

**NÃO
FOI
EM
VÃO**

**NÃO
FOI
EM
VÃO**



ORGANIZAÇÃO:



casافلuminense.org.br

APOIO:



br.boell.org

EXPEDIENTE

Pesquisadoras/es do *Não Foi em Vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro.*

Rafaela Albergaria

João Pedro Martins

Vitor Mihessen

Projeto gráfico de capa e miolo

Arthures Garcia

Coordenação de Comunicação

Larissa Amorim

Revisão

Heloise da Costa Silva

Sistemas de Bibliotecas – HEIRINCH BÖLL STIFTUNG

Albergaria, Rafaela; Nunes, João P. M.; Mihessen, Vitor.

Não foi em Vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro. Rafaela Albergaria, João Pedro Martins e Vitor Mihessen. – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2019

1–Mobilidade Urbana, desigualdade e segurança– Rio de Janeiro (RJ). 2– Homicídios culposos provocados por atropelamento ferroviário (Rio de Janeiro, RJ). I. Albergaria, Rafaela. II. Martins, João Pedro. III. Mihessen, Vitor. IV. Título.

ISBN: 978–85–62669–31–6

MOBILIDADE, DESIGUALDADE
E SEGURANÇA NOS TRENS
METROPOLITANOS NO
RIO DE JANEIRO

NÃO
FOI
EM
VÃO

NÃO
FOI
EM
VÃO

RAFAELA ALBERGARIA
JOÃO PEDRO MARTINS
VITOR MIHESSEN
1ª EDIÇÃO | 2019

AGRADECIMENTOS

Mais do que falar sobre dor, esse texto diz sobre união e produção de vida pela resistência. É fruto de mobilização coletiva que possibilitou dar novos sentidos à morte e construir memória afirmando a valorização da vida de negros e pobres nas periferias da cidade. Queremos agradecer a todas e todos envolvidos nesse processo, especialmente àqueles que participaram da construção deste livro.

Agradecemos à Teresa Cristina, João Roberto Gouveia, Ronan Bonifácio, Ianka Maranhã, Bruna Siqueira e toda família Bonifácio. Ao Padre Paulo, Douglas Almeida e à Igreja Católica de Coelho da Rocha. À Marielle Franco e à MANDATA, ao Mandato Gilberto Palmares, ao Mandato Reimont. À Casa Fluminense e equipe, Fundação Heinrich Boll e equipe, Fórum Grita Baixada, Mães de Manguinhos, Criola, Comissão Estadual da Reparação da Escravidão Negra, à Rede de Comunidades e Movimentos contra a Violência, Comissão de Direitos Humanos da ALERJ. Igor Veloso, Vitor Guimarães, Mônica Francisco, Dona Izildete, Patrícia Oliveira, Carlos Green Bike, Monique Cruz, Marcelle Decothé, Larissa Amorim, Larissa Cunha, Suellen de Oliveira, Clarisse Lima, Renata Souza, Fransérgio Goulart, Lilian Barbosa, Fábio León, Bel Couto, Giselle Martins, Monica Cunha, Mariah Queiroz, Gabriele Roza, Julia Sá, André Veloso, Marcelo Amaral, Pablo Nunes, Bernardo Serra, Rafael Calábria, Cléo Manhães, Daniel Santini, Shana Santos, Paula Martins, Erivelton Guedes, Sidney Rosa, Julio Araújo, Eliane Pereira e Roberta Ribeiro. Às famílias da Rafaela, do João Pedro e do Vitor.

Dedicado à Joana, à Marielle,
e a todas as vítimas
da negligência homicida e
da violência racista
do Estado do Rio de Janeiro.

O AMOR TINHA POR NOME JOANA

TERESA CRISTINA BONIFÁCIO¹

Desde que você chegou nesse mundo, transformou nossas vidas. Você veio para trazer amor, respeito e alegrias. Você transmitia serenidade, calma, leveza. Com você tudo era fácil e bonito. Quando te vi pela primeira vez eu soube naquele momento que eu não seria mais a mesma, e como ser? Era impossível alguém conviver com você e não ser contaminada com a sua bondade e amor.

Em meio à dor, sofrimento e saudade, às vezes me pego sorrindo lembrando de você, de suas gargalhadas engraçadas, do seu sorriso lindo que chegavam fechar os olhinhos, pois parecia uma japonezinha, minha japonezinha preta.

Como tenho orgulho de você, Joana. Orgulho da pessoa que você era, da mulher forte que se tornou, da sua garra, da sua perseverança, da pessoa que se preocupava com o próximo e com a dor dos outros, que queria mudar o mundo e, tenho certeza, se não tivesse tido a vida interrompida tão bruscamente teria conseguido, ou pelo menos tentaria. Por isso, quando me pego triste, desanimada e sem esperança, lembro da sua força, do quanto você gostava de me ver feliz, me fazer feliz e eu quero que daí, onde você está agora, que seja feliz, que encontre sua paz.

Me considero abençoada, privilegiada e agradeço a Deus por você ter feito parte da minha vida e ter sido escolhida para ser sua mãe. Obrigada por ser minha filha porque você só nos deu orgulho! Te amo e te amarei para sempre.

Até um dia, filha. Fique com Deus.

(1) Carta escrita pela mãe de Joana, Teresa Cristina, com as palavras que não pôde dizer a sua filha.

SUMÁRIO



APRESENTAÇÃO 8

INTRODUÇÃO 10

A escrita implicada: quem somos e de onde viemos 12



TRAJETÓRIAS 16

1A. Joana: trajeto e trajetória da família Bonifácio 21

1B. O caminho para universidade 26

1C. Do luto à luta 30

1D. A descoberta de outros casos e a formação da rede 37



SE É RECORRENTE, 42 NÃO É "ACIDENTE"

- 2A. Violência sistêmica: atropelamentos ferroviários entre 2008 e 2018 45
- 2B. Racismo como determinante 49
- 2C. Quem morre nos trens do Rio 54



CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES 60

- 3A. Propostas para a infraestrutura de transporte do Rio 69
- 3B. Propostas para a gestão e a regulação da mobilidade urbana 71
- 3C. Propostas para preservar o direito à memória e para o enfrentamento ao racismo 73

APRESENTAÇÃO

A revitalização dos trens metropolitanos no Rio de Janeiro é desde a fundação da Casa Fluminense, em 2013, um de seus temas centrais. De um lado, seus fundadores entendiam a importância do trem como um eixo do desenvolvimento urbano, econômico e social da metrópole, local de adensamento, requalificação e geração de oportunidades. Por outro lado, essa visão era enriquecida por experiências e militâncias específicas de alguns de seus associados, como usuários do trem.

Eu mesmo, quando morador de Santa Lúcia, Imbariê, era usuário do ramal Vila Inhomirim. Cursei o ensino médio no CEFET de São Cristóvão e levava uma hora e quarenta minutos de casa até o colégio. Há anos, cruzo a cidade metropolitana nos trens da Supervia, refletindo sobre as diferentes paisagens na janela e as desigualdades que marcam seus territórios. Ao longo do tempo, me identifiquei e participei de movimentos que buscavam a melhoria dos ramais Vila Inhomirim e Guapimirim, nos quais a COMTREM (Comissão do Trem) é a grande expressão dessa luta.

8

Nesse caminho, ressignificando sua experiência diária de usuário do trem no ramal Santa Cruz, o Vitor, nosso economista, morador de Realengo, elaborou sua dissertação de mestrado, aprofundando a discussão sobre o tempo de deslocamento casa x trabalho, com olhar específico sobre a distribuição da oferta de emprego na metrópole. Esse estudo foi o ponto de partida para a construção do Mapa da Desigualdade, uma publicação que orienta discussões promovidas pela Casa e por organizações parceiras.

Junto na composição da Coordenação de Informação, acessando dados e transformando em informação, o João Pedro, jovem, negro e internacionalista de Nova Iguaçu, veio para dar o tom e buscar as causas das desigualdades, diretamente da Baixada Fluminense. A mistura de racionalidade e emoção sempre foi um diferencial na maneira como a Casa Fluminense abordou esta e outras questões do desenvolvimento no Rio metrópole.

No entanto, com a chegada da mestra Rafaela Albergaria ao nosso convívio, passamos a olhar os trens por um ângulo diferente: o número de homicídios culposos por atropelamento ferroviário. A morte brutal de sua prima Joana Bonifácio, em 2017, na estação de trem de Coelho da Rocha, e a luta de sua família para provar que ela não havia se suicidado, foram a porta de entrada de uma pesquisa em busca de justiça. Essa jornada, que será devidamente narrada nas páginas seguintes, encontrou normativas descumpridas e números surpreendentes sobre homicídios nos trens da Supervia e a falta de políticas para enfrentar o problema.

Mais ainda: a pesquisa mostra o peso do racismo estrutural na distribuição e na qualidade dos serviços públicos na metrópole, que concentra investimentos em áreas privilegiadas, enriquecidas e embranquecidas, enquanto os territórios da periferia pobre e negra padecem de um patamar mínimo de segurança e dignidade. No fundo, a verdade é que mortes iguais a da Joana não acontecem no metrô da zona sul. E se acontecerem, não terão o tratamento absurdo que Joana e sua família tiveram.

9

Este é um livro com dor, mas também esperança. A energia da Rafa para transformar o Luto em Luta contagiou toda equipe da Casa, em especial João Pedro Martins e Vitor Mihessen, coautores deste livro e cúmplices nesta jornada. Nosso desejo é que as políticas públicas cabíveis sejam implementadas, outras tantas mortes sejam evitadas e os passageiros sejam tratados com dignidade. Que este livro possa sensibilizar a sociedade, os formadores de opinião e os tomadores de decisão e que a memória de Joana Bonifácio seja preservada como símbolo da luta por dignidade no transporte público do Rio de Janeiro.

Henrique Silveira

Coordenador Executivo da Casa Fluminense

INTRODUÇÃO

"Não foi em vão" traz a consolidação da pesquisa iniciada em maio de 2017 sobre mortes por atropelamento ferroviário nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro. Esse levantamento iniciou-se a partir da morte de Joana Bonifácio Gouveia, de 19 anos, jovem, negra, universitária e moradora da Baixada Fluminense, morta no dia 24 de abril de 2017, na estação de Coelho da Rocha, ramal Belford Roxo. Foi principiado pela prima de Joana, Rafaela Albergaria, como forma de ressignificar o sofrimento para resistir à criminalização e banalização da vida manifesta nas declarações dadas pela SUPERVIA – concessionária que opera os serviços de trens urbanos – que, com intuito de desresponsabilizar-se do ocorrido, imputou à Joana a responsabilidade por sua morte.

Desenvolvido em parceria com a Casa Fluminense, desdobrou-se pela: (I) busca por elucidação dos fatores que acarretaram na morte de Joana; (II) articulação de atores da sociedade civil comprometidos com o enfrentamento às desigualdades sociais e com a defesa dos direitos humanos – com destaque para a Igreja Católica de Coelho da Rocha, Rede de Comunidades e Movimentos Contra a Violência, Criola, Fórum Grita Baixada, Comissão Estadual da Verdade da Escravidão Negra no Brasil, ISER – e mandatos parlamentares: Marielle Franco, Gilberto Palmares e Reimont; (III) levantamento dos dados que possibilitaram mapear o histórico de mortes por atropelamento ferroviário nos últimos 11 anos e tornar essa problemática uma questão relevante; (IV) provocação do engajamento de órgãos públicos responsáveis pela fiscalização, monitoramento e regulação dos serviços de trens metropolitanos como Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP) Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ), Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ) e Ministério Público Federal (MPF).

As construções desse processo trazem como eixo fundamental o marcador das desigualdades raciais e territoriais na definição das políticas de mobilidade urbana. A partir da análise sobre segurança nos trens que atendem aos territórios de periferias e favelas na cidade do Rio de Janeiro, pela categorização das mortes por atropelamento ferroviário, se evidencia que a manutenção dessas relações desiguais é operacionalizada por políticas públicas que

impõem a esses territórios uma sistemática de violências institucionais. Mais do que o mapeamento de uma situação extremamente relevante, em vista da sistematicidade de mortes e outras ocorrências violentas nos trens metropolitanos, esse levantamento diz respeito às formas de existência, ao racismo institucionalizado, ao direito à vida e cidade, aos limites do alcance de valores democráticos às populações negras e pauperizadas no Rio de Janeiro.

As pesquisas e narrativas que evidenciam e questionam as relações desiguais já cristalizadas nas políticas públicas e que determinam diferentes acessos à mobilidade urbana, apresenta-se como de suma importância. A partir delas surge a possibilidade de edificação de respostas estatais para enfrentamento das questões sociais passa pelo mapeamento e pela possibilidade de elevação dessas realidades como problema social, de responsabilidade do Estado. Desse modo, essa pesquisa parte da afirmação da vida como valor central, versa sobre uma multiplicidade de direitos e garantias, na qual o transporte, como direito social básico, recém adquirido, tem papel fundamental. Na verdade, a mobilidade urbana é aqui entendida numa perspectiva ampla, a qual extrapola o debate da infraestrutura de transporte, mas como interlocutora de possibilidades de acessos ao conjunto dos direitos sociais, também garantidos no artigo 6º da Constituição Federal: saúde, habitação, emprego, educação, lazer etc.

11

A narrativa presente neste texto foi edificada a partir da história de Joana, não apenas por ter sido motor da construção desta pesquisa, mas também pela escolha metodológica por pressupostos capazes de sensibilizar e desnaturalizar as violências perpetradas contra corpos negros nos territórios periféricos e, por isso, marginalizados da cidade. Constatamos, diante das inúmeras análises que evidenciam a prioridade de corpo negro como alvo das diferentes violências, violações e formas de se fazer morrer que o estigma da criminalidade produzida pelo racismo é fator determinante para despolitização, desumanização e naturalização dessas vidas e mortes. Por isso, este texto traz uma narrativa sensível sobre as vidas perdidas pelas desigualdades e violências institucionais que modulam as políticas de mobilidade, humanizando os dados ao ressaltar o aniquilamento das relações, dos amores, dos talentos e potencialidades; o sofrimento e adoeci-

mento produzidos nas famílias e da população que habita os espaços da cidade marcados pelas desigualdades e pela sistemática de morte. As proposições produzidas a partir desta pesquisa articulam a luta dos familiares e a mobilização da sociedade civil pela justiça social, direito à memória e garantias de não repetição no espectro da justiça de reparação, postos na apresentação de recomendações que vislumbram o encerramento do ciclo de violência institucional.

A ESCRITA IMPLICADA: QUEM SOMOS E DE ONDE VIEMOS

A construção desse texto foi movida por caminhos distintos aos percorridos comumente pela pesquisa acadêmica por mobilizar experiências da violência a partir de um caso concreto, no qual os autores-pesquisadores estão implicados². Sua elaboração não deriva da escolha abstrata por um objeto de estudo, mas da necessidade material de produzir novos sentidos diante da violência e da morte de Joana para resistir à criminalização da vida nos territórios negros e periféricos. Assume como objetivo principal a produção de contranarrativa para a disputa da memória da violência, da defesa da vítima e busca por justiça, no sentido de propor mudanças que vislumbram o encerramento dos ciclos de violências institucionais que acarretam no empobrecimento, precarização das condições de vida e até a morte das populações mais pauperizadas e vulneráveis no transcurso nas cidades. Teve como catalisador o sofrimento, que se transformou em luta e resistência, por memória diante da banalização da morte e difamação da vítima e moveu a organização dos familiares por direito à "justiça", reforçada pelo intercurso com organizações e movimentos sociais do campo da defesa de direitos, monitoramento e incidências em políticas públicas. A produção de conhecimento ainda marcada pela exigência de uma suposta imparcialidade e isenção na elaboração de estudos e pesquisas têm servido como ferramenta de reforço dos lugares de subordinação direcionados aos sujeitos alvos da violência, que apartados dos postos privilegiados de decisão sobre políticas públicas, muitas vezes admitidos apenas como objeto no processo de pesquisa e elaboração política, vivenciam toda sorte de violências institucionais sem ter reconhecidas suas demandas materiais.

Isso se dá porque o trabalho intelectual, modulado como pesquisa ou políti-

(2) Esta pesquisa toma como base a Metodologia de Pesquisa Militante desenvolvida por Luiz Fernandes de Oliveira, no texto *Produzir conhecimento é um pensar militante* (2017).

cas, é parte e determinado por relações sociais desiguais entre os que detêm poder e privilégio de decidir e aqueles destituídos das riquezas sociais e dos lugares de decisão. Essas desigualdades têm como principal marcador o racismo, o qual determina a ocupação e o acesso dos corpos³ nos espaços. Desse modo, sendo a pesquisa resultado da relação desigual entre diferentes estratos sociais é nula a possibilidade de imparcialidade. Analisamos a política de mobilidade a partir das demandas materiais daqueles (as) que tem no transporte público o principal meio para o acesso à cidade e as oportunidades, e não à toa convivem com as estruturas mais precárias e desqualificadas. Sendo as políticas públicas determinantes das possibilidades de existência para os setores vulnerabilizados e suas decisões ditadas pelos estratos mais privilegiados, há um descompasso material entre conteúdo e demanda. Portanto, o lugar de onde falam os autores não é mero detalhe, mas elemento fundamental dessa produção narrativa, tratando-se de autores-pesquisadores implicados e atravessados pelas questões aqui discutidas.

Tal construção marca a escrita desta elaboração alinhada ao pressuposto proposto por Oliveira (2017), o qual assevera, sobre a formação do pesquisador, "que os sujeitos produtores de conhecimento são mobilizados por uma inquietação intelectual, que tem sua matriz na realidade concreta em que o mesmo está implicado" (Pág.2). Refletido nas estruturas do texto, essa concepção embasou a escolha por uma escrita sensível, narrativa, por vezes realizada na primeira pessoa do plural que exprime a forma como foi concebida a pesquisa inicial sobre morte nos trens, fruto de um trabalho coletivo que diz sobre aflições compartilhadas e vivenciadas pelos autores. Os três pesquisadores são de origem periférica, usuários do sistema de trens do Rio de Janeiro, preocupados em pautar questões abdicadas e muitas vezes menosprezadas pela academia, justamente pelo fato de ainda ser incipiente a presença, representação e possibilidade de decisão daqueles que sofrem com a ineficiência dos transportes públicos e com a precariedade da política de mobilidade. Um anseio comum a quem consegue chegar à universidade é a preocupação com a aplicação social dos temas pesquisados, bem como a construção de propostas para a superação das desigualdades diagnosticadas. São eles:

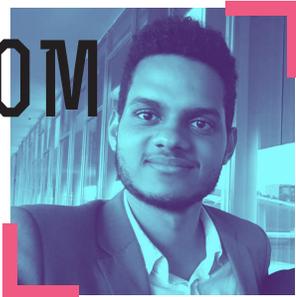
(3) O corpo assumido como categoria sociológica fundamental para análise das dinâmicas de violência, tomando como referência a categorização aprofundada por Ana Luiza Flauzina, no texto *Corpo Negro Caído no Chão: o sistema penal e o Estado Genocida Brasileiro* (2006)



Rafaela Albergaria, mineira de Ponte Nova. Mudou-se aos 17 anos para Coelho da Rocha, Baixada Fluminense, com o objetivo de cursar uma universidade. Em São João de Meriti/RJ, desenvolveu o pertencimento de comunidade, mas também vivenciou a face mais brutal do racismo e desigualdade, tendo vivenciado três perdas violentas de familiares assassinados. As violências e desigualdades vivenciadas desde muito cedo moveram a escolha pelo curso de Serviço Social, na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e o engajamento no movimento estudantil, nas lutas por assistência estudantil na universidade, em movimentos antirracistas, feministas e abolicionistas penais.

Foi a primeira de sua família a cursar e concluir uma universidade. Mestre em Serviço Social pela Escola de Serviço Social da UFRJ, desenvolveu pesquisas nas áreas de Direitos Humanos, Sistema Prisional, Política de Drogas, Sistema de Justiça, Relações Raciais e Racismo Institucional, Segurança Pública e Política de Reparação. Depois da morte de Joana, sua prima, iniciou a mobilização e pesquisa sobre Segurança e Mortes nos Trens e a Segregação Socioespacial do Rio de Janeiro. Foi pesquisadora do Instituto de Estudos da Religião (ISER), no eixo de Política de Reparação à Violência Letal de Estado e do Centro de Estudos de Segurança e Cidadania no eixo de Política de Drogas e Sistema de Justiça.

DOM



João Pedro Martins, 23 anos, é nascido e criado Nova Iguaçu/RJ. Ao terminar o Ensino Médio, decidiu que queria estudar o (Sistema) Mundo e entrou na Universidade Federal do Rio de Janeiro. No caminho, se descobriu no movimento pendular e localizado nas desigualdades ao perceber a cidade metropolitana por inteiro e, por isso, é um internacionalista mergulhado nas questões urbanas. Além de flamenguista, é do time dos que acreditam na importância de se manter um olho no microscópio e outro no telescópio. Atualmente é Assessor de Informação da Casa Fluminense.

VITU



Vitor Mihessen é de Realengo, neto de imigrantes árabes e nordestinos que fizeram morada no subúrbio carioca. É economista formado pela UFRJ, mestre em Ciências Econômicas e especialista em políticas públicas pela UFF. Gastando 30% da sua bolsa com o deslocamento até a universidade, estudou na graduação o peso do transporte urbano no orçamento familiar no Rio e no Brasil. Por ter que passar o equivalente em horas a um mês por ano dentro dos trens, escreveu dissertação sobre o gasto de tempo das pessoas no trajeto casa-trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. É um dos coordenadores e fundadores da Casa Fluminense.

CAPÍTULO



Comemoração do aniversário de Ronan e da Páscoa. Fotografia: Acervo da Família

CAPÍTULO



TRAJETÓRIAS



O debate e as possibilidades de "mobilidade de pessoas" como política pública e social abarcam perspectivas de deslocamentos corporativos, cooperativos, coletivos, inclusivos e individuais, relacionados a uma gama de construções e posições sociais que implicam garantias democráticas. Essas garantias dizem sobre formas, usos e acessos ao espaço urbano, a direitos, serviços e políticas fundamentais, transformações socioambientais, aos contornos das desigualdades sociais e à qualidade de vida das populações locais. A mobilidade é, portanto, matéria primordial nas relações sociais, as quais delineiam meios e possibilidades de organização da vida nas cidades, sendo importante indicador para mapeamento do desenvolvimento das populações mundiais, objeto privilegiado para desvelar as estruturas desiguais e de violências institucionais nas cidades e nos países.

18 Exemplo disso é a avaliação realizada pelo Instituto de Defesa do Direito do Consumidor (IDEC), a partir do aplicativo MoveCidade, criado com objetivo de avaliar e comparar diversos modais de transporte que atendem as regiões metropolitanas de grandes cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. O diagnóstico realizado a partir da avaliação de 500 passageiros dos transportes públicos nessas cidades, coletadas entre setembro de 2017 e agosto de 2018, dá conta que os transportes acessados nas áreas centrais são melhor avaliados que os localizados em espaços periféricos, ressaltando que essas disparidades foram observadas em diferentes modais: metrô, ônibus e trens.

As políticas de mobilidade organizadas nessas cidades são operacionalizadas como ferramenta de manutenção e reprodução das desigualdades territoriais, aprofundando o empobrecimento dessas populações. A distribuição desigual das estruturas e equipamentos do transporte urbano atende a uma lógica inversa ao enfrentamento das desigualdades, na qual os espaços privilegiados convivem com mais equipamentos, investimentos e oferta de serviços públicos, enquanto os espaços periféricos da cidade experienciam o **não acesso** pela precarização, escassez e ausência de investimentos e serviços essenciais.

No Rio de Janeiro e em São Paulo, onde há sistemas metroferroviários em operação, as médias das notas dos metrô, são bem superiores do que as de trens. E mesmo quando comparadas cada uma das linhas dos metrô, aquelas que se concentram nas regiões centrais são melhor avaliadas do que as mais periféricas, segundo as notas dadas pelos próprios usuários. (IDEC, 2018).

Essa inversão na distribuição e oferta de equipamentos públicos, pela incorporação de mecanismos de reprodução das desigualdades nas estruturas estatais que elaboraram as políticas públicas, reproduz o racismo e determina as violências institucionais, tendo as estruturas estatais operando de modo a ga-

rantir a perpetuação das relações sociais desiguais, que acabam por minar as possibilidades de existências não apenas individuais, mas dos grupos sociais empobrecidos, estigmatizados e oprimidos que, no Brasil, por sua construção racializada – pela herança escravocrata –, são majoritariamente negros.

A pesquisa realizada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), retratada na matéria do Jornal Nexo (2016)⁴ e pela BBC Brasil⁵ sobre desigualdade de renda e mobilidade social, a qual analisou a situação de 30 países, ilustra bem essa construção. Ao retratar o Brasil como um dos países mais atrasados no quesito mobilidade social, ocupando o segundo pior lugar no ranking, a pesquisa aponta que as desigualdades vivenciadas pelos pais condicionam privações similares aos filhos, determinadas pela omissão, escassez, precarização e ausência de respostas e políticas voltadas ao enfrentamento dessas disparidades.

(4) Reportagem de Daniel Mariani e Simon Ducroquet intitulada a relação entre desigualdade de renda e mobilidade social. NEXO JORNAL, Matéria dia 14 de agosto de 2016.

(5) Reportagem de Camilla Veras Mota, intitulada " Brasil é o Segundo Pior em Mobilidade Social em Ranking de 30 Países", de 15 de julho de 2018, BBC Brasil.

A reportagem do NEXO (2016) pontua que o estudo relaciona mobilidade aos estímulos nos primeiros anos de vida que dizem respeito ao acesso à educação de qualidade e investimentos para desenvolvimento das potencialidades dos filhos, asseverando que, em países marcados pela desigualdade, tendencialmente crianças nascidas nos estratos mais empobrecidos da população vivenciam acessos precários ou o não acesso, minando possibilidades de ascender socialmente. O estudo mobiliza o termo "chão pegajoso (BBC Brasil, 2018) para demonstrar a permanência das desigualdades passadas de pai para filho, determinada pelas possibilidades de acesso a oportunidades e às cidades, aventando que no Brasil seriam necessárias nove gerações para que os 10% das famílias mais empobrecidas alcançassem a renda média nacional, ressaltando que, ainda assim, as condições desiguais se manteriam inalteradas.

20

Na média entre os países membros da OCDE, a chamada "persistência" da renda intergeracional é de 40%. Isso significa que, se uma família tem rendimento duas vezes maior o que de outra, o filho terá, em média, renda 40% mais alta que a da criança que veio da família de menor renda. Isso é o que o estudo chama de "chão pegajoso" (*sticky floor*): a dificuldade das famílias de baixa renda de sair da pobreza.

Filhos de pais na base da pirâmide têm dificuldade de acesso à saúde e maior probabilidade de frequentar uma escola com ensino de baixa qualidade.

A educação precária, em geral, limita as opções para esses jovens no mercado de trabalho. Sobram-lhes empregos de baixa remuneração, em que a possibilidade de crescimento salarial para quem tem pouca qualificação é pequena – e a chance de perpetuação do ciclo de pobreza, grande. (BBC Brasil, 2018).

Ao relacionar esses dois diagnósticos mencionados acima, os quais re-tratam as desigualdades nas formas de mobilidade (um sobre a dispo-sição dos transportes públicos no espaço urbano e outro sobre desloca-mentos relativos à superação da miséria –emprego, renda e consumo–), se evidencia que a mobilidade é fator preponderante na manutenção dessas desigualdades.

A história de Joana se coloca como "caso paradigmático"⁶, o qual de-monstra essas estruturas e permanências desiguais postas nas e pelas políticas de mobilidade. Foi buscando acessar oportunidade no seu per-curso diário para permanecer na universidade, partindo de um território periférico, Coelho da Rocha – São João de Meriti, na Baixada Fluminense (onde estruturas precárias marcam a vida da população), com destino a Campo Grande, Rio de Janeiro, que Joana teve a vida encerrada.

1A. JOANA: TRAJETO E TRAJETÓRIA DA FAMÍLIA BONIFÁCIO

Joana era meiga, sonhadora, amorosa, batalhadora, potente. Sua morte encerrou não apenas uma vida, mas as relações, as paixões, a vivacidade e os sonhos daqueles (as) que com ela sonhavam e dividiam a existência.

21

Nasceu no dia 28 de agosto de 1997, no município de São João de Meriti, na Baixada Fluminense, periferia metropolitana do Rio de Janeiro. Filha de Teresa Cristina Bonifácio e João Roberto Gouveia, Joana passou toda sua vida na mesma casa localizada no bairro de Coelho da Rocha. Era muito querida pela comunidade; ali estabeleceu suas relações na escola, na igreja, nos grupos jovens, com a vizinhança, nas rodas de amigos. Es-tudou na escolinha CEPRAC dos quatro aos catorze anos, localizada na rua onde também residia. Aos quinze anos, transferiu-se para o Colégio Meriti, localizado do outro lado da linha do trem, conhecido como o único bom colégio público de ensino médio de São João.

(6) No conceito de "caso paradigmático" desenvolvido por Agamben (2009) o exemplo de um caso singular, elegido como paradigma, é representativo e significativo de uma complexidade de questões, que nos possibilitam a partir dele, refletir, analisar e alcançar o cerne da problemática analisada.

Os pais que possuem por expectativa que seus filhos sigam os estudos após o ensino médio e se insiram em uma universidade, e não tem meios de arcar com os custos de uma escola particular, disputam vagas no Colégio Meriti. Foi o caso de Cristina, mãe de Joana, e Virginia, sua tia paterna. Ambas sonhavam muito em vê-la cursando uma faculdade. A "Tia Virgínia" foi quem, com muita persistência, conseguiu a vaga para Joana no Colégio Meriti. A universidade fora, por muito tempo, o sonho de Cristina, frustrado ainda na infância, pela impossibilidade de seu pai arcar com a passagem para que ela frequentasse a escola, obrigando-a a encerrar os estudos na quarta série do ensino fundamental.

Teresa Cristina, mulher preta, nascida numa fazenda de cana de açúcar, em Ponte Nova, Minas Gerais, onde seu pai era encarregado e sua mãe trabalhadora da lavoura, vivenciou desde a infância as barreiras de mobilidade que atravessaram sua história de sua família e sufocaram muitos dos seus sonhos.

Horta da Usina Ana Florêncio. Dona Marlene ao meio, a sua direita: Ana e Maria; a sua esquerda: Cleusa e Lalia. Fotografia: Acervo da Família



Na foto feita na horta da Usina Ana Florência estão: Dona Marlene, ao meio, do seu lado direito Ana de Cumpande, Zé Rosa e Maria de Orelho. Do lado esquerdo de dona Marlene, estão Cleusa e sua irmã Lalia (descrição feita por Dona Marlene, a qual ressalta que as mulheres casadas eram identificadas por seu nome acrescido do nome do marido ex: Maria de Orelho).

Nos anos em que frequentou a escola em Ponte Nova, Cristina e seus irmãos andavam por cerca de 40 minutos para assistir às aulas. Tendo concluído o ensino primário – antiga quarta série do ensino fundamental – a mãe de Joana viu seu sonho de tornar-se enfermeira encerrado, já que não havia quinta série na zona rural, apenas na cidade. Seu pai, senhor Alcides, não conseguia arcar com o custo das passagens para que os sete filhos estudassem. Foi impelido, então, à difícil decisão de escolher dentre os filhos aquele que cursaria o ensino médio, disponível a quilômetros de distância de onde moravam. O critério adotado por Alcides foi a escolha pela filha mais velha, Angela, que primeiro alcançou a quinta série. Angela foi a única que, naquele contexto, concluiu o ensino médio, tendo os demais ido trabalhar em atividade na lavoura e com cuidados domésticos nas casas dos parentes e dos donos da usina. Cristina foi uma das filhas que teve interrompido os estudos.

23

Aos 12 anos, Cristina mudou-se para a cidade para trabalhar como doméstica, exercendo atividades de limpeza e babá, mudança que propiciou o retorno às aulas. Mudou-se, aos 20 anos, para o Rio de Janeiro, acompanhando o percurso de sua avó e tias maternas, que se mudaram para o Rio para trabalhar em casas de pessoas conhecidas dos donos da usina de cana-de-açúcar. Em busca de melhores condições de vida para si e sua família, foi empregada por uma de família da Zona Sul da capital fluminense cumprindo função de doméstica, babá, acompanhante etc. As cobranças, a rotina de criar os filhos de suas patroas, cuidar da casa e da administração das vidas dessas famílias em tempo integral a levaram, mais uma vez, a deixar a escola.

Cristina retomou os estudos e próximo de completar seus 50 anos concluiu o ensino médio. Motivada pelo ingresso de sua sobrinha na universidade, a primeira da família a acessar esse espaço, decidiu que faria o ENEM junto de sua filha, com desejo de cursar direito.

João Roberto Gouveia, pai de Joana, é natural da Baixada Fluminense, estudou até o ensino médio e exerce a profissão de mecânico de caminhões. Assumiu precocemente, a responsabilidade do sustento de sua mãe e seus irmãos, após o abandono do seu pai. Cristina e João se conheceram em Coelho da Rocha, onde Teresa Cristina residia com as irmãs que, assim como ela, mudaram-se para o Rio ainda na adolescência empregadas como domésticas. Apesar de trabalhar no Jardim Botânico, Zona Sul carioca, e ter que atravessar a cidade em cerca de 40 quilômetros para chegar ao trabalho, era impossível arcar com os custos de residir na cidade. O trem sempre foi o principal meio de transporte utilizado por ela no percurso casa-trabalho.

24

Joana foi a primeira filha do casal. Ao falar da filha, Cristina sempre ressalta as dificuldades de sua gestação, narrando a luta de Joana desde a barriga pela sobrevivência. Conta que teve complicações durante a gravidez, sofreu de pré-eclâmpsia, tendo passado por episódios de internação com risco à vida das duas. Retrata as dificuldades em tom de superação, ressaltando como suas vidas sempre estiveram ligadas e dependentes uma da outra desde a gestação, demarcando como ela lutou para proteger aquele ser que carregava dentro de si, como ela a amava, fez e faria tudo para protegê-la.



Acervo da família Bonifácio

Joana foi um bebê calmo, quase não chorava, de olhos pequenos e apertados, constantemente com fome. Alimentá-la não era tarefa fácil e exigia ritmo acelerado nas colheradas de comida. Serenidade era a melhor característica para descrevê-la. Ao mesmo tempo era forte, inteligente, decidida. Cresceu junto dos primos como os quais mantinha relação de irmandade, de muito amor e amizades.

Quando Joana tinha 6 anos, nasceu sua irmã Geovana, de quem ela aprendeu a cuidar muito cedo. A necessidade dos pais cumprirem longas jornadas de trabalho, em que muitos somam a travessia da cidade no deslocamento casa-trabalho, implica, principalmente meninas, precocemente nas atividades de cuidados com a casa e os irmãos, tarefas das quais Joana não gostava. É tão comum esse precoce lugar de cuidado e tão estrutural e fundamental para manutenção das famílias pobres que a indisposição de adolescentes por cumpri-la é considerada preguiça, já que é uma obrigação. O fato de João sempre ter dividido as tarefas de casa com Cristina, fazia daquela família uma conformação especial em relação às famílias constituídas naquele local. Eu sempre admirei a relação dos dois, porque era a única relação de parceria entre casais que eu conhecia. O arranjo familiar de Cristina, João, Joana e Geovana se tornou minha referência. Por isso, os escolhi como meus padrinhos para vida.

25

Joana gostava mesmo era de ler romances, hábito compartilhado e herdado da mãe, que passava noites lendo. Tinha grande talento como pacificadora, numa família grande e diversa como a nossa (evangélico, ateu, católico, flamenguista, vascaíno, atleticano e cruzeirense, idosos, adultos, jovens e crianças, etc.), em que todos fazem questão de estarem juntos e cuidar do outro e, por vezes, decidir pelo outro; essa é uma característica muito importante, já que eventualmente conflitos surgem. Joana sempre foi a mais talentosa para mediar conflitos, era bem direta e prática, não falava muito e, quando falava, se colocava com uma leveza e ao mesmo tempo com uma firmeza e autoridade que se fazia ouvida. Era o colo sempre escolhido pelas crianças, talvez porque crianças tenham o dom de perceber também nosso interior, de se conectar com nossa alma. Quase sempre estava com o lindo sorriso no rosto, que de tão largo deixava os olhos fechados.

Seus pais sempre se colocaram a tarefa de garantir melhores condições de vidas para suas filhas, se empenharam em possibilitar oportunidade que eles não puderam acessar. Desejavam que suas filhas não passassem pelas dificuldades e privações que marcaram suas vidas e sempre acreditaram que educação era a melhor oportunidade para isso. O ingresso de Joana na Universidade foi motivo de orgulho e uma das maiores felicidades para João, para Cristina e para toda sua família. Foi exemplo de projeção para seus primos e sua irmã. Cristina conta que sua maior felicidade, um dos maiores orgulhos, foi não ter que fazer a dura escolha a qual seu pai, Sr. Alcides, foi impelido e poder garantir que as duas filhas fossem à escola. A possibilidade de manter as filhas estudando, de apoiar seus sonhos, diz Cristina, era sua razão de existir porque suas filhas foram o maior sonho que se realizou.

1B. O CAMINHO PARA A UNIVERSIDADE

26

Aos 18 anos, Joana ingressou, pela política de cotas e a partir do ENEM, no curso de Biologia, na Fundação Centro Universitário Estadual da Zona Oeste (UEZO), localizada no bairro de Campo Grande, subúrbio carioca. A entrada na universidade foi comemorada por sua família e comunidade como uma vitória coletiva, porque para muitos, principalmente para as camadas mais pauperizadas, a universidade é uma realidade inimaginável, portanto, inacessível, uma vez que a ideiação sobre possibilidades passam pelo conhecido. Nossos sonhos são moldados por aquilo que nos é material, que nos é visível e palpável; ninguém sonha em ser ou ter o que não sabe que existe.

A divisão entre lugares de poder e lugares de subordinação norteiam nossas sensações e construções sobre possível e impossível. Mais do que distribuição de papéis sociais, esses lugares são aplicados na espacialidade discriminando as formas como se organizam as estruturas metropolitanas a partir dos corpos que ocupam os diferentes territórios na cidade. A universidade ilustra bem essa repartição de oportunidades, quando observados os territórios onde concentram-se as oportunidades de ensino superior público e de qualidade na região metropolitana do Rio: nota-se uma prevalência na capital, centralizada e aglomerada nas regiões mais

privilegiadas da cidade. Desse modo, o afastamento das camadas populares desses espaços de poder como possibilidade viável de projeção está dado não apenas como sensação, mas materialmente, o que torna o ingresso de um de nós um ingresso coletivo.

Conhecer alguém que parte de lugares similares e adentra esses espaços os torna mais próximos como possibilidade, mesmo diante das barreiras estruturais (raciais e espaciais, de renda, de gênero) postas para seu acesso e permanência. Ter uma prima, irmã, vizinha, amiga na universidade significou para muitos que conheciam Joana a possibilidade de projetar também aquela realidade. Conhecer uma universitária que vestia um jaleco, que olhava pela lente de um microscópio e se sentir representado não é trivial.

O natal de 2016 da família Bonifácio – tradicionalmente coletivo, em que se reúnem mais de três gerações, amigos e vizinhos, passados no quintal, parte cimentado parte de terra batida da casa de Joana- foi marcado pela comemoração de seu ingresso na universidade. Brindou-se esse acesso com lágrimas, abraços e sorrisos.

27

Adentrar um lugar constituído de privilégios como um campus universitário, principalmente tratando-se de uma universidade pública, gratuita e de excelência, é uma grande conquista para aqueles constituídos nas relações desiguais pela desvantagem. Essa conquista requer o enfrentamento de barreiras diárias educacionais, territoriais, espaciais e de renda, edificadas nas políticas públicas de modo a obstar e reproduzir as desigualdades no acesso. Os deslocamentos para se alcançar a universidade eram especialmente desgastantes para Joana. Ter de "madrugar" todos os dias, viajar por mais de duas horas para chegar à sala de aula em transportes superlotados, precários, quentes tomava parte de suas energias. Joana compartilhava a dificuldade de se manter atenta e disposta para ouvir longas explicações, as quais exigiam profundas reflexões, após enfrentar horas em pé no transporte público.

Outros fatores dificultadores referentes à mobilidade no acesso à universidade, diziam respeito ao custo da passagem, a ausências de uma política inclusiva de transporte público pela inexistência de "passe livre universitário"

para moradores da região metropolitana, residentes fora da capital e a precariedade e fragilidade de políticas assistenciais estudantis que garantissem a sua permanência. O Decreto Lei Municipal nº 38.280 de 29 de janeiro de 2014, promulgado pela prefeitura do Rio de Janeiro após a mobilização nacional contra o aumento das passagens de 2013, estabeleceu passe livre universitário para estudantes "beneficiados pelas políticas de ação afirmativa, bem como outros Programas do Governo Federal como o Programa Universidade para Todos (PROUNI) e alunos universitários com renda familiar per capita de até 01 (um) salário mínimo", restrito aos moradores da capital fluminense. Não tendo sido assumido como uma política nacional, nem mesmo estadual, nem ter sido acompanhado pelos demais municípios da região metropolitana, o passe livre universitário deixou descobertos os estudantes que mais demandavam da política de gratuidade da passagem por residirem em localidades mais afastadas, periféricas e constituídas pelos setores mais pauperizados e de menor renda, nos quais o custo com passagem acabava por comprometer grande percentagem do orçamento familiar, inviabilizando a permanência dos alunos provindos desses territórios. Para Joana e para muitos outros estudantes, a passagem determinava a assiduidade e a continuidade na universidade.

A expansão universitária e a adoção de políticas afirmativas promovidas a partir do governo Lula foram extremamente importantes no sentido da ampliação da chegada de extratos populares ao ensino superior. Contudo, a escassez de políticas de assistência e permanência estudantis acarreta, para muitos, no abandono e evasão universitária, diante da impossibilidade das famílias arcarem com os custos de se fazer uma universidade que abarca gastos com livros, xerox, materiais didáticos pedagógicos e práticos, passagens, almoço, lanche, roupas etc.

Joana verbalizou, por vezes, especialmente quando ainda não havia sido contemplada pela assistência estudantil, o medo de não conseguir manter os estudos e essa incerteza acarretava em profundo sofrimento. São inúmeras as barreiras invisíveis colocadas no acesso das camadas pobres

(7) Fragmento de texto reproduzido do
DECRETO Nº 38.280 DE 29 DE JANEIRO DE 2014.

da população à universidade.

Moradora de Coelho da Rocha, Joana pouco conhecia a cidade do Rio para além do seu trajeto diário, como é comum para a grande massa metropolitana que acessa todos os dias os centros urbanos apenas em razão do trabalho e estudo. Inclusive, foi a universidade que a levou a circular por outros espaços fora dos arredores de Coelho da Rocha. No entanto, a concentração de oportunidades fazia com que Joana tivesse de percorrer cerca de 100 quilômetros diariamente para chegar e retornar da faculdade.

Seu percurso consistia em pegar o trem na estação de Coelho da Rocha, no Ramal Belford Roxo, seguir viagem até a estação Mercadão de Madureira. Caminhar por cerca de quinhentos metros até a estação Madureira, no Ramal Santa Cruz, onde embarcava em outro trem até a estação Campo Grande. Por fim, caminhava por mais de um quilômetro até a UEZO. Esse trajeto sugava uma média de quatro horas do dia da Joana, o equivalente em horas à cerca de 20 dias inteiros por semestre, isso levando em consideração apenas os dias úteis e desconsiderando fatores recorrentes como descontinuidade na circulação das composições por atrasos, panes, ocorrências violentas, falta de sinalização etc.

29

Como não há integração entre as linhas de trem dos dois ramais por ela utilizadas, pagava duas passagens de trem em cada período de deslocamento, com dispêndio financeiro diário de quatro passagens de trem por dia (duas na ida + duas para regresso), totalizando um gasto diário de cerca de R\$ 16,80 apenas com passagem, aproximadamente, R\$ 370,00 mensais, (40% de um salário mínimo) apenas para chegar à universidade.

As dificuldades experienciadas diariamente nesse acesso a fizeram se aproximar e engajar em movimentos sociais. Joana desejava que sua irmã, seus primos, seus vizinhos tivessem a possibilidade de acessar aquele espaço sem enfrentar tantas violências e privações. Participava principalmente de fóruns feministas e antirracistas, porque todos os dias vivenciava na pele as barreiras impostas a corpos femininos negros, determinavam muitas das dificuldades que vivenciaram e tensionaram o alcance dos seus sonhos.

O trajeto diário percorrido por Joana na busca por um futuro melhor foi o cenário onde ela teve retirada a vida de forma brutal, quando foi arrastada, atropelada e largada nos trilhos do trem. O sonho de mobilidade, de acesso à idealizada dignidade pela educação encerrou a maior realização de Cristina: a vida de sua filha. Foi tentando acessar a aspiração coletiva de poder se formar em uma faculdade, ter uma profissão e usar essa entrada como instrumento para novas entradas, na busca por romper as barreiras sociais que interditam o acesso a lugares de poder, Joana foi morta pelas desigualdades que estruturam políticas de morte nos territórios pretos e pobres da cidade.

Joana cursava o quarto período de faculdade de biologia. Saiu na manhã do dia 24 de abril de sua casa em Coelho da Rocha com destino a Campo Grande, para a aula. Ao tentar ingressar em uma composição do trem na estação de Coelho da Rocha, Ramal Belford Roxo, ficou com a perna presa à porta. Com a inexistência de sensores, câmeras que possibilitassem ao maquinista monitorar o que acontecia com a composição e ausência de fiscais e agentes de segurança na plataforma que o pudessem alertar que Joana estava presa à porta e ajudá-la a se soltar, o maquinista deu partida no trem, arrastando Joana, que foi lançada no imenso vão entre o trem e a plataforma, jogada para baixo do trem e atropelada.

30

Seu corpo ficou por quase oito horas largado nos trilhos, sem socorro, sem proteção, sem que a família fosse avisada. Circulou pelas redes sociais fotos de Joana nessas condições e foi assim que sua irmã Geovana, com 13 anos, ficou sabendo o que havia acontecido à irmã, quando, no intervalo da aula, abriu o Facebook e viu a imagem do corpo de Joana partido nos trilhos.

1C. DO LUTO À LUTA

É difícil conceber que no caminho da faculdade alguém poderia ser vitimada por uma morte brutal como essa. Quem imaginaria ser tão perigoso deslocar-se por esse transporte? A verdade é que o problema e o perigo não estão nos trens em si, mas dados pelas estruturas de morte

conformadas, direcionadas e organizadas nos territórios negros e periféricos, que condicionam serviços e equipamentos precários nos espaços empobrecidos pelas desigualdades. As desigualdades cristalizadas nas estruturas estatais e operacionalizadas por meio de políticas públicas e privadas produzem e reproduzem modos de empobrecimento das populações marcados por estigmas no processo de criminalização da pobreza. A precarização dos serviços que atendem a esses espaços da cidade não é obra do acaso, mas ferramenta de conservação das disparidades sociais para manutenção da concentração dos lugares de poder como lugares privilegiados, dos quais as periferias estão despojadas.

A ousadia por tentar romper as barreiras sociais e territoriais que diariamente dificultam o acesso a determinados serviços e espaços constituídos como privilegiados foi encerrada com violência e morte. Seria impossível transpor as violências que vitimaram Joana para um corpo branco em território elitizado da cidade do Rio, como Ipanema, Leblon etc. Nesses territórios, uma ocorrência violenta como essa seria motivo de comoção nacional, de movimentação do sistema de justiça no sentido de apuração do ocorrido, responsabilização dos responsáveis e ajustamento de condutas para que o quadro não mais se repita.

31

A ocorrência que acarretou em sua morte aconteceu por volta das 11 horas, mas apenas no fim da tarde a família foi avisada pelos vizinhos que a reconheceram quando ainda estava estirada nos trilhos da estação. Seu corpo ficou ali exposto por quase oito horas. Desde a confirmação do ocorrido com Joana, muitas pessoas entre parentes, vizinhos, amigos se dirigiram à casa para prestar solidariedade e apoio à família, que sempre fora muito querida em todo bairro.

Na semana anterior, no dia 16 de abril, estavam todos reunidos em celebração do aniversário de Ronan, primo de Joana. A família de Joana sempre fora uma família estendida, os quatro irmãos de Cristina (Angela, Célia e Soninha e Luizinho) mudaram-se para o Rio e nunca se separaram; seus filhos foram, assim, criados como irmãos. Cresceram juntos, sempre cuidaram um do outro, assim como seus pais eram pais coletivos.

A coletividade é algo marcante em territórios populares, os pais passam muito tempo no trabalho e a ausência de creches, escolas integrais, estruturas, equipamentos e serviços públicos demandam que a população se organize a partir de relações cooperativas para a reprodução na vida e nesses espaços se mantém o cuidado coletivo. Diante das estruturas precárias e violentas nas quais Estado se coloca prioritariamente com seus aparatos coercitivos, a união faz condição e estratégia de sobrevivência. A forma como os amigos e vizinhos se organizaram para amparar a família ilustram bem o senso de cooperação. Várias pessoas se disponibilizaram para cuidar da casa, cuidar de Cristina, para ajudar com a organização do enterro.

A forma como nos socializamos nas periferias, como a vivência de comunidade está posta para famílias negras que vivenciam a maternidade de forma coletiva, fez com que a perda da Joana deixasse órfãs e órfãos de filha, não só de João e Cristina, mas todos aqueles que eram parte de sua vida, sua família estendida.

32

O ritual de despedida dos nossos é parte importante para a elaboração do luto na nossa cultura. A produção e manutenção da memória dos que amamos é central para que as famílias possam lidar com suas perdas e ressignificar sua dor. A impossibilidade de garantir uma homenagem digna pelos custos da morte, potencializa esse sofrimento. Cristina queria que a filha ficasse num lugar onde tivessem flores. Portanto, a primeira mobilização relacionada à morte da Joana foi para tentar garantir seu sepultamento. Os custos foram divididos pelos parentes e em dez vezes, parceladas no cartão de um amigo da família. Uma dívida mais que dolorosa de se pagar. Dois ônibus foram organizados por amigos e levaram as pessoas para a última despedida de Joana.

Cristina se questionava sobre como poderia ter protegido a filha, se culpava pelo ocorrido, buscava uma lógica, uma explicação para o que tinha acontecido. Sentia-se responsável, como se aquele sonho que tivera sonhado de garantir à Joana condições para que pudesse alcançar outros lugares que para ela foram negados fosse o motivo de sua morte. Não

"Quase morremos durante a gravidez, lutamos tanto pela vida. Ficamos dias internadas pelas complicações. Por que, Deus, o senhor permitiu que vivêssemos, que ela se desenvolvesse para 19 anos depois tirar minha princesa de mim?"

Por que, Deus? Porque o senhor me castigou assim? Eu nunca mais vou ouvir ela me chamando de minha rainha pela manhã"⁸

"Escolhemos juntas, eu, Vivi e a Tia Cristina, a roupa que Joana usaria pela última vez. Diante do sofrimento de todos, imobilizados pela dor, eu, Rafaela Albergaria, prima, amiga, irmã de Joana, assumi a responsabilidade de organizar seu enterro. Organizar a vaquinha para arcar com os custos do sepultamento, escolher o caixão, o penteado do seu cabelo recém-assumido como black, que foi adornado de flores, aquele cabelo político e construído no processo de tornar-se negra".

33

Em meio a todo sofrimento, a memória difamada das vítimas se constitui como outra morte, potencializa a violência, o sofrimento e adoecimento dos familiares e a vulnerabilidade das famílias e das comunidades atingidas. Nas redes, acompanhamos a repercussão daquela morte. Recebemos fotos que expunham o corpo violado de Joana. Acompanhamos a tentativa da Supervia, empresa concessionária do serviço de transporte sobre trilhos, de se desresponsabilizar do ocorrido, culpando Joana por sua morte. A primeira notícia do portal no énoticiameriti informativo local com página no Facebook, foi que se tratava de um suicídio. Após uma série de comentários, veio uma nota institucional pelo jornal, afirmando que a morte foi decorrente de "imprudência" da vítima.

(8) Essas palavras, repetidas inúmeras vezes pela tia Cristina, enquanto cuidava dela nunca vão sair da minha memória

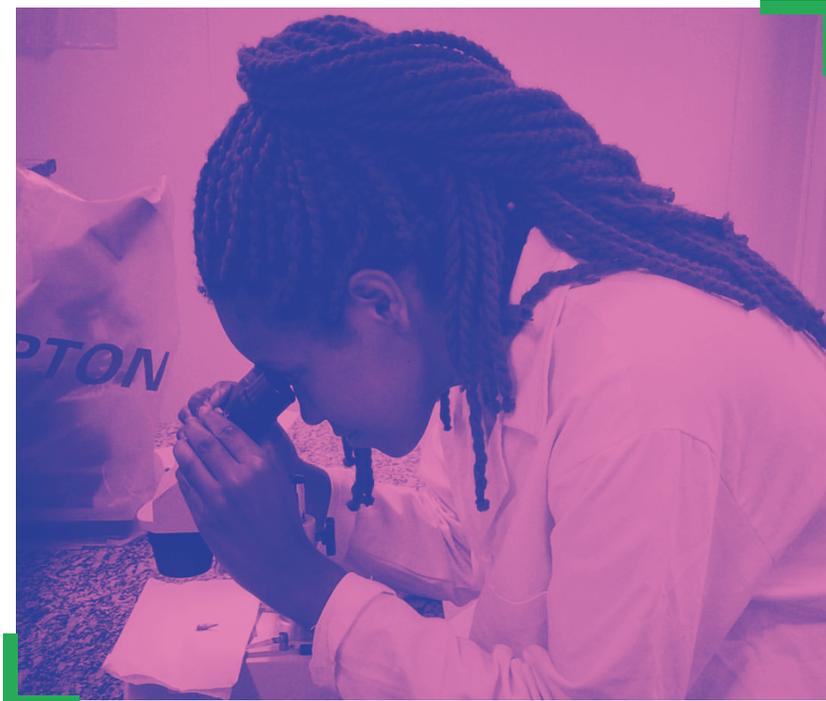
A mobilização e a disputa de narrativa sobre a morte de Joana vieram pela necessidade de se manter viva a memória, os amores, as relações, essenciais para suportar a dor e para nos manter vivos. Cristina se questionava e questionava a Deus sobre o porquê daquela retirada. "Lembro-me de dizer a ela que não era culpa, que não poderia ter feito nada para protegê-la. Tão pouco era culpa de Deus, mas do racismo, questionando-a: -Quem morre pela violência é sempre gente como a gente. Você acha mesmo que Deus escolheria matar só gente preta, Tia?"

"Me dediquei a cuidar dos meus tios. Era como se eles estivessem morrendo em vida. Após o sepultamento, fui para minha casa, pensei em como poderia ajudá-los, em como manter e lutar pela memória de Joana. Decidi transformar o luto em luta, marcando um ato para dizer que a vida de Joana importava, para afirmar que ela era e continuava sendo importante e que não permitiríamos que a responsabilizassem pela morte que provocaram pela precarização, insegurança, negligência, omissão."

34 "Pensei em pedir ajuda e me veio à cabeça Marielle, que há pouco havia se eleito vereadora do Rio de Janeiro. Apesar de Coelho da Rocha ser outro município, fora de suas atribuições, resolvi pedir ajuda. Liguei, contei o que havia acontecido e disse: - Estou te ligando porque sei que você é a única pessoa para quem não terei que explicar e convencer que minha prima morreu por causa do racismo. Ela prontamente se dispôs a receber meus tios e apoiar no que fosse possível. Nos falamos na sexta-feira, ela agendou para segunda o atendimento, me explicou que chamaria a Comissão de Direitos Humanos da ALERJ e um advogado de sua confiança para discutir o caso e se dispôs a imprimir panfletos para o ato."

Não bastasse o sofrimento de lidar com a morte de Joana e depois com morte simbólica produzida pela tentativa da empresa concessionária de responsabilização da vítima com finalidade de se isentar da autoria por essa ocorrência, o que produziu na família adoecimento e profundos danos psíquicos, os pais e irmã de Joana não conseguiram acessar tratamento psicológico na rede de saúde pública. Mesmo com a intervenção do Mandato de Marielle Franco, a qual mobilizou a Comissão de Direitos Humanos da ALERJ na busca por encaminhar e solicitar o atendimento,

meses após o ocorrido a família não havia conseguido ser atendida em nenhuma estrutura de saúde de São João de Meriti.



Joana em aula do curso de Biologia da UEZO. Fotografia: Acervo da Família

O ato marcado para o dia 4 de maio de 2017 pelo Facebook teve mais de 900 confirmações. Distribuímos cartazes, fizemos camisas, convocamos a população. Com a ajuda do Padre Paulo, que envolveu outros membros da Igreja Católica de Coelho da Rocha, da qual Joana era membro, organizamos ato em frente à estação de trem. Muitas pessoas se envolveram e se dispuseram a ajudar no ato. Organizamos oficina de cartazes na casa de Cristina. O protesto ocorrido em frente à estação da Supervia contou com microfone aberto durante toda a manifestação. Se aglutinavam mais pessoas que desembarcavam dos trens e se acumulavam relatos sobre violações e outras ocorrências violentas passadas naquele transporte. Isso tornou nítido que o que ocorrera com Joana não se trata de um fato isolado, uma fatalidade ou obra do acaso, mas sim parte de uma sistemática de ocorrências violentas.

Vimos chamar a todos aqueles que cotidianamente lidam com a precariedade dos transportes públicos e tantos outros serviços essenciais, para juntos conosco, gritar que nossas vidas importam.

Todos os dias viajamos em vagões superlotados, que partem com portas abertas, que frequentemente apresentam falhas mecânicas no meio do percurso, fazendo com que tenhamos que nos arriscar nos trilhos. Todos os dias presenciamos pessoas presas nas portas, vãos gigantescos entre o trem e a plataforma. Faremos de todo o sofrimento fôlego para lutar para que nenhuma outra família tenha que chorar a morte dos seus, pelo arriscado deslocamento até o trabalho, a faculdade, ao hospital e onde quer que seja. Seguiremos firmes para dizer que nossas vidas, sim, importam! É nossa a tarefa de mais uma vez afirmar que não se trata de uma mera fatalidade. Trata-se de uma política higienista, racista e referenciada pela propriedade privada, que baliza o acesso, qualidade e quantidade dos serviços prestados à população. Convivemos

com a omissão, com o descaso e a precarização dos transportes, da saúde, da educação, que está longe de se tratar de coincidência. São João de Meriti é um dos municípios com maior população de negros, no qual, ano após ano, batemos recordes no quesito pior qualidade dos serviços básicos prestados à população. Nesse sentido, queremos dividir com vocês a construção e convocação para um ato em frente à Supervia, imputando-os a responsabilidade de nos garantir segurança para ir e vir. Não permitiremos que continuem nos responsabilizando pela sua negligência e seu descaso com nossas vidas, pois certamente casos como esses não acontecem no metrô, na estação General Osório. Convocamos a todos que compartilham desse sofrimento a um protesto para quinta-feira, dia 04 de maio, às 17h em frente à entrada da estação de Coelho da Rocha. (Texto-convite para o ato realizado no dia 04/05/2017, na estação da Supervia em Coelho da Rocha).

1D. A DESCOBERTA DE OUTROS CASOS E A FORMAÇÃO DA REDE

Os inúmeros depoimentos manifestados no protesto em frente à Estação de Coelho da Rocha foram determinantes para notabilizar a sistemática de ocorrências violentas naquele transporte. Transformamos todo o sofrimento em fôlego para lutar para que nenhuma outra família chorasse a morte dos seus pela insegurança produzida no deslocamento diário para o trabalho, a faculdade, ao hospital etc, afirmando que nossas vidas, sim, importam. Fomos construindo a mobilização e ação o que nos levou ao conhecimento de outros casos de mortes por atropelamento ferroviário.

Nos lançamos a mapear as mortes provocadas no serviço de trens urbanos como modo de explicitar que essas violências não se tratavam de acidentes eventuais, mas eram acarretadas pela sistêmica precarização e negligência da empresa concessionária que não garante estruturas seguras aos passageiros e pela omissão, anuências e convivência dos órgãos estatais responsáveis por monitorar a concessão. Se, por um lado, os inúmeros relatos e episódios vivenciados nesse transporte confirmavam essa percepção de que as estruturas dos trens urbanos determinavam violências diárias aos passageiros, a busca por estatísticas oficiais sobre essa realidade a tornava inexistente para o conjunto da sociedade, por sua mistificação.

Na universidade, aprendemos a importância do levantamento e mapeamento das questões e situações relevantes como condição para sua "elevação" como uma questão social e, portanto, para seu enfrentamento. Assim, podemos vislumbrar a estruturação de respostas capazes de produzir políticas concretas que incidam sobre as problemáticas analisadas, ou seja, qualquer problema social só se torna alvo de políticas públicas, ao ser evidenciado. Por mais que não se tivesse um preciso exame daquela realidade determinada, o fato social (as ocorrências violentas experiências cotidianamente nos trens) foi a matéria sobre a qual nos debruçamos para a produção da pesquisa sobre mortes e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro.

À medida que aprofundávamos a coleta de dados e relatos e explorávamos as condições do serviço em outras estações circulando pelo ramal de Belford Roxo, ficava evidente que a morte brutal imposta à Joana estava longe de configurar

um caso isolado. A insegurança e a omissão frente a tantas situações que colocam vidas em risco no transcurso pelas estações fazem parte do cotidiano dos usuários desse ramal, o qual a linha férrea corta territórios periféricos e de favela compostos por uma população empobrecida e majoritariamente negra.

A exploração atenta dessa realidade, com olhar direcionado pela questão de como as estruturas precárias das plataformas, das composições, da sinalização etc, repercutiam em mortes por atropelamento ferroviário nos fez enxergar elementos que, diante a urgência da cotidianidade, passavam despercebidos por nossos olhos, como por exemplo o fato da saída da Estação Vila Rosali se fazer por dentro do cemitério, realidade essa impossível de se transpor ao imaginar uma estação de metrô em Ipanema.

O processo analítico construído pela mobilização na luta pela memória e por mudanças que encerrassem os ciclos de morte fez com que percebêssemos e reconhecêssemos as violências diárias com as quais também sofríamos. Por anos, usamos aquele serviço sem pensar sobre como aquelas estruturas nos causavam insegurança. A repetição cotidiana de privações prescritas para as periferias e favelas tornam naturalizadas as violências diárias. Desse modo, o processo de estranhamento e questionamento das condições que repercutem em vagões superlotados partindo com portas abertas, as progressivas falhas mecânicas no meio do percurso (as quais obrigam passageiros a se arriscarem nos trilhos), a recorrência de ocorrências em que pessoas se lesionam e até morrem ao ficarem presas nas portas, ao cair nos imensos vãos entre o trem e a plataforma, são fundamentais para a mudança desse quadro.

As condições constatadas no Ramal de Belford Roxo contrapostas à realidade dos metrôs que circulam na Zona Sul, área privilegiada da metrópole, ou mesmo com os ramais ferroviários que atravessam bairros médios da cidade, como o Ramal Deodoro, atestam que as periferias experimentam qualidades distintas na prestação dos serviços. Essas distinções aprofundam padrões de desigualdades, reforçados pela baixa representação política-institucional destes territórios nas instâncias de poder e decisão. Aqueles que mais necessitam de políticas públicas de mobilidade são também os que menos acesso têm às instâncias de decisão e gestão.

Essa noção orientou as ações de mobilização realizadas localmente, complexifica-

das pela adesão de novos atores, movimentos, lideranças etc, que culminou em uma rede voltada a discutir políticas de mobilidade, desigualdades e segurança cidadã nos trens metropolitanos. O Fórum Rio, realizado em junho de 2017 em São João de Meriti, foi fundamental para a construção desta pesquisa. Espaço privilegiado de diálogo entre movimentos sociais, coletivos, lideranças, agentes públicos e academia, o convite feito a mim, Rafaela Albergaria, para compor uma mesa sobre mobilidade urbana e apresentar a mobilização e as ações que vínhamos organizando para contrapor e elucidar a morte de Joana e outras mortes, iniciou uma parceria que ampliou a rede em torno do tema e culminou neste trabalho, que, assim como a Casa, articula mobilização, pesquisa, comunicação e incidência.

No fórum, apresentei a pesquisa que havia iniciado. Após a constatação da ausência de dados oficiais sobre a realidade de mortes por atropelamento ferroviário, iniciei investigação sobre as resoluções e normativas voltadas à regulamentação do transporte com finalidade de descobrir quais processos possibilitariam a realização desse mapeamento, tendo por destaque as seguintes resoluções:

- A. Decreto nº 1.832/1996 – regulamenta os transportes ferroviários
- B. A Lei das concessões 8.987/1995, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, apontando parâmetros de prestação.

Art. 6 – Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

- C. Lei 4.555/2005 – criação da AGETRANSP, estabelece as funções de fiscalização da prestação de serviços dos modais sobre sua fiscalização
- D. Resolução nº 1.431/2006 que estabelece procedimentos para a comunicação e apuração de "acidentes ferroviários" à ANTT pelas concessionárias de serviço público de transporte ferroviário. Como procedi-

mentos estão orientados a obrigatoriedade de comunicação de graves acidentes ocorridos aos órgãos reguladores reguladores em prazo máximo de 24 horas. A indicação de que todo acidente grave será alvo de apuração por abertura de inquérito e sindicância. O artigo 4 da resolução subscreve a tipificação de acidente graves, admitido como:

Art. 4º Considera-se acidente ferroviário grave aquele que envolve o transporte ferroviário de passageiros, de produtos perigosos, conforme Decreto nº 98.973/90 e Resolução ANTT nº 420/04, ou acarrete uma das seguintes conseqüências:

I - morte ou lesão corporal grave que cause incapacidade temporária ou permanente à ocupação habitual de qualquer pessoa,

II - interrupção do tráfego ferroviário:

a) por mais de 2 (duas) horas em linhas compartilhadas com o serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros; b) por mais de 6 (seis) horas no serviço de transporte ferroviário de passageiros de longo percurso ou turístico; c) por mais de 24 (vinte e quatro) horas em linhas exclusivas para o transporte de cargas; III - prejuízo igual ou superior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais);

IV - dano ambiental;

V - outros danos de impacto à população atingida

40

A Resolução da ANTT nº 1.431 de 2006 foi fundamental para entendermos onde buscar os dados que nos possibilitassem o levantamento dessa realidade. A obrigatoriedade de abertura de inquérito policial para as ocorrências conceituadas como graves acidentes nos fez buscar registros junto à AGETRANSP, agência responsável pela fiscalização dos transportes terrestres e à Polícia Civil, diálogo possibilitado pelo adensamento da rede, que se transformou em grupo de trabalho e, aos poucos, conseguiu inserir o debate de mortes e segurança nos trens metropolitanos na agenda pública por meio de reportagens, artigos e da incidência nas estruturas, instituições e órgãos públicos.

Estabelecida a parceria com a Casa Fluminense, a qual tornou-se incubadora da mobilização e organização de ações e pesquisa, encaminhamos solicitação a partir da Lei de Acesso à Informação (12.527/2011) para o Instituto de Segurança Pública (ISP) sobre os dados sobre mortes nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro. Os dados disponibilizados pelo ISP explicitavam uma diversidade de

formas de se morrer nas linhas e nas composições dos trens metropolitanos: por atropelamento ferroviário, mortes por arma de fogo, autos de resistência, queda da plataforma, suicídios, entre outros, evidenciando que a insegurança era um problema de fundo nesse transporte.

Para a realização desta pesquisa, recortamos a categorização do ISP de Homicídios culposos por atropelamento ferroviário, o que nos possibilitou afiançar que as ocorrências de mortes como as de Joana não se tratam de mera fatalidade, mas são sistemáticas. Diante da possibilidade de mapeamento do quadro, abandonamos o termo "acidente", visto que essa caracterização é insuficiente para explicitar o fundamento dessas ocorrências violentas que culminaram em mortes por atropelamento ferroviário. Sobre a chave se é sistemático não é acidente, os dados de análise apresentados adiante evidenciam um padrão homicida nas políticas de mobilidade. Esse quadro está em conformidade com as relações de desigualdade racial, de gênero e de classe que determinam a organização dos serviços nos espaços e territórios, em que o acesso é balizado pela quantidade de bens disponíveis para se adquirir melhores serviços prestados à população. Essa omissão, descaso e a precarização não se opera apenas nos transportes, mas na saúde, na educação e está longe de tratar-se de coincidência.

41

Articulando mobilização à produção e monitoramento de políticas, cunhamos o slogan "não foi acidente" para construir encontros, debates, memória e afeto com propostas para impedir que casos como o de Joana se repitam. Esta pesquisa, que é parte da luta por melhores condições de transporte e deslocamento, especialmente a partir das periferias, é uma construção que aproximou passageiros, vítimas e seus familiares, coletivos do movimento social, organizações da sociedade civil, mandatos parlamentares, pesquisadores, atores do judiciário e do legislativo, atores que têm suscitado o envolvimento de outras estruturas institucionais e estruturais relevantes para a mudança desse quadro. Os dados revelam linhas de tendência que tomam os moradores das áreas mais periféricas e distantes do centro como alvo preferencial, "selecionados" para se ferir ou até mesmo morrer na linha férrea, nas estações e nos trens metropolitanos. O perfil das vítimas desnuda como as desigualdades raciais e territoriais determinam os alvos da morte desse transporte. Joana nos moveu na luta pela vida, por memória e dignidade de negros nas periferias. Pelo direito de circular, de ter e acessar direitos.

"Joana Presente, hoje e sempre"!

CAPÍTULO



Fotografia: Acervo da Família

CAPÍTULO



SE É
RECORRENTE,
NÃO FOI
"ACIDENTE"



Em 2017, a morte da Joana na estação ferroviária de Coelho da Rocha não foi contabilizada nas estatísticas de homicídios culposos, uma vez que houve tentativa da concessionária de tipificar o caso como suicídio, o que combatemos veementemente com esta publicação. Ainda assim, os 66 óbitos tipificados como homicídio culposo, quando não há "intenção de matar", somaram mais de uma morte por semana naquele mesmo ano, o que é inconcebível. É também inacreditável que, em pleno século XXI, na segunda principal metrópole do país, as pessoas percam suas vidas com tanta frequência, num sistema público de transportes sobre trilhos. Por isso, há a necessidade de apresentar evidências concretas sobre quantos e quem são os que estão morrendo dessa forma.

Um ponto a ser destacado é que no sistema de metrô do Rio há pouquíssimos casos de morte, ainda que haja alguns casos de suicídio, mas este tipo de morte não será trabalhado nesta publicação. Também não trabalharemos os dados de lesão corporal, que possuem estatísticas curiosamente menores do que os números de homicídios, mas que revelam também o quão violento pode ser um sistema de mobilidade urbana no Rio.

44 Estatisticamente, é difícil tratar do tema com o rigor acadêmico se o assunto não é uma questão trabalhada em universidades, justamente porque, das pessoas que acessam o ensino superior no Rio de Janeiro, poucas usam trens. O saber científico, reconhecido e respeitado pelo mainstream requer de nós o uso de dados empíricos, com significância estatística e correlações robustas, mas trabalharemos de forma pioneira, com o rigor que nos foi possível, a partir dos dados muito limitados e, sobretudo, das muitas ausências de dados.

A partir deles, buscamos gerar informações, mas o pioneirismo guarda ônus e bônus. Por um lado, a dificuldade de referenciar as intuições que temos como usuários dos trens e, por outro, a possibilidade de abriremos um campo de pesquisa que merece ser muito mais explorado. Nesse sentido, sabemos que os casos existem e solicitamos os números, inéditos, através da ainda pouco difundida Lei de Acesso à Informação, a LAI, lei federal 12.527/2011, sempre colocada em xeque por governantes que temem a transparência.

Com algumas limitações e com, literalmente, incontáveis subnotificações, os dados obtidos dizem muito sobre a recorrência dos casos e como que eles persistem em mostrar uma realidade que conduz à morte pessoas com determinadas características sociais, raciais e econômicas. Nos utilizamos de evidências para contestar a hipótese de "acaso" entre os episódios e questionar a culpabilização individual pelas consequências fatais.

Queremos tratar as causas e o viés dos casos, não somente olhar para as consequências. Nosso intuito é entender a dimensão e o perfil socioeconômico de quem está recorrentemente sendo morto no transporte ferroviário do Rio de Janeiro, revelando números para combater o racismo estrutural nesse país, que se manifesta também a partir da mobilidade urbana.

Em resumo, o que pretendemos neste capítulo é mostrar algumas estatísticas alarmantes, para reafirmar que as tendências que mostramos através de evidências impedem que tratemos os casos como "meras coincidências". Há uma população jovem, negra e periférica que morre mais do que qualquer outra e muitas medidas precisam ser tomadas, como apontamos no capítulo 3.

45

2A. VIOLÊNCIA SISTÊMICA: ATROPELAMENTOS FERROVIÁRIOS ENTRE 2008 E 2018

Nosso parâmetro de análise é o indicador "Homicídio Culposo Provocado por Atropelamento Ferroviário", HCPAF, que foi fornecido pelo Instituto de Segurança Pública, órgão vinculado ao governo do estado do Rio de Janeiro, após inúmeros pedidos de informação solicitados pelos autores deste livro. Para o intervalo de 2008 a 2018 e o recorte da Região Metropolitana (RMRJ), fizemos o requerimento dos registros de todas as ocorrências criminais que possuíam relação com o sistema de trens de passageiros do Rio de Janeiro e as características das vítimas, como local de moradia, cor da pele, sexo, profissão e idade.

Mostraremos, sequencialmente, os dados e as análises, a partir do quadro geral de mortes por atropelamento que ocorrem nas linhas e nas estações ferroviárias do Rio. Ao final do capítulo, disponibilizamos o quadro geral descritivo que sintetiza as características socioeconômicas predominantes dos HCPAFs.

GRÁFICO 1 HCPAF ENTRE 2008 E 2018

Homicídios culposos provocados por acidentes ferroviários na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (registrados por ano)

Fonte: Casa Fluminense, via ISP através de LAI.



Os dados que nos foram fornecidos são limitados e representam um período de onze anos de análise, na qual ocorreram pelo menos 368 homicídios culposos por atropelamento ferroviário nos ramais e estações de trem de passageiros do Rio de Janeiro. Olhando para os homicídios do gráfico, a média de 24 casos registrados em cada um dos 9 primeiros anos analisados, que já é absurda, vem aumentando nos últimos anos. O número de registros de homicídios atinge quase o triplo da média, chegando a 66 casos em 2017, ano da morte da Joana, que não foi contabilizada. Trata-se de mais de um homicídio por semana, justamente no ano em que começamos a investigar os casos. Nos dados consolidados de 2018, o número de homicídios registrados triplica a média dos anos anteriores, chegando a 83 casos. A título de comparação, enquanto o número de passageiros cresce 5% ao ano⁹, os atropelamentos fatais crescem em média, 21%.

Não há razão única que justifique esse incremento de casos. Na necessidade de mais pesquisa e reflexão, mas também na busca de compreender essa linha de tendência, chegamos a algumas ideias: A maior exposição dos casos, registrados através dos celulares e redes sociais dos usuários; a maior cobertura das mídias; as ações de luto e luta de organizações, coletivos e movimentos sociais e a maior incidência dos órgãos do poder judiciário, como o Ministério Público, denunciando e aplicando multas à concessionária. Essas são pistas do forte aumento do número de casos notificados e contabilizados nos anos mais recentes, que precisam de mais monitoramento, mobilização e incidência, justamente o que estamos propondo neste livro.

A seguir, analisaremos o gráfico sobre onde ocorrem as mortes relacionadas aos trens e veremos que aproximadamente um terço das mortes por atropelamento acontece nas próprias estações. Esse dado ajuda a contrapor o argumento que culpabiliza exclusivamente os usuários por suposta imprudência, quando há descarrilamentos frequentes e diversas falhas na operação que permitem que os trens saiam das plataformas com portas abertas, por exemplo. As estações são lugares de gerência direta da empresa concessionária, com aparato administrativo que consegue realizar a cobrança das tarifas, das mais caras do país "diga-se de passagem", mas não consegue garantir a segurança dos passageiros.

(9) Segundo matéria de O Globo, em 28/02/2016. <https://oglobo.globo.com/rio/ate-2017-serao-2-milhoes-de-usuarios-por-dia-nas-linhas-ferreas-no-rio-18767889>

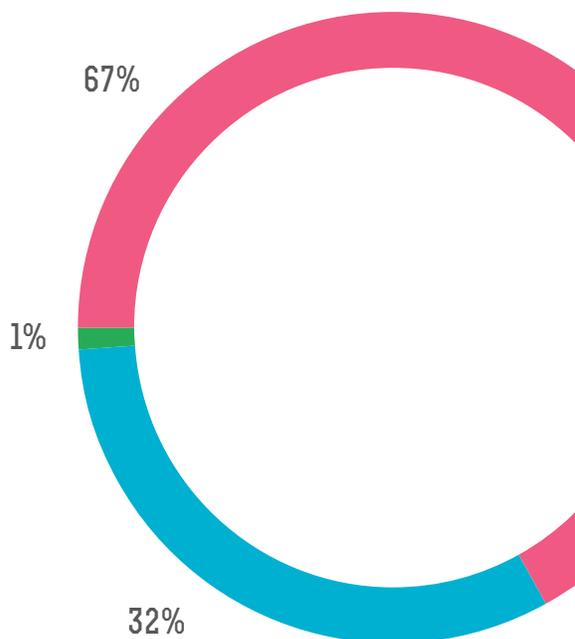
GRÁFICO 2

HCPAF POR LOCAL DE OCORRÊNCIA

Pessoas mortas nos trens segundo o local de ocorrência (registros entre 2008-2018)

- Linha férrea
- Estação ferroviária
- Interior da composição férrea

Fonte: Casa Fluminense, via ISP através de LAI.



Como dito, os trens metropolitanos do Rio de Janeiro passam por territórios invisibilizados, operando em condições de baixíssima qualidade e segurança, sobretudo nestes espaços. Nas periferias, são comuns as "passagens de nível", locais em que o deslocamento das pessoas de um lado para o outro da linha férrea se dá pela própria via, por cima dos trilhos. Com ou sem sinalização adequada, são caminhos que representam um perigo para a população, impostos pelos muros e que respondem por grande parte dos números de óbitos nas linhas férreas. Contudo, o que o gráfico mostra é que 32% dos homicídios se dão nas próprias estações, com 119 ocorrências fatais entre 2008 e 2018. São mais de 10 mortes por ano, em média, quase uma por mês, ocorridas por atropelamento em estações, como o que vitimou Joana. Só em 2018, totalizaram 31 mortes em estações, no último ano de análise de uma curva ascendente.



Sobre as mortes que ocorrem dentro das composições, notamos uma curiosidade que nos ajuda a explicar o incremento das notificações ao longo dos anos, apesar de alguns investimentos. As mortes no interior dos vagões só começam a ser notificadas e transformadas em estatísticas a partir de 2016, o que nos aponta para a falta de transparência e problemas de registro das ocorrências. Certamente, houve outros casos entre 2008 e 2015, contudo, nenhum deles aparece nas bases de dados obtidas.

2B. RACISMO COMO DETERMINANTE

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), com seus mais de 12 milhões de habitantes, as mulheres são 52,6% e a população negra, preta e parda, 53,2%, segundo dados do último Censo do IBGE, de 2010. Essas maiorias foram, por muito tempo, cerceadas das relações sociais e econômicas, sem direito à participação política.

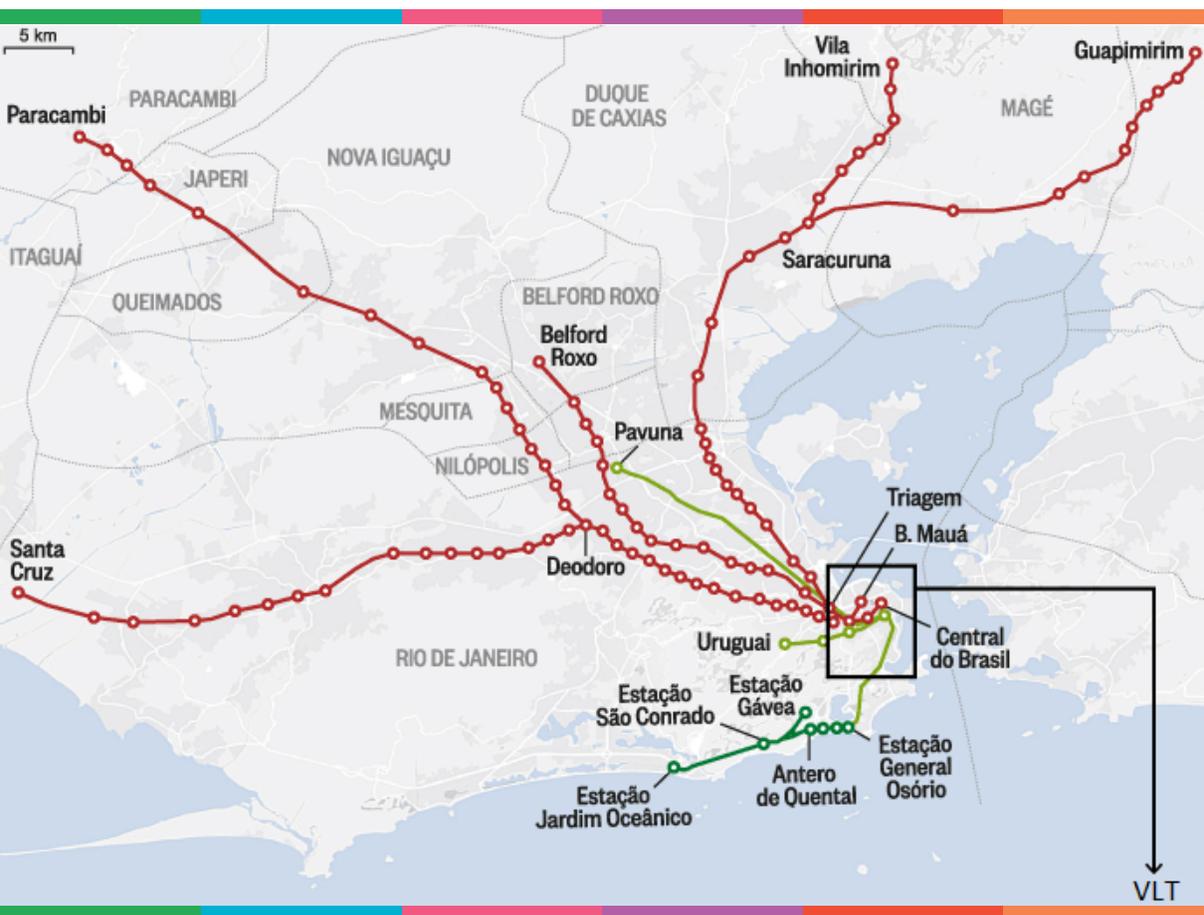
Infelizmente, não conhecemos a fundo usa o sistema de transportes diariamente, pois não há ainda uma pesquisa de análise descritiva que nos permita conhecer o universo dos usuários e usuárias do trem, segundo suas características raciais, sociais e econômicas. "Nosso trem" passa por 12 dos 22 municípios que compõem a RMRJ. Totaliza 270 km de extensão com 104 estações, divididas em 8 ramais, de diferentes qualidades de serviço entre eles. Deodoro, Santa Cruz, Saracuruna, Japeri, Paracambi, Vila Inhomirim, Guapimirim e o Belford Roxo. Ligam a periferia ao centro, em outras palavras, ligam a oferta de trabalho com a demanda por trabalho, a potência com a oportunidade.

Os dados levantados a partir do que aconteceu com Joana, apresentados nos gráficos a seguir, sistematizam perfil das pessoas mortas, vítimas de atropelamento ferroviário, entre 2008 e 2018. Com eles, é possível traçar quais são as características que fazem uma pessoa ter mais ou menos chance de morrer pelo sistema de transportes sobre trilhos na metrópole do Rio. Ao final do capítulo, apresentamos um quadro geral que sintetiza a análise descritiva do nosso universo de dados.

MAPA 1

TRANSPORTES FERROVIÁRIOS DE PASSAGEIROS DO RIO DE JANEIRO METROPOLITANO.

Transporte sobre trilhos no Rio



- Supervia
- Metrô (Linha 1 e 2)
- Metrô (Linha 4 em construção)
- Limite dos Municípios

Fonte: O Globo, 28/02/2016. <https://oglobo.globo.com/rio/ate-2017-serao-2-milhoes-de-usuarios-por-dia-nas-linhas-ferreas-no-rio-18767889>

Essa busca diária seja pelo pão de cada dia, pelo lazer, estudo, hospital e etc, se dá de maneira bastante desigual no Rio, são deslocamentos obrigatórios para a vida dos moradores de periferias, que desejam acessar direitos e realizar suas atividades. Mas é nesse percurso que também as desigualdades têm revelado uma de suas faces mórbidas. No tópico a seguir, buscaremos traçar um perfil da população que mais tem morrido, para apontar quem de fato é impactado pelo modelo de desenvolvimento que tem tido na necropolítica¹⁰ sua principal diretriz

As periferias são negras, remanescem dos quilombos constituídos como espaços de resistência contra a brutalidade da escravidão, e dos deslocamentos, dos confinamentos e expulsão para os espaços geográficos que não tinham valor comercial nos mercados centrais brancos. Como as gerações escravizadas não tiveram direito à terra na Lei de Terras (1850) nem sua cidadania garantida após a promulgação da Lei do Ventre Livre (1871) tão pouco, tiveram acesso a serviços e bens de consumo após a assinatura da Lei Áurea (1888), as políticas públicas nunca estiveram voltadas ao "público" negro.

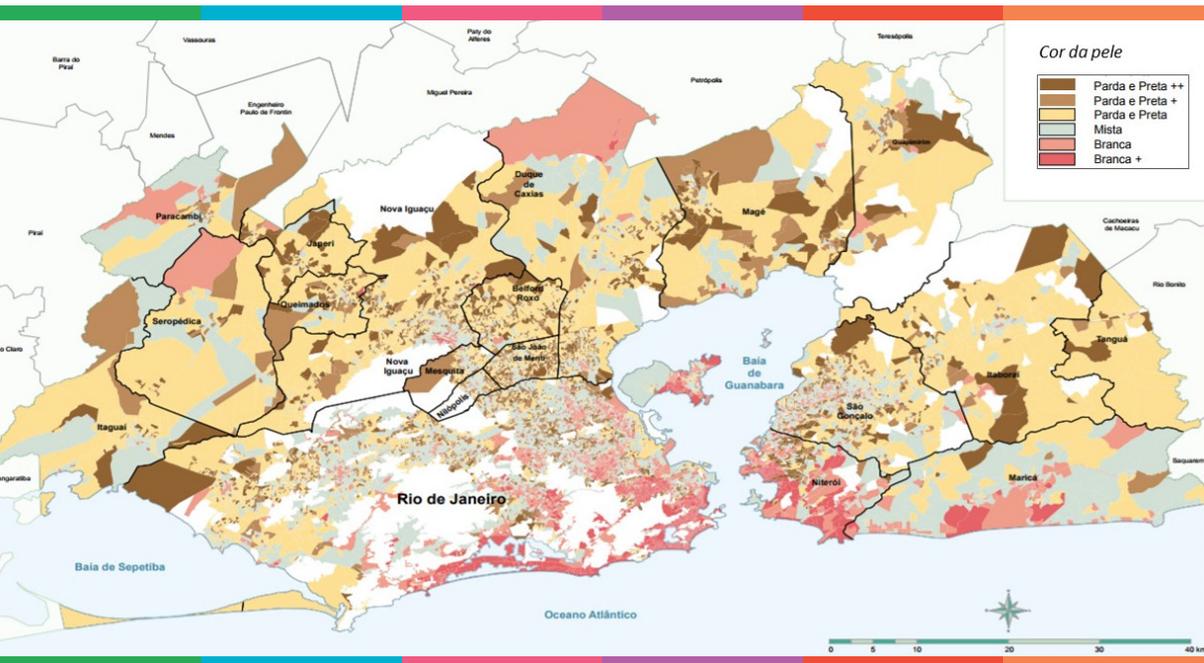
51

A construção racializada que forja o Estado, no qual o direito é paradoxalmente atravessado: direito para os brancos, não direitos aos negros, não fazem parte do passado, mas estão cristalizadas dos diferentes estratos e setores sociais. Quando comparamos os mapas de renda per capita entre população branca e negra, se explicitam essas permanências racializadas no acesso aos bens sociais em diversos indicadores. Perceber a manutenção das desigualdades raciais revelam que o racismo não é coincidência.

(10) Linha de pensamento desenvolvida pelo filósofo camaronês Achille Mbembe, que conceitua as ações e políticas públicas que quando executadas conduzem determinadas populações à morte (MBEMBE, 2003), territorializada no Rio em Fórum Grita Baixada & Rio on Watch, 2019.

MAPA 2

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO SEGUNDO A COR DA PELE NA RMRJ



Fonte: Elaborado por PUC-Rio (2013), com base em dados do CENSO 2010/IBGE.

Justamente a faixa litorânea e sobrevalorizada do Rio é onde sempre moraram os "representantes" da população, afinal, estes e seus antepassados sempre puderam votar e serem votados em todas as eleições, já que o sufrágio não é universal de fato até a redemocratização, em 1984. Após a ditadura militar, o Estado da Guanabara já havia perdido a condição de capital (1960) e se fundido com o Estado do Rio (1975), tornando-se uma só unidade federativa, mas que concentrava suas oportunidades de geração de trabalho e renda nos arredores do Porto do Rio. Curiosamente é aonde chegou o maior número de navios negreiros das Américas¹¹, quando o tráfico de pessoas era uma política pública legalizada e extremamente rentável no país.

(11) Dafon, 2016
(in memoriam)

A orla da cidade metropolitana é justamente onde não está o trem e onde está o metrô, assim como é para onde se voltam as "políticas de segurança pública", saneamento e acesso a direitos, de modo geral. O perfil do usuário do trem, como veremos a seguir a partir daqueles que morreram utilizando o sistema ferroviário entre 2008 e 2018, é composto pelos subalternizados, descendentes daqueles cujas vidas nunca foram asseguradas nas construções modernas de "direitos derivados da humanidade".

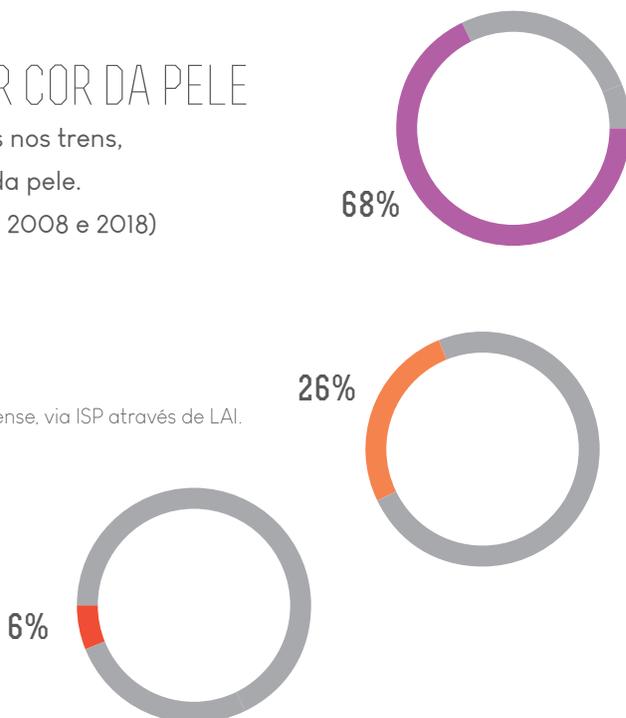
GRÁFICO 3

HCPAF POR COR DA PELE

Pessoas mortas nos trens,
segundo a cor da pele.
(Registros entre 2008 e 2018)

- negras
- brancas
- ignoradas

Fonte: Casa Fluminense, via ISP através de LAI.



Analisando o gráfico segundo a cor da pele, vemos que pessoas pretas e pardas somam mais de dois terços dos usuários que perderam suas vidas. Além disso, outros 6%, ou 22 pessoas, não tiveram sua designação étnico-racial identificada pelos agentes responsáveis pelo registro do óbito, apontando uma subnotificação recorrente nos dados, que é parte do problema.

Retomando a história da família Bonifácio, a reafirmamos, através de outros 251 negros e negras que tiveram suas vidas ceifadas nos 11 anos de análise (representando 68% do total das mortes e muito mais do que o peso da representação da população negra na sociedade, ou seja, 53,2%). Em outras palavras, corpos pretos e pardos são os mais violentados, desde sempre, até hoje. Essa é parte da história que a história não conta que remonta ao passado escravocrata e ao presente análogo, nesse país, que oprime, desumaniza, marginaliza, prende e mata, há séculos. Precisamos aprender com o passado para construir um futuro possível para as próximas gerações.

2C. QUEM MORRE NOS TRENS

O maior impacto das necropolíticas tem recaído sobre as juventudes. É o contrário do necessário para providenciar uma vida mais decente no futuro: estamos matando nossos jovens. A violência provocada pela letalidade policial e pela letalidade nos trens encontra, não por acaso, o mesmo perfil como alvo prioritário: jovens negros, oriundos de periferias. O gráfico a seguir, com formato parecido com um eletrocardiograma, ilustra a distribuição conforme a idade das pessoas que morrem. Além da Joana, outros 30 jovens de 18 anos ou menos, não puderam desfrutar a maioridade, por terem perdido suas vidas antes disso, num verdadeiro "atropelamento".

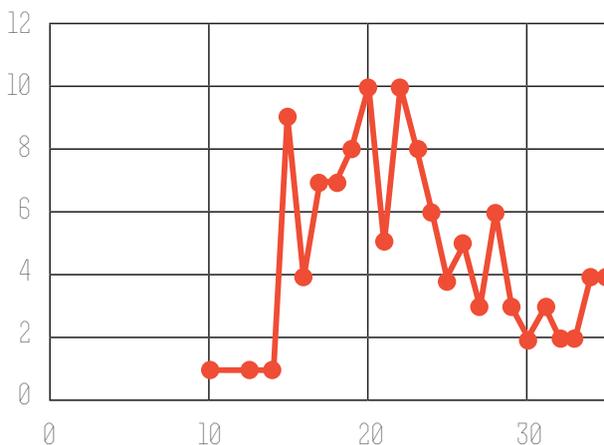
54

GRÁFICO 4

HCPAF POR IDADE

Pessoas mortas nos trens,
segundo a faixa etária.
(Registros entre 2008 e 2018)

Fonte: Casa Fluminense, via ISP através de LAJ.



Ainda com todas as referências aos gráficos anteriores e a todas as características pessoais da Joana, tivemos mais uma revelação que os dados nos mostraram: a ocupação que mais apresenta ocorrências entre os casos devidamente registrados desde 2008 foi justamente a de estudantes: 18 no total, ou 18% da base que havia registrada a profissão na ficha de óbito. Foi mais uma triste constatação de que os jovens negros de periferia são mais matáveis que todos os grupos sociais, inclusive na condição de estudantes.

GRÁFICO 5

HCPAF POR OCUPAÇÃO.

Pessoas mortas nos trens, seguindo a profissão
(Registros entre 2008 e 2018)



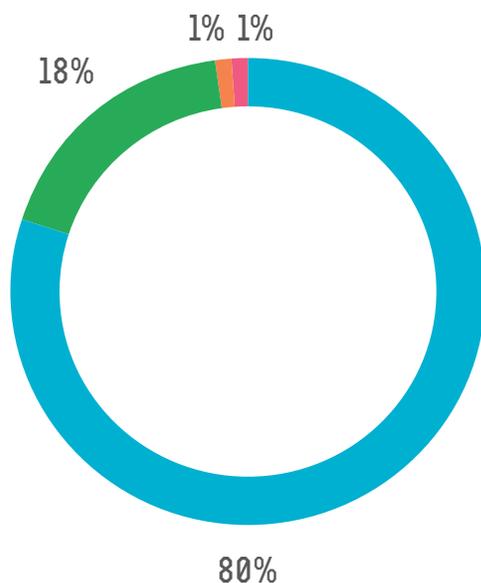
Em uma sociedade machista, a maior mobilidade (e também a maior exposição aos riscos e às oportunidades que ela pode oferecer) está entre os homens. São também os que mais morrem, 80%, nos trens. Do outro lado dessa linha, entre os e as jovens sem emprego e sem escola, 70% são meninas e desse total 43% já são mães (Casa Fluminense, 2018). Realizam muitas vezes sozinhas o papel de cuidadoras e assumem praticamente todos os afazeres domésticos, participando menos do mercado de trabalho, sobretudo o mercado formal, especialmente quando este é distante.

GRÁFICO 6 HCPAF POR SEXO.

Pessoas mortas nos trens,
segundo a cor da pele.
(Registros entre 2008 e 2018).

- masculino
- feminino
- ignorado
- sem informação

Fonte: Casa Fluminense, via ISP através de LAI.



O único atributo em que Joana Bonifácio subverte a lógica trágica e mórbida desse modelo de desenvolvimento genocida é justamente o fato de ser mulher. Ela dribla não somente as porcentagens de gênero dos HCPAFs, como dribla também todas as estatísticas que a fariam sofrer de imobilidade, como comentado anteriormente: baixa valorização e participação no mercado de trabalho, gravidez na adolescência, chefia de família, risco de assédio. Mas, não, a estudante estava na universidade, se deslocando por horas, lidando com o machismo, com o racismo para alcançar o sonho do ensino "superior".

57

Este livro é uma homenagem à memória das pessoas aqui representadas neste capítulo através de números e gráficos. É uma referência também à memória da Joana Bonifácio e à memória da Marielle Franco, duas mulheres brilhantes que tiveram seus caminhos cruzados e implicados, ambos interrompidos em vida pela violência do estado que atinge mais uns do que outros. Vamos trabalhar por elas e com a inspiração delas para que nenhuma mulher negra de periferia tenha sua voz calada e seus sonhos interrompidos. Sejamos flores.

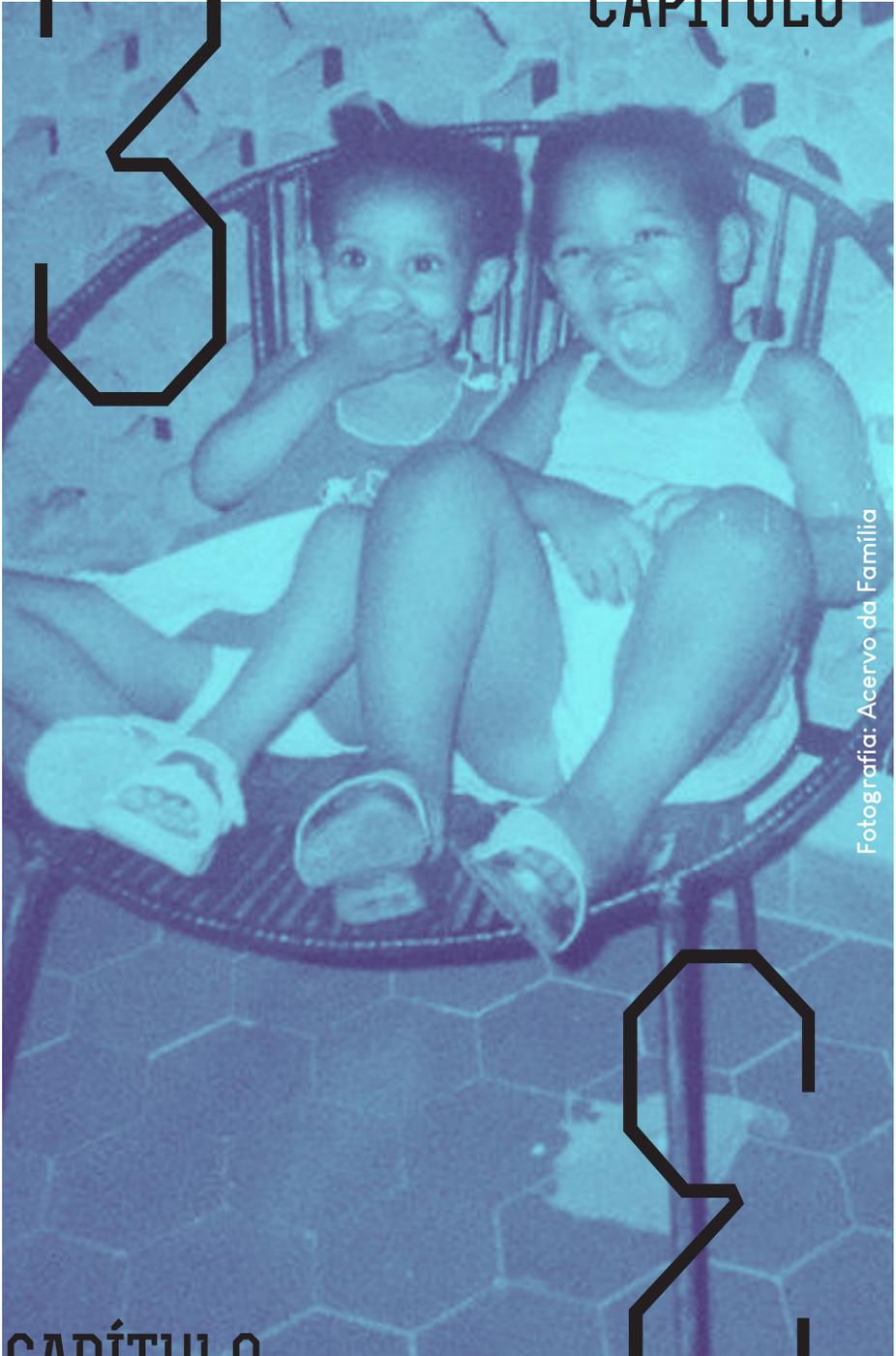


QUADRO-SÍNTESE

HOMICÍDIOS CULPOSOS PROVOCADOS POR ATROPELAMENTO FERROVIÁRIO.

REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO ENTRE 2008 E 2018			368 CASOS
TERRITÓRIO	ZONA NORTE	BAIXADA	ZONA OESTE
	176	102	90
	48%	28%	24%
LOCAL DA MORTE	LINHA FÉRREA	ESTAÇÃO	VAGÃO
	245	119	4
	67%	32%	1%
COR DA PELE	NEGRA	BRANCA	IGNORADA
	251	95	22
	68%	26%	6%
SEXO	MASCULINO	FEMININO	IGNORADA
	296	67	5
	80%	18%	1%
OCUPAÇÃO	IGNORADA	OUTRAS	ESTUDANTE
	268	82	18
	73%	22%	5%
IDADE	IGNORADA	ATÉ 29 ANOS	30 ANOS OU MAIS
	146	98	124
	40%	27%	34%

CAPÍTULO



Fotografia: Acervo da Família

CAPÍTULO





CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES



"Se é recorrente, não é acidente". Essa ideia-força pautou toda a mobilização de amigos e familiares de Joana Bonifácio por justiça e direito à memória, assim como motivou as atividades de pesquisa desenvolvida ao longo de dois anos e quatro meses e que foram organizadas neste livro. O que nasce como reação à tentativa de isentar os responsáveis e culpabilizar a vítima, aos poucos foi se revelando como importante princípio orientador que nos conduziu a um duplo movimento: partir do caso concreto, a vida de Joana – jovem universitária que teve a história prematuramente interrompida ao tentar pegar o trem e cair no enorme vão deste com a plataforma – em direção à identificação e problematização da estrutural e crônica péssima qualidade dos trens metropolitanos no Rio de Janeiro; mas também, diante dos dados e indicadores que revelam um desafio coletivo, buscar um olhar mais humanizado, dando nome e rosto às vidas ali representadas e impedindo que sejam apenas números que não causem afeto ou empatia.

62

Apenas no período estudado, entre 2008 e 2018, foram registrados 368 casos de "homicídio culposo provocado por atropelamento ferroviário" nas delegacias dos 12 municípios cruzados pela SuperVia, de acordo com o Instituto de Segurança Pública, autarquia vinculada diretamente à vice-governadoria do Estado do Rio de Janeiro. Uma realidade muito chocante, o que nos fez avaliar com a máxima atenção possíveis fragilidades dos números, conversando com especialistas e revisando os cálculos. O banco de dados utilizado foi fornecido por fonte oficial e é amplamente utilizado por pesquisadores da área de segurança pública. Ainda que essa tenha limitações, cabe alertar os indícios que temos apontam para subnotificação de casos, e não o contrário.

O exemplo mais relevante e concreto disso é que não há indicação de "homicídio culposo decorrente de atropelamento ferroviário" para o mês e delegacia em que se registrou a morte de Joana Bonifácio. Isso acontece devido a falhas no preenchimento dos registros de ocorrência que, por vezes, apontam como local de ocorrência um local diferente do real. No registro de Joana aponta a "travessa A" como local de ocorrência, apesar de todos os depoimentos colhidos dizerem sobre atropelamento ferroviário no interior da estação. Isso apenas sugere que a quantidade total de pessoas que perderam a vida dessa mesma maneira pode ser muito superior ao que conseguimos aferir nesta pesquisa.

Para além de mapear a dimensão do problema, um esforço que atravessou todo o presente texto foi o de tentar entender quais são as condições socioespaciais, históricas e materiais que permitem que centenas de pessoas morram ao tentar exercer o direito ao transporte e acessar oportunidades – que morram no trem. Do ponto de vista técnico-infraestrutural, a morte nos trens é a consequência mais extrema de um longo percurso de violações vividas pelos passageiros nas péssimas condições dos ramais da SuperVia. É incontestável que há amplo descumprimento das normas técnicas de segurança, que vão desde as enormes distâncias entre o trem e plataforma à ausência de mecanismo que permita ao maquinista verificar se houve algum problema no embarque antes de partir, como câmeras ou sensores. Há ampla necessidade de melhorias em termos de conforto dos usuários, confiabilidade do sistema ou acessibilidade das estações.

Na comparação com o MetrôRio fica ainda mais evidente que essa situação não é mero fruto do acaso, mas uma escolha política que se expressa no orçamento. No período que antecedeu as Olimpíadas de 2016, o investimento público estimado inicialmente para a construção do Metrô Ipanema-Barra da Tijuca era 8,5 bilhões de reais. A obra não estava prevista no Dossiê da candidatura do Rio às Olimpíadas, mas, depois do resultado, decidiu-se levar o metrô até a Barra. Já para os trens, o estado investiu 1,2 bilhão de reais a partir de 2010. Apesar de algumas estações ferroviárias do município do Rio receberem reformas, como a de Engenho de Dentro, Maracanã, Deodoro e Vila Militar, justamente pelo uso para os jogos, não houve incremento considerável do número de passageiros nos dez anos de análise, apenas 5%. O que faz essa disparidade ser ainda maior é que diariamente a supervia recebe 600 mil passageiros, o dobro da capacidade da Linha 4, segundo os sites das próprias concessionárias.

63

Enquanto no MetrôRio todas as estações possuem acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, na SuperVia são pouquíssimas as que contam com itens básicos como elevador e escada-rolante. Nas últimas duas décadas, enquanto o MetrôRio ganhou doze novas estações – sendo nove na Zona Sul da capital – a SuperVia ganhou apenas uma e utiliza equipamentos da Era Vargas. Não falta dinheiro, falta prioridade.

(12) ALVES, Guilherme Braga. Pensamentos metropolitanos perdidos num buraco sem fim. Rio de Janeiro, 7 set. 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10218887234722532&set=a.2555307012619&type=3&theater%3F>. Acesso em:

INVESTIMENTOS PÚBLICOS APLICADOS (ENTRE 2007 E 2017) À MOBILIDADE URBANA DO RIO DE JANEIRO

TRENS DA
SUPERVIA
600 MIL PASSAGEIROS

X

METRÔ
ZONA SUL - BARRA
300 MIL PASSAGEIROS

1,2
BILHÕES
TRENS DA
SUPERVIA



8,5
BILHÕES
METRÔ DA
BARRA



A diferença orçamentária para o investimento em infraestrutura viária também revela a escolha por parte dos governos de territórios que devem ou não receber recursos com um evidente e histórico privilégio das áreas turísticas, mais abastadas e onde moram os tomadores de decisão nessa metrópole. O subúrbio, como curral eleitoral, é atendido com obras de maquiagem, em estações específicas, "olímpicas", que vão cumprir qualquer outro papel que não a redução dessas desigualdades e a melhoria das condições de vida do morador que depende do trem diariamente.

Esse modelo de desenvolvimento urbano e econômico extremamente concentrador e desigual praticado no Rio de Janeiro tem respaldo em estruturas sociais, da mesma forma que a política pública não é outra coisa senão a camada mais externa e resultado direto da Política, bem como das relações sociais que a conformam. Nesse sentido, é fundamental atentar que o padrão de segregação socioespacial da Metrópole do Rio está batizado no racismo estrutural brasileiro. O racismo funciona como um princípio organizador que classifica e hierarquiza as pessoas de acordo com o tom de pele. Quando transportado para o espaço urbano, o racismo se expressa na desigualdade na disponibilidade de bens públicos e na qualidade da prestação de serviços públicos em territórios majoritariamente brancos e territórios majoritariamente negros, como são estes últimos a Baixada Fluminense e as Zonas Norte e Oeste do Rio de Janeiro. Nos territórios negros, é tolerado e tenta-se normalizar um sistema de transporte tão precário a ponto de violentar fatalmente seus usuários de maneira constante.

Para a superação desse quadro, é fundamental que o direito à memória seja garantido. Isso passa tanto por ações de reparação às famílias das vítimas, mas também na implementação de políticas públicas que garantam que esse tipo de tragédia não se repita. Uma comparação frequente são os acidentes aéreos: após a queda de um avião, seja por falha das máquinas e computadores ou erro humano, uma série de novos protocolos e regras são criados a fim de evitar que outros acidentes do mesmo tipo ocorram. Cabe aqui perguntar: após 368 mortes nos trens metropolitanos nos últimos 11 anos, que tipo de mudanças institucionais, de procedimentos técnicos ou de infraestrutura aconteceram? De certo,

nada significativo. É por isso que ainda vigora o desejo expressado por Teresa Cristina, mãe de Joana: "Eu quero justiça e que mais nenhuma mãe passe por isso".

Infelizmente, os casos seguem se repetindo. Em fevereiro de 2019, um trem que seguia no ramal Deodoro em direção à Central do Brasil colidiu com outra composição que fazia o mesmo trajeto na altura da estação São Cristóvão. Oito pessoas ficaram feridas e foram levadas ao Hospital Municipal Souza Aguiar. Rodrigo Assumpção, condutor de trens, faleceu após ter passado sete horas preso nas ferragens. Rodrigo, funcionário da empresa do grupo Odebrecht há oito anos, não resistiu ao resgate. Ele era casado e tinha dois filhos. Em agosto de 2019, dois meses antes do lançamento dessa publicação e mais de dois anos após a morte de Joana Bonifácio, um homem foi encontrado morto também na estação de Coelho da Rocha. Dessa vez, as notícias não registram sua identidade, mas a SuperVia seguiu o rito de desresponsabilização, dizendo que "a população precisa se conscientizar desses riscos"¹³.

66 A pesquisa nos leva a crer que vigorou, ao longo desses anos, um pacto de mediocridade entre Governo do Estado e SuperVia. Assim, o estado não realiza os investimentos previstos, mas, como forma de contrapartida, também não pressiona a concessionária para mudanças no péssimo serviço prestado e para o cumprimento das obrigações contratuais. Ao longo do texto, desdobramos muitos resultados dessa lógica, mas um efeito que não pode deixar de ser destacado é a criação de um ciclo vicioso: quanto piores as condições de segurança, conforto e confiabilidade dos trens, menor será o número de passageiros. A queda da quantidade de usuários vai dificultando a capacidade de financiamento da SuperVia, pois, como todo sistema de transporte de alta capacidade, esta precisa de muitos usuários-dia para tornar sua operação economicamente viável. Com a capacidade de financiamento comprometida, a tendência é o aumento no valor das passagens e queda na qualidade do serviço prestado, ambos fatores que afastam novos passageiros.

(13) Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/08/5674385-homem-e-encontrado-morto-em-linha-ferrea-de-sao-joao-de-meriti.html>.

Romper esse ciclo demandará esforços conjuntos do poder estatal, concessionária privada, órgãos reguladores, sociedade civil organizada e não organizada. É por isso que o resultado esperado da presente pesquisa, bem como de todas as ações de mobilização realizadas, é conseguir trazer o tema para o centro da agenda pública. Mais do que diagnosticar uma realidade ou um fato social, nosso desafio é transformar as mortes nos trens metropolitanos em um problema público, que deverá ser alvo de políticas públicas, debate e outras pesquisas – fundamentais, inclusive, para tratar de diversos aspectos que não demos conta de alcançar por ora nesse esforço de pesquisa. Essa é a nossa maior ambição.

O cenário apresenta algumas peculiaridades e oportunidades que merecem atenção. Em abril de 2019, a Agetransp multou a SuperVia em 253 mil reais pelo descumprimento das cláusulas contratuais relacionadas ao "acidente" que fatalizou Joana Bonifácio¹⁴. Esse é um passo significativo e um primeiro resultado da mobilização e pressão liderada pela família e por organizações da sociedade civil. Esperamos que isso abra caminho para uma mudança de postura mais ampla da agência reguladora e, na medida em que cumprir seu papel legal, será importante aliada na melhoria na qualidade dos transportes metropolitanos.

67

A Agetransp, no entanto, apenas abriu investigação sobre o caso três meses após o ocorrido, devido à pressão da sociedade e de parlamentares, tendo sido importante para esse resultado final a atuação da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos Transportes na ALERJ. A CPI, que contou com a presidência do deputado estadual Eliomar Coelho e vice-presidência do ex-deputado estadual Gilberto Palmares, teve um capítulo dedicado exclusivamente às mortes nos trilhos da SuperVia. Se valendo de informações preliminares desta pesquisa, das oitivas de representantes das partes envolvidas e de investigações próprias, a CPI analisou 31 acidentes com mortes. Desses casos, a Agetransp disse em relatório enviado que 13 mortes teriam ocorrido por acesso indevido à via, outras

(14) Agetransp mantém multas para SuperVia que somam R\$ 380 mil. Disponível em: <http://www.agetransp.rj.gov.br/exibeconteudo?article-id=1338326>.

7 por comportamento inadequado da vítima e 4 ainda estavam sendo apuradas, apesar de, em alguns casos, já terem se passado mais de 3 anos. O Relatório Final da CPI dos Transportes reforça a perspectiva que trazemos aqui:

"Tão grave quanto as mortes é a conclusão dos relatórios de apuração das concessionárias, principalmente a SuperVia, que, invariavelmente, buscam retirar sua responsabilidade culpando as vítimas.

A atitude do Conselho Diretor da AGETRANSP, arquivando processos e deixando passar vários anos sem apresentar conclusões ainda que diante de fartas evidências, piora ainda mais esse quadro lamentável" (ALERJ, 2017).

O capítulo também revela o absurdo grau de descumprimento das normas técnicas de segurança e acessibilidade. A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), na NBR 1402, a qual dispõe sobre a acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano define que o vão (distância horizontal) entre o trem e a plataforma deve ser de até 10 cm, enquanto o observado por agentes da Agetransp em visita técnica realizada pela CPI mostrou vãos de até 34 cm na estação Coelho da Rocha. Já o desnível (distância vertical) permitido pela ABNT é de até 8 cm, enquanto o observado na mesma estação foi de até 28 cm. Isto é, tanto em relação ao vão, como em relação ao desnível, se excede em mais de três vezes o permitido.

O caráter abrangente, crítico e propositivo do relatório final aprovado fez da CPI dos Transportes uma importante ferramenta para ações de incidência, que serve de referência para políticas que visem promover qualidade nos transportes no Rio de Janeiro e tragam a equidade na prestação do serviço como princípio.

O contexto atual apresenta um outro fato que poderá (ou não) se revelar como uma boa notícia: a SuperVia, que era controlada pela Odebrecht Transport desde 2010, foi vendida ao conglomerado japonês Mitsui. Este já possuía participação na SuperVia desde 2015 e assumiu 90% do controle acionário no início de 2019, passando a ter a oportunidade de buscar melhorias para estações e ramais.

Ao longo de dois anos e meio do binômio mobilização–pesquisa, escutamos, falamos e interagimos com pessoas da academia, da sociedade civil organizada, legisladores, representantes dos órgãos de controle, do poder executivo, de empresas concessionárias, do Ministério Público, da Defensoria Pública, passageiros dos trens e familiares de pessoas vitimizadas nos trilhos da SuperVia. Em comum a essas conversas estava não apenas a busca por compreender as dinâmicas que levavam ao cenário de péssimos serviços prestados e de frequentes mortes nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro, mas também o interesse em traçar caminhos para superar esse quadro. Tomando insumos como a Agenda Rio 2030, o Relatório Final da CPI dos Transportes, determinações da Agetransp, Ações Cíveis Públicas disponíveis no portal Consumidor Vencedor e o acúmulo dessas conversas sugerimos abaixo um conjunto de propostas de políticas públicas a serem implementadas, que estão divididas entre (i) Infraestrutura de Transporte, (ii) Gestão e Regulação da Mobilidade Urbana e (iii) Direito à memória e Enfrentamento ao Racismo.

69

Joana Bonifácio, em sua estadia conosco, transformou a vida de quem esteve em sua volta. Após sua vida em terra, ela tem despertado e impulsionado transformações ainda maiores. Garantiremos que não foi em vão.

3A. PROPOSTAS PARA A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DO RIO

1. CONFERIR AOS TRENS METROPOLITANOS A QUALIDADE DE SERVIÇO DO METRÔ

- a. Modernizar a malha de trens metropolitanos e suas estações, nivelando-a aos padrões do metrô de segurança, conforto, acessibilidade, informação, frequência e respeito aos horários.

- b. Requalificar o Ramal Belford Roxo, diminuir intervalos e ampliar os horários e adotar medidas de segurança para os passageiros.

2. ADOPTAR URGENTEMENTE UM SISTEMA DE SEGURANÇA DO PASSAGEIRO

- a. Implantar um sistema de segurança que permita ao maquinista enxergar toda a lateral do trem com a instalação de câmeras nas estações e sensores nas portas.
- b. Adequar os vãos e desníveis entre os trens e as plataformas em todas estações aos limites previstos nas normas técnicas, se valendo da instalação de borrachões provisórios e reformas estruturais. Também promover modificações que acabem com os degraus nas plataformas das estações de Del Castilho e Mercado de Madureira que, claramente, trazem riscos de acidentes.
- c. Garantir a presença a presença de funcionários treinados em todas as estações.

3. GARANTIR PADRÕES MÍNIMOS DE ACESSIBILIDADE E CONFORTO NAS ESTAÇÕES

- a. Instalar elevadores e escadas rolantes em todas as estações, dando prioridade às que possuem maior fluxo diário de passageiros.
- b. Assegurar a existência de coberturas que protejam os passageiros da chuva e sol em todas as estações, bem como realizar ações de preservação e substituição dos bancos de espera.

4. AUMENTAR A PREVISIBILIDADE E CONFIABILIDADE DOS TRENS

- a. Cumprir a Lei do Painel Eletrônico (Lei Estadual nº 5.274/2008), que determina que as concessionárias responsáveis pelos transportes metroviário e ferroviário no

estado do Rio de Janeiro ficam obrigadas a instalar painéis eletrônicos em locais visíveis, com a finalidade de informar os horários previstos das partidas e chegadas das composições em todas as estações.

- b. Adotar medidas que aumentem a regularidade dos horários e a previsibilidade do sistema do sistema, como a disponibilização dos dados de localização e fluxo dos trens em tempo real em site próprio ou através de aplicativos de mapas e viagens.

5. MODERNIZAR A INFRAESTRUTURA VIÁRIA

- a. Duplicar a via no trecho Gramacho–Saracuruna e implantar o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) nos ramais de Vila Inhomirim e Guapimirim.
- b. Promover as reformas necessárias para possibilitar que os trens de oito vagões possam parar nas estações de Jacarezinho, Vila Rosali, Del Castilho e Costa Barros.

71

3B. PROPOSTAS PARA *GESTÃO E REGULAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA*

6. TORNAR O MODELO DE REGULAÇÃO MAIS TRANSPARENTE E EFETIVO

- a. Alterar os critérios e procedimentos para indicação de cargos de direção da AGETRANSP e do DETRO, de modo que a discricionariedade do governador passe por alguma instância colegiada prévia, como o Conselho Estadual de Transportes, através de lista tríplice para cada cargo. Estabelecer quarentena de 8 anos para nomeação no Conselho Diretor da AGETRANSP, para pessoas que tenham exercido cargo ou função de direção nas sociedades empresariais e a elas coligadas sujeitas às atribuições da agência.

- b. Fortalecer técnica e operacionalmente os órgãos reguladores – Agetransp e Detro – e garantir o pleno acesso desses às informações de serviços de todas as concessionárias.

7. INCORPORAR PRINCÍPIOS E MÉTODOS PARA UMA GESTÃO PARTICIPATIVA

- a. Criar um Conselho de Passageiros de caráter consultivo para acompanhar as condições e debater mudanças na operação da SuperVia.
- b. Reconhecer o Conselho Consultivo da Câmara Metropolitana eleito na 1ª Conferência Metropolitana em Niterói e fortalecer a participação da sociedade civil no planejamento do sistema de mobilidade metropolitano.
- c. Elaborar Planos Municipais de Mobilidade Urbana para ampliar os meios de planejamento e participação. Criar um observatório de mobilidade urbana, composto de representantes das secretarias municipais, sociedade civil, universidades e empresas para monitorar, avaliar e discutir o planejamento e a operação do sistema de mobilidade metropolitano.

72

8. ESTRUTURAR SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES.

- a. Ampliar a interconexão de serviços nos 22 municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com a integração física, operacional e tarifária dos diferentes modais. Regulamentar os mototáxis e serviços informais como alimentadores dos transportes de média e alta capacidade.
- b. Expandir a oferta de serviços noturnos e aos finais de semana, garantindo dignidade e segurança a mulheres, idosos e pessoas com deficiência.
- c. Manter a operação do Ramal Deodoro até às 22h. No ramal de Japeri retornar com as viagens nos horários do rush matinal (6 h e 7h) que saíam das estações de Nova Iguaçu, Nilópolis e Mesquita.

10. DIVERSIFICAR E DAR TRANSPARÊNCIA AO FINANCIAMENTO

- a. Dar publicidade e manter atualizados os dados relativos às receitas acessórias recebidas pelas concessionárias e seus impactos nas reduções tarifárias e/ou melhorias no sistema
- b. Tornar transparente a gestão do sistema de transportes, com a realização de licitação para o serviço de bilhetagem, conforme determinação do Ministério Público, Defensoria Pública do Rio de Janeiro e determinação da Lei Estadual 8.479/2019. Orientar as políticas para a criação de fontes contínuas de financiamento do transporte público, com o horizonte da adoção da tarifa zero.

3C. PROPOSTAS PARA PRESERVAR O DIREITO À MEMÓRIA E O ENFRENTAMENTO AO RACISMO

73

11. EMPREGAR MEDIDAS CONCRETAS PARA A REPARAÇÃO PARA A NÃO REPETIÇÃO DAS MORTES NOS TRENS METROPOLITANOS

- a. Dar resposta pública e qualificada aos dados e informações dispostos acerca das causas das mortes de usuários da SuperVia cujos processos até hoje não foram analisados. Investigar civil e criminalmente, julgar e responsabilizar, na forma da lei, indivíduos e organizações pelos 368 homicídios culposos provocados por atropelamento ferroviário verificados neste livro.
- b. Adotar procedimentos e protocolos operacionais que permitam o início da apuração de acidentes com vítimas em, no máximo, 72 horas após o ocorrido, contemplando as causas dos acidentes fatais, dando ciência e publicidade dos resultados em, no máximo, seis meses.

- c. Registrar todos os acidentes fatais que ocorram nos trens, metrô e barcas tanto para fins estatísticos, quanto para estabelecimento de indicadores de segurança, eficiência e qualidade dos serviços prestados. Divulgação bimestral pelo ISP e Agetransp do balanço dos registros de acidentes graves nos transportes públicos sobre trilhos. Orientar as delegacias com critérios objetivos que melhorem a qualidade dos Registros de Ocorrência, principalmente em relação ao local de morte e títulos criminais e administrativos.
- d. Que o MPRJ realize ações de rua para escuta dos usuários e aplique sanções já previstas em ações levadas à Justiça ou em Termos de Ajustamento de Conduta (TACs). Difundir a plataforma Consumidor Vencedor, que reúne informações sobre vitórias obtidas na defesa coletiva dos consumidores.

12. ENFRENTAR O RACISMO ESTRUTURAL E INSTITUCIONAL

- a. Ampliar as políticas de ações afirmativas para a efetiva equidade de acesso à oportunidades e serviços pela população negra.
- b. Estender a presença e qualidade dos serviços públicos existentes nas áreas elitizadas aos bairros periféricos e majoritariamente negros, bem como promover os direitos individuais, coletivos e difusos nesses territórios.
- c. Ampliar a representatividade negra e periférica na política e em espaços estratégicos de decisão nas instituições.
- d. Aplicar as exigências do ensino da história geral da África e da história da população negra no Brasil nos órgãos educacionais de ensino fundamental e médio, públicos e privados. Combater o racismo religioso, a discriminação étnico-racial e as demais formas de intolerância.

MEU PAR

RONAN BONIFÁCIO ALBERGARIA¹⁵

Fecho meus olhos tentando recordar da primeira vez que lhe vi. Nos pensamentos um vazio transbordando: do seu sorriso, os olhinhos quase fechados, da leveza e sua tranquilidade que me enlaça transformando prantos em sorrisos. Mesmo torcendo para que não possa sentir nenhuma das nossas lágrimas, posso jurar que me escuta, retribui o "boa noite" da janela, sorri com essa pequena homenagem e que o mais bonito de você vive em cada um de nós.

Pensar em você é amor e o seu amor é o que fica em mim, amor leve, amor que ensina a amar, amor que gera empatia, que abraça, que faz sorrir, chorar, chorar sorrindo, que nos faz amar aos outros com a mesma leveza com que você amava, abraçava as árvores, olhava para cada criaturinha viva com respeito, com o sorriso da sua calma e amor.

75

Meu par; minha confidente; conselheira amorosa dos piores conselhos; meu filtro de fotos, que sempre escolhia a foto mais feia dentre as opções, argumentando ser a mais bonita por eu estar sorrindo; minha eterna princesa. Imensurável é a falta da sua presença física, incalculável a dor da sua partida, mas infinita a gratidão por ter te conhecido, eterna a parte de mim que é você. Onde eu estiver, JOANA, você estará PRESENTE!

Quando lhe reencontrar, quero novamente dançar a sua valsa; se puder, te abraçar apertado, como antigamente, até você reclamar. Infelizmente, o livro que fiquei devendo não entregarei, mas prometo contar histórias de lutas pelos nossos irmãos, que só foram travadas porque você estava lá. Seus sonhos vivem! Suas lutas vivem! JOANA VIVE!

(15) Carta escrita por Ronan, primo de Joana, em homenagem a sua prima.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGAMBEN, G. Signatura Rerum. Buenos Aires. Adriana Hidalgo. 2009

Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSR). Agetransp mantém multas para SuperVía que somam R\$ 380 mil <http://www.agetransp.rj.gov.br/exibeconteudo?article-id=1338326>

ALVES, Guilherme Braga. Pensamentos metropolitanos perdidos num buraco sem fim. Rio de Janeiro, 7 set. 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10218887234722532&set=a.2555307012619&type=3&theater%3F>.

ANP Trilhos. "Desigualdade Social E Mobilidade Para As Pessoas". link: <https://anptrilhos.org.br/desigualdade-social-e-mobilidade-para-as-pessoas/>.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (ALERJ). Relatório final da comissão parlamentar de inquérito destinada a investigar irregularidades da gestão pública no setor de transportes e apuração das perdas econômicas e sociais no estado do Rio de Janeiro decorrentes desta atuação. Rio de Janeiro: ALERJ. 2018. 412 p. Em: <http://www.eliomar.com.br/wp-content/uploads/2018/09/RELATORIO-FINAL.pdf?fbclid=IwARIQIHgJd48z-A-Y-wlxykKEcdpa-10gOMyDkrq6aDNZMcC9bUOgCvZMItdk>. Acesso em: 10 set. 2019

CARDOSO, Caroline Ribeiro; NETO, Rafael Casais. A Especialização Da Morte E Padrões Mórbidos De Governança Espacial: homicídios de jovens em salvador 2010-2015. Salvador, Cadernos do CEAS, Salvador, n. 238, p. 568-594, 2016.

CASA FLUMINENSE, Infográficos da desigualdade", publicados em 2018. Disponível em <http://casافلuminense.org.br/mapa-da-desigualdade/#infograficos-da-desigualdade>

DAFLON, Rogério. O Porto Maravilha é negro. Agência Pública, 2016.

FLAUZINA, Ana Luiza Pinheiro. Corpo negro caído no chão: o sistema penal e o Estado Genocida Brasileiro. Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação de Direito da Universidade de Brasília (UNB): Brasília, 2006

Fórum Grita Baixada & Rio on Watch, "A Baixada Fluminense e a necropolítica de Wilson Witzel - Parte 1" - Fórum Grita Baixada e Rio on Watch, matéria publicada em 15 de janeiro de 2019. Disponível em www.forumgritabaixada.org.br/a-baixada-fluminense-e-a-necropolitica-de-wilson-witzel-parte-1

Instituto de Defesa do Consumidor, (IDEC), MoveCidade. São Paulo, 2018. <http://movecidade.org.br/blog/avaliacao-trens-metros-bh-rj-e-sp-2018/>

Mariani, Daniel e Ducroquet Simon. A relação entre desigualdade de renda e mobilidade social. NEXO JORNAL, Matéria dia 14 de agosto de 2016. Link: www.nexojornal.com.br/grafico/2016/03/16/A-rela%C3%A7%C3%A3o-entre-desigualdade-de-renda-e-mobilidade-social

MBEMBE, Achille. Necropolitics. Public Culture, 15 (1), 2003: 11-40.

MOTA, Camilla Veras. Brasil é o Segundo Pior em Mobilidade Social em Ranking de 30 Países. BBC Brasil. 15/07/2018. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44489766>

OLIVEIRA, Luiz Fernandes. Produzir conhecimento é um pensar militante. Revista Pensamiento Actual. Vol 17 - No. 28, 2017, Universidad de Costa Rica, 2017.

OLIVEIRA, Denilson Araújo de. Gestão Racista e Necropolítica Do Espaço Urbano: apontamento teórico e político sobre o genocídio da juventude negra na cidade do rio de janeiro. Artigo aceito no COPENE SUDESTE 2013.

O Globo. Até 2017, serão 2 milhões de usuários por dia nas linhas férreas no Rio. <https://oglobo.globo.com/rio/ate-2017-serao-2-milhoes-de-usuarios-por-dia-nas-linhas-ferreas-no-rio-18767889>. Luis Ernesto Magalhães em 28/02/2016.

PUC-Rio. Atlas das condições de vida na região metropolitana do Rio de Janeiro. Romero C., Hees, D; Waniez, P. - Editora PUC-Rio, 2013.

VALERIO, Raphael Guazzelli. Sobre O Paradigma: Apropriações Metodológicas Foucaultianas Feitas Por Giorgio Agamben. Revista Contemplação, 2015.





Fontes: REX e Louis George Café Light
Impressão e acabamento feito na EDG