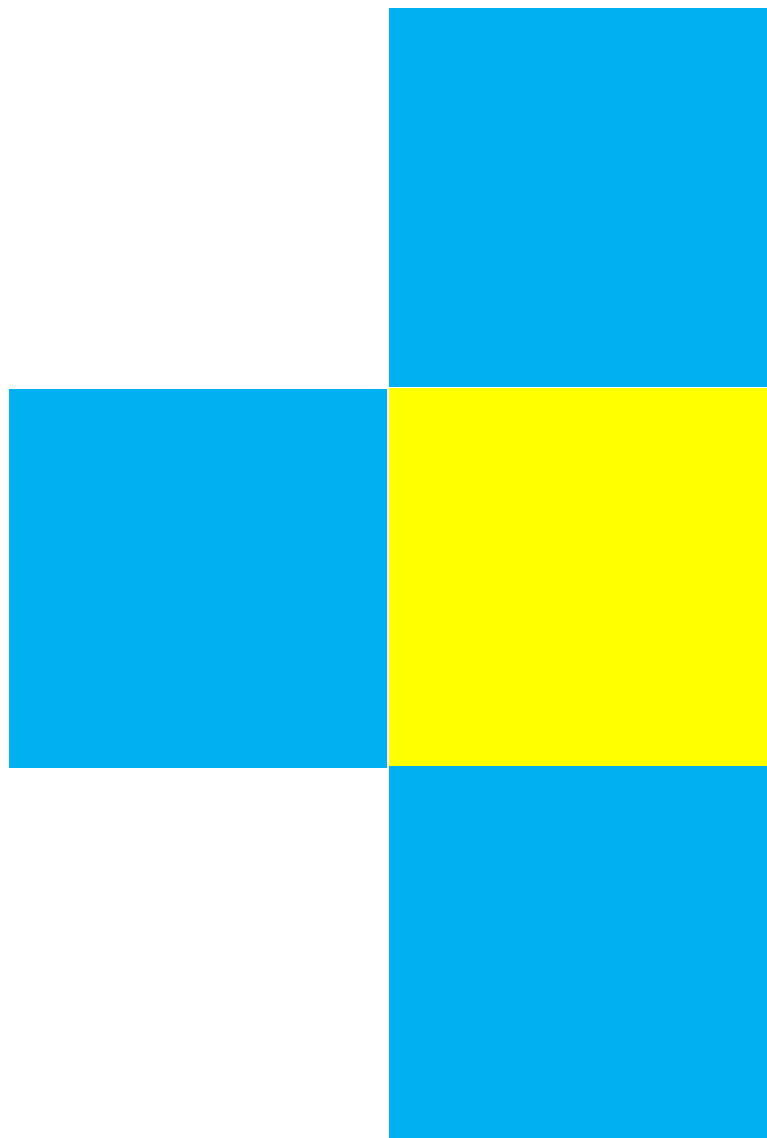


Vida de uma linha: inovação, comunicação e rede na Linha 5-Lilás do metrô de São Paulo

Janice Caiafa

Doutora em Antropologia pela Universidade de Cornell, professora do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da ECO/UFRJ e pesquisadora visitante da UERJ. É poeta e pesquisadora sênior do CNPq.



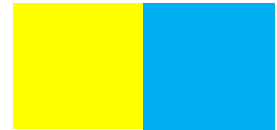
Resumo: Mobilizando resultados de minha pesquisa etnográfica sobre o metrô de São Paulo, examino a experiência ao mesmo tempo singular e emblemática da Linha 5-Lilás desde o seu começo até os desdobramentos no atual contexto de expressivas transformações. Construo, com apoio nos textos de Deleuze e Guattari e de Ingold, um relato de sua *vida*, acompanhando processos/rizomas/redes onde a materialidade se imbui de vitalidade em conexão com os percursos humanos. Investigo, nesse exercício, como a associação entre *inovações tecnológicas e organizacionais* no contexto de um *novo regime de apropriação privada* vem realizando uma remontagem da rede paulista. Redes/rizomas assomam ao mesmo tempo como a dinâmica dos metrôs e como uma ferramenta epistemológica e metodológica neste estudo dos circuitos abertos de comunicação/relação/transação no metrô.

Palavras-chave: rede; rizoma; circuitos comunicativos; inovação; metrô (São Paulo)

Life of a Line: Innovation, Communication, and Network on Line 5-Lilac of the São Paulo Subway

Abstract: Relying on results from my ethnographic research on the São Paulo subway, I examine the both singular and emblematic experience of Line 5-Lilac from its beginning to the developments in the current context of highly significant transformations. Based on texts by Deleuze and Guattari, and by Ingold, I thus develop an account of its *life*, following processes/rhizomes/networks where materiality is imbued with vitality in connection with human trajectories. In this exercise, I investigate how the association between *technological and organizational innovations* in the context of the *new regime of private appropriation* has been reassembling the São Paulo network. Networks/rhizomes appear at the same time as the dynamics of subways and as an epistemological and methodological tool in this study of open circuits of communication/relations/transaction in the subway.

Keywords: network; rhizome; communicative circuits; innovation; subway (São Paulo)



Introdução: epistemologia, metodologia, quiromancia

Indivíduos e grupos, somos feitos de linhas, escreveu Gilles Deleuze (DELEUZE; PARNET, 1977, p. 151). Linhas de natureza diversa — que podem antes inscrever, limitar que conduzir, ou linhas que traçam modificações e passagens de limiares, ou ainda aquelas (“linhas de fuga”) que misteriosamente nos impelem ao imprevisível. Os movimentos das linhas entrelaçadas constituem uma vida. Nossas vidas compreendem tantas linhas quanto uma mão, observa Deleuze, somos tão complicados quanto uma mão, embora de outra forma. Numa vida, o entrelaçamento de linhas e suas velocidades variadas (fenômenos de retardamento ou celeridade, de precipitação ou ruptura) formam *redes* ou *rizomas*. Os traçados multidirecionais da rede/rizoma se inscrevem num espaço topológico, pois são infinitamente extensíveis e seus pontos funcionam como *nós* que ligam e asseguram conexões, e não como posições num espaço geométrico. O espaço topológico da rede cria um “meio de coexistência”, diferente do espaço da geometria, continente vazio e homogêneo onde se desenham figuras (TINLAND, 2001, p. 247). É igualmente das propriedades de uma rede que se trata quando Deleuze e Guattari (1980, p. 9-13) apontam os princípios do rizoma. Descrito na botânica, o rizoma é uma formação de caules subterrâneos flexíveis encontrados em várias plantas, como o junco e o gengibre, e que crescem horizontalmente, assomando à superfície, acompanhando os contornos do terreno e se espalhando em múltiplas direções. A *dinâmica das linhas* se caracteriza pelo espaço aberto de multiplicidades e conexões da *rede/rizoma*.

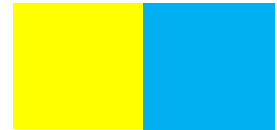
Como escreve Tim Ingold (2015, p. 3-12) em seu “estudo da vida das linhas”, inspirado pelo texto de Deleuze e Guattari e informado pela antropologia, estamos sempre lançando linhas e nos ligando às coisas, às pessoas, aos animais, que por sua vez também, de diversas maneiras, se põem a entrelaçar linhas e “pegar” ou “segurar” (*cling*) algo para além de seu corpo. O conceito de *agenciamento*, desenvolvido por Deleuze e Guattari ao lado de rizoma (1980, p. 112-116), recobre muito bem tanto a ideia de coexistência que os pontos/nós da rede produzem, como vimos acima, quanto essa

espécie de apreensão (alcançar e segurar) que, para Ingold, constitui a base da vida social não apenas humana.

“Agenciamento” traz tanto o sentido de arranjo e conexão quanto o de agência, como no conceito de “ator-rede” (CALLON, 2006, p. 270-272), que supõe uma rede ativa onde as contingências emergem sem que precisemos explicá-las por princípios ou estruturas anteriores. No âmbito do rizoma, “agência” deve ser compreendida no próprio plano de imanência, ou seja, no jogo das linhas, e não incidindo adventiciamente (como é preciso fazer na Teoria Ator-Rede quando se reivindica uma agência para os objetos, sobretudo os artefatos tecnológicos). Isso porque o que se mobiliza no rizoma são fluxos vitais, movimentos que constituem vida. Tanto as pessoas quanto os animais e as coisas circulam na propulsão dos enlaces e conexões.

Notemos ainda que o conceito de agenciamento se depreende do que Deleuze e Guattari (1980, p. 13-15) enunciam no primeiro e no segundo princípios do rizoma, “conexão e heterogeneidade”. O agenciamento como princípio de conexão expressa a forma da rede: qualquer ponto de um rizoma pode e deve se conectar a todos os outros. Vimos acima que os pontos numa rede são *nós*, sua vocação é entrelaçar as linhas, formar um conjunto. Gabriel Dupuy (1987, p. 181) desenvolve ideia semelhante ao descrever as propriedades reticulares de “conexão” (todos os pontos se ligam à rede) e de “conectividade” (os pontos de uma rede se conectam entre si por um máximo de ligações diretas e alternativas).

Já o princípio de heterogeneidade do rizoma, que se realiza igualmente por agenciamentos, nos permite compreender que essas conexões não são integrativas, mas estão sempre *em regime de processo*, pois os agenciamentos são multiplicidades de relações transitórias entre heterogêneos — não atam definitivamente. Assim também, Ingold (2015, p. 12) imagina um arranjo em que algumas pontas estão soltas (*loose ends*). As linhas constituem um rizoma por agenciamentos, traçando espaços reticulares em



constante processo. Agenciamentos/rizomas permitem conceber arranjos de heterogêneos constituindo multiplicidades e imbuídos de movimento.

Um metrô é uma rede. Para quem trabalha com o pensamento do rizoma, estudar um metrô é particularmente fecundo, pois os interlocutores também manejam conceitos que a análise adota, falando à sua maneira de redes, rizomas, agenciamentos e, enfim, de *processos abertos de conexão*. Em minha pesquisa etnográfica sobre o metrô de São Paulo, experimentava frequentemente esse tipo de diálogo, o que é uma forma particular de acolher conceitos ditos “nativos” (provindos dos interlocutores), recomendação conhecida na etnografia. Não foi diferente nos estudos sobre os metrôs de Paris (CAIAFA, 2014) e do Rio de Janeiro (CAIAFA 2013).

Na pesquisa sobre o metrô de São Paulo, concentro-me na questão da *difusão de inovações tecnológicas e organizacionais*, investigando como a sua associação pode afetar a própria constituição do metrô como *rede*. O metrô de São Paulo encontra-se num processo de *expansão, modernização e privatização* de suas linhas onde a introdução massiva de inovações tem sido acompanhada de uma espécie de remontagem do conjunto. As novas linhas e as existentes modernizadas, ao mesmo tempo que se destacam pelas novidades técnicas e organizacionais, vão sendo concedidas para operação privada, adquirindo dessa forma características particulares e em algum grau se desvincilhando das outras. A rede é aos poucos desmontada ou retomada com novos feitos.

Para Rogers (2003) a difusão de inovações é um processo comunicacional em que as mensagens que circulam ao longo do canal de comunicação são ideias novas. No caso de um metrô, como proponho na pesquisa, seus circuitos abertos de interfaces/interstícios/nós de pessoas e maquinismos formam esse canal. Nesses circuitos, mensagens são constantemente deflagradas (a partir de artefatos e entre operadores para gerir o movimento dos trens e o contingente de passageiros, por estes entre si e com agentes), e pessoas e artefatos não cessam de circular. Outras instâncias, como os estamentos de produção de políticas e regulações, alimentam a difusão de ideias novas no

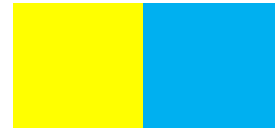
meio sociotécnico do metrô. Exploro como, no metrô de São Paulo, as *inovações tecnológicas* (introdução de sistemas modernos de auxílio à condução dos trens, de novos sistemas de sinalização e de diversos maquinismos no edifício do metrô) e as *inovações organizacionais* (estipulação de critérios de produtividade, redução de pessoal, reestruturação do trabalho do metroviário) têm se associado no contexto do *novo modo privado de apropriação*, deflagrando transformações no conjunto da rede.

Encontramos aqui uma problemática da vida das linhas. Para Ingold (2015, p. 14), um estudo da vida das linhas pode se aplicar “tanto a formas de conhecimento quanto a coisas materiais, sejam artefatos fabricados ou organismos”. Coisas que façam parte do rizoma que traçamos, coisas que “pegamos” e que fluem conosco nessa dinâmica têm uma espécie de vida. Um mundo em que as coisas crescem e se movem é “um mundo da vida”, observa Ingold. A matéria é sempre “matéria-fluxo”, escrevem Deleuze e Guattari, (1980, p. 506-510), que circula nos agenciamentos descrevendo linhas singulares em cada caso. Para os autores, se poderia falar de uma “vitalidade” das coisas. Ingold (2015, p. 16) desenvolve este ponto ao escrever que as coisas (diferentemente do objetos) não existem apenas, elas “ocorrem”, ou seja, “elas prosseguem (*carry on*) ao longo se suas linhas”. Nesses arranjos complexos, pessoas, grupos, animais, artefatos, fenômenos atmosféricos circulam e podem ser seguidos por quem se interessar em conhecer a sua vida.

Ao longo deste pensamento, podemos aventar que, nos circuitos híbridos do metrô, as linhas metroviárias — feitas de materiais de toda ordem (equipamentos técnicos, espaço construído e ainda a matéria mais etérea da semiótica dos comandos e controles operacionais), de viajantes e operadores em seus diversos postos, de atmosferas sonoras e olfativas — inscrevem-se igualmente no mundo da vida.

Neste artigo me ocupo especialmente da Linha 5-Lilás, apresentando alguns resultados da pesquisa.¹ As vicissitudes por que tem passado desde a sua concepção e

¹ Ao apresentar resultados dessa pesquisa, recentemente concluída (apoio CNPq e FAPERJ), o texto também desenvolve questões da pesquisa que está em curso (apoio CNPq e UERJ), em que estudo as formas como diferentes metrôs realizam certos princípios, tais como produção de rede, difusão de inovações e



implementação em 2002 a fazem ao mesmo tempo especial e emblemática no conjunto das linhas do metrô. Examinar a vida da Lilás nos ajuda a compreender as transformações que se impõem hoje no metrô de São Paulo e a ponderar sobre o seu futuro. O trabalho de campo envolveu observação e participação no cotidiano do metrô, com viagens em todas as linhas, mas sobretudo nas linhas 4-Amarela e 5-Lilás, que foram as pioneiras na experiência de introdução de inovações e são as duas linhas privadas da rede. Envolveu ainda entrevistas (em formato livre ou semiestruturado) com usuários e profissionais no contexto informal das viagens e em outros espaços do metrô e da cidade, e visitas a salas técnicas no edifício do metrô.

Estudar a vida das linhas no metrô de São Paulo é seguir os caminhos de um rizoma, verificando como estes se cruzam, se atam por nós, se soltam um pouco em algumas pontas; interessar-se pela singularidade que marca uma ou outra linha, conhecendo o seu começo, seus fracassos, suas intensidades, como faço aqui com a Lilás. Uma linha de metrô vai se animando (ganhando vida), desde o projeto do engenheiro e o laborioso cultivo por uma infinidade de profissionais que a imaginam e produzem até ser aberta ao público, sendo então imbuída também dos desejos de viagens, das atitudes e das escolhas de seus utilizadores (metroviários e viajantes) que não cessam de fazer nós com “toda uma materialidade energética em movimento” (DELEUZE; GUATTARI, 1980, p. 508). Coisa extraordinária, as linhas metroviárias, ao não existirem senão na confluência de todos esses heterogêneos, demonstram admiravelmente a qualidade de movimento da matéria, o ambiente sempre renovado da vida humana junto aos outros fluxos e o entrelaçamento das linhas no rizoma,

Seguir o rizoma gera uma epistemologia do tateamento, da atenção cuidadosa aos processos que examinamos e da renúncia a explicações totalizantes e a argumentos de autoridade. Ao seguir o rizoma, o pesquisador é levado inclusive a fazer parte dele. A

rebatimento sobre o tecido social, que proponho caracterizarem um metrô como *conjunto de circuitos comunicativos e infraestrutura urbana de transporte*.

etnografia é uma metodologia que, com os problemas férteis que se colocam quando a praticamos, tornando-a um *método-pensamento* (CAIAFA, 2007, 2017), e com o exercício de observação participante, favorece a percepção em filigrana de tendências e variações. A etnografia, se a deixarmos ir, é uma boa ferramenta para um estudo da vida das linhas, como busco fazer aqui, levando a lançar os fenômenos numa “rede de forças” (GOLDMAN; SANT’ANNA, 1999, p. 138) ou, como propõe uma cartografia muito próxima da etnografia rizomática, a trabalhar com um “todo aberto em constante movimento” (KASTRUP, 2008, p. 5). Epistemologia e metodologia que poderiam talvez constituir juntas um tipo de quiromancia. Não pelo intuito de interpretar ou pela ilusão de destino, mas pelo trabalho dessa prática divinatória com a multiplicidade das linhas que seguem tantas direções na mão humana e com a singularidade de cada uma, além da aposta num misterioso enlace entre esses sulcos no corpo e os caminhos de uma vida.

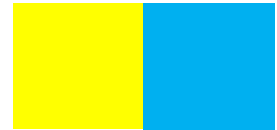
Vida de uma linha

Em São Paulo, grande metrópole brasileira com quase 11 milhões e meio de habitantes² onde o processo de urbanização estende-se de forma muito desigual, criando enormes periferias, a mobilidade se torna uma questão crucial. Ligar os pontos/nós e multiplicar as alternativas de comunicação, permitir deslocamento com regularidade a preços módicos e cobrir ao máximo o tecido social, atingindo os bairros mais distantes e mais pobres, são aspectos do sucesso da produção de uma rede metroviária e aparecem continuamente em minhas conversas com usuários do metrô de São Paulo como expressão de seu desejo.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo,³ gerida pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) do Estado de São Paulo, foi constituída em 1968 e se encarregou da imaginação, elaboração e construção do metrô. O metrô exerceu desde o início o papel de organizador do transporte coletivo na cidade, aportando a ideia de

² Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama> Acesso em: 21/09/2024.

³ Aqui denominada “Companhia do Metrô”.



integração (ALOUICHE, 1987). Além das conexões entre as linhas metroviárias, há, em algumas estações do metrô de São Paulo, transferências gratuitas para as linhas do trem metropolitano,⁴ que serve 18 municípios da RMSP (Região Metropolitana de São Paulo), e uma política tarifária de integração do sistema metroferroviário com as linhas de ônibus.⁵ O metrô concebeu os modais de transporte da cidade e da RMSP numa rede, concepção que vigora hoje entre profissionais e usuários, como percebi nas muitas conversas com eles. Era dessa forma, no contexto de um conjunto múltiplo de linhas em movimento e conexão, que os profissionais me falavam de seu trabalho e os usuários me relatavam seus percursos, planos e desejos de viagem.

O metrô de São Paulo abriu para operação pública em 1974 com a implementação do primeiro trecho da Linha 1-Azul. Quando a Linha 5-lilás foi implementada, em 2002, o metrô de São Paulo já operava com a Linha 1-Azul ampliada e com as linhas 3-Vermelha e 2-Verde, cujos primeiros trechos foram abertos respectivamente em 1979 e 1991. As primeiras estações da Linha 4-Amarela foram implementadas em 2010. Outras se acrescentaram nos anos seguintes até que, no final de 2021, inaugurou-se a última, Vila Sonia, totalizando onze estações.⁶

A Linha 4-Amarela foi a primeira linha construída no âmbito de uma Parceria Público Privada e desde o início de sua implementação foi operada pela concessionária ViaQuatro. Além disso, tem funcionado como um laboratório para difusão de inovações tecnológicas, sobretudo com a introdução de trens totalmente automáticos, que dispensam o condutor humano, e organizacionais, com a introdução de critérios de

⁴ Trem metropolitano ou metrô expresso regional é um sistema elétrico sobre trilhos, como o metrô. Em contraste com este, porém, atende regiões afastadas do centro, interligando bairros distantes e municípios. O perfil de demanda é tipicamente pendular (acentuada de manhã no sentido bairro-centro e à noite no sentido contrário) e as distâncias entre as estações são maiores do que as praticadas no metrô (Cf. ALOUCHE, 2005).

⁵ Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/bilhetes-cartoes/bilhete-unico/> Acesso em: 21/09/2024.

⁶ Hoje o metrô de São Paulo tem 5 linhas em funcionamento (1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 4-Amarela e 5-Lilás). A Linha 15-Prata, de monotrilho, também é operada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e se liga à Linha 2-Verde. O monotrilho é uma tecnologia rodoferroviária que funciona com trens sobre pneus e em elevados. Cf. o mapa da rede em: <https://www.metro.sp.gov.br/> Acesso em: 21/09/2024.

produtividade e grandes transformações no ambiente de trabalho (CAIAFA, 2021). Pelas muitas novidades ali introduzidas, a Linha 4-Amarela se particularizou, destacando-se em alguma medida do conjunto das linhas do metrô⁷ e criando um outro tipo de vida na rede. Sua experiência tem servido de modelo para as transformações que atingem as linhas existentes e para os projetos de linhas futuras, em construção ou em estado de projeto.

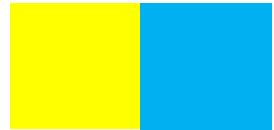
A Linha 5-Lilás foi a primeira a seguir esses passos. Começou sua vida em 2002, como mencionei acima. Contava, na época, com apenas seis estações (Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo Amaro e Largo Treze), todas na Zona Sul da cidade. Só recebeu uma nova estação, Adolfo Pinheiro, em 2014, quando as novas diretrizes que estão transformando o metrô já seguiam com ímpeto. Em seguida foram inauguradas as estações Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin, em 2017; Eucaliptus e Moema no primeiro semestre de 2018 e AACD Servidor em agosto do mesmo ano; Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin em setembro de 2018. A última, Campo Belo, foi entregue em abril de 2019, totalizando 17 estações em 20,1 km de extensão.

Figura 1 - Usuários na Estação Capão Redondo



Foto: Vladimir Freire

⁷ Constatei o mesmo fenômeno de particularização na experiência de automatização integral da condução das linhas 1 e 14 do metrô de Paris (CAIAFA, 2015).



Uma particularidade da Linha 5-Lilás nos interessa muito, tendo sido inclusive apontada por vários usuários em nossas conversas. Trata-se de que ela surgiu desconectada da rede metroviária. Linha da Zona Sul da cidade, predominantemente de bairros pobres, por anos permaneceu ali isolada. Foi somente com a implementação das Estações Santa Cruz e Chácara Klabin, em 2018, que a conexão com a rede metroviária se fez — através da transferência para a Linha 1-Azul e para a Linha 2-Verde, respectivamente.

Era de início uma linha solta e que não fora lançada muito longe — nem para o Sul mais extremo e nem o suficiente para se entrelaçar com as outras. Já se ligava, porém, às linhas férreas na Estação Santo Amaro, onde é possível fazer transferência da Lilás para a Linha 9-Esmeralda. Ligava-se ao trem metropolitano e não ao metrô. Este fato mostra bem sua condição de linha híbrida, pois a 5-Lilás foi de início concebida como ferrovia. Começou a ser construída pela CPTM⁸ e a certa altura se decidiu convertê-la em linha de metrô. Um interlocutor⁹ que trabalhou na Companhia do Metrô desde a implementação das primeiras linhas observou:

Então o Metrô [Companhia do Metrô] recepcionou a obra, mas quase já na sua conclusão. Tanto é que nós tivemos que fazer algumas alterações na obra pra poder colocar a concepção de metrô. As plataformas eram mais altas das de um trem de metrô. O comprimento de plataformas, assim, teve uma série de adequações que tiveram que ser feitas porque lá estava sendo feito pra trem.

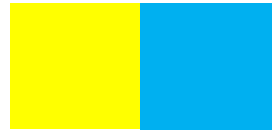
⁸ A CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), ligada ao Estado de São Paulo, opera a maioria das linhas de trem metropolitano da RMSP. Algumas dessas linhas foram recentemente concedidas para operação pelo setor privado, seguindo as mesmas diretrizes que vêm orientando o processo de expansão, modernização e privatização do metrô de São Paulo.

⁹ Omiti os nomes de meus interlocutores para preservar sua privacidade. Muitos dos profissionais só conversaram comigo mediante esse compromisso de minha parte, situação que não é rara neste tipo de pesquisa. Os nomes dos usuários são fictícios.

Se pensarmos na localização relativamente periférica da maioria dos bairros servidos podemos compreender o plano inicial de uma linha férrea. Acrescente-se que a Zona Sul reúne muitos dos bairros mais pobres da cidade, embora outros, como Moema e Brooklin, sejam de classe média. As primeiras estações inauguradas e algumas que vieram em seguida são elevadas, ou seja, exteriores, enquanto a típica estação de metrô é subterrânea, o que também evoca a ferrovia. E, ainda, mesmo transformada em linha de metrô e operada desde o início pela Companhia do Metrô, a Linha 5-Lilás foi mantida durante anos apartada da rede metroviária, como vimos, o que fez dela uma espécie de linha mista e produziu ao mesmo tempo um isolamento e uma precariedade operacional. Pequena linha que não alcançava as outras, era pouco conectiva e não proporcionava a seus usuários o deslocamento eficiente de um metrô e tampouco, não menos importante, uma vivência da rede.

Os usuários da Linha Lilás, na maioria moradores da região, tinham que fazer um enorme desvio, viajando na 9-Esmeralda até a estação terminal, Osasco, município da RMSP, e dali fazer transferência para a Linha 3-Vermelha, voltando a São Paulo e alcançando assim o metrô. Por isso os trens da Lilás circulavam muito vazios, como eu própria constatei desde muito antes de iniciar a pesquisa. Como disse Francisco, usuário da Lilás, os trens circulavam “batendo lata”.

Gabriel Dupuy (1987, p. 181) considera a propriedade de conexão (que consiste, como já vimos, no fato de que todos os pontos se encontram ligados à rede) a propriedade reticular por excelência. Se o operador, escreve, “deixar de lado”, eximir-se de conectar pontos ao conjunto, não se consegue passar da “rede técnica” à “rede territorial” ou “transacional”, e realizar o desejo individual e coletivo de *transação, relação* ou *comunicação* dos utilizadores. Lembremo-nos de que os pontos de uma rede são *nós* que ao entrelaçar as linhas produzem uma *dinâmica de coexistência*. Nas viagens, nossas linhas (de vida, que produzem trajetos) se cruzam com muitas outras, de outros viajantes, e inclusive com as linhas do metrô. Ocupamos esse *meio*, povoado de outras pessoas, signos e máquinas, de que o trem é uma figura emblemática.



Uma interlocutora, Katia, usuária das linhas 4-Amarela e 2-Azul, comentou comigo que viajou uma vez na Lilás na época em que não era ligada à rede, quando foi à casa de um cliente no entorno da Estação Adolfo Pinheiro. A impressão dela foi muito boa. Disse que “o trem é muito lento, mas chega” (de fato, a velocidade em estações elevadas ou superficiais é tipicamente mais baixa). Pensou que seria uma linha “esquecida no tempo”, por estar lá longe, desligada das outras. Mas não.

Eu imaginava que fosse uma linha quase como a Azul, esquecida no tempo. [...] Que parou no tempo e tal. Eu tinha uma ideia que a Lilás... a Lilás é super pequena, atende uma parte bem restrita, assim. Eu achei que fosse uma coisa meio largada também. E eu achei uma linha boa, super boa.

Ela evoca a Linha 1-Azul, a primeira a ser implementada e cujos trens são até hoje os mais antigos. A Lilás foi, a rigor, esquecida (no sentido de deixada de lado, como define Dupuy), mas prestava algum serviço e foi útil para Katia. É importante assinalar que, para chegar à Lilás do metrô, Katia fez uso de uma conexão indireta que se tornou possível com a abertura da Estação Pinheiros da Linha 4-Amarela em maio de 2011. Em Pinheiros é possível fazer a transferência para a Estação Santo Amaro da Linha 9-Esmeralda do trem metropolitano, estação comum entre esta e a Lilás, ponto/nó em que se encontram. Tornou-se possível, portanto, chegar à Lilás viajando na Amarela e passando pela Esmeralda. Ainda se passava pela ferrovia, mas era o percurso de um corredor de transferência e acessível a partir de uma linha do metrô. Não era mais preciso viajar até Osasco, outra cidade. Foi um desdobramento importante na vida da Lilás e uma solução mais factível antes que a conexão com o metrô se concretizasse.

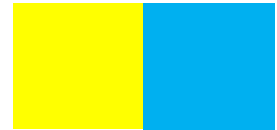
Em agosto de 2018, quase simultaneamente à inauguração das estações Santa Cruz e Chácara Klabin, que permitiram a conexão com a rede, a Linha 5-Lilás passou a ser operada pela empresa ViaMobilidade. A concessão havia sido anunciada pelo governo do estado em 2015 e o contrato que entregou a operação à empresa por 20 anos foi assinado em abril de 2018. As composições acionárias da ViaMobilidade e da ViaQuatro, concessionária que opera a Linha 4-Amarela, são praticamente as mesmas, com a

predominância absoluta da CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias). Tradicionalmente operadora de rodovias, a CCR passou a operar também vários modais de transporte, como as barcas entre a cidade do Rio de Janeiro e outras cidades fluminenses, e desde a concessão da Linha 4-Amarela tem ampliado seu território no metrô e no trem metropolitano de São Paulo.

Modernizada e expandida, finalmente reunida à rede, a Lilás foi convertida, ato contínuo, para o domínio privado. Foi a primeira linha existente a ser submetida aos novos imperativos do processo em curso, seguindo o caminho da Amarela. Com a convergência das operadoras, as duas ainda mais se aproximaram. Não por se encontrarem no regime de conexão e conectividade das redes, mas porque outros desenhos se impuseram ao entrelaçado das linhas, necessariamente, com os novos interesses em jogo.

Notemos ainda que, mesmo expandida, a linha não chegou aos bairros mais periféricos da Zona Sul — “o fundão da zona sul”, como denominou um interlocutor. Esse sul extremo inclui, por exemplo, a comunidade de Paraisópolis, em Vila Andrade, e Engenheiro Marsilac, bairro situado no extremo sul, já na divisa da cidade. A expansão da Lilás puxou-a para cima, ligando-a à Azul, que percorre o Centro (conexão vital), e à Verde, linha que serve a Região Oeste, a mais urbanizada e de mais alta renda. Mas não lançou a linha para o sul mais profundo, mais periférico, pobre e com grande dificuldade de atingir outros bairros, outras linhas (de metrô e de ônibus, que costumam circular por ali superlotados) e vivenciar a cidade. A população local, articulada e organizada, tem reivindicado com veemência e de longa data o serviço de transporte de alta capacidade. Trata-se de região muito populosa, com alta demanda de deslocamento para atingir empregos e equipamentos que ficam nas áreas mais urbanizadas.

Desde 2011 o governo do estado promete uma primeira extensão, que partiria da Estação Capão Redondo, ponta sul da linha, até o bairro de Jardim Angela. Tantas vezes adiada, a construção desse trecho, prometida desde 2011, caberá finalmente à



concessionária que opera a linha, o que foi viabilizado por um aditivo ao contrato de concessão.

A modernização de uma linha metroviária é evidentemente bem-vinda, pois melhora o seu desempenho. Assume, contudo, aspectos particulares em cada contexto, sendo frequente que sirva de comissão de frente para a introdução de imperativos neoliberais de gestão. Na Linha 5-Lilás, foram introduzidas inovações tecnológicas como portas de plataforma (portas de fachada que fecham a plataforma e se abrem junto com as do trem), portas automáticas nos bloqueios (espaço onde ficam as catracas), sistemas modernos de comunicação entre os equipamentos etc. Seguiu-se o padrão operacional e estético da Linha 4-Amarela, e assim também na Lilás as inovações tecnológicas se encaixaram com as organizacionais quase que necessariamente, tendo sido implementadas medidas de incremento de produtividade, como a redução de pessoal e o trabalho multitarefa.

Com o trabalho multitarefa ou polivalente, agentes acumularam as funções de operação, manutenção e segurança, antes separadas na Linha 5-Lilás e ainda hoje assim praticadas nas linhas de operação pública da rede paulista e tradicionalmente nos metrô. Resultou uma sobrecarga de tarefas, sobretudo para os agentes de estação (CAIAFA, 2023a, 2023b). A aplicação de medidas neoliberais de gestão associadas às inovações tecnológicas foi facilitada pelo novo regime privado de apropriação e ainda pela diretriz básica de praticamente começar do zero, ou seja, trabalhar com uma equipe nova. Foi assim na Amarela e, na Lilás, linha existente, a equipe que já trabalhava ali sob operação pública foi dispensada e em sua maioria absorvida pela Companhia do Metrô.

Profissionais altamente qualificados de formação pública, em geral provindos da Companhia do Metrô, foram recrutados para cargos nos quadros superiores da concessionária, como ocorrera na Linha 4-Amarela, mas os empregados em geral são novos, o que criou uma *tabula rasa* onde a adaptação à nova lógica se tornou mais fácil. No início da concessão, a Linha 5-Lilás continuou a ser operada pela Companhia do

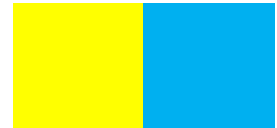
Metrô enquanto suas equipes experientes forneciam treinamento aos novatos empregados pela concessionária. Em seguida, a concessionária assumiu a operação da linha.

Houve mudanças expressivas no ambiente de trabalho da Linha 5-Lilás, o que se faz sentir sobretudo no cotidiano dos agentes de estação. Com os novos recursos técnicos e as diretrizes operacionais que estas carregaram (uso mais intenso de intercomunicadores, comunicação mais ágil entre artefatos, verticalização dos comandos) e com o pessoal escasso nas estações e o acúmulo de tarefas, a comunicação entre agentes se dá predominantemente a distância, produzindo um tipo de “dessocialização do coletivo da linha”, como denominou Villoutreix (1990, p. 5) num estudo sobre os processos de automação no metrô de Paris.

Parece que ao se lançar mais longe e alcançar as outras na rede, a Linha 5-Lilás permaneceu em algum grau apartada pelas novas fraturas: administração privada, outro regime de trabalho, nova equipe treinada numa concepção diversa do trabalho e do metrô. Essa particularização, porém, começa a se dissolver um pouco, pois a própria rede já está mudando com a lógica da separação e da partilha das linhas, levando a prever um futuro próximo de linhas particulares.

Em todo caso, a Lilás, modernizada e finalmente ligada à rede, começa a funcionar para quem precisa viajar, satisfazendo, em alguma medida, o desejo individual e coletivo de relação/comunicação dos usuários. Em maio de 2024 atingiu-se uma média de 567.000 passageiros em dia útil, um pouco acima da média da Linha 2-Verde, 533.000, no mesmo período.¹⁰ Parte da população da Zona Sul tem pela primeira vez a chance de frequentar o metrô e a cidade. Um passo importante a favor daqueles a quem tanto falta.

¹⁰Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/nos/passageiros-transportados/linha-5-lilas> e <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/demanda/resource/32d62301-e468-4850-8fc0-89c7181c4fad>. Acesso em: 21/09/2024.



Viagens na Linha 5-Lilás

As estações da Lilás mais recentemente implementadas são todas subterrâneas. Na direção Capão Redondo, a primeira estação em elevado da Linha Lilás é a Santo Amaro. Ali, passando a estação anterior, Largo Treze, e um pouco antes da chegada, emerge a paisagem. São casas modestas, mas também prédios mais cuidados e alguns conjuntos habitacionais populares. Avista-se o comércio local com lojas e seus letreiros e, ao longe, os altos edifícios negros das empresas da Av. Berrini. O Rio Pinheiros corre ao longo. As habitações mais modestas predominam no percurso a partir de Santo Amaro. É o que se vê do trem e da plataforma nas estações seguintes, que ficam em bairros vizinhos, até a última, Capão Redondo.

Figura 2 - A paisagem compõe os percursos ao longo da Linha 5-Lilás.



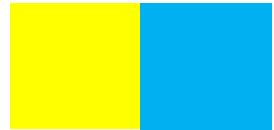
Foto: Vladimir Freire

Santo Amaro já foi, há dezenas de anos atrás, outro município. É muito populoso e centro dinâmico de comércio e serviços da região. Desde a Estação Borba Gato, as que antecedem a Estação Santo Amaro ficam nesse bairro ou em outros bairros do distrito de mesmo nome. Santo Amaro também é a estação de conexão da Linha 5-Lilás com a 9-Esmeralda do trem metropolitano e, portanto, o ponto/nó que desde o início a fazia indiretamente parte da rede.

Viajando na Lilás percebe-se como a Estação Santo Amaro é uma espécie de meio da linha que funciona como um divisor, colocando-se entre as estações subterrâneas e as elevadas, mais típicas de periferias, e descortinando o contraste entre a ponta que sobe e a que desce. A partir daí são as paisagens pobres, mas cheias de vida, o rio que nos acompanha e as plataformas sobre o elevado contidas num tubo de metal que queima no sol.

No trem rumo a Capão Redondo, conversei com um rapaz muito simpático que seguia distraído ou consultando umas anotações nos papéis que tirava da mochila. Não estava absorto no celular, o que é raro e facilitou a conversa. Frank mora em Santo Amaro e estava voltando para casa de uma ida ao Centro. Ele pegou a Linha 1-Azul, fez a transferência para a Lilás em Santa Cruz e agora ia saltar em Santo Amaro. Esse é em geral o percurso que costuma fazer. Perguntei se não utilizava a transferência para a Linha 2-Verde em Chácara Klabin: “Não, é uma região mais rica, com menos comércio”. Com a transferência em Santa Cruz ele não precisa mais pegar ônibus para ir ao Centro.

Durante a nossa conversa acabou evocando outros percursos. Viaja da Estação Santo Amaro, nas imediações de onde mora, até a Estação Largo Treze para ir à universidade. Também conhece um pessoal em Capão Redondo e viaja até lá na Lilás para fazer trabalho com eles. Relatou que a linha funciona bem, evocando ao mesmo tempo uma ocasião em que teve que esperar muito pelo trem em Capão Redondo devido a uma obstrução da via. Levou muito tempo, mais de hora para chegar a Santo Amaro.



Em outra ocasião, conversei com Joanes, que encontrei na plataforma da Estação Santo Amaro direção Capão Redondo. Ele me contou que estava vindo do médico e na ida tinha saltado na Estação Hospital São Paulo. Agora estava voltando para casa.

- Você mora em Santo Amaro?
- Não, mais longe, Jardim Angela.
- Você tem que tomar ônibus de Jardim Angela para Santo Amaro?
- Tomo ônibus. Santo Amaro parece que é só isso, mas tem mais essas duas [foi até o mapa da linha acima da porta de plataforma e apontou as estações Vila das Belezas e Giovanni Gronchi].
- Elas são próximas. Você pode usar qualquer uma?
- Posso. Às vezes eu pego o ônibus Pinheiros e salto aqui, mas posso pegar o [ônibus] Metrô Santa Cruz, direto de Jardim Angela [dispensando o trecho de metrô], mas demora muito.
- Então foi útil essa expansão da Lilás para você.
- Foi útil, antes demorava muito com o ônibus.
- Você usa todo dia? Para estudar, trabalhar?
- Todo dia. Antes eu fazia um cursinho.
- Saltava onde?
- Hospital São Paulo.
- E conseguiu passar?
- Consegui [agora estuda nas imediações de Vila Mariana e continua saltando em Hospital São Paulo para ir à universidade].

Mesmo sem o prometido trecho para Jardim Angela, a expansão da Lilás na direção dos lugares mais urbanizados ao longo das regiões sul e oeste já cortou algum caminho para Joanes, que utiliza todo dia a Estação Hospital São Paulo.

Outra viajante com quem conversei, Nanda, explicou como a expansão da Lilás facilitou suas viagens, mas também nesse esquema de cortar caminho como parte de um percurso bem mais longo. Nanda mora em Ferraz de Vasconcelos (“Ferraz”), município da Região Metropolitana de São Paulo. A Linha 5-Lilás, assim como a 4-Amarela, entra numa cadeia de conduções que ela pega para ir trabalhar.

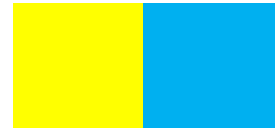
De casa ela embarca na Estação Ferraz de Vasconcelos da Linha 11-Coral da CPTM (trem metropolitano). Vinda da 11-Coral, Nanda passa para a Linha 3-Vermelha do metrô, salta na Estação Luz, faz transferência para a Linha 1-Azul e viaja até Santa Cruz, onde faz transferência para a Linha 5-Lilás. Embarca no trem da Lilás e vai até Eucaliptos ou Campo Limpo, dependendo do dia. Ela é diarista. Segundo me contou, o percurso todo pode demorar umas 3 horas. “É um rolê”, disse sorrindo.

Antes da conexão em Santa Cruz, contudo, seria muito mais difícil. A colega que lhe passou o serviço também mora em Ferraz e na época tinha que ir de ônibus. Nanda também tem um serviço no entorno da Rua Faria Lima, na Zona Oeste, e utiliza então a transferência para a Linha 4-Amarela na mesma Estação Luz. Ali os trens passam muito cheios: “Tem que deixar passar dois, três, até entrar de boa”. A Lilás também está cheia, tanto que os elevadores ficam lotados: “Se tem muita gente no elevador vou correndo pela escada [rolante]”. De toda forma, os segmentos das linhas de metrô que ela percorre são fundamentais para agilizar suas viagens.

Como Joanes, Nanda mora longe do centro urbano. Para os dois os percursos são mosaicos que é preciso compor. Quanto mais a rede se consolide, garantindo a conexão entre as linhas (propriedade de conexão) e os trajetos alternativos (propriedade de conectividade), mais suas viagens se tornarão factíveis.

Para Dora, a conexão da Linha 5-Lilás com a Linha 1-Azul em Santa Cruz também é muito importante. Ela não mora em periferia distante, mas no bairro de Brooklin, próximo da Avenida Santo Amaro. É *freelancer* e costuma trabalhar em lugares no Centro.

Então eu pego na Estação Brooklin e ando de quatro a cinco estações para frente e já estou na Santa Cruz [estação onde há transferência para a Linha 1-Azul], que já é quase metade do caminho para o Centro. Então facilita bastante. E aí vou para Santana, Sé ou Vergueiro [estações da Linha 1-Azul que ficam na região central].



Antes da conexão da Linha Lilás com a rede, para ir ao Centro ela tinha que pegar um ônibus, uma das linhas Jabaquara, até a Estação Santa Cruz da Linha Azul. Isso levava uma meia hora. Viajava na Azul e saltava em Sé ou São Bento.

Não surpreende que a novidade da ligação da Lilás com a rede tenha agradado muito. Vê-se como foi, de fato, a realização de um desejo dos usuários. As conversas com o pessoal que mora em lugares periféricos mostram um certo alívio e, portanto, uma gratidão mais evidente. Outros também fruem e reconhecem o papel importante da conexão com a rede. Não relevam problemas que as viagens na linha possam apresentar, mas isso não se sobrepõe ao ganho de percorrer uma linha que chega a vários lugares e que se ligou finalmente a outras linhas da rede.

Figura 3 - Corredor de transferência entre a Linha 1-Azul e a Linha 5-Lilás na Estação Santa Cruz



Foto: Vladimir Freire.

O usuário do metrô de São Paulo gosta do metrô e deseja fortemente que a rede seja expandida. Além de relatos de falhas pontuais, as ressalvas em geral se referem à superlotação, situação em que a Linha 3-Vermelha, a mais carregada do sistema, é frequentemente citada. Há também a questão dos “recursos”, palavra muito utilizada, que aparece na referência às duas linhas modernizadas e concedidas, a Amarela e a Lilás. Sobre a Linha Amarela é frequente utilizarem a expressão “organizada” e, no decorrer da conversa, percebe-se que não se referem à operação da linha, mas aos novos artefatos técnicos. Como observou Dora sobre a Lilás após a modernização:

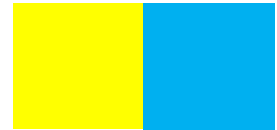
A linha é boa, tem recursos que outras não têm, que são mais antigas. A Azul e a Vermelha são as mais antigas. Por exemplo, na Linha Lilás, ela tem uma porta [de plataforma], né? Antes de entrar no acesso ao trem. Isso é muito bom para a nossa segurança porque você pode estar com criança.

As três linhas ainda sob operação pública, a 1-Azul, a 2-Verde e a 3-Vermelha, estão sendo modernizadas e, segundo me contaram vários interlocutores profissionais, deverão ser concedidas. A Linha 2-Verde é aquela em que o processo de modernização se encontra mais avançado.

Dora relatou com ênfase um incidente na Estação Brooklin da Linha 5-Lilás. O cartão dela, Bilhete Único¹¹ válido, foi bloqueado quando introduzido na catraca, e o problema não foi solucionado pelos agentes de estação da linha.

O meu cartão do Bilhete Único não quis passar. Eu não sei se foi cobrado um valor errado na catraca, mas houve um problema no cartão. Como é terceirizado [a linha], eles não têm autonomia para resolver esse tipo de

¹¹ O Bilhete Único praticado no metrô de São Paulo oferece, em suas diversas modalidades, planos diários ou mensais de viagens com descontos no metrô e em outros modais, mediante pagamento de uma tarifa. Cf.: <https://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/bilhetes-cartoes/bilhete-unico/> Acesso em: 27/09/2024.



assunto lá. Então você tem que entrar em contato com o Metrô [a Companhia do Metrô] e resolver a situação. Nesse dia, eu não tinha dinheiro em espécie. Acho que só tinha cartão e eles não me deixaram passar. Não pude embarcar. E esse dia eu fiquei muito puta da vida.

Avaliou que o fato de a linha ser de operação privada explicaria a falta de autonomia ou de iniciativa, argumentando que a Companhia do Metrô teria mais condições de encaminhar questões operacionais:

Eu acho que eles têm mais conhecimento do que de fato é o metrô. Porque o metrô é uma coisa necessária, né? É necessária. É que nem hospital. É necessário e as pessoas não estão brincando. Eu acho que as pessoas concursadas levam mais a sério realmente do que um terceiro. Eu acho que eles dão mais importância, têm mais engajamento do que realmente é o metrô e a importância desse tipo de transporte aqui na cidade do que um terceirizado.

Estela, usuária da Linha Amarela atualmente e da Linha Lilás quando morava em Moema, compara essas duas linhas, operadas, como vimos, praticamente pelo mesmo grupo. Ela acha a Linha Lilás em geral mais “largada” que a Amarela.

Eu vou falar assim... É uma percepção que eu não posso afirmar, mas acho a Linha Amarela melhor gerida do que a Linha Lilás. [...] Então é assim... Eu tenho uma loja e eu vou montar uma filial. Vamos pensar nisso, né? Então assim, depois que você resolveu todos os problemas da matriz, na filial você fica achando que tira de letra, né?

Nas conversas comigo, os usuários apontaram apenas falhas pontuais na Linha 5-Lilás, como já indiquei. O mesmo ocorreu quando se referiam às outras linhas do metrô. Trata-se, ademais, de questão difícil para a pesquisadora abordar em conversas com profissionais que provavelmente teriam acesso a um quadro exaustivo das falhas.

Tentando contornar em alguma medida essa dificuldade, tenho utilizado como recurso auxiliar o acompanhamento pela imprensa. Esta já noticiou, não faz muito tempo, problemas repetidos na Linha 5-Lilás. Houve falha no equipamento de via no dia 29 de junho de 2023 e, no dia 24, um descarrilamento que levou à convocação de representantes da concessionária para depoimento na Alesp (Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo).

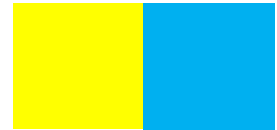
Esses incidentes e falhas na sinalização e nos dispositivos de mudança de via ocorridas em ao menos cinco dias do mesmo mês, sobretudo na região da Estação Santo Amaro, resultaram na instauração de procedimento de investigação no Ministério Público de São Paulo. A concessionária admitiu pendências e afirmou que estava atualizando o sistema de sinalização com expectativa de conclusão dentro de um ano e progressiva redução das falhas.¹²

Durante o ano de 2024, quando a pesquisa já se fechava, contatei que houve menos notícias sobre falhas na linha. Ocorreram, por outro lado, mais problemas na sinalização em junho deste ano. A velocidade foi reduzida e os trens ficaram mais tempo parados na linha. A matéria observa que se trata do mesmo problema “que vem sendo registrado frequentemente, inclusive onde ocorreu o descarrilamento no sábado 24 de junho de 2023”.¹³

De resto, o manejo de um metrô é um empreendimento complexo. Segundo tenho observado desde a pesquisa no metrô do Rio de Janeiro (CAIAFA, 2013), a privatização da operação das linhas pode acrescentar uma outra camada de dificuldade. No caso do metrô de São Paulo, as equipes das duas linhas concedidas, como já indiquei, são em sua

¹² Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/06/29/linha-5-lilas-de-metro-volta-a-ter-falha-em-equipamento-de-via-nesta-quinta-29-onde-ocorreu-descarrilamento-no-sabado-24/> Acesso em: 20/09/2024.

¹³ <https://diariodotransporte.com.br/2023/06/29/linha-5-lilas-de-metro-volta-a-ter-falha-em-equipamento-de-via-nesta-quinta-29-onde-ocorreu-descarrilamento-no-sabado-24/> Acesso em: 20/09/2024.



maior parte novas. Começou-se do zero, com apoio no treinamento fornecido por técnicos da Companhia do Metrô e na expertise de profissionais qualificados, em geral de mesma proveniência, que ocuparam postos nas concessionárias. Por outro lado, os operadores “aprenderam muito” durante os primeiros anos de operação da Linha 4-Amarela, como observou um interlocutor que trabalhava na fiscalização da operação pelas concessionárias, obtendo o que ele considerou bons resultados. Talvez ainda se esteja aprendendo na operação da Linha 5-Lilás. Considere-se igualmente que o mesmo grupo que lidera as duas concessionárias assumiu recentemente, em janeiro de 2022, a operação das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, do trem metropolitano, com equipes novas e mais trabalho. Pode ser que se acrescente como ainda mais uma dificuldade o fato de que o trabalho se acumula e se torna mais complexo para a equipe de novatos, por mais que haja pessoal competente envolvido e apesar do assessoramento da Companhia do Metrô. A jornada de aprendizagem, no contexto da ampliação do território destinado praticamente ao mesmo grupo de novos operadores privados na rede, pode estar impondo, em alguma medida, uma espera à realização do desejo transacional do usuário.

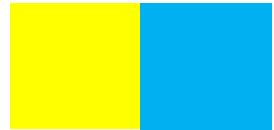
Concluindo: inovação, comunicação e rede

No metrô as linhas que se lançam e se cruzam em certos pontos/nós são animadas pelo entrelaçamento de outras linhas, junto com os percursos, os encontros e os desejos de viajantes e operadores. Todos esses movimentos entram na vida de uma linha e compõem com ela a rede. Viajantes e metroviários com seu trajetos constituem circuitos de comunicação entre si e com os maquinismos que caracterizam esse meio-ambiente sociotécnico. Os *circuitos comunicativos* de um metrô são abertos, pois constantemente se reconfiguram, por exemplo, ao longo das inovações tecnológicas e organizacionais implementadas. Outros atores e processos participam à sua maneira dos circuitos, como dispositivos de políticas públicas, legislações, autoridades que as anulam ou formulam, grupos de pressão etc., pois seus efeitos perpassam o conjunto, contribuindo para a vida social nesse meio e para a produção da rede.

A expansão/modernização/privatização do grande metrô de São Paulo tem introduzido inovações tecnológicas imbricadas com inovações organizacionais que vêm transformando as relações de trabalho e as viagens. Vemos como, no caso da Linha 5-Lilás, os interstícios híbridos de pessoas e maquinismos assumem outras formas, alguns novos se atam, outros desaparecem. Com a automatização em vários níveis nos espaços da linha, novos artefatos precisam ser abordados por passageiros e metroviários. No plano da organização, associado à introdução das novas tecnologias, o trabalho multitarefa sobrecarrega o metroviário, sobretudo os agentes de estação. Com a redução de pessoal, estes passam a interagir muito mais por comunicação remota. As equipes novas em folha e a administração privada facilitaram esses rearranjos. Na difusão de inovações ao longo dos circuitos comunicativos do metrô, a tecnologia tem carreado as medidas de gestão humana características do novo modo privado de apropriação. Esse processo se afirma com ímpeto na Linha Lilás e tende a estender-se para toda a rede.

Um interlocutor profissional mencionou que o administrador privado tem mais liberdade que o público, que em geral se vê cerceado por uma série de cobranças vazias. Alguns usuários sugeriram, pragmaticamente, que linhas privadas não param de circular quando há greve, o que seria de interesse deles. A pesquisadora deve ouvir a todos. É constatável, por outro lado, que as regras do negócio, por definição incontornáveis na gestão privada, têm frequentemente tomado precedência a outras preocupações garantidoras das propriedades reticulares do metrô.

A Linha 5-Lilás é boa, dizem, mesmo com ressalvas, os usuários. É boa, muito boa, disse Katia, que viajou quando havia apenas algumas poucas estações, ainda na época da operação pública. Ficou ainda melhor quando cumpriu seu destino de linha, chegando às outras da rede. Além disso, está modernizada, tem os recursos técnicos que os usuários sabem apreciar. Mas as boas novidades não vieram livres dos objetivos até então em grande parte estranhos à operação pública coesa, experiente e especializada, ou que ao menos se viam marginalizados pela precedência que era dada ao transporte como serviço e direito. A operação de um metrô precisa se assentar em processo consistente de



construção da rede territorial a partir da rede técnica que contemple a solidez e a envergadura desse modal — como a Companhia do Metrô, ao longo de sua história e até recentemente, foi capaz não só de praticar, mas de preservar de outros interesses.

A Linha 5-Lilás se ligou finalmente à rede com novas fraturas. As linhas existentes e as novas devem seguir caminho semelhante. A Linha 6-Laranja se encontra em construção no contexto de uma PPP e será operada pela concessionária Linha Universidade. Cada linha parece se desatar à sua maneira. Além disso, o meio é propício para a concentração de domínios nas partilhas, formando nichos. Atualmente os planos convergem para esse tipo de *solução* ou *dissolução*, que reata unindo determinadas pontas, mas cujo novo desenho não favorece antes de tudo a rede territorial. O que permanece do antigo pensamento/imaginação/concepção de rede vai assumindo o aspecto do *vestígio*.

No metrô de São Paulo, hoje prospera uma outra forma de produção de território em plena rede. Não se trata, antes de tudo, de investir nas propriedades reticulares, mas de demarcar o espaço estabelecendo *fronteiras* (CAIAFA, 2018) e recortando *jurisdições* atribuídas a cada novo operador. Esse tipo de marcação produz o que Dupuy (1991, p. 56) denomina “áreas”, que encontram em si mesmas sua razão de ser e se estabelecem como lugares de “exercício de poder”. Vê-se, no caso do metrô de São Paulo, como a circulação em suas linhas continua evidentemente se produzindo, mas enfrenta esse determinante. No âmbito dos subconjuntos que se desenham, estriando o espaço físico, social e operacional do metrô, as linhas, antes reunidas sob a gestão da Companhia do Metrô, vão se soltando uma a uma e se produz uma desmontagem do conjunto.

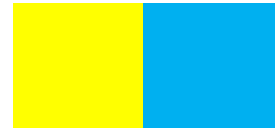
Ao mesmo tempo, é preciso compreender que essa outra forma de produção de território ocorre na rede, mesmo que contra ela. Dito de outra forma, faz parte do rizoma. Vimos como num rizoma há vários tipos de linha. Entendemos, no âmbito de uma epistemologia do rizoma, que em sua dinâmica a obstrução e a fluência constantemente se transformam uma na outra, quer estudemos ou não uma rede metroviária. Os

agenciamentos, modos de conexão no rizoma, são transitórios. A vida das linhas está em constante processo.

Vários interlocutores profissionais com quem conversei, entre críticos e portadores das inovações, acreditam que a concessão e talvez mesmo a automatização das linhas sejam muito prováveis. Desde os anos 1980, de fato, formas de privatização vêm sendo paulatinamente implementadas pela Companhia do Metrô, como o aluguel do espaço das estações para o comércio e a concessão dos terminais de ônibus sob sua operação, mas o processo se acelerou nos últimos dez anos. Na atual gestão do Estado, iniciada em 2023, anunciou-se um modelo ainda mais ambicioso de expansão do metrô, não deixando sombra de dúvida de que será implementado com parcerias privadas e que toda e qualquer linha, nova ou existente, será privatizada (KRUSE, 2024).

Ao mesmo tempo, as linhas de fuga, como vimos que as denomina Deleuze, podem incidentalmente conduzir para longe do equilíbrio. Como a vitória judicial do Sindicato dos Metroviários de São Paulo que, em 2018 e após longa batalha, ganhou a representação dos empregados da ViaQuatro, antes entregue a um sindicato ligado a rodovias, que em tudo desconhecia a realidade de um metrô e de seus profissionais. Em função dessa vitória, hoje representa também os novos empregados da Linha 5-Lilás privatizada. Como me contou um interlocutor do Sindicato, os sindicalizados tanto na Amarela quanto na Lilás ainda são poucos e muitos são os empecilhos. Mas eventos como esse, estranhos ao repertório do esquema dominante, introduzem um movimento onde tudo parecia definitivo.

As viagens continuam na Linha 5-Lilás e os usuários sabem aproveitar o melhor das novidades. Linha que afinal é boa, muito boa, como de diversas maneiras e mesmo com ressalvas alguns usuários afirmaram. Ingold (2015, p. 11) observa sobre a vida das linhas que, se os fios se entrelaçam numa corda, esta não para de tecer.



Referências

ALOUICHE, P. O transporte metroferroviário nas regiões metropolitanas. In: **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, v. 12, n. 38, p. 9-36, dez. 1987.

———. Desenvolvimento tecnológico em sistemas metroferroviários. In: **Transporte metroferroviário no Brasil, Cadernos técnicos, ANTP/BNDES**, São Paulo, v. 2, p. 78-114, julho/2005.

http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/2429C25B25-92DD-445E-8EC6-28E020A3EDC9.pdf

CAIAFA. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

———. **Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.

———. Dinâmicas da experiência de automatização integral da condução no metrô de Paris. In: **Contemporânea. Revista de Comunicação e cultura**, Salvador, v. 12, n. 03, p. 595-613, set-dez 2014.

<https://periodicos.ufba.br/index.php/contemporaneaposcom/article/view/12288/9371>

———. Comunicação e sociabilidade no metrô de Paris: aspectos de um regime de interfaces. In: **E-Compós**, Brasília, v. 18, n. 3, p.1-17, set-dez 2015.

<https://www.e-compos.org.br/e-compos/article/view/1241/867>

———. Comunicação, tecnologia e território no metrô de São Paulo. In: **Mídia e Cotidiano**, Niterói, v. 12, n. 1, p. 132-151, abril de 2018.

<https://periodicos.uff.br/midiaecotidiano/article/view/9866/6996>

———. Sobre a etnografia e sua relevância no campo da comunicação. In: **Questões Transversais. Revista de Epistemologias da Comunicação**, São Leopoldo, v. 7, n. 14, p. 37-46, julho-dezembro 2019.

<https://revistas.unisinos.br/index.php/questoes/article/view/19775/pdf>

———. Dinâmicas da inovação: automação integral da condução e agência humana na Linha 4 do metrô de São Paulo. In: **Revista Fronteiras: estudos midiáticos**, São Leopoldo, v. 23, n.1, p. 146-160, janeiro/abril 2021.

<https://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/21256>

———. Difusão de inovações nos circuitos comunicativos do metrô de São Paulo: a experiência da Linha 4 e ressonâncias na rede. In: **Novos Olhares**, São Paulo, v. 12, n.1, p. 32-45, jan-jul 2023a.

<https://www.revistas.usp.br/novosolhares/article/view/200289/194191>

———. Inovações, trabalho e processos de rede no metrô de São Paulo: a experiência da Linha 5-Lilás. In: **Mídia e Cotidiano**, Niterói, v. 7, n. 3, p. 119-143, set-dez 2023b.

<https://periodicos.uff.br/midiaecotidiano/article/view/58714/35042>

CALLON, M. Sociologie de l'acteur réseau. In: AKRICH, M.; CALLON, M.; LATOUR, B. (Org.). **Sociologie de la traduction**. Textes fondateurs. Paris: Presses des Mines, 2006.

DELEUZE, G; PARNET, C. **Dialogues**. Paris: Flammarion, 1977.

———; GUATTARI, F. **Mille Plateaux**. Capitalisme et Schizophrénie. Paris: Les Éditions de Minuit, 1980.

DUPUY, G. Les réseaux techniques sont-ils des réseaux? In *Espace géographique*, n. 3, p. 174-184, 1987.

———. **L'urbanisme des réseaux**. Théories et méthodes. Paris: Armand Colin, 1991.

GOLDMAN, M.; SANT'ANNA, R. Teorias, representações e práticas. In: GOLDMAN, M. **Alguma Antropologia**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1999.

INGOLD, T. **The Life of Lines**. London and New York: Routledge, 2015.

KASTRUP, V. O método da cartografia e os quatro níveis da pesquisa intervenção. In: CASTRO, L. R. de; BESSET, V. L. (Org.). **Pesquisa-intervenção na infância e juventude**. Rio de Janeiro: Nau, 2008.

KRUSE, T. Aos 50, metro de SP tem planos de expansão inédita e privatização. *Folha de S. Paulo*, 14 de setembro de 2024, Cotidiano, A38.

TINLAND, F. Interactions, réseaux, différenciations. In: PARROCHIA, D. (Org.). **Penser les Réseaux**. Seyssel: Éditions Champ Vallon, collection milieu, 2001.

VILLOUTREIX, F. **Modalités d'étude, de conception et d'introduction de systèmes intégrés d'automatismes**. 339 p. Tese (Doutorado, Ingenierie et Gestion) - École Nationale Supérieure des Mines de Paris, Paris, 1990.