

Lima Barreto, Roberto Arlt, João Antônio e os trens suburbanos no Rio de Janeiro

Clara Avila Ornellas

N

a pesquisa de pós-doutorado em andamento “O Rio de Janeiro continua lindo”: Lima Barreto, Roberto Arlt e João Antônio”, investiga-se, entre outros aspectos, como as visões desses escritores, em épocas diferentes, se aproximam ou se diferenciam sobre diversos aspectos da realidade do Rio de Janeiro. O tema do transporte férreo destinado aos moradores do subúrbio oferece um parâmetro dos olhares desses autores dirigidos a um tema comum, mas particularmente analisado por cada um

CLARA AVILA ORNELLAS é pós-doutoranda em Estudos Comparados de Literaturas de Língua Portuguesa do Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas da FFLCH/USP.

deles. Verifica-se que a origem de cada escritor – Lima carioca, Arlt argentino e Antônio paulistano – interfere na construção de suas percepções, configurando ângulos específicos de aproximação com o tema, subdivididos em: olhar “de dentro”, “de fora” e do “entreolhar”.

Para exemplificar essa assertiva, elege-se a questão do transporte ferroviário a partir dos seguintes textos: “A estação” (1921), de Lima Barreto, “Divagaciones y locomotoras de fantasía” (1930), de Roberto Arlt, e “Pingentes” (1975), de João Antônio. Todos versam sobre a questão do serviço de trens destinado aos habitantes dos subúrbios cariocas.

Na crônica “A estação”, observa-se que Barreto institui sua visão a partir do ponto de vista de um usuário frequente do transporte ferroviário suburbano. Assim sendo, evidenciam-se em suas colocações detalhamentos sobre assuntos, vestimentas, características físicas, além de considerações sobre a personalidade de transeuntes de uma estação suburbana. Logo, trata-se de abordagem efetivada por quem conhece e observa proximamente a realidade que é representada jornalisticamente, com traços literários, na crônica em questão. Ainda é necessário dizer que Lima não apenas vivenciou a realidade que representa, pois foi um morador de subúrbio na maior parte de sua vida.

Fato que comprova essa vivência próxima do tema por Barreto pode ser verificado, já no início da crônica, quando o seu narrador efetua considerações sobre a importância da estação ferroviária no subúrbio: “Na vida dos subúrbios, a estação da estrada de ferro representa um grande papel: é o centro, é o eixo dessa vida” (Barreto, 2004, p. 439).

Ressalta-se como em torno desse espaço o comércio suburbano se desenvolve, e não apenas isso, ele mantém-se como ponto de encontro para conversas e idílios amorosos.

O narrador atenta-se para uma proximidade entre o movimento das estações suburbanas e o do centro da cidade. Logo, depreende-se a vivacidade com que se descreve o comércio do subúrbio em torno da estação, que, ainda que tenha relações de semelhanças com o centro, conserva pequenos comércios tipicamente presentes em regiões afastadas, como é o caso da quitanda:

“De resto, é em torno da ‘estação’ que se aglomeram as principais casas de comércio do respectivo subúrbio. Nas suas proximidades, abrem-se os armazéns de comestíveis mais sortidos, os armarinhos, as farmácias, os açougues e – é preciso não esquecer – a característica e inolvidável quitanda” (p. 439).

Na sua apreensão dessa realidade, o narrador realiza ponderações acerca de estações mais afamadas entre os suburbanos. E o critério para assim serem julgadas, notadamente, refere-se à proximidade com a realidade do centro do Rio de Janeiro. Pode-se verificar que nessa descrição ascendem-se observações de semelhanças e particularidades entre centro e periferia que, ao mesmo tempo, generalizam e particularizam o espaço suburbano ao destacar características inerentes apenas ao entorno suburbano. Logo, depreende-se nesse tipo de abordagem um olhar que parte de alguém diretamente relacionado ao que observa, pois apenas “o olhar de dentro” permitiria captar os tipos presentes nessa paisagem e as pre-

ferências da população por determinadas casas comerciais.

“É o Méier o orgulho dos subúrbios e dos suburbanos. Tem confeitarias decentes, botequins frequentados; tem padarias que fabricam pães, estimados e procurados; tem dois cinemas, um dos quais funciona em casa edificada adrede; tem um circo-teatro, tosco, mas tem; tem casas de jogo patenteadas e garantidas pela virtude, nunca posta em dúvida, do Estado, e tem boêmios, um tanto de segunda mão; e outras perfeições urbanas, quer honestas, quer desonestas” (p. 439).

Salienta-se nessa enumeração o movimento de valorização da multiplicidade de opções comerciais e de diversão para o suburbano, que lembra o bulício do centro da cidade e, nesse contexto, não deixaria a desejar em termos de comodidade a quem está longe dos principais pontos frequentados pelos habitantes que moram nas zonas centrais. Ressalta-se, entretanto, que esse narrador não perde a oportunidade de tecer críticas, seja às condições de algumas atrações ou ao Estado, este sempre recorrentemente criticado nas crônicas barretianas.

Prosseguindo em seu intuito de registro da realidade em torno de estações de subúrbios, o narrador tece reflexões sobre as casas de moda que, geralmente, usam nomes de fausto, principalmente franceses, para atestar familiaridade com as famosas *maisons* do centro. Com evidente ironia, o narrador comenta sobre essa particularidade para ridicularizar a sempre tendência do brasileiro em copiar padrões de urbanidade não condizentes com a sua realidade:

“É de lamentar essa pobreza e essa falta na designação das nossas casas de mercancia. [...] Em geral, nós não inventamos os títulos das nossas casas comerciais, aliás, de coisa alguma.

As lojas de primeira ordem copiam os das grandes casas das primeiras cidades do mundo; e as dos arrabaldes e subúrbios, por sua vez, copiam os dísticos daquelas e acrescentam o nome da divisão da cidade em que se acham” (pp. 440-1).

O que poderia parecer, à primeira vista, elucubrações sem destino certo, a não ser tratar de amenidades relativas ao comércio suburbano, entretanto, se verticaliza em intenção concreta. Na verdade, realiza-se toda uma preparação para o tema central da crônica, a estação ferroviária. Dessa maneira, observa-se que, à semelhança de uma abordagem cinematográfica, o narrador parte do geral para o específico: do entorno abrangente para, na sequência, dar *close-up* na estação. Na sequência, verifica-se uma visão próxima e detalhada de alguns usuários que aguardam para tomar o trem. Apenas a título de exemplo, destaca-se a descrição de um dos passageiros para que se ateste a incursão do narrador na apreensão dos tipos frequentes em estações suburbanas.

“Aquele senhor gordo, que está ali, em pé, fora da cobertura da estação, estudando o ventre e balouçando o chapéu-de-sol, pendente das mãos cruzadas atrás das costas; aquele senhor conversa com aquele outro, esgalgado, ossudo, fardado de cáqui de algodão, com um boné escandalosamente agalado e um *pince-nez* de poeta romântico, naturalmente sobre coisas de vencimento. Vamos ouvi-lo” (pp. 441-2).

E, assim, na continuação da narrativa é dado destaque às conversas entre os usuários que tratam, geralmente, de queixas sobre salários, carestia, ou temas em que um se possa colocar em situação superior ao outro, pois não têm consciência da mediocridade comum que os une.

“Então, é de ver e ouvir as palestras e as opiniões daquela gente toda, sempre a lastimar-se de Deus e dos governos, gente em cuja mente a monotonia do ofício e as preocupações domésticas tiraram toda e qualquer manifestação de inteligência, de gosto e interesse espiritual, enfim, uma larga visão de mundo” (p. 441).

Em um primeiro momento, o que pode parecer desmerecimento dessa população revela a atenção do narrador quanto à necessidade desses usuários se atentarem à sua própria condição à margem da sociedade estabelecida do centro da cidade. Trata-se de um tema caro para Lima Barreto em diversos momentos de sua produção. Muitas vezes ele critica como a inconsciência que sustenta o comportamento e o imaginário dos suburbanos, que os leva a copiar padrões não condizentes à sua realidade, os afasta de alçarem mudanças efetivas em suas vidas, propiciando também a melhora dos espaços onde habitam.

Essa crônica apresenta outros temas importantes para se entender a produção barretiana, como a valorização desmedida ao título de doutor, o interesse das elites em ditarem padrões de comportamento àqueles que não têm condições de com elas interagirem efetivamente, a importância da falta de noção dos lugares sociais como meio de garantir a permanência da

exploração por parte do poder público, entre outros.

Coube apenas sinalizar aqui elementos gerais da crônica “A estação” para apreender e compreender a proximidade de Lima Barreto com a realidade dos subúrbios. O autor, declaradamente, não fala “de fora”, mas “de dentro” de uma realidade vivenciada proximamente. Ele conhece os tipos e os critica, mas não para ridicularizá-los tão somente e sim para atestar a necessidade de uma conscientização que os liberte da subjugação social a que estão fadados. E isso só pode ser compreendido pela ótica da identificação de um igual, ou seja, de um também morador do subúrbio. Caminho ao contrário do que Roberto Arlt fará ao focalizar uma estação de trem carioca, mas será que ambos os autores são realmente díspares em suas apreensões?

Em “Divagaciones y locomotoras de fantasía”, o escritor argentino descreve o que observa na estação Pedro II, uma das mais próximas ao centro da cidade. Como o próprio título da crônica indica, trata-se de uma abordagem sobre as locomotivas que servem aos moradores do subúrbio. Atenta-se para a primeira frase, a indicar o teor crítico que sustenta todo o texto: “*Aquí ni a las locomotoras las pudieron hacer serias, como corresponde a la severa petulancia de la ingeniería mecánica*” (Arlt, 2013, p. 87). Dessa maneira, observa-se que a sua apreensão do tema tem caráter de efetivo posicionamento crítico e causa desconforto o fato de o autor, no início da descrição de sua experiência, apontar para o odor incômodo que permeia o ambiente da estação, o cheiro de “negro suado”: “*Me dirigía a Leopoldina. Fui a tomar el tren a la estación Pedro II. De*

entrada, un tufo de negro sudado me da en las narices” (p. 87).

É interessante observar que o narrador deixa claro o lugar de onde partem suas considerações: “*Conste que no quiero hablar mal, me limito a reproducir casi fotográficamente lo que he visto*” (p. 87). Essa afirmação concede perspectiva ampla de análise ainda a ser explorada, mas é possível preliminarmente afirmar a importância dada pela voz narrativa à fotografia como meio mais eficaz e cabal de apreensão da realidade. Percebe-se a crença do narrador, bem como da sociedade da época (anos 1930), sobre o mito da verdade inerente à fotografia na captação imparcial daquilo que focaliza. Observa-se que a reprodução da imagem alça aura de sagrado, portanto, incontestável.

Ao realizar essa ponderação, o narrador delimita que suas considerações são verdades que podem ser habilmente comprovadas. Dessa maneira, seu olhar e sua escrita atêm-se à descrição real da qual se imbuí, pretensamente, a atividade jornalística. A partir dessa localização pontual, o narrador descreve detalhadamente sua experiência na estação. Ele deixa claro que viajará em um vagão de primeira classe, o que poderia sinalizar mais tranquilidade e conforto, contudo, há os pingentes: “*Llega el convoy y cuando usted recuerda, hay gente colgada de los estribos. Entonces se resigna a esperar el outro tren y examina la locomotora*” (p. 88).

Acredita-se que a sequência do texto, apesar de aparentemente sugerir uma visão fantástica, modaliza o sentido da crônica. O narrador descreve como as locomotivas, ainda que grandes e pesadas, sofrem com a precariedade de sua condição posto que,

às vezes, nem possuem cobertura, deixando à mostra: “[...] *los riñones, el vientre*” (p. 88). Os quais são descritos em detalhes para que, na sequência, o narrador realize uma espécie de simbiose entre a máquina pobremente exposta, configurando na verdade uma sucata, e os empregados responsáveis pelo seu funcionamento: “*¡Ah! El maquinista se confunde con el foguista y el foguista con el carbón, mas este suceso no tiene importancia. ¿Quién no es negro o casi negro, aquí?*” (p. 88).

O que poderia soar como posicionamento discriminatório, porém, deve ser visto com cautela. Considera-se aqui o uso de imagem simbólica a representar profundidade temática e crítica para além da superfície textual. Antes, porém, é necessário acompanhar as demais apreensões do narrador. Ele entra no vagão de primeira e, assim como no início do texto, destaca sentir um odor insuportável que o obriga a tapar o nariz. Não bastasse esse incômodo, o narrador alude às condições do vagão: “[...] *imagínese usted asientos de paja espachurrados, maderas que se aflojan...*”. Além disso, ele detecta a presença de “*Uma roña que da miedo en los coches de primera. En los de segunda, no digo oste ni moste. Hablo de los coches de primera*” (p. 89). Por fim, atenta-se ao fato de que não há nenhum tipo de campanha que avise sobre a partida do trem. Tão somente vale o olhar do maquinista para assegurar que não há mais passageiros para subir e, portanto, pode prosseguir.

Na sequência da viagem, o narrador realiza observação a respeito de uma interação entre as condições adversas do trem e a paisagem pobre dos subúrbios, o que configuraria a dupla condição de miséria:

da máquina com os suburbanos; dos suburbanos para com a máquina: “*Bajo el sol africano, este poblado de miseria, pedregoso, con calles que suben en escalinatas, con bananeros que se mecen a la orilla de acequias de agua podrida y tolderías de trapo, se acompaña perfectamente con la locomotora y los vagones de primera*” (p. 90). Ou seja, a paisagem e a máquina se combinam, igualando-se na visão da miséria em que vivem os suburbanos da então capital do Brasil. Dentro e fora do trem a miserabilidade é a mesma.

Considerando o exposto sobre a crônica de Lima Barreto, em uma visão apressada, poder-se-ia conjecturar que, contrariamente ao primeiro na demonstração da humanidade que povoa os subúrbios, Arlt estabelecerá um ponto de vista discriminatório em relação às regiões longínquas da cidade. Contudo, essa visão estaria equivocada ao se considerar o interesse do autor argentino em problematizar questões sociais em sua produção, fosse do Brasil ou de outros países representados em suas séries de *Aguafuertes*. Na verdade, Arlt emana uma indignação ou contraste aos seus leitores na Argentina, onde se vivia prosperidade financeira (o país era conhecido como “Suíça latino-americana”), que se refletia no sistema de transporte popular (sejam trens de subúrbio ou do metropolitano) em condições bem melhores e dignas.

Aventa-se aqui a ideia de o autor trabalhar com a imagem simbólica da máquina, bem como o odor de negros, dos vagões e das condições dos bancos para os passageiros, como meio para refletir sobre a contingência desumana em que sobrevive boa parte da população carioca. A pergunta sobre a indefinição entre a cor

do fogueira e a do carvão permite deprender, por exemplo, um posicionamento crítico originado na pretensa libertação dos escravos. Eles teriam sido libertados de fato? As condições precárias dos trens e a paisagem de miséria dos subúrbios possibilitariam conceber que seres humanos podem viver nessas condições?

Em suma, pode-se verificar que, mesmo tendo enfoques diversos, Barreto e Arlt se aproximam na postura comum de denúncia e contestação da realidade por meio da observação de estações ferroviárias. O primeiro pela ótica da inconsciência social que compõe o imaginário dos suburbanos; o segundo pelo simbolismo de uma máquina portentosa, mas que na realidade brasileira funciona em condições de improviso, ou seja, de sucateamento. Tanto quanto o improviso e a precariedade compõem a vida dos habitantes dos subúrbios fluminenses. Ao mencionar sobre as vísceras da locomotiva, ele expõe em paralelo as entranhas do universo hostil destinado à maioria da população do Rio de Janeiro.

É justamente a questão do grande contingente populacional suburbano que fundamenta o texto “Pingentes”, de João Antônio. Mais de 40 anos depois de Arlt, o autor paulistano focaliza aspectos que demonstram a negligência do poder público frente ao problema do transporte ferroviário no Rio de Janeiro. Como o próprio título indica, a preocupação de seu narrador é apreender diferentes visões sobre o passageiro que viaja dependurado nos trens: “Passageiro da Central do Brasil só chega a notícias quando é pingente. E pingente morto, desastreado ou causador de desastres. Fora disso, passageiro da Central não existe” (Antônio, 1975, p. 24).

Para buscar entender a razão da indiferença do poder público ante essa realidade, o narrador alude inicialmente a Lima Barreto citando a sua célebre frase “o subúrbio é o refúgio dos infelizes”, pertencente ao romance *Clara dos Anjos*. Logo, verifica-se o lugar de onde parte o olhar do escritor, que, assim como Barreto, busca observar a partir da realidade do suburbano. Contrariamente à visão divulgada pela imprensa, que considera o pingente como um problema distante e sem relação com o cotidiano da Zona Sul: “Curioso como sobre todo o problema falta uma ótica a Lima Barreto. Ou melhor, como seus intérpretes, repórteres, escribas ou responsáveis conseguem imediatamente enxergar tudo sob o ângulo de quem não é passageiro da Central e vê o desastre do lado de fora” (p. 25).

Dessa maneira, a proximidade barretiana com o tema parece retornar na narrativa de João Antônio, tanto é que ele remete ao escritor carioca. Contudo, seria possível realmente pensar em uma apreensão igual entre ambos os autores brasileiros? Naturalmente, não. Verifica-se que o ponto de vista do escritor paulistano, de fato, aproxima-se daquele observado em Barreto, mas é necessário atentar que são diferentes as suas abordagens assim como são diferentes os tempos em que viveram. Lima no início do século XX; João Antônio mais de 50 anos depois.

Por mais que o autor paulistano prime pela representação da realidade das classes marginalizadas, ao adentrar em um tema local do Rio de Janeiro, não há como validar sua experiência como idêntica à do autor carioca, que nasceu e viveu toda a sua vida na mesma cidade. Isto posto, não se quer aqui dizer que o fato de João Antônio

não ser carioca empobreceria sua apreensão temática. Pelo contrário, constata-se em sua captação um olhar solidário para com os sofrimentos dos usuários de trens: “Mais do que pobres, os passageiros da Central do Brasil parecem não apenas pingentes nos trens, mas pingentes da cidade, uma espécie, em quantidade e qualidade, de sobreviventes urbanos, sempre pendurados na cidade e nunca fixos, estabilizados ou tranquilos” (p. 25).

O narrador de Lima profere suas observações a partir de uma estação suburbana; João Antônio focaliza uma estação no centro do Rio de Janeiro, por isso pode-se constatar que suas considerações partem do lugar de um morador da zona sul carioca, alguém longe da movimentação cotidiana dos trens. Isso, porém, não lhe tira a contingência de buscar refletir a partir do lugar do outro. Tamanhas aderência e identificação são notáveis em excerto importante para se entender seu olhar direcionado solidariamente aos sofrimentos dos passageiros:

“Cascadura, seis da manhã. Vista de oito metros de altura, do alto do viaduto, a Estação Central do Brasil tem um aspecto sinistro, lembrando um campo de concentração em que se misturam a arames e ferros dos lados extremos dos trilhos dos trens, uma sujeira encardida nas plataformas, uma tristeza geral no apinhado de gente e correria de trabalhadores. Apesar desse movimento e desse rumor, um silêncio estranho, cortado apenas pelo barulho dos trens nos trilhos e dos autos sobre o viaduto” (p. 26).

O narrador assume a perspectiva distante para melhor entender o quadro que

se apresenta, algo não presente em Barreto e Arlt. Nesse distanciamento ele consegue conceber uma imagem correspondente, salvaguardadas as particularidades e pelo menos em parte, a alguns elementos relacionados às visões dos autores carioca e argentino. Por um lado, verifica-se a miséria atentada por Arlt; por outro, salienta-se a tristeza apontada por Barreto. Somadas a essas duas perspectivas, o escritor paulistano adiciona a condição amedrontadora e mecânica de uma população à mercê de melhores condições de transportes para os subúrbios. No silêncio similar a um campo de concentração grita a exclusão social em que não há distinção de nomes, gênero ou raça, mas apenas uma massa anônima, esmaecida de cores e transtornada. Portanto, sem identidade, sem lugar no centro do Rio de Janeiro.

E o lugar onde esse contingente subsiste, nota-se na captação de João Antônio, revela similaridade com o ponto de vista de Roberto Arlt, quando o narrador do escritor argentino não vê distinção entre a miséria dos trens e a paisagem suburbana. Observe-se a percepção de contiguidade no narrador do autor paulistano:

“[...] os trens lerdos e chacoalhando, a sessenta quilômetros por hora, mostram lá fora, pelas janelas de vidros quebrados, o Rio Zona Norte – de um lado e outro dos trilhos dos trens da Central, o casario imundo, encardido, descascado e as favelas, Salgueiro, Mangueira, Candelária, muitas, trepam nos morros” (p. 28).

Por último, resta destacar um recurso presente na narrativa de João Antônio que não aparece nas crônicas dos outros dois

escritores. Trata-se do uso de dados estatísticos para melhor quantificar ao seu leitor as distinções entre o espaço da sociedade legalizada e os espaços destinados à população suburbana e, novamente, verifica-se a referência ao nome de Lima Barreto:

“Tudo para a Zona Sul, o lado rico da cidade. Um dado – enquanto do lado de lá do Túnel Novo, entre Copacabana e Leblon, vivem cerca de quinhentas mil pessoas, na Zona Norte e na Grande Rio estão os que restam: cerca de três milhões e quinhentas mil. Exatamente aquelas pessoas a que os escribas e intérpretes agora chamam brilhantemente de povo-meu-povo. Lima não era brilhoso, nem eloquente e os chamava de infelizes” (p. 29).

O breve percurso realizado permite estabelecer algumas considerações. Em primeiro lugar, constata-se que nada mudou, melhor dizendo, só piorou. Em mais de 50 anos, três diferentes escritores, pertencentes a lugares particulares, ao atentarem para a questão do transporte ferroviário do Rio de Janeiro destinado aos subúrbios, cada um à sua maneira e na individualidade de suas escritas, revelaram aspectos de uma realidade perversa que soma para muito além da precariedade dos trens. Inclusive ao se considerar também as primeiras décadas do século XXI.

Se há convergências, entretanto, há particularidades que denunciam os diferentes lugares de onde partem as considerações de cada autor. Observou-se em Lima Barreto uma visão solidária e meticulosa do entorno da estação suburbana por ele focalizada e a sua capacidade de representação social, humana e criticamente detalhada dos usuá-

rios dos trens. Atesta-se que essa apreensão coaduna-se com a perspectiva de um usuário do transporte suburbano e de um morador de subúrbio, pois a riqueza de detalhes e conjecturas a respeito das personagens dificilmente poderia ser realizada por alguém distante daquela realidade.

Por sua vez, Roberto Arlt, argentino que pouco tempo ficou no país, empreende considerações sobre a realidade que observa de modo muito diferente do enfoque barretiano ao partir da locomotiva para tecer sua crítica social. Os elementos que compõem as suas reflexões não possuem relações com a perspectiva do autor carioca para além da eleição temática comum. Contudo, ambos os autores coincidem no posicionamento contra um estado de coisas que oprime milhares de pessoas, seja pelas péssimas condições dos trens em Arlt, seja pela inconsciência social a reger a mentalidade do suburbano em busca de copiar modelos de comportamento não condizentes à sua realidade, conforme a crônica de Lima Barreto.

O “olhar de fora” do escritor argentino não o impede de perscrutar a condição opressora destinada aos trabalhadores brasileiros. É interessante inferir que dificilmente a questão do mau cheiro que permeia a estação e o trem, bem como as reflexões que antropomorfizam a locomotiva, seriam desenvolvidas por Barreto ou Antônio. Assim, a percepção de estrangeiro soma para se pensar sobre o tema elegido pelos três escritores de tempos, espaços e formações estéticas diferentes.

Pode-se pensar o texto de João Antônio como um “entreolhar” que sistematiza aspectos já contemplados nas narrativas de Arlt e Barreto e a eles soma outros elementos não vislumbrados ou trabalhados pelos

dois autores. O tempo do escritor paulistano é outro, mas o tempo das dificuldades de transporte para os suburbanos é o mesmo. Torna-se, assim, factível se pensar na atemporalidade de seus textos que, ao mesmo tempo, se diferenciam e se complementam. João Antônio olha textualmente para a visão de Barreto ao citá-lo de modo explícito em seu texto. Da mesma maneira, observou-se que seu olhar também se cruza com o de Arlt na interação entre trens depredados e a paisagem suburbana.

Diante do exposto, pode-se aventar que aos “infelizes do subúrbio” e ao “*poblado de miseria*” o escritor paulistano acrescenta o horror do “campo de concentração”. Verifica-se que as três imagens se relacionam e criam a perspectiva de um moto-perpétuo de sofrimento independente da passagem do tempo. Logo, evidencia-se que, provavelmente, o Rio de Janeiro nunca foi completamente lindo para os três escritores. E muito menos para a população suburbana.

Ainda mais, há que se ressaltar a captação por Arlt e Antônio sobre a presença frequente de pingentes¹, passageiros dependurados nos vagões, que parece configurar imageticamente toda a condição adversa enfrentada pela população suburbana em busca da sobrevivência. Se em “A estação” Lima Barreto não faz menção a pingentes, em outros momentos de sua produção localiza-se esse tipo de referência, como

1 É interessante notar que João Antônio utiliza o termo “pingente” para configurar também a sua imagem de Lima Barreto como escritor não reconhecido por seus méritos de crítica social e de verve literária. A título de exemplo, cita-se a sua obra *Calvário e porres do pingente Afonso Henriques de Lima Barreto* (Civilização Brasileira, 1977).

ocorre em *Clara dos Anjos*². A imagem do que representa o pingente na realidade dos trens suburbanos, improviso, luta, perigo e precariedade de milhares de vidas, registra de forma contundente seres em busca de

um lugar, e para sempre sem rumo certo, tanto na topografia urbana quanto na sociedade brasileira. Seja no início dos anos 1920, seja no final da segunda década do século XXI.

BIBLIOGRAFIA

ANTÔNIO, João. "Pingentes", in *Malhação do judas carioca*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1975.

ARLT, Roberto. "Divagaciones y locomotoras de fantasía", in *Aguafuertes cariocas: crônicas inéditas desde Rio de Janeiro*. Buenos Aires, Adriana Hidalgo, 2013.

BARRETO, Lima. "A estação", in *Toda crônica: Lima Barreto*. Apresentação e notas de Beatriz Resende. Rio de Janeiro, Agir, 2004, vols. I (1890-1919) e II (1919-1922).

_____. *Clara dos Anjos*. São Paulo, Brasiliense, 1956.

2 "Nessas horas, as estações se enchem, e o trem desce cheio. Mais cheios, porém, descem os que vêm do limite do Distrito com o Estado do Rio. Esses são os expressos. Há gente por toda a parte. O interior dos carros está apinhado e os vãos entre eles como que trazem quase a metade da lotação de um deles. Muitos

viajam com um pé num carro e o outro no imediato, agarrando-se com as mãos às grades das plataformas. Outros descem para a cidade sentados na escada de acesso para o interior do vagão; e alguns, mais ousados, dependurados no corrimão de ferro, com um único pé no estribo do veículo" (Barreto, 1956, p. 119).