

“SUPER-VIA”: TRANSPORTANDO PRECONCEITOS, (IN)CRIMINANDO OS EXCLUÍDOS

Anderson Moraes de Castro e Silva¹

Resumo. Este artigo apresenta um estudo exploratório sobre a possível hipertrofia do poder estatal, conceituado por Lóic Wacquéant como “Estado Penal”, junto aos moradores do subúrbio carioca. Utiliza como estudo de caso as experiências dos usuários do transporte ferroviário submetidos às “normas disciplinadoras” da empresa SuperVia, concessionária fluminense deste serviço. Acredito que a “criminalização das condutas” e a “incriminação dos atores” seja o ponto comum que unifica o projeto de hipertrofia do poder punitivo da SuperVia junto aos usuários de trens. Na conclusão, ressalto a prudência com que os pesquisadores devem observar ao traduzirem as teorias e aplicarem à nossa realidade social.

Palavras-chave. Estado penal, classes perigosas, transporte público, cidadania.

"Super-via": transporting prejudices, (in)criminating the excluded

Abstract. This article presents an exploratory study on the possible hypertrophy of the state power, as regarded by Lóic Wacquéant as “Penal State”, with the residents of the Rio suburbs. Uses as study case the experiences of train commuters submitted to the “disciplinary rules” of the SuperVia Company, concessionary of that service in the city of Rio de Janeiro, RJ, Brazil. I believe that the “criminalization of conducts” and the “incrimination of actors” is the common trace which unifies the project of hypertrophy of the punitive power exerted by SuperVia on train commuters. In conclusion, researchers must be careful when looking into foreign theories and applying to our local social environments.

Key-words. Penal State, dangerous classes, public transports, citizenship.

¹ Doutorando em Ciências Sociais – PPCIS/UERJ.

1 Notas metodológicas de um “aprendiz de feiticeiro”

Os dados que sustentam a construção teórica esboçada neste texto, cuja hipótese central supõe uma iminente hipertrofia do poder punitivo-disciplinador em relação aos moradores do subúrbio carioca, foram colhidos durante o primeiro semestre de 2007, no interior dos trens que circulam no itinerário Campo Grande - Central do Brasil, atualmente administradas pela SuperVia.² Neste período, nas manhãs dos ditos dias úteis, dediquei-me a observar o universo dos usuários de trens, contexto que sempre me fora familiar, com uma atitude intelectual diferenciada. Afinal, era preciso que sujeito nativo incorporasse o pesquisador para que a magia presente no olhar etnográfico descortinasse os encantamentos do senso comum. No auge deste transe introdutório, etapa inicial da observação participante, algumas entidades - também conhecidas como os pais fundadores ou clássicos - insistiam em sussurar em meus ouvidos palavras encantadas, tais como: “estranhe!”, “desconstrua!”, “tenha cuidado para não reproduzir o senso comum!” etc. Estranha ciência essa na qual estou sendo iniciado. Nela, a produção do saber se encontra mediada por procedimentos ritualizados, nos quais as obrigações metodológicas devem ser rigidamente seguidas. Do contrário, corre-se o risco da não aceitação dos trabalhos pelos ilustrados que nos guiam no mundo acadêmico. De minha parte, tentei seguir a cartilha do metodologicamente correto, buscando extrair do universo observado, por meio do exercício da abstração intelectual, os fatos que me serviram de base para a pesquisa etnográfica. Entretanto, sei que a possibilidade do feitiço desandar é um risco sempre presente nos assuntos mágicos.³ Que a ciência nos salve e Deus nos ilumine, ou vice-versa, nas searas das safras obscurantistas do mundo contemporâneo.

No que se refere aos objetivos deste estudo, ressalto que, embora desde o início eu tenha definido previamente que abordaria a temática do transporte ferroviário de passageiros, ainda me faltava a problemática com a qual desenvolveria esta narrativa. Todavia, a audição perturbadora das “normas disciplinadoras”, vindas do sistema de rádio instalado nas estações ferroviárias, e a leitura dos avisos de igual teor afixados no interior das composições, nas estações e também no terminal da Central do Brasil, me conduziram a novas perspectivas teóricas. Naquele momento, eu não entendia a razão pela qual a

² Empresa concessionária do transporte ferroviário de passageiros na região metropolitana da cidade do Rio de Janeiro.

³ Para conhecer um pouco mais a relação existente entre a produção etnográfica e a representação dos temas mágicos no tempo presente ver Silva (2000).

possibilidade de aprisionamento era uma ameaça constante que acompanhava os passageiros dos trens em seus deslocamentos diários. Afinal, que tipo de empresa é essa que recepciona seus clientes advertindo-os de que a possibilidade de aprisionamento será uma de suas virtuais companheiras de viagem?

Em meu olhar nativo, a SuperVia era uma empresa prestadora de serviços públicos e os usuários do transporte ferroviário os “consumidores” deste serviço. Desta forma, segundo uma leitura superficial da lógica capitalista, a administradora dos serviços ferroviários deveria tentar fornecer um serviço de qualidade aos seus clientes, bem como buscar a fidelização dos mesmos. Mas, então, como explicar que a todo o momento os passageiros fossem acintosamente lembrados de que se eles não “se comportassem” poderiam ser “presos”? Seria este apenas um projeto político pedagógico equivocado de constituição da cidadania, uma vez que pressupunha que a “educação” poderia ser um fruto possível da “punição”? Ou existiriam questões macro-estruturais por detrás do endurecimento punitivo-disciplinador da SuperVia? São essas algumas das questões que pretendo mapear ao longo deste texto. Advirto desde já ao leitor que este é apenas um estudo exploratório, portanto, sem a pretensão de encerrar aqui a discussão que inaugura.

2 Entre “viajar nos trens suburbanos” e “não perder a linha”: o dilema da “ralé”

Os usuários do transporte ferroviário, enquanto aguardam nas plataformas das estações a composição⁴ que os levará aos seus destinos, são obrigados a ouvir os informes transmitidos pelo sistema de som local. Via de regra, essas comunicações são de três naturezas: “propagandas”, “informes institucionais” e “normas disciplinadoras”.

As “propagandas” estão centradas nos serviços oferecidos pela SuperVia – como a venda dos bilhetes de integração trem/ônibus ou trem/metrô – nas manchetes dos jornais “Expresso” e “Meia-Hora”, vendidos no interior dos trens, ou nas promoções dos supermercados destinados aos consumidores das classes C e D. A lógica mercadológica que unifica esses três eixos propagandísticos é o real potencial de consumo dos passageiros ferroviários. Talvez por isso, a suposta “economia de recursos” seja o elemento central das peças publicitárias veiculadas nas estações. Ela aparece no anúncio do bilhete “Integração”, pois com ele é possível viajar um percurso maior por um pre-

⁴Conforme o Dicionário Aurélio designa o “conjunto de carros de um trem”.

ço menor. Está presente na proposta editorial dos jornais “Expresso” e “Meia-Hora”, onde o acesso à informação custa a metade do valor dos jornais populares tradicionais como “O Dia” e “Extra”.⁵ Por fim, é utilizada ainda nas chamadas que anunciam as ofertas dos supermercados populares, locais onde se pode comprar produtos similares aos “de marca”, por preços mais acessíveis. Enfim, as propagandas se destinam aos passageiros que mesmo residindo nos subúrbios estejam inseridos nas relações de consumo do regime capitalista.

Os “informes institucionais” se destinam a manutenção administrativa do serviço oferecido pela SuperVia. Eles noticiam os horários previstos de partida e chegada das composições, bem como orientam aos passageiros sobre o sentido das linhas férreas e as possibilidades de embarques existentes para cada destino. É por meio desses informes que os passageiros tomam ciência se o trem está atrasado, avariado ou sem previsão de chegada. Esta é uma via de comunicação de mão única, pois o passageiro, nas estações suburbanas, não tem com quem obter informações adicionais sobre os assuntos que lhe digam respeito. A “voz” que comunica não admite interação ou interrogação, revelando o padrão de relacionamento que orienta as ações dos canais de comunicação da administração ferroviária.

No que concerne às “normas disciplinadoras” é possível inferir que elas pretendam “educar pela repressão” ou “disciplinar pela coação”. Nelas encontramos os “discursos constitutivos de civilidade” presente na proposta institucional da SuperVia. Tais normativas serão reproduzidas ao longo deste texto, pois foi sobre elas que alicercei a presente análise sociológica. Penso que as “normas disciplinadoras” visem introjetar nos usuários dos trens o padrão “correto” de se usar o transporte ferroviário na perspectiva da empresa administradora. Elas advertem aos passageiros de que o comportamento “desviante” do previsto poderá ser punido com o aprisionamento do seu autor. Conforme pode ser visto no *jingle* oficial da SuperVia:

O maquinista avisou que o trem já vai sair,
 não segure as portas deixe o trem partir
 Ando neste trem,
 porque eu sou do bem !

⁵ Em julho de 2007, o preço de capa dos jornais “Extra” e “O Dia” era de R\$ 1,00. Já os jornais “Meia-Hora” e “Expresso”, pertencentes, respectivamente, aos mesmos grupos editoriais custavam R\$ 0,50.

Respeito o cidadão,
tenho educação !
Quem segura as portas comete crime e pode parar na
prisão.
Vai de Supervia, vai de trem também
Seja inteligente, faça a sua parte, não destrua o trem!

Após a execução da melodia ouvi-se a voz do locutor
advertindo:

Danificar as portas do trem é crime e a pena de prisão
pode chegar a 5 (cinco) anos.

Notem que no informe supracitado duas condutas distintas são criminalizadas: “segurar as portas dos trens” e “danificar as portas dos trens”, podendo ambas, segundo os versos da canção, serem punidas com a pena de prisão. Não obstante o aprisionamento seja o ápice da ameaça punitiva cantada, ele ainda é antecedido na letra da música pela representação, por oposição, que a SuperVia faz do usuário que “segura as portas dos trens”. O indivíduo que “pode parar na prisão por ter segurado as portas do trem” é “do mal”, “não tem educação” e “não respeita o cidadão”. Ora, caro leitor, reflita comigo: quais são os personagens que no imaginário social brasileiro são representados como sendo do “mal”,⁶ “incivilizados” e “grosseiros”? Não me restam dúvidas de que os “favelados” e os “bandidos”⁷ se enquadrariam nesta descrição de Zaluar (1997). Vamos então a uma segunda questão: qual seria em nossa sociedade a instituição pública que é apontada nas profecias que se autocumprem como o destino provável para esses personagens? A prisão, é claro. Creio ser esta a resposta que melhor expresse o que se passa em nossas mentalidades.

Em síntese, o que estou tentando demonstrar é que o *jingle* oficial da SuperVia - que os usuários de trens ouvem inúmeras vezes ao longo de seus deslocamentos diários - não é uma simples peça publicitária que visa a conscientizar os clientes da companhia de seus deveres, mas sim um instrumento disciplinador em cujos versos a representação do “criminoso” é imbricada a dos usuários moradores

⁶ Para conhecer o papel que o “mal” ocupa na produção intelectual do Ocidente ver Neiman (2003).

⁷ Segundo Zaluar, “o anômalo torna-se então o pobre, o favelado, o morador da periferia, especialmente quando faz uso de drogas. Com isso, tem-se justificado uma repressão policial intensa e violenta aos jovens pertencentes às camadas de renda mais baixa da população. Esta é uma das facetas da definição do mal enquanto anomalia no Brasil contemporâneo” (1997, p. 111).

dos subúrbios, numa elaborada releitura contemporânea do fantasma das “classes perigosas” (GUIMARÃES, 1981).

Suponho que essa estratégia punitivo-disciplinadora objetive atingir de forma mais efetiva e eficiente àqueles indivíduos que estão à margem das relações de consumo. Entretanto, isso não significa dizer que as “normas disciplinadoras” não estejam se referindo também aos usuários consumidores - os alvos da “propaganda” - mas sim que existam diferentes gradações nas metas de controle estabelecidas. Elas talvez possam ser sintetizadas na seguinte equação: quanto maior for o poder de consumo do usuário, menor será a intensidade do aparato disciplinar a ele direcionado e vice-versa. Ou seja, as “normas disciplinadoras” operariam direcionadas a todo o subproletariado, mas tratariam de modo diferenciado os “pobres que prestam” daqueles que são “imprestáveis”.

3 A SuperVia e o seu projeto político pedagógico: educar pela coação

Em 1994,⁸ a responsabilidade pela administração do sistema ferroviário foi transferida da União para o estado do Rio de Janeiro, rompendo com a tradição histórica brasileira em que competia ao governo federal à gestão da rede ferroviária. A empresa “Flumitrens”,⁹ órgão público da administração indireta, foi criada então com o objetivo de gerir as ferrovias e o transporte de passageiros ferroviários no Rio de Janeiro. Em 1998, com o declínio continuado do número de passageiros de trens¹⁰ e a ascensão vigorosa do projeto neoliberal de privatização das estatais, a fatia “rentável” da malha metropolitana estadual foi privatizada. A parte “deficitária” permaneceu aos cuidados da Flumitrens. Nesta divisão, coube à SuperVia a gestão dos ramais que ligam o terminal da Central do Brasil aos principais destinos suburbanos, tais como: Deodoro, Santa Cruz, Bangu, Campo Grande,

⁸ Em dezembro de 1994, nos termos da Lei n.º 8.693/93, o sistema de transportes ferroviários urbano do Rio de Janeiro foi transferido da União para aquele Estado. Fonte: Ministério dos Transportes.

⁹ Segundo informações obtidas no *site* do Ministério dos Transportes (www.transportes.gov.br), a Flumitrens é uma sociedade por ações, sendo um órgão da administração indireta do Estado do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes, e que teve sua criação autorizada pela Lei Estadual n.º 2.143, de 27/7/93.

¹⁰ Segundo Silva (1992), os trens cariocas chegaram a transportar anualmente, nos anos 1980, mais de 200 milhões de passageiros. Já em meados dos anos 1990 esse número não passava dos 60 milhões anuais.

Japeri e Belfort-Roxo. A Flumitrens¹¹ permaneceu administrando os ramais mais longínquos, onde o transporte é feito entre cidades periféricas como a linha Guapimirim-Saracuruna, por exemplo.

A privatização melhorou de modo substancial os serviços oferecidos à população pelo sistema ferroviário. Estações modernizadas, novas composições adquiridas (pelo governo estadual, é bom que se diga), composições antigas reformadas etc. Essas foram algumas das medidas adotadas pelos novos gestores. A regularidade e a pontualidade das viagens aliadas ao conforto das novas composições e instalações significaram um ganho qualitativo nos serviços prestados aos usuários dos trens. Todavia, conjuntamente à implementação do projeto de “modernização” das instalações ferroviárias estava a proposta de “endurecimento punitivo” contra as “classes perigosas”. A intolerância aos “vendedores ambulantes” e aos “surfistas de trens”, mote das novas campanhas educativas, ocultava os tentáculos do projeto (in)criminador da pobreza que viria a ser implementado. Acredito ser este o ponto de inflexão entre a gestão ferroviária estatal anterior, da Flumitrens, e a administração privada da Supervia.

Ilustrando os fatos a que me refiro, transcrevo abaixo alguns informativos colhidos no interior dos vagões que percorrem o itinerário estudado. As duas primeiras mensagens, remanescentes em composições antigas utilizadas no período estatal da Flumitrens, traziam os seguintes dizeres:

Para seu conforto e segurança este veículo não circula com as portas abertas.

E,

Não deixe ninguém danificar os trens. Eles precisam de sua proteção. Cuidando deles você está ajudando a manter um serviço que foi feito para atendê-lo. Vamos melhorar cada vez mais.

No segundo aviso, também visualizado numa composição antiga, mas que havia sido reformada pela SuperVia, a mensagem anterior fora substituída pela “intimidação dissimulada”. Por meio

¹¹ No dia 29/05/2007, o jornal “Extra” trazia em sua primeira página seguinte matéria “Trem fantasma dá um salto no tempo”. Nela, viajar nos trens atualmente administrados pela Flumitrens no ramal Saracuruna – Guapimirim é descrito da seguinte forma: “atualmente, os dois mil passageiros que utilizam o serviço todos os dias viajam de portas abertas e com as janelas quebradas. Além disso, [os trens] não tinham iluminação”.

dela, voltamos aos primórdios da estratégia pedagógico-punitiva que seria desenvolvida *a posteriori* pela nova administradora:

Segurar as porta dos trens é crime e a pena de prisão pode ser de até 5 (cinco) anos.

Por fim, nas últimas composições entregues à população pela SuperVia, é possível observarmos a escrita final de seu projeto disciplinar:

Atenção: Forçar a abertura das portas é crime!
Conheça o artigo 260 do código penal
Perigo de desastre Ferroviário
Art. 260 Impedir ou perturbar serviço de estrada de Ferro:
I - Destruindo, danificando ou desarranjando, total ou parcialmente, linha férrea, material rodante de tração, obra de arte ou instalação;
Pena - Reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos e multa
VOCÊ NÃO VAI QUERER SER UM FORA-DA-LEI,
VAI?

Creio ter ficado evidente, a partir da leitura dos escritos supracitados, retirados dos adesivos superpostos às portas dos trens, que a privatização do sistema ferroviário não significou apenas a transferência do público ao privado - com todas as alternâncias ideológicas, financeiras ou sociais que costumam acompanhar tais processos - mas implicou a criminalização de condutas outrora não tipificadas como tal. Contudo, há um ponto que merece ser aqui explorado: o comportamento de um usuário que “segura as portas dos trens” não é o mesmo daquele que “destrói, danifica ou desarranja, total ou parcialmente, linha férrea, material rodante de tração, obra de arte ou instalação”, conforme nos induz a pensar a concessionária fluminense. Neste sentido, é possível afirmar que o que a “norma disciplinadora” da SuperVia faz é criar, no plano “simbólico”, a figura do criminoso para uma conduta “real” em que inexistente tal previsão legal. Ora, sabemos que um dos princípios estruturantes do nosso sistema de justiça criminal é que inexistente crime sem que exista lei anterior que o defina.¹² Então, o que é que a SuperVia está tentando fazer ao “inventar” o crime de “segurar as portas dos trens”?

¹² O Código Penal Brasileiro, em seu artigo primeiro, prevê que “Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”.

Vejam que, se na gestão estatal da Flumitrens os trens “não circulavam com as portas abertas” isso ocorria em função da “segurança” do usuário, ou seja, a empresa reconhecia como sendo sua a responsabilidade pela integridade física dos passageiros que transportava. É possível que a preocupação enunciada nos dizeres transcritos não viesse acompanhada, na prática, por políticas públicas condizentes com orientação que propaga - e o grau de abandono e degradação a que chegou o sistema ferroviário nos anos 80 e 90 do século passado corroboram essa hipótese. Entretanto, a distância existente entre os universos do “enunciado” e do “vivido” tem sido uma constante verificada nas falas dos gestores das empresas prestadoras de serviços públicos na sociedade brasileira. Isso significa dizer que, mesmo que, fisicamente, as instalações ferroviárias não apresentassem as mínimas condições de respeito ao cidadão e ao exercício da cidadania durante a gestão da Flumitres, ainda assim, existia ali no campo discursivo, uma dimensão de “consideração” e de “acolhimento” ao usuário. Afinal, era em função do “conforto” e da “segurança” dos passageiros que as composições “não circulavam com as portas abertas”. Neste sentido, é possível inferir que naquele momento o estado trazia para si a responsabilidade de zelar pela integridade física do usuário. Ora, quando a administração privada assume o controle do transporte ferroviário e “criminaliza” a conduta dos usuários que viajam “com as portas abertas”, o que ela está querendo dizer é que não tem qualquer ingerência sobre aqueles indivíduos caso alguma coisa lhes aconteça.

A invenção do “ato desviante” desonera a SuperVia de suas responsabilidades legais¹³ e, ao mesmo tempo, transfere ao próprio usuário a obrigação de zelar por sua segurança. Mas, como isso começou?

4 “Vendedores ambulantes” e “surfistas de trens”: bandidos!?

Acredito que, ao historiarmos o relacionamento da administração ferroviária com dois grupos específicos de usuários dos trens, os “vendedores ambulantes” e os “surfistas de trens”, possamos colher al-

¹³ Vejam o que diz o Regulamento dos Transportes Ferroviários (Decreto nº 1.832, de 04/03/1996, disponível em <http://www.annt.gov.br/legislacao/Ferrovias/Dec1832-96-RegTranspFerroviario.pdf>), art. 46: “As composições de passageiros não poderão circular com suas portas abertas”; e art. 47: “Nenhum passageiro poderá viajar nos trens fora dos locais especificamente destinados a tal finalidade”.

guns indícios genealógicos, no sentido foucaultiano do termo (FOUCAULT, 1979), da ascensão da punição como um instrumento de controle dos usuários de trens na região metropolitana do Rio de Janeiro.

Nos anos 1980, os “surfistas de trens” - suas acrobacias e mortes - eram uma presença constante nas capas dos jornais e nas ações indenizatórias contra a CBTU ajuizadas nos tribunais locais. Naquele contexto, a precariedade das instalações ferroviárias e a falta de comprometimento da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) para com os seus passageiros, faziam com que, ao adentrar numa estação ferroviária, os usuários não tivessem quaisquer garantias de “como” ou “quando” chegariam aos seus destinos - se é que isso ocorreria. A insistente frequência com que as composições “quebravam” ou apresentavam “avarias” impactavam diretamente o ânimo dos usuários.¹⁴ E, como sabemos, os cenários degradados ou que não oferecem acolhimento aos indivíduos podem influenciar negativamente na conduta dos mesmos. É possível que essa tenha sido a constatação que levou Peralva a afirmar que “o surfe ferroviário, manifestação expressiva da juventude pobre, é antes de mais nada um fenômeno inseparável da situação geral dos transportes coletivos” (2000, p. 157).

Em “O sangue dos trens urbanos”, Angelina Peralva (2000) mostra como a prática do “surfe ferroviário” somente se constituiu como um “problema” para a CBTU quando passou a resultar em frequentes indenizações financeiras aos familiares dos jovens mortos ou mutilados nas linhas férreas. As decisões judiciais, via de regra, responsabilizavam a empresa de transportes por esses acidentes, pois caso os usuários fossem transportados no interior dos vagões e/ou com as “portas dos trens fechadas” tais percalços não teriam ocorrido. Por outro lado, essas mesmas sentenças argumentavam que se os passageiros vitimados viajavam “em cima” das composições ou “dependurados” nelas, é porque a CBTU permitia que isso ocorresse. Portanto, tinha que ser responsabilizada civilmente por sua omissão em relação à segurança dos usuários que transportava. Um parecer interno da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, elaborado no setor jurídico, nos ajuda a compreender o momento ao qual estamos nos referindo:

¹⁴ Segundo Peralva “o primeiro quebra-quebra de trens urbanos no Rio de Janeiro data de 1908” (2000, p.158). Daí em diante, a frequência e intensidade de tais manifestações se alternaram ao longo da história, mas sempre tiveram como características comuns os motivos que as originou: a degradação das instalações e a falta de pontualidade das composições.

Até pouco tempo, talvez tal seguro parecesse desnecessário tendo em vista o pequeno número de ações de responsabilidade civil, que embora levassem ao pagamento de indenizações não representavam grande dispêndio financeiro. Ao contrário, agora, face ao aumento da demanda de passageiros, e em que pese a melhoria das condições do transporte, o despertar [da consciência] do seu direito fez com que os usuários e seus familiares, atingidos por um evento, acionassem a transportadora, ensejando o grande número de ações com que a Empresa hoje se depara, principalmente na área desta Divisão Especial.

A lei, por outro lado, que regula principalmente a responsabilidade civil das Estradas de Ferro, é amplamente favorável ao passageiro, obrigando ao transportador levá-lo incólume até o seu destino, excluindo apenas provado concretamente o caso fortuito ou força maior e a culpa exclusiva do passageiro.

A lei deve adaptar-se ao seu tempo, daí não se poder manter sem protesto um diploma legal feito quando a situação era outra e não o tumultuado transporte de nossos dias.

Por outro lado, também, o comportamento do usuário daquela época era diferente, daí a cobertura ampla que lhe era dada pela lei.

Hoje, até mesmo aquele que procura o evento é contemplado pela lei, pois difícil é a prova da culpa exclusiva do passageiro.

Nesta situação acumula-se a cada ano pesadas indenizações, cujo volume atinge ao insuportável.

A forma efetiva de sua eliminação seria o transporte seguro de portas permanentemente fechadas, o que somente será conseguido pelo dispêndio de vultuosas verbas, ou pela modificação da legislação vigente, de maneira a apenar mais firmemente o passageiro, sendo facilitada a prova de sua culpa

Rio de Janeiro, 20 de março de 1983. Assina: Wilmar Garcia Barbosa. (*apud*. PERALVA, 2000, p.163) [grifos meus].

Vejam que o parecerista oferece duas possibilidades para resolução dos problemas ocasionados com o “surfe ferroviário”. Na primeira, sugere que o governo estadual invista maciçamente na

reestruturação da rede ferroviária, possibilitando o “transporte seguro de portas permanentemente fechadas”. Na segunda, propõe uma mudança na legislação penal onde a conduta do usuário “indisciplinado” fosse criminalizada. Todavia, os anos se passaram e nenhuma dessas propostas foi efetivada “de fato” ou “de direito” pela administração estatal. Hoje, após a privatização do sistema ferroviário fluminense, assistimos ao resgate da proposta punitiva como modelo ideal de gestão para as ferrovias. Essa proposta fica ainda mais evidente quando se refere aos “vendedores ambulantes”, conforme abordarei adiante.

Sabemos que o comércio de mercadorias no interior dos trens é uma atividade formalmente proibida pela legislação em vigor. O artigo 40, do Decreto nº 1.832, de 04/03/1996, prevê que:

É vedada a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, exceto aqueles devidamente autorizados pela Administração Ferroviária.

No entanto, apesar da interdição legal administrativa, o comércio informal de mercadorias é uma prática que pode ser observada diariamente nos trens urbanos e, para além deles, na sociedade brasileira. Lá, se compra de quase tudo. Do “sabão de raspa de juá” aos “palitos de pau de laranjeira”. Do “dragão chinês” a “preta barata, macia e gostosa”,¹⁵ e por aí vai. Há entre os mascates ferroviários, famílias que sobrevivem a mais de uma geração reproduzindo as técnicas de vendas que aprenderam com seus antepassados. Estes se orgulham de serem “trabalhadores”, como de fato o são.

Não há como negar a informalidade desta atividade aos olhos da legislação ferroviária, nem mesmo podemos deixar de considerar que esses trabalhadores exercem seus ofícios a sombra da fiscalização administrativa da SuperVia. Entretanto, também não se pode confundir “informalidade” com “criminalidade”, como sugere o informe oficial da Administradora Ferroviária. Se por um lado, não se pode negar o “direito” que a SuperVia tem de tentar impedir que os ambulantes exerçam seus afazeres, por outro, não se pode aceitar que isso ocorra por meio da “criminação” do trabalho informal. Essa refle-

¹⁵ O sabão destina-se ao combate as caspas e a queda de cabelo. Os palitos são utilizados na pintura das unhas. O Dragão é um picolé que começou a ser vendido nos trens e depois nas praias, sendo um velho conhecido dos cariocas. Por fim, temos a bananada, alimento que alivia a fome dos bravos guerreiros.

xão ganha corpo quando se ouve o locutor advertir aos usuários para que não comprem as mercadorias vendidas nos trens, uma vez que eles desconhecem “a origem” e “a qualidade” desses produtos, que “podem inclusive ser produto de atos ilícitos”. Em outros termos, a Concessionária induz os passageiros a pensarem que as mercadorias vendidas pelos ambulantes são produto de roubo. Segundo essa inferência ilógica, pois fundada em premissas falaciosas, se os trabalhadores informais comercializam mercadorias roubadas é porque são, eles mesmos, criminosos. Por extensão, os passageiros que adquirirem tais produtos estão compactuando com o ato criminoso. A transmutação do “trabalhador informal” em “criminoso” é de tal forma performática que acaba por criminalizar ainda a conduta dos passageiros que compram as mercadorias dos ambulantes. Abaixo, transcrevo um fragmento do diário de campo onde converso com duas vendedoras ambulantes de jujubas. Acredito que, no contexto destacado, a proposta de sujeição criminal dos trabalhadores informais apareça na experimentação do vívido por esses indivíduos:

No dia dezenove de junho do corrente, por volta das onze horas da manhã, estava viajando na composição que fazia o trajeto Campo Grande - Central do Brasil, quando na estação de Senador Camará avistei duas jovens senhoras correndo no interior do vagão. Enquanto corriam, guardavam as embalagens de doces, que até aquele momento vendiam, nas mochilas e sacolas de supermercados que traziam consigo. Como o assento em que eu estava tinha alguns lugares vagos, elas se sentaram. Logo que os vigilantes da SuperVia desceram do trem, elas começaram a conversar sobre o que havia ocorrido. Imediatamente percebi que elas estavam fugindo daqueles homens – especificamente de um sujeito que segundo me disseram “gostava de pegar” suas mercadorias. Aproveitei a ocasião para tetar conhecer um pouco mais do universo estudado, como pode ser visto abaixo:

Pesquisador – Por que vocês fugiram deles?

Ambulante 1 – Eles manda a gente sair do trem e pega nossa mercadoria.

Pesquisador – E obrigam vocês a saírem da estação?

Ambulante 1 – Não, só pega nossa mercadoria.

Pesquisador – Mas vocês podem pegar de volta depois?

Ambulante 1 - Não. Se perder, perdeu. Eles até falam pra gente “tentar a sorte”, mas nunca tem nada, não.

Pesquisador - Eles não entregam o comprovante das mercadorias que apreendem?

Ambulante 2 - Até dão um comprovante, mas tá tudo armado. Vâmo supô que eles levam cinqüenta jujubas. Se tu vai lá pegar, não acha. E se achar, não tem nem metade disso.

Pesquisador - E pra ir lá pegar, precisa de que?

Ambulante 2 - Tem que levar nota fiscal. Sem nota não pega. Só se você for para justiça, mas é difícil. Tem que ter testemunha e ninguém quer. E também demora, você não consegue não. Só se for agressão

Pesquisador - E eles batem?

Ambulante 1 - Tem uns que batem. Pegam tuas coisas e batem. Quando é agressão aí dá pra ir pra justiça e tentar ganhar alguma coisa, mas demora.

Pesquisador - Antes da SuperVia também era proibido vender nos trens. Eles também pegavam as coisas?

Ambulante 1 - Não, antes não era assim não. Era proibido, mas eles não ficavam em cima de nós. Quando pegava a mercadoria, a gente levava o recibo e pegava de volta. Às vezes perdia alguma coisa, mas não era assim não.

Pesquisador - E sem a mercadoria como é que vocês ficam?

Ambulante 2 - Se a gente tem algum dinheiro guardado, tem que comprar nova mercadoria. Se não tem nenhum, aí tem que pedir emprestado, fiado, mas é difícil. Ninguém tem [dinheiro].

Observem que se no período estatal a repressão ao comércio ambulante já existia, ela não ocorria de modo tão intenso quanto no período pós-privatização. Todavia, resalto que o ponto crucial para nossa análise comparativa não deve ser a frequência quantitativa das operações repressoras, mas sim o processo de transmutação do aparato de vigilância intra-ferrovias em instrumento de coerção penal. Se, conforme relata a entrevistada, na época da Flumitrens, os vigilantes forneciam aos vendedores ambulantes um recibo para que eles pudessem retirar seus pertences no depósito estatal; agora, apenas esse comprovante já não é um instrumento suficiente para o reconheci-

mento do direito de propriedade do trabalhador informal sobre seus bens. Somente a “nota fiscal” ou a “decisão judicial” parecem atender as exigências da SuperVia quanto a comprovação de licitude da coisa apreendida. Aqui, os trabalhadores informais são suspeitos *a priori*, pois a burocracia ferroviária inverteu a lógica vigente na sociedade brasileira que diz que “todos são inocentes até prova em contrário” para o ideário da “suspeição criminal preventiva” contra o subproletariado.¹⁶ O novo procedimento se coaduna com a política de repressão anunciada nas “normas disciplinares”, uma vez que, ao exigir a nota fiscal, a SuperVia está pondo em dúvidas a legalidade da origem de tais produtos. Do contrário, se as mercadorias foram apreendidas com os vendedores ambulantes e, se os comprovantes emitidos pelos funcionários da SuperVia ratificam essas apreensões, por que razões adicionais a Concessionária poderia requerer a “nota fiscal”?¹⁷

Acredito que a “criminalização das condutas” e a “incriminação dos autores” seja o ponto comum que unifica o projeto de hipertrofia do poder punitivo da SuperVia junto aos usuários de trens. Neste sentido, a invenção do “crime” e do “criminoso” e sua associação aos comportamentos dos “surfistas de trens” e dos “vendedores ambulantes”, funciona no plano simbólico como um elemento central para o controle disciplinar da *underclass*,¹⁸ pois atende ao objetivo de “traçar uma linha divisória ente pobres dignos e não-dignos” (WACQUANT, 2001, p. 104). No item seguinte, pretendo relacionar essas questões aos pressupostos wacquanianos da ampliação do Estado Penal.

5 Conclusão: é este o tempo do alvorecer de um “estado penal”?

Segundo Loïc Wacquant (2001a, 2001b e 2001c), se encontra em curso no ocidente moderno, mais precisamente nos Estados Unidos e em países europeus, como França e Inglaterra, um processo de

¹⁶ Resta argüir o seguinte: embasada em que previsão legal a SuperVia apreende as mercadorias dos ambulantes?

¹⁷ Por outro lado, pedir nota fiscal para balas, bananadas, chicletes, amendoins etc. é desconsiderar a realidade social onde vivem os trabalhadores informais. Afinal, poucas são as casas comerciais localizadas nos subúrbios que fornecem tais comprovantes aos seus consumidores. Aliás, em alguns casos, as mercadorias são entregues aos ambulantes no “fiado” ou por “consignação”, situações em que não se há de falar em nota fiscal.

¹⁸ Segundo Loïc Wacquant (2001), o termo *underclass*, embora não seja conceitualmente consistente, tem servido ao uso acusatório de representações discriminadoras da parcela “imprestável” do subproletariado.

substituição do Estado de Bem-Estar social por um Estado Penal. O endurecimento punitivo seria uma consequência inexorável da expansão neoliberal do modelo capitalista de produção implementado nesses países. A ordem capitalista, para além de possibilitar a riqueza de poucos, produz a exclusão social de muitos. Neste sentido, o Estado Penal pensado por Wacquant se alicerça na premissa de que compete às instituições do sistema de justiça criminal administrar - controlando, isolando e punindo - os indivíduos situados à margem das relações capitalistas de produção e consumo. Aos “informais”, a “formalidade” excludente da legislação penal, cujas tipificações priorizam a criminalização dos comportamentos dos “pobres”. Em Arguello, encontramos a seguinte descrição do Estado Penal: “a fim de garantir a contenção das desordens geradas pela exclusão social, desemprego em massa, imposição do trabalho precário e retração da proteção social do Estado, (o Estado Penal) utiliza-se amplamente (d)a estratégia de criminalização das classes potencialmente perigosas” (ARGUELLO, 2005, p. 06). É este o caso dos acontecimentos que estamos analisando neste texto?

Depende, pois creio inexistir, neste momento, uma única resposta para este questionamento. Aliás, esta talvez seja uma daquelas questões cuja relevância reside mais na problemática que coloca do que nas respostas que fornece. Senão, vejamos.

Se eu responder que “não”, poderia argumentar que, no caso brasileiro, que nunca conheceu plenamente o *welfare state*, falar em “enfraquecimento do Estado de Bem-Estar social” ou de sua substituição por um Estado Penal seria, no mínimo, demonstrar um profundo desconhecimento do processo histórico de formação da sociedade brasileira. Afinal, não se pode afirmar que o projeto iniciado por Getúlio Vargas, que incorporou a sua trajetória política a alcunha de o “pai dos pobres”, tenha chegado a se constituir, de fato, num “estado de bem estar social” tal como aqueles casos estudados por Wacquant. Diria ainda, que seria igualmente nocivo atribuir ao neoliberalismo nacional os mesmos contornos que ele exhibe na Europa ou nos Estados Unidos, já que temos que considerar especificidades do capitalismo tardio em que estamos inserimos. Enfatizaria ainda que, os acontecimentos transcritos neste texto refletem apenas a conduta de uma empresa privada que, embora seja concessionária de um serviço público, possui autonomia administrativa em sua gestão empresarial. Por fim, ressaltaria que no Estado Penal, pensado por Wacquant, o endurecimento punitivo é suportado na codificação penal que vigora nessas nações, o que não ocorre no processo de invenção criminal da

SuperVia, pois este se dá para além da tipificação criminal existente, no uso enviesado do código penal.

Caso eu diga que “sim”, argumentaria que a “SuperVia” ao inventar o “crime” e o “criminoso” - por meio da criminalização de condutas para as quais inexitem tais previsões legais- está recorrendo ao modelo de hipertrofia punitiva constitutivo do Estado Penal à brasileira. Neste, o instrumento de controle disciplinar destinado aos pobres “não-dignos” deve ser a rigidez da legislação criminal burguesa, assim como compete à instituição prisional deter, isolar e controlar os marginais do sistema capitalista que abundam nas regiões periféricas. Talvez por isso, a constante ameaça de aprisionamento seja um dos argumentos intrínsecos das “normas disciplinadoras”. Consideraria ainda, que o transporte ferroviário de passageiros é um serviço público essencial cuja exploração deve ser autorizada e fiscalizada pelo poder executivo. Sendo assim, se o endurecimento penal “arbitrário” ocorre na gestão das linhas férreas e o “Estado Regulador” nada faz para obstar esse processo, isto pode indicar que o poder público esteja alinhado com tais diretrizes. Afinal, se o Código Penal Brasileiro, que é da década de 1940, não criminalizava, na década de 1980, a conduta dos “surfistas de trens”, como vimos no parecer anteriormente citado, como pode a SuperVia evocar essa mesma capitulação para incriminar na atualidade os usuários “que seguram as portas dos trens”? Se a lei e os fatos são similares, a única coisa que pode ter mudado é a forma como o poder público redirecionou o seu aparato repressor ao subproletariado.

Neste momento, penso que o “talvez” seja a resposta mais coerente em relação aos fatos observados. Neste sentido, se por um lado, ainda é cedo para afirmar a existência entre nós da plenitude de um “Estado Penal”, por outro, o crescimento exponencial do ritmo de encarceramento na sociedade brasileira indica que o endurecimento punitivo já dá por aqui alguns passos.

No momento, nos resta refletir sobre as questões que a tradução de teorias requerem, tentando problematizar as singularidades da sociedade brasileira em relação aos pressupostos wacquanianos. Em inúmeras situações anteriores, no que se refere ao estudo do sistema de justiça criminal, a precipitação na implantação de modelos interpretativos importados, que desconsideraram essa singela observação metodológica, se mostrou equivocada. Até quando seguiremos importando teorias sem mensurar as especificidades da nossa sociedade? Ou melhor, será que os modelos interpretativos construídos, tendo como base as sociedades européias e norte americana, podem ser empregados dire-

tamente a realidade brasileira? No momento, essas são as reflexões que eu gostaria de propor.

Referências

ARGUELLO, Kátia. **Do estado social ao estado penal**: invertendo o discurso da ordem. Londrina: s.n, 2005.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

GUILMARÃES, Alberto Passos. **As classes perigosas**: banditismo urbano e rural. Rio de Janeiro: Graal, 1981.

PERALVA, Angelina. **Violência e democracia**: o paradoxo brasileiro. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

SILVA, Maria Lais Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

SILVA, Wagner Gonçalves. **O antropólogo e sua magia**. São Paulo: Edusp, 2000.

WACQUANT, Loïc. **As prisões da miséria**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001a.

_____. **Os condenados da cidade**. Rio de Janeiro: Revan/Fase, 2001b.

_____. **Punir os pobres**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2001c.

ZALUAR, Alba. **O crime e a não cidadania: os males do Brasil**. In: BIRMAN, Patrícia et all. **Mal à Brasileira**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1997.

Anderson Moraes de Castro e Silva
E-mail: guaratibano@gmail.com

Artigo recebido em julho/2007.
Aprovado em outubro/2007.