

Tecnologia e sociabilidade no metrô

Janice Caiafa

Resumo

Neste trabalho examinamos as características do espaço construído dos metrôs em geral e em especial como se apresentam no contexto do metrô do Rio de Janeiro. Assinalamos que tais características têm ressonâncias na sociabilidade que se produz no metrô. Construímos a expressão “ambiente maquinico” para descrever esse espaço e enfatizamos com isso seu componente tecnológico. Utilizamos, em seguida, nossos dados etnográficos para explorar alguns aspectos da abordagem desse espaço pelos usuários do metrô do Rio de Janeiro.

Palavras-chave

Tecnologia. Sociabilidade. Metrô (Rio de Janeiro).

1 Espaço metropolitano

O veículo coletivo reúne estranhos num ambiente particular e pode aproximá-los mais do que as ruas o fazem. Ingressamos ali para nos transportar e nos detemos, em alguma medida, freqüentando com esses estranhos aquele espaço até chegarmos ao nosso destino. Essa passagem pelo transporte coletivo – ao lado dos outros viajantes no veículo ou mesmo nas plataformas, como é o caso do trem e do metrô – é uma experiência tipicamente urbana e gera certas modalidades de comunicação e sociabilidade. Explorei essas modalidades levantando as circunstâncias de diálogo e de silêncio nesse contexto e procurando descrever mais amplamente as especificidades da convivência coletiva nos ônibus (CAIAFA, 2002 e 2007a) e, em pesquisa em curso, no metrô do Rio de Janeiro (CAIAFA, 2006b e 2007b).

No metrô, além de embarcarmos no veículo, freqüentamos o ambiente das estações – desde as bilheterias (que ficam no espaço intermediário ou mezanino) até as plataformas. Toda essa extensão constitui o ambiente do metropolitano: nos primeiros passos pelas escadas já ingressamos

Janice Caiafa | scintilla1@terra.com.br

Doutora em Antropologia pela Universidade de Cornell, EUA.
Professora do Programa de Pós-Graduação da Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

Este texto foi produzido no âmbito da pesquisa Rumores do underground, que recebe o apoio do CNPq. Uma primeira versão foi apresentada no Grupo de Trabalho Comunicação e Sociabilidade no XVII Encontro da Compós, 2008.

no ambiente do metrô para ocuparmos essa região *underground*, sob as ruas da cidade. Esse espaço é frequentado pelos usuários e é suporte de uma enunciação ou uma interpelação específica daquele meio. Félix Guattari (1992) afirma que o espaço construído nos interpela, no sentido de que chega até nós provocando afetos e levando-nos também a nos expressarmos.

Ocupar o espaço construído das cidades é experimentar de alguma forma sua força enunciativa. Guattari (1994) afirma que não há que opor “o real e o signo”. Não há oposição entre, de um lado, a representação e, de outro, as coisas. Se um signo é tão real quanto uma coisa, inversamente, os fluxos materiais são também fluxos semióticos. As coisas também acenam com um tipo de expressão. Há, portanto, na nossa relação com o espaço construído, uma dimensão de comunicação.

Em *Jornadas Urbanas*, estudando as características do espaço do ônibus, observo que experimentamos fortemente o espaço construído porque o ocupamos, ali entramos, e todos os nossos sentidos tendem a ser mobilizados (CAIAFA, 2002, p. 101-125). No metrô, além da viagem nas composições, percorremos todo o ambiente metropolitano. Temos que nos deslocar

ali, seguir sinalizações visuais e sonoras,¹ subir e descer – às vezes em escadas automáticas –, passar por torniquetes, percorrer as plataformas e realizar uma série de outras ações que o meio nos demanda. Indiquei, em outros trabalhos (CAIAFA, 2006a; 2006b; 2007b; 2008), que se trata de um meio *exigente*, marcado por *regulações* – que estipulam, por exemplo, por onde se pode ir, se se pode ir por ali, como se posicionar, etc.

Nesses nossos périplos por esse espaço exigente, somos interpelados por seus signos e agimos compondo com eles. O funcionamento de um metropolitano requer esse tipo de interpelação. Trata-se de um ambiente regulado e que exige, em alguma medida, um contato com a máquina – um ambiente moderno que oferece e impõe ao usuário alguns tipos de automatismos. Somos levados a nos defrontar com objetos tecnológicos para poder nos deslocar e entrar no trem, ele também um meio fortemente tecnológico. É nesse ambiente que viajamos e estabelecemos relações com as outras pessoas. A tecnologia e a presença humana se imbricam de forma muito particular nos metrôs.

No metrô do Rio de Janeiro não se passa outra coisa. O espaço construído varia de estação a estação quanto ao estilo e ao investimento em tecnologia. Estações ao longo da linha 2²

1 As placas de um metrô podem ser vistas como “mídias locativas”, no sentido que empresta ao termo André Lemos (2007) a partir de Karlis Kalnins. Mídia locativa é definida como “um conjunto de tecnologias e processos info-comunicacionais cujo conteúdo informacional vincula-se a um lugar específico” (p. 1). Lemos trata das “mídias locativas digitais”, que guardariam um aspecto sensitivo “smart”. As placas indicativas de lugares numa cidade seriam “analógicas”.

2 O sistema de metrô do Rio de Janeiro tem duas linhas, a 1 e a 2. A linha 1 é a mais antiga e tem 18 estações. Estende-se desde o bairro da Tijuca, na Zona Norte (Estação Saens Peña), até Copacabana (Estação Cantagalo). A linha 2, com 15 estações, liga a Estação Estácio (estação de transferência) a outros bairros da Zona Norte, chegando até a Estação Pavuna.

podem apresentar um design mais simples, com plataformas menores e superficiais ou elevadas, ou mesmo muros de cimento.³ Contudo, em todo o sistema, o ambiente regulado e tecnológico se impõe em algum grau aos viajantes, estabelecendo um tipo de comunicação com eles e contribuindo para a sociabilidade que ali se desenvolve.

2 Os circuitos do metrô

Tenho estudado o metrô do Rio de Janeiro como um equipamento coletivo, utilizando a noção em diversos trabalhos (CAIAFA 2006a; 2006b; 2007b). Esse conceito está ligado às cidades e podemos encontrá-lo em estudos de urbanismo, por exemplo. Pode ser utilizado no governo das cidades, figurando em planos de desenvolvimento, constituindo rubricas e caracterizando diretrizes. Podemos definir “equipamento coletivo” como um dispositivo urbano de uso coletivo. Um hospital, uma escola, uma auto-via, uma creche podem ser vistos como equipamentos coletivos (MURARD; FOURQUER, 1973).

Num equipamento coletivo se fornece um serviço. Daí ter avançado o termo “equipamento de serviço”, preferindo-o por vezes para deixar clara essa dimensão importante do dispositivo (CAIAFA, 2006a). Um dos pontos a ser analisado é justamente as características do serviço que ali se oferece e que decorrem em grande parte

do modo de operação do equipamento, o que é particularmente importante nos transportes.

Há também uma dimensão de controle no equipamento coletivo que, no caso dos metrôs, se atualiza no conjunto de regulações que caracteriza o seu espaço, a que me referi acima. O metrô funciona em parte estipulando regras e, portanto, controlando a circulação e, em algum grau, impedindo-a. Por exemplo, no metrô do Rio de Janeiro, quando se direcionam os passageiros no espaço metropolitano, está-se exercendo esse aspecto, assim como também nos comandos mais peremptórios, como no conhecido aviso sonoro e visual “não ultrapasse a faixa amarela” ou na lista de proibições afixada em anúncio nas plataformas.

Outra modalidade de regulação nos metrôs é a vigilância, que é um caso da dimensão de poder do equipamento coletivo. Considerada uma vantagem, em geral em nome da segurança, a vigilância também atinge inevitavelmente aqueles que supostamente protege. Um ambiente vigiado é limitador e por vezes repressivo. Esta é uma questão para os metrôs em geral. Ali, a assistência é frequentemente também restritiva. Avancei este ponto para o metrô do Rio de Janeiro, analisando vários aspectos dessa restrição – como os avisos sonoros durante as viagens (CAIAFA, 2007b) e a incitação ao

3 A linha 1 se encaixa mais plenamente no conceito de metropolitano, com características de metrô urbano pesado. O metrô urbano pesado é o metrô clássico. É um sistema elétrico sobre trilhos que serve zonas urbanas e com uma demanda ao longo de todo o dia, podendo atingir, nos horários de pico, 40 a 80 mil usuários/hora/sentido. As estações são em geral subterrâneas e próximas umas das outras. (ALOUCHE, 1990).

consumo no contexto da operação privada (CAIAFA, 2006a). Na assistência restritiva, se a ajuda pode ter um efeito positivo para o seu alvo, também contribui para limitar seus movimentos e é uma das figuras do controle no metrô.

No mesmo golpe, pode-se gerar uma experiência coletiva de exposição à diversidade característica das cidades que tem todo um aspecto criador e que, de alguma forma, foge às determinantes de poder desse meio. No metrô a centralidade do *imperativo do controle* e a *experiência criadora* fortemente urbana de freqüentação de um espaço coletivo heterogêneo convergem e contrastam, delineando um meio social muito singular.

As próprias determinantes regulatórias podem assumir uma função particular no contexto dessa convivência ao produzirem um *ritmo coletivo* em que é preciso ingressar para se mover ali. É aprendendo esse ritmo coletivo que nos expomos à variedade urbana que caracteriza esse equipamento coletivo e fruímos dela. Reolocamos o corpo, adotamos novos gestos que nos permitem a convivência com os outros no espaço coletivo. O imperativo de controle da circulação pode gerar, ao mesmo tempo e até contra si mesmo, essa aprendizagem tão tipicamente urbana de expor-se às discontinuidades do espaço heterogêneo das cidades e experimentar essa fricção num exercício de confronto com a diferença.

Muitas vezes, quando entro no vagão ou piso nas escadas rolantes das plataformas no metrô carioca, sinto a exigência de certos tipos de posicionamento no espaço e observo as diferentes atitudes das pessoas. Há aquelas que embarcam na onda coletiva e as mais desatentas que a obstruem de algum modo. É interessante observar como essa obstrução é menos uma desobediência – inclusive porque se dá na desatenção – do que uma inabilidade em aderir ao ritmo coletivo.

Não que tais casos sejam freqüentes, embora haja muita variação entre as linhas e nos diversos horários. Recentemente, a operadora espalhou anúncios com letras enormes e em grande número – por exemplo, na plataforma da Estação Botafogo, na linha 1 – com ordens expressas para o posicionamento no vagão e nas estações: “ao embarcar, dirija-se ao centro do carro”, “não viaje com a mochila nas costas”. O que nossos dados apontam, contudo – na observação e nas entrevistas – é o predomínio de atitudes de preocupação com o outro e de respeito ao ritmo coletivo no ambiente do metrô.⁴ O investimento no aspecto de comando da operação do metrô aparece aqui como flagrantemente excessivo. A *assistência restritiva*, quando enfatizada, pode tirar dos usuários de um equipamento coletivo a chance de aderir ativamente a esse aspecto de estranhamento de gestos familiares e fruição da diferença. O modo de operação de

um equipamento coletivo determina fortemente o serviço que ali se oferece e certamente influi nas relações que se estabelecem entre os usuários e que estes mantêm com o ambiente coletivo.

Em qualquer caso, no horizonte da freqüentação coletiva do metrô, estão tanto as *exigências* – condição de seus circuitos de direções precisas – quanto a experiência criadora da novidade: na companhia de estranhos que podem em algum grau afetar-nos e na relação com um ambiente especial, que nos desafia.

3 O componente tecnológico

O espaço de um metrô envolve um forte *componente tecnológico*. Ocupar esse espaço é, em alguma medida, relacionar-se com *máquinas técnicas* de diversos tipos – na compra do bilhete – se estiver aumotatizada –, na entrada pelos torniquetes, no ingresso nos veículos de portas automáticas e condução programada, etc. De fato, todo o espaço construído tem a marca da tecnologia – é uma paisagem artificial de dispositivos técnicos marcada pela linguagem da regulação (sinalização, avisos, circuitos estipulados). Compõe-se todo um *ambiente* que envolve em algum grau a imbricação dos fluxos humanos com a máquina. Usa-se, por vezes, a palavra “amigável” (FISCHLER, 2000) para se referir a um metrô, tal como se faz na ambiência gerada por computadores.

Construímos aqui a noção de *ambiente maquinico* para nomear esse espaço físico

e social do metrô em que o componente tecnológico é determinante. “Maquinico” é um termo de Deleuze e Guattari (1980) e que eles utilizam em outros contextos. Refere-se, num primeiro sentido, à máquina técnica, o que de imediato nos interessa. Ao mesmo tempo, alude ao caráter de arranjo ou agenciamento dos processos sociais, que se organizariam em componentes heterogêneos, como os encaixes numa máquina. Este segundo sentido também nos interessa aqui, já que faz com que “maquinico” se diferencie de “mecânico”, lançando o problema da relação com a tecnologia no campo complexo das relações sociais.

O *ambiente maquinico* do metrô apresenta ao passageiro uma série de dispositivos técnicos que ele tem que abordar para entrar no metrô, embarcar no trem e seguir viagem. São dispositivos em algum grau automáticos e que exigem que uma relação se estabeleça com a máquina.

É nas sociedades capitalistas que a máquina técnica assume uma posição central, embora as sociedades anteriores também tenham produzido suas máquinas e se relacionado com elas (DELEUZE; GUATTARI, 1980). O texto de Marx expõe com muita clareza o papel da inovação técnica no contexto do modo de produção capitalista. O capital tem que desvalorizar o trabalho, combatê-lo, e a inovação vem atender esse objetivo. No *Grundrisse*, Marx (1968) mostra como o meio de trabalho (instrumentos) se torna um modo de existência do capital: o capital fixo.

Ele sofre numerosas metamorfoses e a máquina ou “o sistema automático de máquinas” é a última delas (p. 211). A máquina seria então, para Marx (1968), essa figura “última” do meio de trabalho tomado como um aspecto do capital (o capital fixo) e implicaria a desqualificação do trabalho, fazendo-o seu dependente. A lógica do capital determina que a máquina destitua o homem.

É curioso contrastar essas afirmações com a posição de Bruno Latour (1991). Ele examina o problema da relação do homem com a máquina com foco em projetos de automação de metrô. Para Latour (1991), a técnica não é “fria”, o não-humano não se opõe ao humano. “Certas propriedades do calor humano” são transmitidas ao objeto técnico. O piloto automático não guarda do humano, por exemplo, “a carne e o boné”, mas retém “certos conhecimentos, certos poderes, certo savoir-faire” (p. 161). Na automação teríamos de fato um “personagem” urdido pelos engenheiros ao combinarem qualidades do calor humano com as do piloto automático e as do computador central de controle. O que resultaria daí – pergunta – “um ser autônomo ou um sistema onisciente?” (LATOUR, 1991. p. 162). A máquina então conduziria o humano de alguma forma, não se oporia a ele.

A posição de Latour não permite elucidar o aspecto da exploração que atravessa o mundo do trabalho no contexto da lógica do capital – e em que a inovação técnica, figura nuclear do

capitalismo, não poderia deixar de investir, já que se trata de um aspecto estrutural desse modo de produção. Por outro lado, abre a possibilidade de se conceber um papel mais multifacetado da máquina nas sociedades humanas, sobretudo se nos colocamos na perspectiva das relações micropolíticas e consideramos os processos subjetivos em jogo. Para Guattari (1992), a subjetividade é uma produção, é um processo que admite componentes que não são apenas pessoais, psicológicos e biológicos, mas também sociais, políticos, geográficos, etc. A relação com o objeto técnico entra também na produção de subjetividade. Inclusive, para Deleuze e Guattari (1980), o capitalismo é também e mesmo, sobretudo, um modo de produção subjetiva. O capital está interessado, antes de tudo, em capturar o desejo, gerir seus modos de investimento. Os autores assinalam também que, no contexto da dominação capitalista do desejo, há fluxos que incessantemente escapam aos imperativos do capital. Não porque este o permita, mas porque, ao contrário, fracassa ao tentar controlar tudo o que precisou colocar em movimento para, paradoxalmente, exercer sua dominação (DELEUZE, 2002). Nesse contexto, é concebível que possamos cultivar outras relações com a tecnologia talvez não previstas pelo capital – o que não poderia ser senão o resultado de uma reviravolta e não se daria sem contrariar sua lógica (CAIAFA, 2000). Tais contrariedades, contudo, parecem ocorrer todo o tempo.

Na perspectiva de Latour, não se trata, a meu ver, de contrariedade, mas ele indica muito bem a possibilidade dessas outras relações com a tecnologia. Esse não-humano que conduz algum calor relativiza por sua vez o humano e nos leva a rever as suas definições.

Assim, também, Simondon (1989) acredita que a cultura desenvolveu um preconceito contra a técnica, ignorando na realidade técnica uma realidade humana. É um “humanismo fácil” que esconde os esforços humanos e as forças naturais que residem nos objetos técnicos. O ressentimento contra o objeto técnico seria da mesma ordem daquele que se desenvolve contra o estrangeiro, que se tem dificuldade em reconhecer como humano. Assim também, a máquina é estrangeira – “estrangeira na qual está confinado o humano: desconhecido, materializado, submetido, mas que permanece contudo humano” (p. 9).

De fato, a relação com a tecnologia aponta para uma alteridade ainda muito pouco citada – o não-humano na figura da máquina. A relação com esse outro poderia talvez desfazer um tipo primário de humanismo que o erige em padrão e exclui tudo o que não incorra em sua definição estrita.

O espaço do metrô é uma vasta superfície tecnológica, um *ambiente maquínico* que nos demanda constantemente uma relação com esse outro. Nosso envolvimento é profundo, porque ingressamos nesse ambiente – percorrendo lugares, abordando vários tipos de máquina em diferentes graus. Povoamos o

espaço do metrô através dessa relação com um ambiente tecnológico.

A presença forte da tecnologia, que caracteriza o espaço construído dos metrôs, tem várias implicações. Ela não acontece, por exemplo, sem um investimento na vigilância que, como vimos, é uma figura do controle nesses espaços. Os meios ultramodernos precisam impor comportamentos para o seu uso e portanto vigiar para que suas regras sejam observadas. Por outro lado, é toda uma estética especial que se oferece ao usuário e uma espécie de desafio na solicitação constante para se entrar em relação com seus mecanismos. Os fluxos não-humanos podem talvez ser vistos como uma alteridade que podemos aprender a abordar.

A imbricação com a máquina, característica da experiência de viajar de metrô, se realiza diferentemente nos diversos sistemas e nas diferentes configurações urbanas. No metrô do Rio de Janeiro – considerando-se as especificidades tanto de seu espaço quanto as da própria cidade e do país –, os viajantes vivem à sua maneira essa experiência. É uma variedade de situações que tenho observado e vivido até agora e que constituem todo um capítulo das viagens no metrô do Rio de Janeiro.

4 Relações com a máquina

O metrô do Rio de Janeiro é um sistema pequeno com apenas duas linhas que cobrem partes da Zona Sul, da Zona Norte e do Centro da cidade. Mais recentemente seu alcance tem-se ampliado

com o funcionamento de uma rede de integração com o ônibus. Esse sistema modesto, contudo, carrega hoje cerca de 450 mil passageiros por dia. A demanda é crescente e a superlotação é frequentemente mencionada pelos usuários em entrevistas como um dos maiores problemas desse transporte. Muito pode ser dito sobre esse problema, inclusive que ele envolve um interesse do operador. Como já esclareci para os ônibus no Rio de Janeiro (CAIAFA, 2002), a produção de lucro no transporte coletivo depende de se carregar o maior número de passageiros com o mínimo de despesas. Esta questão tem seus desdobramentos específicos no contexto do metrô que pretendo explorar em trabalhos futuros.

Em qualquer caso, o metrô é um transporte bastante procurado. Nas conversas, os usuários se mostram muito perceptivos sobre as vantagens e os problemas do metrô. Mesmo citando a questão da superlotação e, por vezes, o problema do preço do bilhete (R\$2,60), considerado alto por vários deles, falam também não só das qualidades desse meio de transporte, mas também de uma certa relação cultivada com viajar de metrô.

Kátia, moradora de Vicente de Carvalho e usuária das linhas 1 e 2, responde por que usa mais o metrô:

Porque pra mim é assim: eu acho mais seguro, eu acho mais rápido e pelo menos pra mim serve pra eu ir a um monte de lugares. Praticamente todos os lugares que eu já fui eu pergunto: “dá pra ir de metrô?”, “ah, então tá”. “Mas se você for de metrô tem que andar vinte minutos.” “Não tem problema”.

Uma característica do metrô do Rio de Janeiro é que seu espaço é, em geral, bastante limpo, em contraste com muitos outros lugares da cidade. As pessoas não têm o hábito de jogar lixo no chão – como fazem em quase todo o resto da cidade – e efetivamente usam as lixeiras dos mezaninos e plataformas. Usuários mencionam isso muitas vezes e trata-se mesmo de algo facilmente constatável, tanto o fato quanto o contraste. O metrô se mostra limpo e ordeiro, quase ascético em comparação com a própria cidade, uma metrópole caótica do Terceiro Mundo.

Esse fenômeno lembra o que Foucault chamou de “heterotopia” (FOUCAULT, 2001). Heterotopias são espaços reais, realizados – diferentemente das utopias –, de uma sociedade que contestam os espaços ordinários, que ele chama de “emplacements” (posicionamentos). As heterotopias suspendem de alguma forma as relações entre posicionamentos. Heterotopias são, portanto, lugares efetivos que funcionam como um tipo de “contra-posicionamento” – são “outros espaços”, “des espaces autres”. Existem diferentes tipos de heterotopia, formas diversas de contestar a ordenação ordinária dos espaços.

O metrô do Rio parece funcionar como uma “heterotopia de compensação”, uma das categorias descritas por Foucault. Nesse tipo de contra-posicionamento, um outro espaço, meticuloso e perfeito, é criado como para compensar o caos do mundo em torno. Uma

heterotopia de compensação seria também, em exemplo citado por Foucault, as colônias fundadas no século XVII na costa leste dos Estados Unidos. Os primeiros puritanos que se estabeleceram na chamada Nova Inglaterra trabalhavam para construir o que chamavam “the gardens of Christ” (“Jardins de Cristo”), que em tudo se distinguiu do espaço em torno – a terra recém-descoberta que era vista como deserta ou selvagem e denominada “wilderness” (CAIAFA, 1991). O metrô carioca poderia se visto como uma heterotopia de compensação na medida em que é um espaço regrado e limpo em contraste com a própria cidade.

Esse contraste caracteriza, portanto, o ambiente que se produz no metrô. O *ambiente maquínico* que se gera nos metrôs, como vimos, consiste num espaço *exigente e regulado* e que envolve um forte componente tecnológico. Um elemento local desse ambiente é, portanto, um tipo de ordem que contesta a dos espaços ordinários da cidade. Esse aspecto, aliado a outros, deve ter um papel num fenômeno que tenho verificado no metrô carioca. Várias pessoas parecem ter dificuldade em se relacionar com esse ambiente tecnológico e podem se intimidar com suas demandas. Por outro lado, esse fenômeno não é incomum nos metrôs em geral e aparece, inclusive, na literatura sobre esse meio de transporte. É um fenômeno geral, portanto,

e diz respeito ao metrôs, mas certamente se realiza localmente com suas próprias cores.

São, por exemplo, aqueles que têm dificuldade em lidar com os bilhetes ou os torniquetes. São também os que não gostam da escada automática – ou “escada mole”, como disse Jacira, uma usuária eventual. Ela comenta:

Aí eu falei assim: “Não, não vou sair, não vou aqui não, vou voltar nele de novo”. Aí o homem: “Por quê?” Aí eu disse: “Porque só é essa escada mole assim e eu não ando.” Aí ele: “Ah, você vai andar agora”. Aí pegou, a mulher dele ficou rindo e ele me levou até lá. Foi quando eu peguei e saí pra rua, pra onde eu ia, pra Central.

Em minha experiência como usuária, já observei várias ocasiões em que as pessoas perguntavam, para mim inclusive, onde era a plataforma para Saens Peña ou Copacabana – apesar da limitação da lógica binária do sistema.⁵ A orientação num metrô depende de ser capaz de divisar placas de sinalização num espaço *clean* marcado por um mobiliário tecnológico. Há uma particular interpelação de ordem visual, sonora e tátil desse ambiente tecnológico que pode ao mesmo tempo atrair e estabelecer condições mais ou menos duras para seus frequentadores.

Não que a relação com a tecnologia seja necessariamente um problema no sentido de um obstáculo para o uso do metrô no Rio de Janeiro. O sentimento de timidez não é certamente generalizado, mas sim uma tendência

⁵ Desenvolvi a questão da lógica binária que me parece prevalecer no sistema do metrô do Rio de Janeiro em “Solidão povoada”. (CAIAFA, 2006b)

que pode ocorrer no ambiente do metrô e que está constantemente no horizonte. Entrar em relação com a máquina é uma exigência do espaço do metrô e um componente fundamental da experiência de frequentá-lo, interferindo diretamente na sociabilidade que aí se estabelece.

Essa intimidação ou timidez, como denomino aqui, para se relacionar com o espaço do metrô é um fenômeno que parece ocorrer nos metrôs em geral. Pinheiro, Borges e Vianna (1987, p. 49) realizaram uma pesquisa para o metrô de São Paulo que visava analisar e controlar o que chamam de “comportamento de massa”. Um dos condicionantes dessas “reações coletivas” seria a experiência de isolamento e solidão que os autores acreditam que pode advir da relação dos usuários com os equipamentos e instalações do metrô. Isso ocorreria porque a interação nesse meio de transporte tende a ser utilitária apenas, de natureza superficial. O usuário conhece pouco aqueles equipamentos e, além disso, não se identifica com eles. Essa não identificação advém da modernidade da tecnologia do metrô que não existe em outros meios de transporte e que “não encontra ressonância cultural no universo de valoração do usuário”.

No contexto da mesma pesquisa e em outro trabalho, Guedes e Pinheiro (1990) procuram encontrar “diretrizes para prevenção e controle” das reações coletivas que envolvem violência ou pânico. Uma dessas medidas preventivas seria permitir ao usuário “conviver com a

modernidade, desmistificando a tecnologia metroviária” (p. 38). O tom é normalizador, mas é interessante observar que haja uma preocupação de operadores com a abordagem do ambiente tecnológico do metrô pelo usuário.

Muitas vezes as dificuldades podem ser encaminhadas com o auxílio de um agente.

Comenta um usuário numa composição da linha 1:

Tu vê que pessoas que são difíceis de pegar o metrô, né, são raro pegar, quando pegam é porque necessitam de uma rapidez. E quem tem mais dificuldade são as pessoas idosas, mas tem sempre um agente de segurança orientando quanto a isso. Por isso que fica sempre um lá, perto do bilhete, dá uma orientação.

Narciso, que mora na Pavuna, última estação da linha 2, relata que um conhecido dele não viaja de metrô porque não sabe ler e fica inseguro.

– E ele não consegue? – perguntei.

– Não consegue. Compra o bilhete, entrega na mão dele, ele coloca, mas se for pra vir de metrô ele não vem não. De ônibus ele até vem, de metrô ele não vem não. Ele diz: “eu não sei pra onde eu vou aqui, fico debaixo da terra, não sei nem onde eu tô.”

– E você conhece outras pessoas que por outras razões, sabem ler, mas ficam um pouco tímidas pra usar o metrô?

– Tem pessoas que não gostam de usar o metrô, têm fobia. Tem pessoas que têm fobia. Vi um rapaz lá que ele falou que não gosta de viajar de metrô porque ele tem fobia. Ele não suporta ficar sumido assim, sem saber como tá.

– Por quê? Fobia de que será?

– Não sei, cada pessoa tem um problema. Eu tenho inclusive até esse rapaz, que tinha um

senhor que trabalhava lá com o seu Zé. Eu arumei um trabalho pra ele lá em Vila Isabel, ele foi. Quando ele chegou lá falou: “ó...”. Mandou o pessoal subir com o material porque ele tinha fobia. Tem pessoas que têm fobia, não consegue. Eu, pra mim, pra onde eu for tá bom.

Comenta uma usuária em entrevista na linha 2:

A primeira vez que a pessoa vai pegar o metrô, se enrola mesmo.

E um usuário também na linha 2:

No Estácio, é uma confusão e eu me perco de vez em quando. Agora não, mas no início eu me perdia muito. Na estação da Carioca é meio complicado também.

Serão, de fato, diversos os motivos para essa dificuldade em lidar com o ambiente do metrô. Em sistemas amplos e complexos a dificuldade certamente pode ser maior. A unificação da tarifa, praticada no metrô carioca, é um facilitador. Quando, numa ocasião, usei o metrô da cidade de Washington, nos Estados Unidos, lembro-me de que foi problemático compreender todas aquelas direções e as respectivas tarifas. Tive que pedir ajuda a um funcionário – o que nem sempre facilita muito porque os nativos em geral tomam tudo aquilo como evidente. Julguei que entendi e comprei o bilhete. Mesmo sem muita segurança, atingi afinal meu destino e deu tudo certo.

No caso do metrô do Rio de Janeiro, provavelmente o aspecto de heterotopia de seu *ambiente maquinico* tem um papel nessa timidez que alguns experimentam. Não é esse

tipo de espaço que a cidade oferece em geral. Outro aspecto que deve ser um componente dessa dificuldade em abordar o ambiente tecnológico são os problemas educacionais e culturais profundos do país. Esses problemas são devidamente ratificados e alimentados em geral pelos governos, que tratam de cuidadosamente garantir que o ensino público seja precário ao mesmo tempo em que só reste aos mais pobres e aos mais desavisados aprender através da televisão, que se encontra em situação vergonhosa de monopólio. Essa dificuldade é, de fato, um fenômeno dos metrô em geral e pode atingir qualquer um de nós, mas é possível que seja agravada, em alguns casos, por essa característica local.

A sociedade brasileira é marcadamente classista e esse aspecto trabalha, por sua vez, para que tudo permaneça em seu lugar e as ambições se restrinjam às fronteiras já estabelecidas. Muitas vezes podemos não nos sentir merecedores de certos benefícios só porque ficou determinado que não são para nós. Lembro-me de uma ocasião em que eu insistia para que uma senhora que parecia bem pobre se sentasse num banco do vagão durante uma viagem de metrô. Ela não aceitava de jeito nenhum e naquele momento atribuí justamente a essa timidez. Mas claro que ela poderia ter outras razões para não querer se sentar.

Por outro lado, é interessante observar como as pessoas acabam lidando à sua maneira com aquele espaço moderno e viajam de metrô.

Afinal, são as pessoas mesmas que ali não jogam papel no chão. Aquela ordem e aquele aspecto moderno de máquina parecem fazê-las experimentar outra coisa, diferente do que experimentam em outros lugares da cidade. E elas mesmas agem diferente, ajudando a produzir o próprio espaço que ocupam. Um ambiente não é nunca dado, ele é co-produzido com a sua ocupação.

O ambiente por vezes intimidante é obra delas também, em alguma medida. Os usuários do metrô do Rio de Janeiro revolvem constantemente esses problemas e os encaminham, tanto que viajam de metrô. Nas conversas, vários tipos de pessoas demonstram que não estão alheios às vantagens do metrô – um meio rápido e relativamente eficiente –, embora mencionem a superlotação e o preço alto do bilhete, como já apontei. De fato, a própria modernidade que afasta também atrai e cada um tem uma forma de lidar com ela.

André, usuário regular da linha 1, comenta que vê algumas pessoas com dificuldade para viajar de metrô:

Eu mesmo confesso que eu tinha um receio de usar o metrô, entendeu? Isso há muito tempo, início da década de noventa. Eu achava até complicado, eu não sabia nem como entrar na estação, tinha que pagar o bilhete, não sei nem como, sabe? “Ah, será que eu vou saber usar aquele bilhete?” – entendeu? Eu achava complicado, eu achava muito complicado. Tanto que eu, se eu soubesse, assim, como se torna bem mais prático você usar o metrô, no caso até mesmo de segurança, rapidez, eu usaria bem

antes da década de noventa, quando foi o tempo que eu passei a usar o metrô. Eu acho que eu usaria bem antes.

Recentemente conversei com um agente na Estação Siqueira Campos. Nós estávamos naquela área onde ficam os torniquetes, que os agentes chamam de “bloqueador de fluxo”. Ele estava no momento ajudando uma moça a introduzir o bilhete (que é um retângulo de papel) na ranhura do torniquete para poder entrar. Perguntei se havia muita gente que precisava de ajuda para passar pelos torniquetes.

Muita, muita – disse ele. Algumas são gente boa, mas tem outros que gritam: “Pra que tanta modernidade!”

Os dados etnográficos mostram que essa timidez inicial com a máquina – seja por alguma dificuldade cognitiva, por um mero choque de estilos, por uma hesitação em receber o que afinal é seu, ou mesmo por outros fatores imponderáveis – pode muitas vezes ser superada. Afinal, tanta gente entra e viaja. Tantos aproveitam e apontam as qualidades do metrô, que de fato só vingam no espaço de regulações e exigências que ali se produz. Os fluxos não humanos que por vezes estranhemos acabam mesmo conduzindo algum calor. *O ambiente maquinico* do metrô nos desafia e é assim que nos dá algo e de certa forma nos atrai.

Referências bibliográficas

ALOUCHE, Peter Lwdwig. A tecnologia dos metrô do mundo. **Revista dos transportes públicos – ANTP**, São Paulo, ano 12, n. 49, set. 1990.

CAIAFA, Janice. Uso e consumo no metrô do Rio de Janeiro. **Revista Famecos**. Porto Alegre, n. 35, abr. 2008. Disponível em: <www.pucrs.br/famecos/pos/revfamecos/index.htm>. Acesso em: jan. 2008.

_____. **Aventura das cidades**: ensaios e etnografias. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2007a.

_____. Comunicação e sociabilidade nas viagens de metrô. In: CAIAFA, Janice; ELHAJJI, Mohammed (orgs.). **Comunicação e sociabilidade**: cenários contemporâneos. Rio de Janeiro: Mauad, 2007b. p.13-34.

_____. Consumo e transporte coletivo. **Revista ECO-PÓS**, Rio de Janeiro, vol. 9, n.2, p. 63-72, ago.-dez. 2006a.

_____. Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro. **Contemporânea, revista de Comunicação e Cultura**, Rio de Janeiro, vol. 4, n. 2, dez. 2006b. Disponível em: <www.contemporanea.poscom.ufba.br>. Acesso em: jan. 2008.

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

_____. **Nosso século XXI**: notas sobre arte, técnica e poderes. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

_____. **Fast trips and foreignnesses**: an anthropological study of Hispanic women as other in American Society. 1991. Tese (Doutorado em Antropologia)– Department of Anthropology, Cornell University, Ithaca, NY, EUA, 1991.

DELEUZE, Gilles. Sur le capitalisme et le désir (avec Félix Guattari). In: _____. **L'île déserte et autres textes**. Lapoujade, David (org.) Paris: Les Éditions de Minuit, 2002.

_____. GUATTARI, Félix. **Mille Plateaux** – capitalisme et schizophrénie. Paris: Les Éditions de Minuit, 1980.

FISCHLER, Stan. **Subways of the world**. [SI]: MBI, 2000.

FOUCAULT, Michel. Des espaces autres. In: _____. **Dits et Écrits II, 1976-1988**. Paris: Gallimard, 2001.

GUATTARI, Félix. **Caosmose**: Um novo paradigma estético. Rio de Janeiro: 34, 1992.

_____. Lan 01 des machines abstraites. **Chimères. Félix Guattari - Textes et Entretien**, Paris, vol. 2, n. 23, été 1994.

GUEDES, Cecília Elena Fuentes; PINHEIRO, Márcia Barone. Comportamento de massa em sistemas metroviários: diretrizes para prevenção e controle. **Revista dos transportes públicos – ANTP**, São Paulo, Ano 12, n. 48, p23-29, jun. 1990.

LATOURETTE, Bruno. Transférer les projets dans la réalité. In: Chevallier, Denis (org.). **Savoir faire et pouvoir transmettre**: transmission et apprentissage des savoir-faire et des techniques. Paris: Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, 1991. p.151-165.

LEMOES, André. Mídia locativa e territórios informacionais. In: XVI ENCONTRO DA COMPÓS, **Anais...** Curitiba, COMPÓS, 2007. CD-ROM.

MARX, Karl. **Fondements de la Critique de L'Économie Politique**. Paris: Éditions Anthropos, 1968.

MURARD, François; FOURQUET, Lion. Genealogie du Capital. 1. Les équipements du pouvoir. Villes, territoires et équipements collectifs. **Recherches**, Paris, numéro spécial, décembre 1973.

PINHEIRO, Márcia Barone; BORGES, Christina; VIANNA, Marise. Comportamento de massa no metrô de São Paulo. **Revista dos transportes públicos – ANTP**, São Paulo, ano 10, n. 37, p. 47-56, set. 1987.

SIMONDON, Gilbert. **Du mode d'existence des objets techniques**. Paris: Aubier, 1989.

Technology and sociability in the subway

Abstract

In this text we explore the characteristics of the built environment of a subway, focusing on the particularities of the Rio de Janeiro subway. We indicate that those characteristics resonate in the sociability that is generated there. We shape the notion of “machinical environment” in order to account for the technological component of this metropolitan space. Finally, we resort to our ethnographical data in order to investigate how subway riders address this environment in Rio de Janeiro.

Keywords

Technology. Sociability. Subway (Rio de Janeiro).

Tecnología y sociabilidad en el metro

Resumen

En este trabajo analizamos las características del espacio construido de los metros en general y en especial cómo se presentan en el contexto del metro de Rio de Janeiro. Evidenciamos que tales características tienen resonancias en la sociabilidad que se produce en el metro. Construimos la expresión “ambiente maquinico” para describir este espacio y enfatizamos con esto su componente tecnológico. Utilizamos, a seguir, nuestros datos etnográficos para explorar algunos aspectos del abordaje de este espacio por los usuarios del metro de Rio de Janeiro.

Palabras clave

Tecnología. Sociabilidad. Metro (Rio de Janeiro)

Expediente

A revista E-Compós é a publicação científica em formato eletrônico da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação (Compós). Lançada em 2004, tem como principal finalidade difundir a produção acadêmica de pesquisadores da área de Comunicação, inseridos em instituições do Brasil e do exterior.

E-COMPÓS | www.e-compos.org.br | E-ISSN 1808-2599

Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. Brasília, v.11, n.1, jan./abr. 2008.
A identificação das edições, a partir de 2008, passa a ser volume anual com três números.

CONSELHO EDITORIAL

Afonso Albuquerque

Universidade Federal Fluminense, Brasil

Alberto Carlos Augusto Klein

Universidade Estadual de Londrina, Brasil

Alex Fernando Teixeira Primo

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

Alfredo Vizeu

Universidade Federal de Pernambuco, Brasil

Ana Carolina Damboriarena Escosteguy

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Brasil

Ana Sílvia Lopes Davi Médola

Universidade Estadual Paulista, Brasil

André Luiz Martins Lemos

Universidade Federal da Bahia, Brasil

Ângela Freire Prysthon

Universidade Federal de Pernambuco, Brasil

Antônio Fausto Neto

Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Brasil

Antonio Carlos Hohlfeldt

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Brasil

Arlindo Ribeiro Machado

Universidade de São Paulo, Brasil

César Geraldo Guimarães

Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil

Cristiane Freitas Gutfreind

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Brasil

Denilson Lopes

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Eduardo Peñuela Cañizal

Universidade Paulista, Brasil

Erick Felinto de Oliveira

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil

Francisco Menezes Martins

Universidade Tuiuti do Paraná, Brasil

Gelson Santana

Universidade Anhembi/Morumbi, Brasil

Hector Ospina

Universidad de Manizales, Colômbia

Ieda Tucherman

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Itania Maria Mota Gomes

Universidade Federal da Bahia, Brasil

Janice Caiafa

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Jeder Silveira Janotti Junior

Universidade Federal da Bahia, Brasil

John DH Downing

University of Texas at Austin, Estados Unidos

José Luiz Aider Prado

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil

José Luiz Warren Jardim Gomes Braga

Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Brasil

Juremir Machado da Silva

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Brasil

Lorraine Leu

University of Bristol, Grã-Bretanha

Luiz Cláudio Martino

Universidade de Brasília, Brasil

Maria Immacolata Vassallo de Lopes

Universidade de São Paulo, Brasil

Maria Lucia Santaella

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil

Mauro Pereira Porto

Tulane University, Estados Unidos

Muniz Sodre de Araujo Cabral

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Nilda Aparecida Jacks

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

Paulo Roberto Gibaldi Vaz

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Renato Cordeiro Gomes

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Brasil

Ronaldo George Helal

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil

Rosana de Lima Soares

Universidade de São Paulo, Brasil

Rossana Reguillo

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores do Occidente, México

Rousiley Celi Moreira Maia

Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil

Sebastião Carlos de Moraes Squirra

Universidade Metodista de São Paulo, Brasil

Simone Maria Andrade Pereira de Sá

Universidade Federal Fluminense, Brasil

Suzete Venturrelli

Universidade de Brasília, Brasil

Valério Cruz Brittos

Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Brasil

Veneza Mayora Ronsini

Universidade Federal de Santa Maria, Brasil

Vera Regina Veiga França

Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil

COMISSÃO EDITORIAL

Ana Gruszynski | Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

João Freire Filho | Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Rose Melo Rocha | Escola Superior de Propaganda e Marketing, Brasil

CONSULTORES AD HOC

Bianca Freire-Medeiros | Fundação Getulio Vargas, Brasil

Josimey Costa da Silva | Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil

Maria Conceição Golobovante | Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil

Marlyvan Moraes de Alencar | Centro Universitário SENAC-SP, Brasil

Miriam de Souza Rossini | Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

Paulo Ribeiro | Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Brasil

Rita Alves de Oliveira | Centro Universitário SENAC, Brasil

REVISÃO DE TEXTO E TRADUÇÃO | Everton Cardoso

ASSISTÊNCIA EDITORIAL E EDITORAÇÃO ELETRÔNICA | Raquel Castedo

COMPÓS | www.compos.org.br

Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação

Presidente

Erick Felinto de Oliveira

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil

erickfelinto@uol.com.br

Vice-presidente

Ana Sílvia Lopes Davi Médola

Universidade Estadual Paulista, Brasil

asilvia@faac.unesp.br

Secretária-Geral

Denize Correa Araújo

Universidade Tuiuti do Paraná, Brasil

denizearaujo@hotmail.com