

Central do Brasil: “Esporte” de Risco

Central do Brasil: Risky “Sport”

José Paulo Florenzano¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5526-4116>

[resumo] O artigo trata das práticas desenvolvidas pelos passageiros da Central do Brasil que viajavam pendurados nas portas, nas janelas e no teto das composições, focalizadas entre os anos 1950 e 1980. Inicialmente utilizada pela necessidade de enfrentar a superlotação e não perder a hora no emprego, a prática pingente foi adquirindo ao longo do tempo autonomia face ao imperativo que a determinara, revestindo-se de novas motivações. No decorrer dos anos 1960, ela atendia a dupla necessidade de satisfazer o desejo de lazer e de manifestar o sentimento de revolta da juventude despossuída dos subúrbios cariocas. Nesse sentido, o texto destaca, ainda, a prática dos autodenominados surfistas ferroviários, situando-a no quadro contrastivo estabelecido com a arte dos surfistas marítimos, ao mesmo tempo, mimetizada, emulada e hierarquizada pelos jovens que, nos trilhos de trens, desafiavam a morte.

[palavras-chave] Práticas culturais. Antropologia do Esporte. Surfistas ferroviários. Central do Brasil. Conduta de risco.

[abstract] The article explores practices developed by the passengers of “Central do Brasil” railway station, who used to travel hanging on to the outside of the trains and even on their roofs. The focus of the study is on the span between the fifties and eighties of the last century. The practice was initially used due to the needs of overcoming overcrowded trains and not being late for work but - over time has, gained autonomy against the imperative that determined it, taking on new motivations. During the sixties, the practice met the dual need to satisfy the desire for leisure and to express the sense of outrage of the penniless youth from Rio de Janeiro suburbs. In this sense, the article also highlights the practice of these self-appointed train surfers, placing it in the contrasting framework established with the art of sea surfers, and, at the same time, mimicked, emulated and hierarchized by young people who, on the train tracks, challenged their death.

[keywords] Cultural practices. Anthropology of Sports. Rail surfers. Central do Brasil. Risky behaviour.

Recebido em: 11-09-2019

Aprovado em: 23-10-2019

¹ Doutor em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Professor do Departamento de Antropologia da PUC-SP. jpflorenzano@uol.com.br

Introdução

Em abril de 1968 veio a lume um extenso artigo publicado no *Jornal do Brasil* sobre os subúrbios cariocas. A partir de um quadro contrastivo com a Zona Sul, o jornalista José Inácio Werneck procurava estabelecer uma distinção entre o lazer dos ricos e o lazer dos pobres: “Enquanto o suburbano joga futebol, o jovem da Zona Sul prefere o vôlei e pratica o surfe”.² Ao contrário, porém, do que afirmava o texto, o jovem suburbano não somente se interessava por outras modalidades lúdicas, como, a rigor, as inventava, por meio de um complexo processo de hibridização das práticas culturais, orientado pela necessidade imperativa de superar os obstáculos representados pelos atrasos e pela superlotação dos trens na Central do Brasil. A invenção dos “esportes” de alta tensão nas linhas suburbanas tem uma longa história protagonizada pelo passageiro que viajava do lado de fora da composição, denominado pingente, cuja existência, segundo as reminiscências de um antigo funcionário da Central do Brasil, remontava ao próprio advento da malha ferroviária.³ De fato, com o passar do tempo, mas, em especial, a partir dos anos 1950, ele foi se tornando uma figura familiar na paisagem do Rio de Janeiro. Fonte de lendas, o pingente compunha o mosaico de imagens clichês sobre a cidade, como se depreende do enredo de escola de samba “Em cima da hora”: “Rio do dia de hoje / Da batucada no morro / do Fla-Flu no Maracanã / Da mulata, loira e morena / Que maravilha a garota de Ipanema / Do operário viajando como pingente no trem”.⁴

Alinhado com as demais personagens icônicas da sociedade carioca, o pingente aparecia como um dado natural da vida cotidiana. Nesse sentido, o roteiro da película “Rio Zona Norte”, do cineasta Nelson Pereira dos Santos, buscava desnaturalizá-la, contando a desdita de um compositor negro, interpretado por Grande Otelo, que morria ao cair de um trem da Central do Brasil no qual viajava pendurado.⁵ Evocado na letra de samba, problematizado na tela de cinema, o pingente também marcava presença na geral do Maracanã. Conforme assinalava no *Correio da Manhã* o jornalista Salvyano Cavalcanti de Paiva, ao nome do torcedor do Flamengo se achava associada no imaginário social “a massa esquelética, suarenta e pingente de trem da Central”.⁶ A identificação entre o pingente e o geraldino não era fortuita. O trabalhador que viajava de pé no trem, espremido no interior do vagão, pendurado na porta, era amiúde o torcedor que assistia aos jogos de pé na geral, no meio da massa compacta, sob a chuva de objetos lançados

² Cf. “A nem sempre doce vida do subúrbio”, Caderno B, *Jornal do Brasil*, 25 de abril de 1968.

³ Cf. “Central considera pingente acima de tudo um exibicionista”, *Correio da Manhã*, 12 de fevereiro de 1973.

⁴ Cf. “Este Rio que eu amo”, *Correio da Manhã*, 25 de janeiro de 1971. Composição de Dodô Marujo e Zeca do Varejo.

⁵ Cf. “Rio Zona Norte”, *Jornal do Brasil*, 4 de julho de 1980.

⁶ Cf. “Perfil do torcedor de futebol”, *Correio da Manhã*, 7 de julho de 1963.

da arquibancada, dentre os quais, constava o indefectível copo de cerveja cheio de um líquido com coloração suspeita. “Graças a Deus”, dizia o pingente na viagem de volta para o subúrbio, retratado na charge do cartunista Ziraldo, “a gente ainda tem o Flamengo”.⁷

No fim dos anos 1950, contudo, esta personagem tradicional já tinha se transformado no tema de uma campanha educativa deflagrada pela Central do Brasil. De acordo com os anúncios veiculados no *Jornal dos Sports*, leitura obrigatória dos adeptos do futebol carioca em geral, e dos geraldinos em particular, morria em média um passageiro por dia nas linhas de trens. Sendo assim, exortava o slogan da aludida campanha: “Não viaje como pingente! ” Até mesmo Nelson Rodrigues foi convocado a participar da mobilização a favor da vida. Atendendo ao pedido pessoal do amigo e diretor de relações públicas da Central do Brasil, Mauritônio Meira, o cronista pedia licença aos leitores para tratar de um “outro esporte”, praticado pelo sujeito que se dispunha a viajar do lado de fora, pendurado no vagão, qual “um acrobata gratuito, um ginasta maluco, um trapezista que sonha com o necrotério”.⁸

Situando o pingente sobre um palco vazio, despojado das condições materiais que lhe condicionavam a adoção da prática “suicida”, o polêmico dramaturgo a interpretava nos termos de uma desejada exposição ao risco, assumida livremente por aqueles que, de forma inadvertida, faziam um “alegre convite à morte”. Conforme a análise de David Le Breton (2009), as condutas de risco contêm e expressam a ambiguidade das sociedades ocidentais, as quais, por um lado, encontram-se engajadas na difusão dos dispositivos de segurança que as protegem dos perigos biológicos, ambientais e sociais, e, por outro lado, veem-se às voltas com ações individuais que implicam a exposição voluntária aos riscos, comportando aos praticantes uma probabilidade alta de se ferirem, mutilarem ou morrerem, embora o objetivo não consista em abreviar a vida, mas, sim, em restituir-lhe a intensidade perdida no contexto histórico da modernidade.

Nos termos da discussão proposta por Norbert Elias (1992), tratava-se de escapar momentaneamente da “jaula de ferro” edificada pela racionalidade ocidental. Vista por esse prisma, a prática pingente cumpria a função social do lazer para as classes mais desfavorecidas, proporcionando-lhes, mais do que a simples liberação das tensões acumuladas na fábrica, no escritório ou no comércio, a medida de tensão necessária à economia psíquica, cujo equilíbrio achava-se ameaçado pelo embotamento das emoções suscitado pelo processo crescente da racionalização das esferas da vida. Aliás, discorrendo em meados dos anos 1970 sobre a prática pingente, o sociólogo José Nilo Tavares já argumentava que ela atendia à necessidade de “aventura” e “lazer”, e, mesmo, de “autoafirmação” de uma fração desposuída da juventude carioca.⁹

As análises de Norbert Elias e David Le Breton, por certo, trazem uma contribuição inestimável para a compreensão socioantropológica da prática pingente. Elas, no entanto,

⁷ Cf. Charge, *Jornal do Brasil*, 6 de abril de 1976.

⁸ Cf. “É hoje o grande dia”, Nelson Rodrigues, *Jornal dos Sports*, 9 de julho de 1960. Sobre os anúncios da Central do Brasil veiculados no jornal, ver as edições de 5 e 6 de julho de 1960.

⁹ Cf. “Sociólogo vê no pingente do trem a imagem pendurada da pobreza do Grande Rio”, *Jornal do Brasil*, 20 de abril de 1974. A reportagem frisava que ele via no pingente “um bom tema de estudo”.

têm como pano de fundo as sociedades da abundância nas quais os jovens se sentem ou se imaginam sufocados pelo que William Foote Whyte (2005) designara de banalidade do bem-estar material. Ainda que a discussão pressuponha uma invariante antropológica relativa ao jogo entre interdito e transgressão, os “esportes” praticados pelos pingentes da Central do Brasil, notadamente o surfe ferroviário, constituíam-se, segundo Angelina Peralva, em uma “manifestação expressiva da juventude pobre”, isto é, em uma forma de “revolta” contra as condições materiais em que ela se achava imersa (PERALVA, 2000, p.157 -167). De fato, conforme enunciava a divisa adotada pela Associação dos Surfistas Ferroviários do Rio de Janeiro: “Não somos vadios / nem somos viciados / nós somos apenas / surfistas revoltados”.¹⁰

A nossa análise retrospectiva segue essa linha interpretativa, viajando no tempo em busca da compressão acerca do alcance e significado da prática pingente nos trens da Central do Brasil, delimitada pelos anos de 1950 e 1980, período no qual ela se desprende da necessidade inicial que lhe dera vida para adquirir as feições dos “esportes” de alta tensão. Para a reconstituição histórica da prática pingente foram consultadas as seguintes fontes jornalísticas: *A Noite*, *O Globo*, *Jornal do Brasil*, *Correio da Manhã* e *Jornal dos Sports*.

O poste do Bellini

Ainda que em termos esquemáticos, devemos antes de mais nada retrazar o percurso histórico do passageiro que, no Grande Rio, exercia a arte do equilibrista nos vagões da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, companhia mais conhecida pelo acrônimo RFFSA.¹¹ Uma reportagem de *O Globo*, de outubro de 1969, já o exibia como um dado corriqueiro no quadro surrealista dos trens suburbanos: “Viajar pendurado na porta, firmado apenas pelas pontas dos pés e das mãos, é o “esporte” maior dos pingentes.”¹²

A vida por um triz se transmutava em uma prática lúdica cuja história de mutações e mutilações a imprensa carioca registrava nas crônicas do cotidiano. Todavia, a princípio, como salientava o *Correio da Manhã*, ela não era “esporte”, mas, sim, o produto da “escassez de trens” e da “impontualidade de horário”.¹³ Trocando em miúdos: superlotação e atraso. A identidade dos pingentes acidentados parece, com efeito, corroborar esta interpretação, uma vez que entre as principais vítimas estavam os operários, seguidos de estudantes, comerciantes, funcionários e soldados. Amiúde, encontramos entre as vítimas um contingente também numeroso composto pelos “menores”: alguns, estudantes, outros, trabalhadores. Situados entre os 13 e os 17 anos, eles engrossavam as estatísticas macabras da Central do

¹⁰ Cf. “Surfistas têm associação clandestina”, *O Globo*, 15 de dezembro de 1988.

¹¹ A RFFSA foi constituída pela Lei n. 3.115, aprovada no Congresso Nacional em março de 1957, a qual selava a transferência para o Estado a administração da malha ferroviária brasileira (FONTOURA, 2017, p.27).

¹² Cf. “Central do Brasil, do relógio aos moradores das plataformas”, *O Globo*, 27 de outubro de 1969.

¹³ Cf. “Sorrisos”, *Correio da Manhã*, 8 de julho de 1960.

Brasil: de 1956 a 1960, cerca de 2 mil pingentes tinham sido mortos ou haviam ficado com graves sequelas.¹⁴

Mas, ao mesmo tempo que aparecia como um recurso extremo para chegar dentro do **horário ao trabalho**, à caserna ou à escola, a prática pingente abria uma porta inesperada para a experimentação lúdica, prazerosa e desafiadora. Pouco a pouco, sem que a primeira razão desaparecesse por completo, até porque os problemas relativos ao atraso e à superlotação tenderiam a se agravar no decorrer dos anos em virtude do contínuo adensamento das regiões suburbanas atravessadas pelas linhas da Central do Brasil, o segundo motivo foi se tornando o mais preponderante, ao menos para determinado segmento da juventude pobre, constituindo-se no centro de uma prática lúdica ultrarradical, tingida de sangue e imersa na violência, classificada, ademais, de ilícita, e, nesta condição, perseguida e reprimida pelos agentes da ordem.

No início dos anos 1960, dada a gravidade do problema, a Central do Brasil deflagrou uma campanha de conscientização, cujo slogan continha um apelo ao usuário do sistema: “Não viaje como pingente!”¹⁵ A iniciativa, contudo, não se limitava aos cartazes veiculados nos jornais e afixados nas estações, mas incluía também ações educativas nas escolas primárias, concebidas com o objetivo de prevenir o surgimento de futuros contraventores. As cartilhas distribuídas entre os alunos e alunas da rede pública exaltavam o modelo de comportamento desejado pela companhia para os “bons passageiros”, ao mesmo tempo que recriminavam os representantes do “mal”, cuja conduta temerária e violenta achava-se ilustrada nas personagens de “Juca Pingente”, “Mané Quebra-Quebra” e “Zé Pedrada”.¹⁶ Estas duas últimas figuras aludiam às depredações dos equipamentos públicos, dos vagões e das estações, bem como aos objetos lançados contra as composições que cortavam as regiões do Grande Rio. Com efeito, em setembro de 1961, *A Noite* noticiou a morte de um jovem mecânico que voltava para casa como pingente, atingido por uma “violenta pedrada” que lhe causara “fratura exposta do crânio”.¹⁷

Entretanto, nem as campanhas de esclarecimento levada a cabo pelas autoridades ferroviárias, nem o risco permanente de ser alvejado pelas pedras dos francos atiradores, demoviam os pingentes de incorrerem na conduta “ilícita”. De fato, à luz do Regulamento para Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro, instituído pelo Decreto n. 2089, de 18 de janeiro de 1963, eles cometiam uma contravenção, cuja pena se traduzia em uma multa de 10% do salário mínimo.¹⁸ A ação desencadeada pela RFFSA, contudo, esbarrava na obstinação dos infratores, traduzida em 1967 na criação de uma espécie de “Sindicato dos Pingentes”, integrado por

¹⁴ Cf. “Sorrisos”, *Correio da Manhã*, 8 de julho de 1960.

¹⁵ Cf. A propaganda publicada na edição do *Correio da Manhã*, de 5 de julho de 1960.

¹⁶ Cf. “Depois da operação segurança vai haver telefone nos trens”, *Correio da Manhã*, 16 de julho de 1960.

¹⁷ Cf. “Aconteceu”, *A Noite*, 11 de setembro de 1961.

¹⁸ Cf. Carta de Alípio Monteiro, chefe de relações públicas do Sistema Regional Centro da RFFSA-Rio, publicada na seção: “Cartas dos Leitores”, *Jornal do Brasil*, 1 de junho de 1972. Cf. “Central acha complexo problema do pingente”, *Jornal do Brasil*, 19 de novembro de 1973.

“homens e mulheres”, com estatutos, associados e palavras de ordem para defender os direitos do agrupamento. A sua existência foi comprovada, segundo a Central do Brasil, graças à prisão em flagrante de dois “sócios” do “sindicato”, um funcionário do comerciário que morava em Bangu e uma empregada doméstica que habitava a Vila Kennedy, ambos de 28 anos, detidos quando distribuía folhetos da organização clandestina.¹⁹

De acordo com o depoimento atribuído aos dois prisioneiros, havia inclusive um ritual de passagem para quem desejasse ingressar no “sindicato”, cuja prova de “coragem” consistia em “dar uma volta sobre o trem em movimento”.²⁰ Para assegurar a condição de “pessoa valente”, o candidato deveria sair por uma janela lateral, passar por cima do trem e reentrar no vagão pela janela oposta. Além disso, sempre de acordo com o depoimento atribuído ao funcionário do comércio e à empregada doméstica, alguns membros da famigerada organização chegavam até a praticar “atos sexuais no interior dos trens”, no ramal de Bangu, promovendo “embalos” com farta quantidade de bebida.²¹

É preciso, porém, tomarmos com muita cautela essa descrição das ações promovidas pelo “sindicato”, uma vez que a reportagem limitava-se a reproduzir a narrativa dos agentes da ordem, interessados em criminalizar os pingentes, demonizá-los como irresponsáveis, depravados e marginais. Feita a ressalva, parece-nos plausível supor a existência de alguma forma de organização entre eles, cuja prática adquiria uma dinâmica mais autônoma em face das agruras provocadas pela superlotação dos trens. Uma das figuras míticas da estranha confraria atendia pelo codinome de Zé Gato. Conforme a recordação dos que afirmavam tê-lo visto em ação, tratava-se de um “mulato magro e arisco” que costumava passar por baixo e dar a volta por cima dos vagões em movimento, desafiando a morte de forma “suicida”.

Os vagões transportavam as personagens lendárias que povoavam o imaginário social com feitos extraordinários de difícil comprovação. Certo, mesmo, apenas o desenlace que os aguardava, como no caso de Zé Gato, que teve a “carreira” bruscamente interrompida no mês de julho de 1968, próximo da estação Realengo, ao escorregar em meio a uma performance extraída do amplo repertório que lhe granjeara renome. “O corpo” despedaçado nas linhas do trem, frisou *O Globo*, ficara “irreconhecível”.²²

A morte trágica de Zé Gato, entretanto, não arrefeceu o ânimo dos que desejavam emular-lhe as proezas. De acordo com os dados apresentados na reportagem supracitada, a média nas linhas da Central do Brasil girava em torno de seis acidentados por dia. Os pingentes expunham as próprias vidas em “apostas” uns com os outros, desafiando-se mutuamente para saber quem lograva se desviar dos postes que ladeavam os trilhos do trem, atividade que exigia muita habilidade, pois, qualquer erro de cálculo, podia significar literalmente o fim da linha. Os jornais traziam regularmente a crônica de uma tragédia

¹⁹ Cf. “Central combaterá pingente realizando campanha sob o título ‘Cuidado com Ele’”, *Jornal do Brasil*, 6 de maio de 1971.

²⁰ Cf. “Central combaterá pingente realizando campanha sob o título ‘Cuidado com Ele’”, *Jornal do Brasil*, 6 de maio de 1971.

²¹ Cf. “Pingente da Central e preso e paga C\$22,60 de multa”, *O Globo*, 20 de maio de 1971.

²² Cf. “Central do Brasil, do relógio aos moradores das plataformas”, *O Globo*, 27 de outubro de 1969.

anunciada. Em abril de 1963, *A Noite* informou o acidente envolvendo um “homem de cor preta”, cerca de 40 anos, que batera com a cabeça em um poste, entre as estações Osvaldo Cruz e Bento Ribeiro, tendo em consequência “morte instantânea”.²³ Não sabemos se o acidente fora consequência da exaustão do corpo, ou distração da mente, talvez provocada pela música que as rádios executavam naquele momento, a respeito de uma “nega” cheia de pretendentes, um dos quais lhe dedicava os seguintes versos: “Seu coração está superlotado/Eu que não ando atrasado/Como pingente não vou”.²⁴ Foi, não no coração da moça, mas no vagão do trem.

Para os passageiros que viajavam pendurados nas portas os obstáculos que margeavam os trilhos assumiam muitas vezes uma feição humana, conhecida e popular. De fato, todo poste que oferecia perigo recebia ato contínuo a denominação de “beque”, pois, conforme o depoimento de um pingente, estava “sempre barrando a passagem”, e, às vezes, atuando de “forma desleal”, mandando a “gente para fora do campo”.²⁵ O pingente, portanto, via-se no papel de um *driblador* que atuava contra os *zagueiros* distribuídos ao longo da linha do trem, transfigurada na arquitetura imaginária de um imenso e minado campo de futebol.

A despeito dos acidentes se verificarem em vários pontos da malha ferroviária, havia um poste em especial, localizado pouco antes da estação Méier, junto ao qual muitos pingentes perderam a vida. Os passageiros, ou, segundo outra versão, os membros do “sindicato”, começaram então a designá-lo de poste do “Bellini”, alusão ao antigo zagueiro do Vasco da Gama, e capitão da seleção brasileira na Copa da Suécia, Hilderaldo Luís Bellini (1930-2014). Escalado para atuar no campo imaginário da Central do Brasil, “não deixava passar nada”.²⁶ Mas onde exatamente ele se encontrava localizado? A rigor, consoante o noticiário veiculado pela crônica jornalística, o referido poste deslocava-se, sendo situado em vários pontos da linha, ora nas proximidades da estação Engenho de Dentro, ora nas cercanias da estação Rocha.²⁷ Independentemente da localização precisa do poste-zagueiro, aos *jogadores* da Central do Brasil não restava outra alternativa senão ultrapassá-lo com o drible na morte.

“Cuidado com ele”

A rigor, ninguém estava livre de sofrer um acidente fatal provocado pela prática pingente, mesmo os usuários que se comportavam de acordo com as expectativas das autoridades ferroviárias. Não raro, os indisciplinados que viajavam pendurados nas portas perdiam o

²³ Cf. “Registro Policial”, *A Noite*, 15 de junho de 1963.

²⁴ Cf. “É um estouro!” *Correio da Manhã*, 28 de abril de 1963. Música de Jayme Silva, Neusa Teixeira e Luiz Pereira.

²⁵ Cf. “Poste derruba do trem três colegiais. Um deles morreu”, *O Globo*, 26 de outubro de 1974.

²⁶ Cf. “Central prova que campanha contra pingentes é para valer, prendendo 76 deles”, *Jornal do Brasil*, 29 de abril de 1972 e “EFCB em campanha contra ‘sindicato’ novo: de pingentes”, *Correio da Manhã*, 16 de julho de 1969. Segundo o relato de um pingente, havia também outros postes com nomes de atletas: o “Luísão Pereira”, o “Ditão”, o “Brito”. Cf. “Poste derruba do trem três colegiais. Um deles morreu”, *O Globo*, 26 de outubro de 1974.

²⁷ Cf. “Poste mata pingente em Engenho de Dentro”, *Jornal do Brasil*, 14 de agosto de 1970.

equilíbrio e, na tentativa desesperada de se salvarem, agarravam-se aos passageiros mais próximos e os arrastavam na queda.²⁸ A viagem nos trens da Central do Brasil afigurava-se, dessa maneira, cercada de abismos. As cenas de passageiros caindo ou sendo lançados para fora dos vagões tornavam-se corriqueiras, assim como as ações dos punguistas. Com efeito, ao lado da arte de se pendurar nas portas, as composições suburbanas abrigavam também a arte de furtar carteiras, abrir bolsas e surrupiar relógios. À semelhança dos pingentes, os punguistas achavam-se associados em grupos que percorriam os vagões e assaltavam os passageiros, dentro do trecho da linha que cabia a cada organização criminosa, consoante a partilha estabelecida entre elas.²⁹ Segundo as recordações de um antigo funcionário da RFFSA, “tinha muito ladrão” no meio dos que viajavam arriscando a vida. Ele evocou, no registro de uma narrativa lendária, as relações perigosas existentes entre os pingentes e os punguistas:

Às vezes, eles roubavam um passageiro e a gente corria atrás, mas o sujeito pulava nos trilhos e sumia. Sabe onde ele estava? Agarrado aos engates, debaixo do vagão. Viajava assim, da Central até a estação do Engenho de Dentro, e só então saltava.³⁰

A técnica dos punguistas beirava “quase à perfeição”.³¹ Ela implicava um elaborado código não verbal para transmitir informações e orientar as ações do grupo dentro dos vagões. Ao lado da técnica e do código, havia também o jargão. De acordo com ele, a vítima a ser despida era alcunhada de “boneco”, o bolso pequeno se designava o “grilo”, ao passo que o bolso maior recebia o nome de “porão”. Já o bolso do paletó, de difícil acesso, era denominado de “jaula”, exigindo por parte do punguista muita habilidade para ser aberta com a utilização do “gancho”, como se designava a mão.³² Os “bonecos”, porém, não se resignavam em adotar uma posição passiva diante da ação dos assaltantes. A tensão latente entre o proletariado e o lumpemproletariado às vezes explodia em cenas de pura revolta. De acordo com o relato de Alípio Monteiro, quando os demais viajantes apanhavam em flagrante o responsável pelo furto, submetiam-no à justiça sumária. Sem qualquer condescendência, o autor do crime era “retirado do trem em movimento”, isto é, arremessado sem clemência para fora do vagão.³³

²⁸ Cf. “Seis pingentes caíram do trem”, *A Noite*, 7 de junho de 1962.

²⁹ Cf. “Pingente: central dá reinício à campanha” e “Violência nos caminhos da central”, *Correio da Manhã*, respectivamente, 28 de abril de 1972 e 29 de janeiro de 1973.

³⁰ Cf. “‘Surfe ferroviário’ já teve até sindicato”, *Jornal do Brasil*, 5 de setembro de 1987.

³¹ Cf. “Exposição da Central vai mostrar técnica do furto”, *Correio da Manhã*, 14 de abril de 1971.

³² Cf. “Pingente: Central dá reinício à campanha”, 28 de abril de 1972. Para uma variação no significado do vocabulário peculiar dos punguistas, ver também “Violência nos caminhos da Central”, 29 de janeiro de 1973, ambas as matérias do *Correio da Manhã*.

³³ Cf. “Central vai repetir ação antipingente”, *Correio da Manhã*, 23 de março de 1972.

A RFFSA, por sua vez, divisava nas contradições e nos conflitos envolvendo trabalhadores e não trabalhadores em uma brecha para isolar os pingentes e torná-los o alvo não somente das autoridades ferroviárias, mas, também, dos passageiros da companhia. Nesse sentido, no primeiro semestre de 1972 foi deflagrada uma nova “campanha educativa” para os usuários do transporte coletivo. Programada para entrar em ação no mês de abril, ela previa, além da fixação de cartazes e da distribuição de folhetos, a realização de uma exposição itinerante nas estações do subúrbio.³⁴ A Central do Brasil acumulara ao longo do tempo um acervo iconográfico dos acidentes, contendo as imagens de crânios esfacelados pelo choque com o “poste do Bellini”; pernas decepadas no encontro com o vagão que vinha na direção contrária; corpos “estraçalhados” sob as rodas do próprio trem.³⁵ Não obstante a utilização da pedagogia do terror, a campanha educativa não conseguiria atingir o objetivo traçado por aqueles que a idealizaram, isto é, “traumatizar o pingente”.³⁶ Já a tentativa de jogar contra ele os usuários da rede parece ter surtido mais efeito.

Baseada na premissa segundo a qual o indivíduo que viajava pendurado na porta era “quase sempre” um “ladrão”, a estratégia da RFFSA reunia e identificava em uma única e mesma personagem o pingente e o punguista.³⁷ “Cuidado com ele”, portanto, era o slogan da nova campanha endereçada ao subúrbio carioca, região moral que Alípio Monteiro, chefe de relações públicas, definia como o “apêndice” do Rio de Janeiro.³⁸ Com efeito, mais do que designar a localização precisa de uma área geográfica no espaço urbano, a referida região evocava um conjunto de representações negativas a respeito de um espaço imaginário, baseado, como salientado por Nelson da Nóbrega Fernandes, no “trinômio trem/subúrbio/proletário” (FERNANDES, 2011, p.143). A definição depreciativa utilizada pela autoridade ferroviária ampliava o vasto repertório de estereótipos acionados para estigmatizar os moradores egressos das regiões mais desprivilegiadas do Grande Rio.

Aos olhos da Central do Brasil, mais especificamente, o referido “apêndice” abrigava duas categorias distintas de passageiros: os “normais” e os “marginais. Os primeiros resignavam-se diante da superlotação das composições, deixando-se arrastar pela multidão embrutecida na plataforma de embarque, disposta a lutar a todo custo por um lugar no vagão; consentiam em viajar “espremidos”, quase sem respirar, a ponto de “mulheres e crianças desmaiarem, sufocadas pelo ar abafado dos vagões”; ou, ainda, suportavam a média de cinco horas diárias perdidas no trajeto de ida e volta do trabalho, dentro dos trens velhos, postos em circulação na década de 1930, mas que continuavam em atividade à base de “reforma

³⁴ Cf. “Pingente: Central dá reinício à campanha”, *Correio da Manhã*, 28 de abril de 1972.

³⁵ Cf. “Ocorrências policiais” e “Registro Policial”, *A Noite*, respectivamente 30 de novembro de 1962 e 17 de julho de 1963.

³⁶ Cf. “Central adota fotografias de corpos mutilados para mostrar o fim do pingente”, *Jornal do Brasil*, 25 de abril de 1972.

³⁷ Cf. “Coluna Quatro”, *Correio da Manhã*, 7 de maio de 1971.

³⁸ Cf. “Só as multas continuam na campana contra pingente”, *Correio da Manhã*, 27 de junho de 1972.

sobre reforma”.³⁹ O retrato esboçado pela RFFSA, no entanto, estava longe de corresponder à realidade cotidiana. No dia a dia, os usuários “normais” viviam à beira de uma explosão de fúria, suscitada pelos constantes atrasos nos trens que os expunham à advertência do patrão, ao desconto na folha salarial, ou, pior ainda, à demissão do emprego. De fato, impaciente com a lentidão da composição que partira de Japeri rumo à Dom Pedro II, um percurso de 62 quilômetros, um usuário alertava os demais passageiros da agonia: “Se essa joça não chegar na hora, vou perder a cabeça. Sou da Paraíba, tenho mulher e quatro filhos para criar, não aturo desaforo de chefe e vou logo avisando: estou por conta de sataná. É bom ninguém chegar perto.”⁴⁰

A insatisfação com as condições de transporte se revelava generalizada. Uma “moça” que havia tomado o trem na estação Dom Pedro II com destino ao subúrbio carioca, comentava com o repórter que a acompanhava a fim de registrar a experiência cotidiana dos usuários da Central do Brasil: “Nunca me habituo com esse inferno”.⁴¹ Não era a única. Os pingentes que compunham ao lado dos punguistas o contingente dos passageiros classificados de “marginais” pela RFFSA, também almejavam escapar do “inferno”. E começaram, então, a escalar o céu. “Antigamente”, frisava uma matéria de *O Globo*, eles “limitavam-se a utilizar as portas das composições para suas proezas”, mas, agora, passaram a se dependurar nas janelas, buscando nos “tetos dos trens” um lugar ainda mais perigoso durante a viagem.⁴² Essa reportagem, publicada no segundo semestre de 1973, forneceu-nos uma pista importante a respeito do surgimento da prática que posteriormente viria a ser definida como “surfe”. Com efeito, o balanço da RFFSA relativo ao ano de 1974 computava a morte de três adolescentes verificada em circunstâncias semelhantes, isto é, todos “eletrocutados” enquanto seguiam no teto dos trens. No ano seguinte, *O Globo* publicou a foto de uma composição adentrando a estação Dom Pedro II, transportando no teto o corpo estendido de um jovem de 17 anos, já morto, em virtude da descarga de um cabo de alta tensão no qual se agarrara ao perder o equilíbrio.⁴³

No decorrer dos anos 1970, na tentativa de salvar os pingentes de si mesmos, os agentes da ordem promoveram inúmeras operações de repressão e deflagraram novas campanhas ditas educativas. Persuadidos do “baixo poder de assimilação” de jovens e adolescentes provenientes de uma “classe de baixo nível social”, os responsáveis pelo trabalho de reeducação recorriam à linguagem direta, sem eufemismos, consubstanciada no slogan que continha a revelação de um destino e a promessa de uma punição: “Pingente, se não morre, paga multa”.⁴⁴ Mas todos os esforços mostravam-se infrutíferos. Os corpos continuaram a ir

³⁹ Cf. “Trabalho na cidade tira 5 horas por dia da vida de quem vem do Grande Rio”, *Jornal do Brasil*, 6 de maio de 1971. No “parador da Central, a viagem fantástica”, *O Globo*, 8 de junho de 1975.

⁴⁰ Cf. “Surfe ferroviário já teve até sindicato”, *Jornal do Brasil*, 5 de setembro de 1987.

⁴¹ Cf. “Cinquenta centavos: o preço da morte?” *O Globo*, 3 de junho de 1974.

⁴² Cf. “Passageiros clandestinos são 250 mil, diariamente”, *O Globo*, 29 de setembro de 1973.

⁴³ Cf. “Eletrocutado: o 4º em um ano”, *O Globo*, 10 de maio de 1975.

⁴⁴ Cf. “Central do Brasil fará campanha para acabar com pingentes nos trens”, 3 de abril de 1974 e “RFFSA vai estudar esquema de educação do seu usuário que erradicará o pingente”, 9 de maio de 1972. Ambas as matérias publicadas no *Jornal do Brasil*.

de encontro aos postes, a despencar dos tetos, a se electrocutar nos fios, ou, ainda, a entrar em choque por meio da ação de grupos rivais. Ao longo da malha ferroviária, com efeito, vigia uma lógica antagônica em cujo cerne sobressaía a necessidade de autoafirmação guerreira. Conforme frisou uma aluna de 16 anos do Colégio Central do Brasil: “Tem rapaz que anda na porta do trem de exibido que é. Só para demonstrar que é homem mesmo e que não tem medo de nada”.⁴⁵

A prática pingente participava do jogo das hierarquias sociais, travado no âmbito do próprio grupo de jovens dos subúrbios cariocas. Exibir-se nas portas abertas dos trens, escalar as janelas laterais da composição, equilibrar-se nos tetos dos vagões, constituíam as provas de uma masculinidade viril, agressiva e destemida, à qual somente os mais hábeis e corajosos possuíam acesso, posto que, muitas vezes, elas colocavam em jogo a própria vida. Além dos riscos inerentes à prática, havia também os conflitos provocados entre os agrupamentos rivais. Em uma manhã de quarta-feira, em maio de 1974, dois trens que viajavam do subúrbio em direção à estação Dom Pedro II se emparelharam logo após deixarem a estação Piedade. De repente, eclodiu uma “estranha rixa a socos, chutes e cusparadas”, contrapondo os pingentes de ambas as composições, com o saldo trágico de oito jovens mortos, cinco no leito dos trens, três no leito de hospitais, todos com os corpos mutilados, além de sete feridos.⁴⁶ As causas do conflito não foram jamais esclarecidas, mas, decerto, remontavam ao antagonismo territorial dos grupos, pois, como noticiado pela imprensa, um dos vagões provinha de Deodoro, na Zona Oeste, enquanto o outro saía de Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense.

O general Milton Gonçalves, presidente da RFFSA, buscou minimizar o episódio, alegando que situações como a de Piedade podiam ocorrer em qualquer lugar, até mesmo em um “campo de futebol”. Para ele, tratava-se basicamente de um problema de falta de educação da população suburbana.⁴⁷ *O Jornal do Brasil* replicava a tese esgrimida pela companhia, lamentando também o “nível tão baixo de educação” dos passageiros. Mas lançava uma hipótese instigante no editorial dedicado ao tema: “Haveria pingentes se todos pudessem viajar sentados, ou pelo menos de pé, desde que em condições de relativo conforto?”⁴⁸ A manifestação de inconformismo de um jovem mecânico, enunciada no princípio dos anos 1970, indicava que a resposta não era tão simples assim como parecia à primeira vista. Ao cair preso em uma blitz montada na estação São Francisco Xavier, ele reivindicava abertamente o direito de ser pingente: “Quero receber vento na cara e ninguém tem nada a ver com isso”.⁴⁹

Embora sem negligenciar na análise da questão os condicionantes sociais que incidiam na decisão temerária de viajar pelo lado de fora do trem, Angelina Peralva identificou na prática dos surfistas ferroviários o suporte de um “processo de individuação” baseado em três aspectos

⁴⁵ Cf. “Só as multas continuam na campanha contra pingente”, *Correio da Manhã*, 27 de junho de 1972.

⁴⁶ Cf. “Briga derruba 18 pingentes e mata oito”, *Jornal do Brasil*, 30 de maio de 1974.

⁴⁷ Cf. “RFF amplia ação contra pingente”, *Jornal do Brasil*, 31 de maio de 1974.

⁴⁸ Cf. “Bitola estreita”, *Jornal do Brasil*, 31 de maio de 1974.

⁴⁹ Cf. “Central não tem meios para acabar com os pingentes”, *O Globo*, 9 de maio de 1972.

interligados, a saber: “risco, controle e graça” (PERAVALVA, 2000, p.166). Alicerçada no equilíbrio tênue de uma ação que envolvia, cada vez mais, exposição máxima ao perigo e margem mínima de erro, a prática pingente refletia, ademais, a condição vulnerável de quem viajava pendurado no trem da vida, para citarmos os versos de uma composição popular. Nesse sentido, ela se definia como técnica do corpo, ato de protesto e metáfora da vida.⁵⁰

“Os dez mandamentos”

Em uma edição de abril de 1982, o *Jornal do Brasil* estampou a foto de um jovem que se exibia sobre a cabine do maquinista, braços abertos, em uma posição de triunfo. Ele integrava o grupo que, no exato instante em que a composição se colocara em movimento, saltou sobre o teto, fazendo algazarra, batendo os pés, alertando os passageiros quanto à presença de uma nova geração de pingentes.⁵¹ Com efeito, no começo dos anos 1980, o registro dos acidentes na rede ferroviária indicava o aumento de mortes decorrentes da queda de passageiros que viajavam no teto do trem.⁵² O problema, aliás, não se restringia ao Grande Rio, estendendo-se no mesmo período para a Grande São Paulo. Conforme as reminiscências de um usuário da Ferrovia Paulista Sociedade Anônima – Fepasa –, recolhidas pela socióloga Ana Amélia da Silva: “Já vi companheiro morrer queimado porque não cabia no trem e foi de pingente lá para cima” (SILVA, 1982, p.134). Ao longo da década de 1980, voltando ao caso do Rio de Janeiro, os números apresentaram um crescimento exponencial, atingindo, somente no primeiro semestre de 1987, a marca de 700 acidentes com 150 vítimas fatais.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), criada em 1984 para suceder a RFFSA, face à dimensão alcançada pela nova modalidade da prática pingente, via-se cobrada a desenvolver uma ação mais contundente para deter a escalada de mortes e mutilações.⁵³ De modo geral, ela se limitava a reeditar as iniciativas dos anos anteriores por meio da combinação de repressão policial com campanha educativa.⁵⁴ Esta última recorria mais uma vez ao acervo fotográfico da companhia para organizar uma nova exposição de horrores. “O risco de querer ser pingente” exibia as imagens de corpos carbonizados e de cabeças decepadas com o objetivo de dissuadir a juventude dos subúrbios de viajar pendurada nas portas, nas janelas e no teto dos trens.⁵⁵

⁵⁰ Cf. “A trova aprovada”, de Joubert de Araújo Silva, *Correio da Manhã*, 16 de agosto de 1970. A utilização do conceito de Marcel Mauss (2003), para interpretar a técnica do surfista ferroviário, encontra-se no texto de Angelina Peralva (2000).

⁵¹ Cf. “Jovens desafiam morte no teto do vagão de trem que serve ramal da Leopoldina”, *Jornal do Brasil*, 11 de abril de 1982.

⁵² Cf. “Pingente morre no teto de trem”, *Jornal do Brasil*, 11 de fevereiro de 1982.

⁵³ De acordo com Angelina Peralva (2000), a criação da CBTU concretizava a separação entre o transporte de passageiros, de um lado, e, de outro lado, o transporte de mercadorias, uma exigência do Banco Mundial.

⁵⁴ Cf. “CBTU prende 60 pingentes apesar dos avisos”, *Jornal do Brasil*, 11 de setembro de 1987.

⁵⁵ Cf. “Mostra sobre tragédias não abala pingente”, *Jornal do Brasil*, 16 de outubro de 1987.

A ação de caráter repressivo, por sua vez, ficava a cargo da Polícia Ferroviária, cuja violência, ao lado dos atrasos das composições e dos tumultos nas estações, compunha o cotidiano dos usuários da CBTU. Regulamentada pelo mencionado Decreto Federal nº 2089, baixado em 1963, ela reunia cerca de mil homens armados, encarregados da vigilância das 101 estações distribuídas ao longo dos 340 quilômetros de linhas. As 24 bases de controle, localizadas em pontos considerados estratégicos da malha ferroviária, possuíam, à revelia da lei, uma “espécie de xadrez” para onde eram recolhidos os infratores. A “cadeia”, por vezes, era transferida para o interior dos vagões, como nos mostra o relato de um mercador ambulante. Ele vendia bala de tamarindo nas composições da Central do Brasil, até que um dia foi algemado por um grupo de cinco guardas na estação Bonsucesso, levado em seguida para uma cabine traseira do trem, e, durante a viagem até a estação Leopoldina, submetido a uma sessão de espancamento, segundo disse o jovem ambulante de 24 anos, “por se recusar a dar propina”.⁵⁶ Já o funcionário do *Jornal do Brasil*, José Luis Delfim, acabou detido, espancado e insultado pela referida guarda, sob a acusação de viajar no trem como pingente. “Aqui não tem jornal”, esbravejava o agente da ordem. “Aqui é na pancada.”⁵⁷

Essas duas cenas permitem-nos aquilatar a arbitrariedade da força repressiva empregada nas novas operações de combate à prática pingente. Acionadas no transcorrer de toda a década de 1980, elas não lograram jamais conter a escalada em direção ao teto dos trens. Em setembro de 1987, por exemplo, os agentes da ordem detiveram na estação Engenho de Dentro mais de 300 contraventores, entre os quais se encontrava uma mulher de 20 anos. Moradora de Nilópolis, funcionária de um bazar na Rua da Alfândega, ela “viajava sobre o teto” de uma composição proveniente de Japeri. À reportagem do *Jornal do Brasil*, a jovem solicitava não ser chamada de “pingente”, invocando sua condição de “surfista ferroviária”.⁵⁸

A reportagem, ao que tudo indica, assinala o momento em que o termo “surfista ferroviário” começou a circular na imprensa carioca, não como uma atribuição categórica, mas, sim, como autodesignação. Em outras palavras, como salientava a legenda da foto, eram os próprios jovens que desejavam ser reconhecidos como “surfistas ferroviários”. A renomeação visava, por um lado, desvencilhar a prática lúdica do termo “pingente”, sobrecarregado de juízos depreciativos, e, por outro lado, anunciar o advento de uma nova geração, dentro da qual se destacava a jovem aprisionada na estação Engenho de Dentro. Ela gabava-se de viajar tanto na porta, quanto na janela, mas, sobretudo, no teto da composição, espaço comumente ocupado por “rapazes ágeis e destemidos”, segundo a matéria do *Jornal do Brasil*. Experiente, apesar da pouca idade, ela não temia nada, acreditava já ter visto de tudo e se recusava a ser transportada em uma “lata de sardinha”:

⁵⁶ Cf. “Uma polícia temida por todos”, *Jornal do Brasil*, 10 de abril de 1987.

⁵⁷ Cf. “Agressão”, *Jornal do Brasil*, 6 de dezembro de 1989.

⁵⁸ Cf. “Moça prefere o nome de 'surfista ferroviária'”, *Jornal do Brasil*, 4 de setembro de 1987.

Eu não tenho dinheiro para vir de ônibus de Nilópolis ao Centro. Como o trem só anda cheio, vou ter que continuar a viajar desse jeito. Já vi um cara morrer na minha frente, no teto do trem. Ele encostou no fio de alta tensão e o corpo dele foi derretendo até cair nos trilhos. Mas eu tomo cuidado, não vai acontecer comigo.⁵⁹

Conquanto a imensa maioria dos que praticavam o arriscado “esporte” se constituísse de homens, algumas mulheres atreviam-se a escalar as janelas laterais em direção às “ondas” de ferro. Assim como ocorreu com a funcionária da loja na Rua da Alfândega, uma jovem negra de 19 anos, faxineira na Zona Sul, também acabaria detida na estação Engenho de Dentro quando se encontrava a caminho do trabalho. Desesperada, ela invocava sua condição de mãe a fim de persuadir os agentes da ordem de que não era “viciada” em surfe ferroviário. Mais tarde, no entanto, para o repórter de *O Globo*, admitia o fascínio que a experiência proporcionava-lhe: “Só subo até o teto quando há necessidade. Agora, não fico em pé, fazendo besteira, porque não quero me queimar ou morrer nos trilhos. Mas que é divertido, é.”⁶⁰

Desse modo, na segunda metade dos anos 1980, levando em conta o aumento do surfe ferroviário, praticado tanto por uma maioria de homens quanto por uma minoria de mulheres, os dirigentes da CBTU começaram a temer a formação de uma nova organização, semelhante àquela que assombrara o noticiário nos anos 1960.⁶¹ As suspeitas, com efeito, acabaram se confirmando. Vinte anos depois da fundação do “Sindicato dos Pingentes”, a imprensa carioca registrava a existência clandestina da “Associação dos Surfistas Ferroviários do Rio de Janeiro”. Na manhã da segunda-feira, 11 de novembro de 1987, um acidente entre as estações Deodoro e Marechal Hermes paralisou o tráfego no ramal Japeri. Um jovem de 19 anos havia despencado do teto de um vagão. Enquanto ele era levado às pressas para o Hospital Carlos Chagas, com “contusões e escoriações generalizadas”, um agente ferroviário recolhia na via férrea, entre os pertences do rapaz, a carteira da ASFJ (PERALVA, 2000). A reportagem do *Jornal do Brasil*, por sua vez, publicou a fotocópia do documento contendo a relação dos “Dez Mandamentos do Pingente”, assim enumerados: 1) “andar na porta”; 2) “andar na janela”; 3) “andar em cima do trem”; 4) “não andar dentro do trem”; 5) “andar pendorado” [sic]; 6) “não bater nos sinais”; 7) “não bater nos postes”; 8) “saltar do trem andando”; 9) “não cair na plataforma”; 10) “não morrer na linha”.⁶²

Detenhamo-nos por um instante na análise do décimo mandamento da “seita” dos pingentes. Conforme assinala o sociólogo Norbert Elias (2001), os significados que a morte encerra e os sentimentos que ela suscita variam de acordo com o tempo e o lugar, embora, como salienta Maurice Godelier (2017), seja possível também identificar invariantes co-

⁵⁹ Cf. “Moça prefere o nome de 'surfista ferroviária'”, *Jornal do Brasil*, 4 de setembro de 1987.

⁶⁰ Cf. “Blitz contra pingentes: 301 presos”, *O Globo*, 31 de março de 1988.

⁶¹ Cf. “‘Surfe ferroviário’ já teve até sindicato”, *Jornal do Brasil*, 5 de setembro de 1987. A matéria afirma que o antigo Sindicato dos Pingentes só foi descoberto em 1975. Todavia, como vimos, as notícias sobre a organização remontam ao ano de 1967.

⁶² Cf. “‘Esporte’ para trens”, *Jornal do Brasil*, 12 de novembro de 1987.

muns a todas as sociedades humanas. No que concerne especificamente às sociedades na quais o processo civilizador encontra-se avançado, a morte parece haver recuado para os bastidores da vida social, retirando-se dos olhares dos viventes (Elias, 2001; ARIÈS, 2014). Vários fatores concorrem para a ocultação do fenômeno: a pacificação interna determinada pelo monopólio do uso legítimo da violência pelo Estado; e o aumento da expectativa de vida provocado pelo bem-estar material, somado ao desenvolvimento da ciência médica. O “espetáculo da morte”, nesse contexto histórico, desaparece da vida pública, torna-se uma experiência cada vez mais distante dos jovens, os quais esquecem-na para seguir o curso normal de uma vida previsível, planejada e longeva (ELIAS, 2001).

Todavia, o próprio Norbert Elias (2001) encarrega-se de nuançar o argumento, contrapondo, às sociedades mais avançadas, as sociedades menos desenvolvidas, nas quais prevalece a vida breve, incerta e sujeita a toda sorte de violência para os setores confinados às áreas de segregação socioespacial. No caso que nos interessa mais diretamente, podemos afirmar, então, que os jovens transgressores da Central do Brasil, não obstante o preceito mágico do décimo mandamento, promoviam a teatralização da morte nos trilhos do trem. Com efeito, a palavra de ordem do antigo “sindicato”, isto é, da organização clandestina criada nos anos 1960, designava com clareza a condição requerida para a atividade de risco: “Ser pingente é, antes de tudo, ser herói”.⁶³ E, poder-se-ia acrescentar, estar preparado para a morte heroica, obtida, porém, em uma batalha perdida de antemão.

Conclusão

Os passageiros e as passageiras que se dedicavam à prática pingente nas linhas da Central do Brasil provinham dos estratos socioeconômicos mais desfavorecidos da sociedade, compostos por pobres e negros.⁶⁴ No trem da vida, muitos jovens não enxergavam a luz no fim do túnel, seguindo adiante, sem perspectivas de ascensão social, agarrados a um emprego precário, de baixa qualificação profissional, ao mesmo tempo que evitavam os encontros fatais com os esquadrões de extermínio, onipresentes e impunes nos subúrbios cariocas e nos municípios da Baixada Fluminense. Enquanto o encontro com a morte não chegava, eles se proporcionavam o espetáculo no qual desempenhavam o papel de protagonistas, adquirindo visibilidade, transformando os vagões obsoletos e superlotados da Central do Brasil no domínio de uma arte de cuja invenção, ao menos, podiam se orgulhar.

A prática pingente, no entanto, não se resumia à técnica de viajar pendurado do lado de fora da composição, tampouco ao exercício do “esporte” de alta tensão, fosse o drible no poste do Bellini, fosse o surfe sobre o teto do trem. Ela abrangia e se confundia na cobertura da imprensa com uma série de comportamentos ilícitos, tais como depredar os

⁶³ Cf. “EFCB em campanha contra 'sindicato' novo: de pingentes”, *Correio da Manhã*, 16 de julho de 1969. Ver, também, “Surfe ferroviário` já teve até sindicato”, *Jornal do Brasil*, 5 de setembro de 1987.

⁶⁴ Cf. “O usuário, segundo a CBTU”, *Jornal do Brasil*, 3 de fevereiro de 1988. Pesquisa realizada pela empresa, em 1985, com cerca de trinta mil usuários dos quatro ramais do sistema ferroviário. Em conjunto ele transportava mais de um milhão de passageiros por dia, 92% dos quais recebiam menos de três salários mínimos. O maior contingente de usuários era formado pelas empregadas domésticas, 21%.

vagões, assaltar os passageiros, pular os muros e não pagar as passagens, ou, ainda, suscitar conflitos entre grupos antagônicos.⁶⁵ A rivalidade, contudo, não se limitava aos agrupamentos que embarcavam nas diversas estações que confluíam para o centro da capital. Ela também se exprimia na batalha com os jovens que atiravam pedras contra as composições, em especial, quando estas atravessavam as áreas de Vigário Geral, Honório Gurgel e Magalhães Bastos, localizadas “próximas aos conjuntos habitacionais da Cohab”.⁶⁶

A rede de interdependência estabelecida na configuração social da Central do Brasil envolvia, portanto, os pingentes e os punguistas, os grupos rivais de jovens, os passageiros “normais”, os mercadores ambulantes, os francos atiradores de pedras e os policiais ferroviários. Os papéis dentro dessa configuração dinâmica alteravam-se ao longo do tempo, ou, por vezes, interpenetravam-se, fundindo-se em uma única e mesma personagem. Os punguistas, via de regra, eram pingentes e estes também podiam exercer o papel de atiradores de pedra, os quais, por sua vez, também viajavam de trem, pendurados nas portas, nas janelas e no teto. Além disso, os “bons” passageiros, sem alternativa em um dia de atrasos das composições, viam-se compelidos a atuar como pingentes, enquanto os pingentes, em dias de chuva, resignavam-se a viajar na condição de usuários “normais”. Já os mercadores ambulantes que percorriam as estações e os vagões vendendo balas, agiam, alguns, como pingentes, e se transformavam, muitos, em punguistas. Quanto aos punguistas, dentro de uma lógica bem conhecida por todos, negociavam um *modus vivendi* com os policiais ferroviários, obtida graças à partilha dos roubos e furtos.⁶⁷

Essa configuração social, elaborada com base na teoria de Norbert Elias (1992), inclui ainda uma fonte importante de inspiração para as manobras radicais empreendidas na rede ferroviária pelos jovens pobres do Grande Rio. Referimo-nos aos surfistas que, na orla marítima da Zona Sul, deslizavam sobre as ondas do Arpoador, de Ipanema ou, em uma localização mais distante, Saquarema. Com efeito, a prática extrema do surfe nos trens instaurava uma relação de superioridade vis-à-vis à prática radical do surfe nas ondas. Pois, de fato, ainda que esta última comportasse um grau elevado de risco, consubstanciado na possibilidade de se chocar nas pedras ou de se afogar no mar, nada se comparava aos desafios enfrentados pelos surfistas ferroviários. Sendo assim, temos um duplo jogo hierárquico instalado nos trens da Central do Brasil: de um lado, a disputa interna no grupo de jovens dos subúrbios cariocas e da Baixada Fluminense; e, de outro lado, o desafio externo colocado para os jovens da Zona Sul, mediante a elaboração de uma prática situada além de todos os cálculos.

Todavia, como notara o cronista Carlos Eduardo Novaes, a prática em questão refletia também a “evidente influência” do cinema estadunidense.⁶⁸ Os filmes de aventura e ação

⁶⁵ Cf. “RFFSA vai estudar esquema de educação do seu usuário que erradicará o pingente”, *Jornal do Brasil*, 9 de maio de 1972.

⁶⁶ Cf. “Central perde C\$ 25 mil por dia com 50 mil pessoas que não passam pelo guichê”, *Jornal do Brasil*, 5 de junho de 1974.

⁶⁷ Cf. “Uma polícia temida por todos”, *Jornal do Brasil*, 10 de abril de 1987.

⁶⁸ Cf. “Os malabaristas da Central”, Caderno B, *Jornal do Brasil*, 8 de dezembro de 1974.

nos quais bandidos e mocinhos travavam nos tetos das locomotivas uma batalha de vida e morte, certamente serviram-lhes de inspiração, como nos mostra o desenlace trágico da carreira de um jovem de 23 anos, técnico em refrigeração, tido pelos agentes de segurança como o “mais hábil” dos surfistas ferroviários. No início de uma noite do verão de 1988 ele partiu da estação Dom Pedro II com destino a Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense, onde morava com os dois filhos. Cumpria a rotina de todos os dias. Porém, pouco antes de adentrar a estação Ricardo de Albuquerque, desequilibrou-se no teto da composição em que viajava, encostando o braço direito na rede elétrica, descuido fatal que o submetera a uma descarga de mais de 3 mil volts. A reportagem de *O Globo* estampava a foto do corpo estendido na plataforma, inerte, envolto apenas na lenda que ele havia criado: “José Lyra Menezes, um rapaz forte, de cabelos pretos, ganhou o apelido de **Rambo** porque costumava **surf** fazendo mímica como se portasse uma metralhadora, fingindo atirar nos passageiros que esperavam nas estações”⁶⁹

A prática de viajar pendurado do lado de fora da composição, tanto quanto “conduta de risco”, “processo de individuação” e “busca de excitação”, afigurava-se uma arma de combate acionada pelos jovens de “vida infame” dos subúrbios cariocas. De fato, à semelhança da vida dos homens infames evocadas por Michel Foucault, a vida dos jovens pingentes achava-se fadada a não deixar rastros de sua passagem pelo mundo, exaurindo-se no vaivém de um transporte coletivo que operava como aparelho de opressão social. Mas, em vez de se resignarem à obscuridade, essas “existências relâmpagos” do subúrbio carioca se apropriavam da carcaça viva do trem, convertendo-a no domínio exclusivo de uma arte que mesclava “beleza e terror”, a única, decerto, capaz de assegurar plena expressão para “sua desgraça, sua raiva, sua loucura” (FOUCAULT, 2006, p.205 - 206).

⁶⁹ Cf. "'Rambo' morre eletrocutado", *O Globo*, 16 de janeiro de 1988, grifos do jornal.

Referências

- ARIÈS, Philippe. **O homem diante da morte**. São Paulo: Editora Unesp, 2014.
- ELIAS, Norbert. **A solidão dos moribundos, seguido de “envelhecer e morrer”**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. **A busca da excitação**. Lisboa: Difel, 1992.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro, 1858-1945**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.
- FOUCAULT, Michel. A vida dos homens infames. In: _____ **Estratégia, poder-saber**. Ditos e Escritos v. 2º ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006.
- GODELIER, Maurice. Introdução. In: _____ (Org.): **Sobre a morte: invariantes culturais e práticas sociais**. São Paulo: Edições Sesc, 2017.
- LE BRETON, David. **Condutas de risco: dos jogos de morte ao jogo de viver**. Campinas: Autores Associados, 2009.
- MAUSS, Marcel. As técnicas do corpo. In: **Sociologia e antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- PERALVA, Angelina. **Violência e democracia: o paradoxo brasileiro**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- SILVA, Ana Amélia. **O trem da opressão: estado e conflito social na Grande São Paulo**. 1982, 205 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Política), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), São Paulo.
- WHYTE, William Foote. **Sociedade de esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2005.