos, respeitada a autoria) intitulada “**NOS TRILHOS CARIOCAS: A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL E O SUBÚRBIO**”, defendida nesta data, em bibliotecas e sítios de divulgação de resultados científicos e acadêmicos. Para tal, comprometo-me a entregar a presente monografia em versão digital, em PDF.

Silvia macedo moreira de Paiva
SILVIA MACEDO MOREIRA DE PAIVA