

# Notas para uma Etnografia do Comboio<sup>1</sup>.

Ema Cláudia Pires<sup>2</sup>

“Everyone’s on the move, and has been for centuries: dwelling-in-travel”

J. Clifford (1997: 2)

“Movement is the quintessence of how we – migrants and autochthones, tourists and locals, refugees and citizens, urbanites and ruralites – construct contemporary sociocultural experience and have it constructed for us”

N. Rapport e J. Overing (2000: 264)

– Vous entrez donc dans un autre monde, celui du déplacement?

– C’est ça. Le ritme du train, un parcours dans les couloirs!  
[...] Le train a ses propres valeurs, comprenez-vous?”

A. Tarrus (2000:140)

## i. INTRODUÇÃO

Partindo do conto autobiográfico de Amitav Gosh com que abre *Routes*, James Clifford avança ao leitor uma “assumption of movement, arguing that travels and contacts are crucial sites for an unfinished modernity” (Clifford 1997: 2). Clifford propõe um ambicioso e amplo patamar de trabalho: “a view of human location as constituted by displacement as much by as stasis” (Clifford 1997: 2).

Esta proposta de comunicação parte da ideia de mobilidade<sup>3</sup> para, situando-se num contexto concreto, explorar a relação entre Itinerários ferroviários e o que se assume, como hipótese de trabalho exploratória, ser a construção de territórios e

---

<sup>1</sup> O presente texto foi originalmente produzido em 2004, sob orientação de Juan Pujadas (Universitat Rovira i Virgili, Catalunha, Espanha) no âmbito de uma unidade curricular sobre “Metrópoles e Migrações”, no âmbito da frequência de uma formação avançada em Antropologia Urbana. O mesmo ensaio tem sido, desde então, discutido com estudantes das licenciaturas de Sociologia e Arquitectura da Universidade de Évora.

<sup>2</sup> E-mail: epires@uevora.pt

<sup>3</sup> Brian O’Neill anota a pluralidade semântica atribuída à expressão mobilidade: territorial ou geográfica (em trabalho ou lazer), de corpos, de veículos, social (de estatuto ou ocupação), biográfica de pessoas, temporal, mental (O’Neill 2003: xi). Na presente análise, usa-se duplamente a mobilidade territorial, e a de veículos, quando se coloca o olhar, ora sobre o viajante que circula no comboio, ora sobre o próprio comboio em movimento.

sociabilidades em movimento. Especificamente, este texto pretende discutir criticamente a ideia de que os meios de transportes colectivos – em concreto, o comboio – sendo considerados “não-lugares” por Marc Augé (1998, 1987), se assumem, porém, enquanto “lugares”, em alguns contextos concretos.

A análise fundamenta-se em dois pilares metodológicos essenciais: observação directa e pesquisa bibliográfica, com ênfase na leitura de *Não Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobre-modernidade* (1998) e *El Viajero Subterráneo. Un Etnologo en el Metro* (1987), de Marc Augé. O contexto etnográfico de observação é o percurso de comboio entre uma cidade média portuguesa do Ribatejo (Entroncamento) e a metrópole de Lisboa.

## ii. ENTRONCAMENTO – LISBOA

### a. Cenários: cidade, estação, gare

A cidade do Entroncamento, situada a 114 kms de Lisboa, tem associada a sua origem e desenvolvimento urbano ao Comboio e à circulação ferroviária. Importa situar historicamente o modo como, no decorrer do século XIX, a povoação se desenvolve embrionariamente enquanto aglomerado urbano, na sequência da construção das linhas ferroviárias do Norte e do Leste (Alentejo e Espanha). A bifurcação destas duas linhas fomentaria o desenvolvimento urbano do Entroncamento que, no decorrer do século XX se tornaria um dos pólos de desenvolvimento ferroviário do país.

De uma forte base operária ligada aos caminhos de ferro, o crescimento urbanístico da cidade operou-se a partir da linha férrea, a qual, ainda no presente, divide geográfica e simbolicamente a cidade em duas: a parte norte (de desenvolvimento urbanístico mais recente) e a parte sul, centro sociopolítico, histórico e simbólico da cidade. A alimentar este crescimento urbano estiveram diversas vagas de migrações<sup>4</sup>, de que se destacam duas: (a) nas décadas de 1960-1970 do séc. XX, de trabalhadores alentejanos e beirões que vieram trabalhar nas oficinas da C.P.<sup>5</sup>; (b) desde a década de 1990 até ao momento presente, de pessoas de origens geográficas diversas, que, trabalhando na

---

<sup>4</sup> Acerca dos diferentes surtos migratórios na cidade, a antropóloga Paula Gama do Rosário anota que durante o século XIX, “Aquando da instalação dos Caminhos de Ferro, os pioneiros do Entroncamento foram essencialmente estrangeiros, nomeadamente espanhóis, franceses e ingleses. Posteriormente começaram a surgir, com mais frequência, nacionais das mais diversas regiões, mas desde sempre os alentejanos e os beirões foram os que mais migraram para este concelho” (Gama do Rosário 1996: 95).

área metropolitana de Lisboa, optam por residir nesta cidade, motivadas pelo sistema de transportes ferroviários (cerca de uma hora de viagem até Lisboa) e pelo preço das habitações. Estes novos residentes têm vindo a ocupar preferencialmente o espaço urbano da zona norte da cidade e são usuários frequentes do comboio.



A ESTAÇÃO é o centro referencial da cidade: espaço onde confluem indivíduos em trânsito, e onde desaguam duas das suas principais artérias de circulação pedonal e viária: a 'Rua da Estação', que perdeu centralidade, para a 'Avenida da Estação'<sup>6</sup>. A paisagem urbana etnografável a partir da porta de entrada da estação emite várias imagens. Contíguo ao edifício, existe um quiosque de venda de jornais, revistas e outros bens de consumo em viagem. Um olhar mais distanciado leva o etnógrafo a seguir viagem pelo cheiro de comida proveniente dos vários snack-Bars/restaurantes da Rua da Estação, e a percorrer esta via comercial contígua à linha do comboio, descortinando a entrada semi-aberta de uma pensão barata (de mobilidades ilegítimas ligadas à prostituição) ou, mais adiante, a porta de um barbeiro ancião que espera clientes.

Regressado à porta da estação, o viajante/etnógrafo encontra, em primeiro plano, o 'jardim da estação'<sup>7</sup>, local de exposição permanente de uma locomotiva a vapor e de uma carruagem antiga (convertida actualmente em Posto de Turismo Municipal). No espaço circundante ao Jardim, uma cortina de edifícios torna visíveis um Hotel/Residencial, uma agência de Viagens e um *video-club*. Por detrás da cortina de prédios edificadas, não muito longe do ponto de taxis e da paragem de autocarros, um parque de estacionamento cheio de automóveis ligeiros denuncia deslocações pendulares diárias.

O espaço público da estação, enquanto *hall* e cenário de observação de movimentos, de pessoas e objectos em trânsito, é construída por múltiplos espaços<sup>8</sup>, cuja análise transcende o carácter embrionário do presente ensaio. A GARE Sul (local de partida dos comboios para Lisboa) assume-se, nessa medida, como ponto de observação concreto. Espaço de transição entre a rua e o comboio, a Gare é, acima de tudo, um território de espera. Este espaço (público, de acesso livre) é caracterizado por

---

<sup>5</sup> Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

<sup>6</sup> Estas são as designações *emic* das duas artérias viárias.

<sup>7</sup> O jardim é, actualmente, um espaço de sociabilidade anciã e de repouso momentâneo para quem está de passagem.

um mobiliário urbano que, na última década, tem dado visibilidade crescente a painéis publicitários de cadeias comerciais trans-locais (apelando ao consumo em espaços comerciais da capital do país). Os viajantes frequentes (cf. infra) parecem apropriar-se do espaço da gare de um modo particular: A sua experiência leva-os a deslocarem-se para a zona onde, à chegada do comboio, sabem ficar as portas da carruagem em que usualmente viajam. Esta ante-câmara da viagem, vestíbulo de permanência fugaz, transforma-se simbolicamente ao som do altifalante que anuncia a chegada do comboio.

## **b. Movimentos: Comboios, paisagens, pessoas**

A chegada do comboio à gare catapulta o movimento. Pessoas em circulação ocupam agora o patamar, sejam usuários do comboio (preparando-se para entrar no veículo), acompanhantes destes (que se despedem e se afastam), ou trabalhadores da estação (em trabalho de vistoria aos equipamentos, controle da circulação ou carregamento de mercadorias).

Em contraponto com os espaços públicos da estação, o comboio é um espaço semi-público, a que se acede mediante a aquisição de um bilhete, denotando uma relação contratual enfatizada por Augé (1987, 1998). Dentro do comboio em movimento, o poder e a autoridade são expressos na figura do Revisor, que regula a legitimidade do uso do espaço pelos viajantes. Um conjunto de informações escritas exerce uma regulação adicional deste espaço semi-público, com mensagens que denunciam a proibição de “fumar” ou de “abrir a porta durante o movimento”. Em adição àqueles, outros painéis chamam a atenção do usuário para a «Publicidade em Movimento».

No percurso ferroviário entre Entroncamento<sup>8</sup> e Lisboa, circulam diferentes tipos de comboios: regionais e inter-regionais, intercidades e alfas-pendulares. A ordem espacial e social, patente nos diferentes tipos de comboios, é visível no mobiliário diverso e na existência, em todos, de carruagens de 1ª e 2ª classes. O espaço físico, nestes diferentes tipos de comboios, parece enfatizar critérios de um uso racional do mesmo, tendo em conta a luz, a forma e a circulação de pessoas. A este respeito, importa referir

---

<sup>8</sup> A bilheteira, o café da estação, ou a sala de espera, enquanto espaços de acesso livre cuja análise enriqueceria etnograficamente o presente texto.

<sup>9</sup> A frequência de circulação ferroviária é de 44 comboios (que circulam diariamente da Gare Sul da Estação do Entroncamento para Lisboa). Os comboios mais frequentes são regionais/inter-regionais, pelo que a presente análise recairá sobretudo sobre estes.

que o modo como os bancos (lugares sentados) são agrupados, ao longo da carruagem, é diverso consoante o tipo de comboio em que se viaja: ora dispostos frente a frente, nos comboios regionais e inter-regionais, (motivando o contacto visual entre usuários); ora, em sequências de bancos que se sucedem, dois a dois, num mesmo sentido, nos comboios intercidades e Alfas-pendulares, (inviabilizando o contacto visual entre usuários).



A partir da janela do comboio, e numa óptica da relação com o espaço exterior, o veículo converte-se num ponto de observação das diferentes modelações da paisagem: agrícola, industrial, rural, urbana. Viajar num comboio regional até Lisboa, permite ao etnógrafo/viajante um conjunto de percepções – ainda que fugazes e intermitentes – sobre o espaço envolvente, mediado por paragens em estações e apeadeiros rurais, suburbanos e urbanos. Permite ainda identificar nesta paisagem, urbana ou rural, alguns marcadores observáveis a partir do comboio, mediadores entre o espaço ferroviário e os restantes espaços<sup>10</sup>. Em movimento em direcção à metrópole, o comboio toma gradualmente contacto com a paisagem urbana, tornando visíveis imagens fragmentárias da cidade e das suas traseiras: Acessos, viadutos, auto-estradas, sons, memórias (cristalizadas em museus e praças), esquecimentos (ruínas), símbolos de práticas quotidianas nas traseiras da cidade (como as hortas, ou os graffitis) e janelas entreabertas das casas viradas para a linha. Todos estes fragmentos são observáveis a partir do comboio, por entre imagens, sons, trepidações, itinerários, velocidades e paragens variáveis.

A realidade observável dentro da carruagem de um comboio apresenta um leque caleidoscópico de pessoas em trânsito, traduzível numa diversidade de actividades e situações de interacção. Se concentrarmos o olhar nos viajantes frequentes, são observáveis um conjunto de actividades quotidianas: conversar, ler, dormir, usar o telemóvel, tricotar, ver a paisagem, ouvir música. Para estes, o comboio parece converter-se num espaço apropriado e privatizado, por vezes territorializado, como a seguir se atesta.

---

<sup>10</sup> A título de exemplo, a casa do guarda de passagem de nível, profissão que hoje está em processo de extinção.

### **c. Fragmentos: Três viajantes de comboio**

Em tom exemplificativo, apresentam-se três residentes na cidade do Entroncamento – Mário, Júlio e Cláudia – que usam ou usaram quotidianamente o comboio para se deslocarem a Lisboa:

1. Mário Torais, economista. Viajante ocasional. No passado, quando era estudante universitário em Lisboa, viajava de comboio quotidianamente. Usava o espaço do comboio como espaço de sociabilidade com colegas estudantes, e também como «sala de estudo» porque, entre a contemplação da paisagem e o movimento cadenciado do comboio em movimento, o tempo de viagem se tornava um «tempo de concentração».
2. Júlio Dias, ex-funcionário da C.P., 60 anos. Viajante regular. Júlio fez quotidianamente o trajecto Entroncamento/Lisboa, tomando o comboio das 7.10 da manhã, para a capital do país, onde se deslocava para trabalhar. O Comboio é assumido por si como um espaço de uso quotidiano, de sociabilidade, território de uma rede de relações de amizade tecidas, durante anos, com os restantes usuários do comboio. O comboio é para si um espaço apropriado: posiciona-se na gare onde sabe, com base na experiência, que a «sua carruagem» vai parar. O seu banco é também uma repetição quotidiana, reservado por colegas entrados em estações antecedentes no itinerário, ou apropriado individualmente por si ao iniciar a viagem.
3. Cláudia Ribeiro, estudante. Viajante regular. Filha de Júlio. Usa o comboio desde a infância, como transporte preferencial para se deslocar a Lisboa. Este meio de transporte, para além de espaço de mobilidades, em trabalho e lazer, é valorado também como “Lugar” e espaço de memórias: de sociabilidades múltiplas, de evasão, de contemplação da paisagem.

### iii—O que pode haver de etnografável num comboio em movimento?<sup>11</sup>

Para Marc Augé, “O passageiro dos não-lugares só reencontra a sua identidade no controle da alfândega, na portagem ou na caixa registradora. Entretanto, obedece ao mesmo código que os outros, regista as mesmas mensagens, responde às mesmas solicitações. O espaço do não-lugar não cria nem identidade singular, nem relação, apenas solidão e similitude” (Augé 1998: 108). Em contraponto com a perspectiva de Augé, o comboio assume-se, no contexto em análise, como um território de sociabilidades em movimento. Longe de ser um espaço de anonimato, de desidentificação, o comboio assume-se enquanto espaço de sociabilidade, de apropriação identitária, relacional e histórica. Para Mário, Júlio ou Cláudia, este meio de transporte converte-se, afinal, num lugar.

Ainda que sejam virtualmente inexistentes os trabalhos sobre o comboio, enquanto objecto etnográfico, este constitui, não obstante, uma importante janela de observação ao etnógrafo: espaço de uso quotidiano de indivíduos em mobilidade, é também fragmento de uma complexa teia de transportes, ligando a(s) Metrópole(s) aos seus sub-sistemas regionais e nacional, numa malha tecida gradual e diacronicamente, e que permite ao etnógrafo uma observável cartografia do país, a partir da sua rede<sup>12</sup> de transportes ferroviários.

Uma Etnografia do Comboio, esse objecto móvel, *locus* de mobilidades, permitirá ao etnógrafo observar algumas dinâmicas menos visíveis das metrópoles e dos seus movimentos intersticiais.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AUGÉ, Marc. 1998. *Não-Lugares. Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, Venda Nova, Bertrand Editora.

\_\_\_\_\_. 1987. *El Viajero Subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Buenos Aires, Editorial Gedisa

BRANCO, Jorge Freitas e AFONSO, Ana Isabel (Orgs.). 2003. *Retóricas sem Fronteiras: 1/Mobilidades*, Oeiras, Celta Editora

BRANCO, Jorge Freitas. 2003. “Veículos da memória: sobre motorização nos campos”, In BRANCO, Jorge Freitas e AFONSO, Ana Isabel (Orgs.). 2003. *Retóricas sem Fronteiras: 1/Mobilidades*, Oeiras, Celta Editora, 87-100.

<sup>11</sup> Evoca-se, no título desta secção, o tom discursivo das notas conclusivas de Freitas Branco, a propósito da análise que realiza sobre tractores agrícolas (2003: 97).

<sup>12</sup> O caso português é, a este respeito, bastante elucidativo do modo como as redes ferroviárias permitem ao observador descortinar modelos de desenvolvimento e fazer quase uma arqueologia industrial do país e das diacrónicas prioridades que as suas políticas públicas foram emanando.

- CLIFFORD**, James. 1997. *Routes: travel and translation in the late twentieth century*, Cambridge, Harvard University Press
- C.P.** 1996. *O Caminho de Ferro Revisitado – O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996*, Catálogo de Exposição, Lisboa, C.P.
- \_\_\_\_\_. 2003. "Horário Lisboa/Entroncamento", Lisboa, C.P.
- GAMA do ROSÁRIO**, Paula. 1996. *Entroncamento – do mito do Progresso à realidade recente*, Entroncamento, Câmara Municipal do Entroncamento
- O'NEILL**, Brian. 2003. "Apresentação", *In* BRANCO, Jorge Freitas e AFONSO, Ana Isabel (Orgs.). 2003. *Retóricas sem Fronteiras: 1/Mobilidades*, Oeiras, Celta Editora, ix-xii
- RAPPORT**, Nigel e **OVERING**, Joanna. 2000. "Movement", *Social and Cultural Anthropology: The Key Concepts*, Londres, Routledge, 261-269
- \_\_\_\_\_. 2000. "Non-Places", *Social and Cultural Anthropology: The Key Concepts*, Londres, Routledge, 293-294
- SIGNORELLI**, Amalia 1999 (1996) «Ciudad: espacios concretos y espacios abstractos» in *Antropología Urbana*, Barcelona: Anthropos Editorial, 53-64
- TARRIUS**, Alain. 2000. *Les Fourmis de L'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L'Harmattan