

DOI <http://dx.doi.org/10.1590/0104-93132015v21n3p667>

CAIAFA, Janice. 2013. *Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7Letras. 392 pp.

Raphael Bispo

(ICH/ UFJF)

Desde a década de 1980, a antropóloga Janice Caiafa dedica-se a estudar as dinâmicas da vida urbana no Brasil e no exterior a partir de diferentes abordagens. Uma das qualidades da concepção de suas pesquisas que salta aos olhos desde então é parecer incorporar em suas experimentações etnográficas a figura do *flâneur*, que tão bem povoa o imaginário dos antropólogos urbanos. Do já clássico *Movimento punk na cidade* (1985) – circulando junto a jovens suburbanos roqueiros que vagavam sem destino certo, a esmo, por becos e vielas do centro do Rio de Janeiro – às suas diversas pesquisas subsequentes acerca dos transportes públicos rodoviários e ferroviários no Rio e em Nova York – reunidas em trabalhos como *Jornadas urbanas* (2003) e *Aventura das cidades* (2007) – Caiafa parece estar sempre andando por aí, sendo afetada pelas pulsões das ruas, disposta a se expor às novidades e às diferenças tipicamente urbanas para com isso conhecer as invenções da vida social que eclodem de seus heterogêneos trânsitos. Há, portanto, algo da *flânerie* no espírito de sua obra.

Trilhos da cidade, seu mais recente trabalho, reforça ainda mais esta constatação. O objetivo do estudo é simples, não se erige a partir de grandes hipóteses: apresentar aspectos da experiência de viajar no metrô do Rio de Janeiro. A pesquisa de campo teve início em 2005 e é justamente ao acompanharmos os passeios da autora pelo *underground* da cidade que uma complexa trama se erige. De longe, poderíamos afirmar que é “um

livro bem escrito” (um elogio recorrente aos trabalhos de Caiafa). Mas *Trilhos da cidade* se faz “bem escrito” não só por sua elegância descritiva, mas por oferecer boas soluções para dilemas antropológicos que carregamos há anos. A autora nos brinda com resoluções criativas ao compor um texto etnográfico que concilia de maneira eficiente suas ideias ao lado das de seus interlocutores: usuários do metrô, profissionais do transporte, seguranças, engenheiros, especialistas jurídicos etc. Caiafa também torna conceitos e teorias antropológicas compreensíveis e interessantes, bem longe de um olhar científico asséptico. Nesse sentido, a “simpatia” como um *modus operandi* a ser adotada pelos antropólogos quando em campo que Caiafa propôs em obra anterior (*Aventura das cidades*) se concretiza em *Trilhos*. A autora não opera a partir de um sentimento de estima ou caridade para com os frequentadores do metrô. Ela é “simpática” porque age “com”, fala “com”, tem algo a ver, a agenciar e a trocar com eles.

A etnografia se distribui ao longo de 12 capítulos que dão conta das dimensões que o sistema metroviário suscita: “solidão povoada”, “uso e consumo no metrô”, “trocando de linha”, “sobre assentos preferenciais” etc. Já por estes títulos conseguimos antever algo constante: uma harmonia entre a relação sensível e imediata decorrente da observação participante com outra mais estranhada, analítica, resultado de reflexões sobre esse meio de transporte. Assim, há nessa etnografia uma conciliação eficiente – e para qual não existe uma fórmula – entre os tão problematizados “micro” e “macro” da vida social, porque justamente a todo instante Caiafa exercita através da escrita o borrar dessas fronteiras, fazendo com que o “dado empírico” e a “análise” percam seus poderes de definição nesse formato estanque. É como se a autora encontrasse a medida justa entre

a "experiência próxima" e a "experiência distante" – para relembrarmos os consagrados (e criticados) conceitos de Clifford Geertz – justamente porque nunca pensou em separá-los, mas sim em confundi-los de múltiplas e criativas maneiras.

Logo, a partir desse nível mais "micro" das dinâmicas metroviárias, conseguimos antever uma poética dos trilhos que cortam o subsolo. A autora registra nos capítulos iniciais a intensidade particular que se desenvolve no "ambiente polido" (:63) do metrô, seja nas conversas contidas entre os usuários, seja nas leituras por eles feitas durante as viagens, ou mesmo nas contemplações silenciosas dos desconhecidos ali presentes. Na reunião coletiva de viajantes que é o metrô, uma solidão especial se produz. Não se trata da falta de contato entre as pessoas, mas algo que se cultiva. Silêncio denso, povoado de presenças, porque se dá num meio coletivo heterogêneo, onde mundos estranhos se expõem e entram em choque a todo instante.

A poética metroviária se estende também nos capítulos que abordam o ambiente particularmente vigiado e controlado do metrô, capaz de impor um ritmo e atitudes aos corpos que por ali trafegam. O sistema é marcado por regulações (sinalizações, placas, indicações de acesso) que exigem de nós entrar em contato com inúmeras máquinas. É o metrô, portanto, um espaço regido por requisitos de circulação e que geram uma forma específica de fruição. Assim, Caiafa demonstra haver um "balé" (:50) para se atingirem as escadas rolantes, por exemplo, já que um grande número de pessoas caminha junto e isto impõe um flunar rigoroso no espaço. Deve-se caminhar com todos, numa ética que se aprende habitando os centros urbanos, demonstrando "o traquejo para conviver com os outros na cidade" (:48) numa "fricção que anima os corpos" (:49). O metrô é visto por Caiafa como um espaço heterotópico, nos termos de Foucault, por contrastar com o agito,

a sujeira e o ritmo da cidade exposta. No *underground*, portanto, a *flânerie* tem tonalidades particulares.

O dia a dia metroviário também ganha espaço na etnografia, para além dessa poética suscitada por torniquetes, bancos e silêncios densos. Caiafa nos mostra a maneira particular como a cidade se apresenta na linha 2, que corta as áreas mais pobres do Rio de Janeiro, com suas paisagens e problemas invadindo o ambiente de linha férrea não subterrânea. A cidade não está fora do metrô, pode-se concluir. A linha 2 é marcada por uma sociabilidade específica, gerando sensações e afetos característicos por conta de sua particularidade pendular, levando moradores da periferia aos centros mais urbanizados.

O *everyday-life* do metrô se faz etnograficamente também como consequência das inúmeras modificações sofridas pelo sistema ao longo da pesquisa de campo. A antropóloga não deixa de lado a "realidade que se move" (:305), acompanhando os problemas que os usuários enfrentam nas viagens. Caiafa aponta as mudanças nos sistemas de bilhetagem e as perdas financeiras dos passageiros ao adquirirem bilhetes unitários. É crítica de um estilo de cobrança que oferece descontos temporários, aumentos constantes e que surpreendem os usuários. Posiciona-se ao lado dos estudantes quando estes passam a ser mais cerceados em seu ir e vir com o surgimento de novas modalidades de controle da gratuidade.

A autora acompanhou também o agravamento da superlotação e das falhas operacionais decorrentes das decisões unilaterais tomadas pelo estado junto com a concessionária que administra o metrô e que reconfiguraram o sistema de maneira profunda. A opção por poucos cruzamentos e pela extensividade das linhas é bastante criticada por técnicos e especialistas ouvidos por Caiafa. Além disso, a reconfiguração desse transporte

pela via da segregação por gênero – decorrente da imposição de uma lei que exige vagão exclusivo para as mulheres em horários de pico – é vista com ressalvas por ela. Caiafa coloca-se contrária a uma percepção essencialista da mulher, vista constantemente pelas lentes da vitimização e da dominação por certas políticas públicas espetaculares, de grande visibilidade para a população, mas que não tocam nos problemas centrais que se propõem a enfrentar, como a superlotação dos trens e as hierarquias de gênero.

Nota-se com isso uma etnografia bem próxima, atenta às inquietações banais dos usuários do metrô, mas sem os efeitos típicos da ideia de identificação, que leva o pesquisador ao contágio, a se confundir com os outros. O estudioso de algo familiar – Caiafa, em vários momentos, se coloca como uma antiga usuária do metrô – não está impedido de tomar posições e de desenvolver um senso crítico em relação ao que está sendo observado. *Trilhos da cidade* oferece, assim, lições valiosas para muitos antropólogos urbanos que em diversas situações confundem seus trabalhos com o diário íntimo de suas vidas, fazendo da etnografia uma *egotrip*. Caiafa nos indica que é possível uma etnografia do próximo “afetada”, sem as identificações ou a transformação de dilemas íntimos vividos pelo antropólogo em objeto de estudo.

Por fim, a etnografia é também recortada a todo tempo pelos contextos mais amplos que envolvem questões da cidade e do país. Tem destaque o processo de urbanização da cidade do Rio ao longo do século XX e a preparação do espaço urbano para o automóvel privado em detrimento dos trens e dos bondes de outrora. O “rodoviarismo” (:210) da cidade é visto pela autora como um potencial agente de segregação social, gerando uma distribuição desigual dos espaços da cidade. Além disso, os regimes de propriedade e gestão baseados na concessão de serviços públi-

cos essenciais e que estão nas mãos do setor privado são um fenômeno recorrente da ordem neoliberal que Caiafa analisa localmente por meio do metrô carioca. O regime de gestão privada transforma o usuário em cliente. Ele deixa de ser alguém que exerce seu direito de uso de um serviço essencial e passa a ser um indivíduo que compra deslocamentos, um “pagante de trechos em trânsito” (:159). Caiafa percebe que um serviço público de qualidade aos poucos vai sendo deixado de lado no Rio em prol da venda e do consumo de uma marca. O metrô às vezes aparenta não mais ser um direito, mas sim um produto posto à venda para quem pode comprá-lo.

Por tudo isso, *Trilhos da cidade* é um elogio ao transporte público, o reconhecimento do metrô e de seu papel social. O livro é também um elogio à etnografia, à potência criativa dos encontros gerados entre antropólogos e seus “nativos”. Mas, acima de tudo, *Trilhos da cidade* é um elogio à vida urbana, ao encontro com estranhos e à criação de novas formas de relacionamentos decorrentes da partilha nem sempre harmônica de seus heterogêneos espaços.

DOI <http://dx.doi.org/10.1590/0104-93132015v21n3p669>

MUSSI, Joana. 2014. *O espaço como obra: ações, coletivos artísticos e cidade*. São Paulo: Annablume Editora/ Fapesp/ Invisíveis Produções. 259 pp.

Ana Carolina Freire Accorsi Miranda

Doutoranda em Sociologia e Antropologia – PPGSA/UFRJ

O espaço como obra: ações, coletivos artísticos e cidade revela uma proposta de pensar intervenções urbanas de coletivos artísticos como modos de resistência ao poder da “sociedade de controle” im-