

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL**

CAMILA IOLANDA PEDRO

**COM QUE BUSÃO EU VOU, PRO SAMBA QUE VOCÊ ME CONVIDOU?
Um estudo sobre a interferência do transporte público nos fluxos culturais da cidade do Rio
de Janeiro.**

Niterói
2018

CAMILA IOLANDA PEDRO

COM QUE BUSÃO EU VOU, PRO SAMBA QUE VOCÊ ME CONVIDOU?
Um estudo sobre a interferência do transporte público nos fluxos culturais da cidade do Rio de Janeiro.

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, como pré-requisito para obtenção do Grau de Bacharel.

Orientador: Prof. Dr. João Luiz Pereira Domingues

Niterói

2018

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG

P372q Pedro, Camila Iolanda
Com que Busão eu Vou pro Samba que Você me Convidou? /
Camila Iolanda Pedro ; João Luiz Domingues, orientador.
Niterói, 2018.
92 f. : il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Produção
Cultural)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de Arte e
Comunicação Social, Niterói, 2018.

1. Mobilidade urbana. 2. Cultura brasileira. 3. Cidade;
aspecto social. 4. Produção intelectual. I. Título II.
Domingues, João Luiz, orientador. III. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de Arte e Comunicação Social.
Departamento de Arte.

CDD -



ATA DE APRESENTAÇÃO DE TRABALHO FINAL DO CURSO DE PRODUÇÃO CULTURAL

IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHO

Nome do Candidato: CAMILA IOLANDA PEDRO	Matricula: 113.033.003
Título do Trabalho: “COM QUE BUSÃO EU VOU, PRO SAMBA QUE VOCÊ ME CONVIDOU? Um estudo sobre a interferência do transporte público nos fluxos culturais da cidade do Rio de Janeiro.”	
Orientador: Dr. João Luiz Pereira Domingues	
Categoria: Monográfica	Data da Apresentação: 05/07/2018

BANCA EXAMINADORA

1º Membro (Presidente): Dr. João Luiz Pereira Domingues
2º Membro: Drª. Marina Bay Frydberg
3º Membro: Ms. Kyoma Oliveira

AVALIAÇÃO:

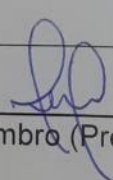
Análise / Comentário

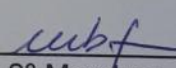
A BANCA CONSIDEROU A TEMÁTICA DA PESQUISA ALTAMENTE RELEVANTE PARA O CAMPO DE ESTUDOS NA PRODUÇÃO CULTURAL. ADEMAS, DESTACA A ESCRITA AUTORA, A COMPOSIÇÃO DE FONTES E TÉCNICAS DE PESQUISA DIVERSAS, E A EXCELENTE CONSTRUÇÃO DA QUESTÃO. POR FIM, DESTACA AS VÁRIAS POTÊNCIAS DE DESDOBRAMENTOS DA PESQUISA, E INDICA A CONTINUIDADE DOS ESTUDOS EM PÓS-GRADUAÇÃO.

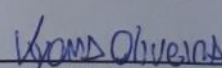
Nota Final (média dos três integrantes da Banca Examinadora):

10,0 (DEZ)

ASSINATURAS


1º Membro (Presidente)


2º Membro


3º Membro

DEDICATÓRIA

Para Rosimeire, José Carlos, Ana Carolina, Zenilde, Antônio e Uirá.

AGRADECIMENTOS

Cinco vezes. Por cinco vezes escrevi e apaguei esta página inteira. Deveria ser apenas uma formalidade, “obrigada a quem me ajudou, é isso aí”. Mas então, não seria verdadeiro, assim como não foi e por isso, apaguei.

Acho que agradecer de coração, o ato de expressar e demonstrar gratidão verdadeiramente pode ser difícil porque muitas vezes estamos com um olhar viciado para problemas, passados e futuros, defeitos, frustrações e tudo que ainda pode dar errado. Desperdiçamos o tempo que deveríamos usar para reparar em tudo que há para se agradecer. Ou todos aos quais devemos agradecer.

Precisei reescrever meus agradecimentos cinco vezes para lembrar o porquê de estar grata.

Agradeço à todas minhas experiências até hoje. As boas e as ruins. Desde o questionamento das minhas capacidades na pré-escola até morar sozinha numa cidade que nunca antes tinha visto na vida. Obrigada principalmente à experiência que originou este trabalho, narrada na introdução.

Agradeço aos bons professores que encontrei pelo caminho. Os que davam o sangue pela escolinha particular do bairro; os concursados sem esperança que de vez em quando encontravam um aluno para restaurar sua fé no sistema público de ensino; os professores universitários que não se perdiam na própria vaidade e levavam ótimas discussões para as aulas, os que faziam questionar. Em especial, três deles, que hoje inclusive, compõem a banca de apresentação deste trabalho. Obrigada, João, Marina e Kyoma.

Agradeço aos meus companheiros de campo durante este trabalho. Obrigada pela paciência com minha desorganização em relação à agenda; indecisão e os perrengues que nos enfiei.

Agradeço à minha amiga de trabalho e nossa chefe, Isabela e Daieny. Obrigada pela confiança, pelo suporte e pelo aprendizado.

Agradeço à minha família, à minha vózinha e meu vózinho que me viram iniciar esta jornada mais infelizmente não poderão ver a conclusão dela. Aos meus pais que por algum motivo deixaram e acreditaram que seria uma boa ideia largar uma garota de 17 anos sozinha em Niterói. Que confiaram em mim quando nem eu mesma confiava mais. E obrigada à minha irmã, minha maior fã e entusiasta. Só espero que ela nunca descubra a reciprocidade dos sentimentos, acabaria com toda minha moral de irmã mais velha.

Agradeço, principalmente, à família que fiz no Rio de Janeiro. Bem mista. Uns puxando um “s” marrento, outros acentuando um “r” caipira. Uirá, Helena, Bruno, Ábila, Otávio e Nathali, obrigada pelo suporte, obrigada pela convivência compartilhada, obrigada por estarmos todos juntos.

Agradeço hoje à Camila de ontem, que nunca desistiu.

RESUMO

A dinâmica do transporte coletivo foi concebida para valorizar terrenos e aquecer o recente mercado imobiliário que se formava no Brasil, num período que antecedeu a passagem de Império para República. Não houve preocupação em preparar e adequar a cidade para a chegada destes meios de transporte porque o projeto de sistema de transporte coletivo não contemplava as camadas mais baixas da sociedade. Conforme notou-se a possibilidade de lucro ao explorar linhas de ônibus e novos trajetos ao mesmo tempo em que se poderia colocar em prática a marginalização dos mais pobres, o serviço se expandiu, principalmente após o surgimento da linha férrea D. Pedro II, que tornou realidade a ocupação do interior da cidade do Rio de Janeiro e possibilitou a efetivação das desigualdades, concentrando serviços e esforços do governo apenas em regiões que interessavam àqueles que compartilhavam dos pactos de poder vigentes na cidade. A distribuição de equipamentos culturais e espaços de lazer seguiu esta lógica.

Palavras-chave: Transporte Coletivo, Equipamentos Culturais, Espaços de Lazer, Mobilidade Urbana, Desigualdade Espacial.

ABSTRACT

The dynamics of collective public transport was conceived to valorize land and warm the recent real estate market that was formed in Brazil, in a period that preceded the passage from Empire to Republic. There was no concern to prepare and adapt the city for the arrival of these means of transportation because the project of collective transportation system did not contemplate the lower strata of society. As the profitability of exploring bus routes and new routes was noted while the marginalization of the poorest could be put into practice, the service expanded, especially after the appearance of the D. Pedro II railway line, which made the occupation of the interior of the city of Rio de Janeiro a reality and enabled inequalities to be realized, concentrating government services and efforts only in regions that interested those who shared the power pacts in force in the city. The distribution of cultural equipment and leisure spaces followed this logic.

Key words: Collective Public Transportation; Cultural Facilities; Leisure Spaces; Urban Mobility; Spatial Inequality.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Eu, minha irmã, minha amiga e Charles Heriquepédia. Fonte: 1º Trabalho de Campo. .	15
Figura 2. Fonte: Coleção Estudos Cariocas – Portal GeoRio.....	37
Figura 3. Mapa do Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa. Fonte: Dados IBGE. Censo 2000; cálculos e mapa: IPP/DIG.....	38
Figura 4. Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa. Fonte: Fonte: Dados IBGE. Censo 2000; cálculos e mapa: IPP/DIG.....	38
Figura 5. Tabela de equipamentos culturais e de lazer por Área de Planejamento. Fonte: Censo 2010.	41
Figura 6. Estudo sobre participação no Teatro. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	44
Figura 7. Estudo sobre participação em atividades de música instrumental. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	Erro! Indicador não definido.
Figura 8. Estudo sobre participação em atividades de dança ou balé. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	Erro! Indicador não definido.
Figura 9. Estudo sobre participação em atividades de canto e/ou coral. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	45
Figura 10. Estudo sobre hábito de ir em exposições de arte. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	45
Figura 11. Estudo sobre hábito de ir ao circo Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.....	45
Figura 12. Estudo sobre hábito de ir aos cinemas. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	46
Figura 13. Estudo sobre participação em banda ou grupo musical. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.	46
Figura 14. Fachada da Igreja da Consquista, em Cascadura, Zona Norte do Rio de Janeiro. Fonte: Trabalho de Campo.	47
Figura 15. Lenço entregue nos cinemas ao público do filme “Nada a Perder”. Fonte: Trabalho de Campo.	49
Figura 16. Comparação dos ingressos meia-entrada com mantimentos. Fonte: Encarte Guanabara e site Kinoplex.....	50
Figura 17. Comparação dos ingressos meia-entrada com mantimentos. Fonte: Encarte Guanabara e site Kinoplex.....	51
Figura 18. Mapa dos Espaços Culturais da cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Mapas.cultura.gov.br	53
Figura 19. Mapa da distribuição do transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Bairros Cariocas – Aplicativo Instituto Pereira Passos.....	54
Figura 20. Legenda do mapa de distribuição do transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Bairros Cariocas – Aplicativo Instituto Pereira Passos.....	55
Figura 21. Mapa Racial de Pontos da cidade do Rio de Janeiro – Brancos. Fonte: Desigualdades Espaciais Wordpress.....	58
Figura 22. Mapa Racial de Pontos da cidade do Rio de Janeiro – Pardos. Fonte: Desigualdades Espaciais Wordpress.....	59
Figura 23. Mapa Racial de Pontos da cidade do Rio de Janeiro – Pretos. Fonte:Desigualdades Espaciais Wordpress.....	59
Figura 24. Estação de Trem de Cosmos. Fonte: Trabalho de campo.	63
Figura 25. Estação de Trem de Madureira. Fonte: Trabalho de campo.....	73

Figura 26. Estação de Trem de Madureira. Fonte: Trabalho de Campo.....	74
Figura 27 Vagão de Trem Depredado. Fonte: Trabalho de Campo.	74
Figura 28. Painel Informativo disponível nas estações de trem. Fonte: Trabalho de Campo.	75

Sumário

INTRODUÇÃO	11
OBJETIVOS	16
I - “TRANSPORTE PÚBLICO”	18
II - RIOS DE JANEIRO	36
III – UM MERGULHO NO RIO	61
CONCLUSÃO.....	76
REFERÊNCIAS.....	79
ANEXOS	85

INTRODUÇÃO

Seria um equívoco dar início ao presente trabalho sem contar a história de trás da ideia. Foi esta pequena aventura narrada a seguir, a grande fagulha para a pesquisa. Peço licença para apresentar a origem da inquietação em relação ao assunto tema deste trabalho.

Era domingo e um grupo de amigos tinha combinado um churrasco na casa de uma outra amiga na Pavuna. Quase São João de Meriti. A localização exata do bairro não era consenso, uns diziam estar na Pavuna, outros reclamavam para si o título de moradores da baixada e a única coisa que eu sabia era o fato de ser uma paulista, atualmente moradora de Niterói, em algum ponto limítrofe da cidade do Rio de Janeiro.

A noite foi chegando e com ela, a preocupação em voltar para casa: “Final de semana passa menos ônibus; o último passa cedo”, fomos avisados por parentes que moravam no mesmo terreno que nossa amiga. Saímos de casa e ficamos cerca de trinta minutos esperando o ônibus que iria para o centro do Rio, ou “ônibus que vai pra cidade”. Nesses trinta minutos ficamos com medo de assalto, fomos insultados por alguns moradores (“Olha os Jackson 5; Tão tirando o sustento do barbeiro” e mais outras ofensas racistas). Passou também uma espécie de trenzinho mágico, um bonde iluminado com várias pessoas fantasiadas de personagens da cultura pop animando os passageiros do vagão. Ao passarem por nós, um dos personagens, o esquivo homem aranha, sendo mais específica, apontou para meu grupo de amigos e puxou o coro de “você são feios”. Alguns passageiros entoaram a ofensa, outros só riam. E nós não conseguíamos acreditar que aquilo estava acontecendo. Tudo que queríamos era chegar ao centro a tempo de curtir uma festinha alternativa que rolava no Arco do Teles. Passa um ônibus para Vila Valqueire, um dos amigos se despede e agarra a oportunidade de ir logo para casa. Aproveitamos para perguntar ao motorista se ele sabia do paradeiro dos ônibus em direção ao centro do Rio. Ele nos informa que o último passou horas antes devido à uma alteração de horários, rotas, algo do tipo.

Com o grupo desfalcado, vamos para o ponto onde passa a van rumo ao metrô da Pavuna. Eis o plano: pagar a van; pagar o metrô na Pavuna; descer na Presidente Vargas ou na Carioca. Ou em qualquer estação menos perigosa, coisa que decidiríamos no caminho. Ao lado do ponto das vans havia um ginásio/quadra, de início projetado para ser um centro de diversas atividades para o bairro, mas que atualmente recebe apenas uns poucos shows de funk. Naquela noite

aconteceria show do MC TH, com entradas a R\$ 15,00. Minha amiga moradora do bairro sugeriu que ficássemos por ali mesmo e aproveitássemos o show, mas a ideia de ir para a “festinha 0080” (gratuita) era mais chamativa. Então ficamos no ponto, esperando a van para o metrô e escutando o DJ se preparando para abrir o show.

Contando 15 minutos parados no ponto, passa a van. A tarifa era alta, não lembro exatamente o valor, mas era no mínimo duas vezes mais que o valor da passagem vigente na época. Na van, o motorista sugere para pegarmos o ônibus direção ao centro do Rio na Dutra ao invés de ir até o metrô. Nisso, já passava das dez da noite e aquela ideia imprudente por algum motivo foi aceita.

O motorista nos deixou na Dutra e seguiu sua viagem, o ponto vazio, do outro lado da pista apenas um motel e um outdoor divulgando uma loja de materiais de construção.

Passou o primeiro ônibus, demos sinal mas ele não parou. O segundo encostou para que pudéssemos subir, mas desistimos ao ver o valor da passagem. Sentamos esperando um terceiro ônibus. Neste intervalo, um grupo de jovens muito bem arrumados e perfumados, todos negros, assim como nós, para no ponto e começar a tocar funk, preparar drinks de vodka barata e algumas outras bebidas coloridas. Passa o terceiro ônibus, que mesmo vazio, faz questão de acelerar ao ver a quantidade de pessoas negras dando sinal.

Meus amigos estavam entrando num estágio de desespero leve. Eu, como boa otimista, já estava tentando aceitar que não sairia mais daquele lugar e teria que dormir no banco do ponto de ônibus.

Longe, avistamos uma van: “É agora”. Fazemos sinal e o veículo para nós. Ponto um: alguns homens dentro da van assediam as mulheres do meu grupo de amigos. Ponto dois: o motorista nos cobra um valor diferente do que estava estampado no para-brisa. Eram sinais para não entrarmos naquela van. O grupo de jovens ocupa um gramado ao lado do ponto e inicia a festa por ali mesmo enquanto não conseguem transporte. Um homem negro senta ao nosso lado no ponto e fica nos encarando. A sensação de já tê-lo visto antes faz com que eu tente olhar de rabo de olho para sua direção. Ah, descobri!

“Vocês sabem que eu sou?”. “Sei, irmão”, respondeu um dos meus amigos. Que noite maluca, era o Charles Henriquipedia, um rapaz negro que por algum tempo integrou o elenco do programa “Pânico na TV”, num quadro onde decorava fatos da história da televisão brasileira e vida dos artistas que entrevistava. Charles começou a falar com a gente sobre ser famoso,

tentando nos convencer de sua importância no programa. O que começou como algo hilário foi se tornando cada vez mais deprimente, pois sabíamos que uma celebridade de verdade ou qualquer outro do alto escalão do programa não estaria no meio da Dutra, tentando um ônibus àquela hora da noite. Sabíamos também que sua menor relevância no programa se dava pelo fato de ser negro, e que ele, assim como outros homens pobres que tiveram suas imagens exploradas pelo show de “comédia” só eram motivo de riso por dificuldades na fala ou não adequação social. Depois de um tempo, Charles levantou e ficou parado encarando um muro branco. Mais uma van vindo em direção ao centro do Rio, o grupo que parecia ter esquecido que estava indo para algum lugar correu para o meio da pista e deu sinal, reuniram suas coisas e foram entrando na van. Nós os seguimos, uma van cheia parecia mais segura. Quando sentei no banco, olhei para trás e vi Charles no mesmo lugar, parado, de frente para o muro. O outro grupo de jovens estava eufórico, finalmente descobri para onde estavam indo tão empolgados, para o baile funk da Nova Holanda, um dos bailes de favela mais conhecidos.

Na van a festa que se iniciara no gramado da Dutra continuava, um dos garotos e acendeu um cigarro de maconha e foi passando para os amigos. O motorista, que dirigia com tudo aquilo que era oposto a precaução e cautela, parou num posto de gasolina e pediu ordem aos jovens: “Fuma de janela aberta pra polícia não ver a marola”. Ok, seguimos viagem.

Na entrada da Favela da Nova Holanda a van estacionou e descemos para que os jovens pudessem sair e aproveitar o baile. Quando fomos voltar para dentro do veículo, o motorista fechou a porta: “Hoje é só baile”. “Não vai para o centro?”. “Não, eu só deixo o pessoal aqui e volto.”

Era isso, estávamos sem dinheiro abandonados ali na entrada da favela, com pessoas armadas passando o tempo todo, garotos falando por códigos em rádios. Para mim tudo aquilo era muito surreal. E tinha mais.

Descobrimos que um ônibus para Candelária passava do outro lado da pista. Fácil, não? Não, teríamos que andar mais um pouco, até o próximo banco para sacar dinheiro suficiente para pagar as passagens, depois voltar até a entrada da passarela e atravessar para o lado que passava o ônibus. Feito isso conseguimos pegar o ônibus, não sem antes correr muito para não perder aquele que já se aproximava do ponto e sabe-se lá se não era o último da noite. Sentei aliviada, mas durou pouco, lembrei que ao chegar no Rio ainda teria a maratona para chegar até Niterói. Cabe dizer que nesta altura todos já tínhamos desistido da tal festa no Arco do Teles.

Cheguei em casa tarde, cansada mas com a cabeça agitada. Era muita informação de uma vez só e eu precisava processar tudo antes de dormir, porque sabia que no dia seguinte, sem a adrenalina necessária aquela história se perderia. Peguei um caderninho e comecei a anotar frases soltas. Comecei a entender porque minha amiga moradora da Pavuna/São João de Meriti prefere dar o nome do primeiro lugar como referência de onde mora mesmo estando mais próxima ao segundo. Além dos óbvios preconceitos que pipocam ao se pronunciar “moro” e qualquer lugar da baixada na mesma frase, parece mais fácil de se chegar, parece mais perto, remete à estação de Metrô.

Vi que o “dinheiro da passagem” é realmente um empecilho para nosso deslocamento bem como as irregularidades de rotas, tarifas e horários dos transportes públicos nas regiões periféricas. Entendi porque minha amiga sempre quer planejar com antecedência o horário e ponto de encontro; porque quer chegar cedo nas festas; porque os convites para eventos na Zona Sul são sempre negados; porque sempre pede para “cair” na casa de alguém; porque mesmo com fome não compra aquele salgado baratinho ou a cerveja “saideira” da noite.

Alguns dias depois, ao reler minhas anotações percebi como o transporte público, essencial para o deslocamento urbano, principalmente para aqueles que se fazia como única escolha possível poderia interferir e até mesmo impedir que os indivíduos acessassem as múltiplas produções culturais da cidade.

Surge então a ideia a ser investigada: como o transporte público pode afetar, direta ou indiretamente, os diálogos culturais da cidade do Rio de Janeiro? Existem outros pontos que atravessam o deslocamento dos sujeitos pelos meios de transporte público e consequentemente também afetam as trocas culturais na cidade?

Buscando responder a estas questões estruturei uma pesquisa que vai desde o resgate da chegada do transporte coletivo no Brasil, passando pela concentração de equipamentos culturais e espaços de lazer até chegar aos relatos das experiências vividas em campo.

Esse conteúdo foi dividido em três capítulos: o primeiro se inicia com um Rio de Janeiro concentrado na região Central, cenário que se altera com a chegada do transporte coletivo na cidade. Com o aumento do serviço de transporte houve uma expansão da zona urbana que junto com outras mudanças sociais que ocorriam à época (estamos tratando de um momento pré abolição e pré república) ditaram as novas dinâmicas da cidade.

Nos capítulos seguintes somos apresentados às sequelas deixadas por esta expansão e o lugar do transporte coletivo nisso. O segundo capítulo apresenta como os equipamentos culturais e espaços de lazer se concentraram nesses lugares beneficiados por meios de transporte e outros serviços.

O terceiro capítulo traz relatos de experiências por essa cidade que foi apresentada nos dois capítulos anteriores. E para construir o terceiro capítulo concluí que não poderia utilizar outro método se não o de me expor à cidade para coletar material que responda ao questionamento principal deste trabalho. Afinal, foi assim que tudo começou, o *click* inicial para realização da pesquisa, e seu desenvolver não poderia ser diferente.

A relação do tema com situações tão presentes na nossa vivência da atualidade levou-me a optar por um método de narrativa comparativa entre passado – presente. De forma que encontraremos saltos temporais, principalmente no capítulo de ambientação histórica deste trabalho. São comparações de acontecimentos do passado com situações atuais.

Acredito que quando vivenciei tudo que foi narrado nesta introdução já estava em campo, só não sabia ainda.



Figura 1: Eu, minha irmã, minha amiga e Charles Heriquepédia. Fonte: 1º Trabalho de Campo.

OBJETIVOS

Desde o princípio foi estabelecido que este trabalho de conclusão de curso não teria seus alicerces fincados em referenciais teóricos. Respeitando e atendendo aos protocolos, será possível encontrar citações, referências e muita ABNT. Mas o fato é: por tratarmos de um trabalho que se propõe a ser uma experiência de pesquisa imersiva, não poderia colocar tudo que se passou e trouxe à escolha deste tema, bem como o que ainda está por vir para endossar o assunto, numa sessão de anexos. Não caberia ignorar essa vivência, que não se encontra em aporte teórico, em detrimento da construção de uma monografia aos moldes tradicionais. O objetivo é não realizar um trabalho frio e distante. É este o desejo que permeará toda minha escrita sobre nossas experiências.¹

A partir do caso narrado na introdução senti a necessidade de falar sobre uma situação que de tão recorrente já era parte do meu entendimento de “deslocamento” e no entanto, só veio a causar desconforto quando vivida em outro estado.

Explico: sou de uma região periférica do município de São Paulo. No meu bairro também “vamos à cidade” quando queremos nos dirigir ao centro da cidade. Cresci utilizando duas formas de transporte público, no mínimo, para me locomover. Ônibus e metrô, sempre. Para passear e para estudar. Para shows maiores poderia acrescentar o transporte ferroviário. Quando me vi passar por essa situação num lugar até então desconhecido, não pude evitar o desconforto, mas foi graças a ele que despertei para este tema. Assim, achei melhor num primeiro momento abordar os atravessamentos do transporte pública na vida cultural do cidadão carioca, deixando as questões paulistas para um momento futuro.

Esta investigação acontecerá a partir de vivências compartilhadas com alguns sujeitos apresentados posteriormente. A escolha dos meus companheiros de campo, como prefiro chamá-los, foi pautada por suas subjetividades, de modo que pudesse absorver experiências de mundo distintas.

A lógica que estruturou essas escolhas poderá ser encontrada no capítulo que abordará a metodologia utilizada nesta monografia.

¹ Ao final foi possível escrever um trabalho humano, com *insights* provocados pela experimentação da cidade do Rio de Janeiro, e ao mesmo tempo, dentro de uma estrutura totalmente acadêmica. Esta mudança de postura fez parte do processo de amadurecimento não só do trabalho, como meu também durante esta caminhada que durou pouco mais de dois anos.

É este o único objetivo geral, que desatinará o nó dos objetivos específicos abaixo e da justificativa.

Para chegar à análise central deste trabalho é primordial voltar à origem de tudo: a chegada do transporte do público na cidade do Rio de Janeiro e partindo deste ponto, traçar uma linha de questionamentos até os dias atuais a fim de descobrir se estes meios de locomoção em massa foram, e são, utilizados como forma de manter a hierarquia social da cidade, defendendo o status quo da elite carioca.

Independentemente da confirmação ou não da teoria proposta acima, debruçarei mais uma vez sobre o funcionamento do transporte público, mas desta vez buscando compreender seus modos de operação (horários de funcionamento, áreas de atuação) e os efeitos na vida cultural carioca.

Num segundo momento o foco estará na disposição geográfica da vida cultural na cidade, com um recorte limitado aos levantamentos e mapeamentos já realizados e disponíveis para consulta pública, até o momento de escrita do trabalho. Com base nestes estudos disponíveis intenciono expor o padrão de distribuição de equipamentos culturais, cuja tendência está em grande parte concentrada nos bairros identificados com as moradias de classe média e alta. Concretizada a teoria da concentração das alternativas culturais da cidade caberá uma outra reflexão pertinente ao tema: os cursos de gestão/produção cultural, seja em nível técnico superior ou pós-graduação, preparam os futuros agentes da cultura para lidar com as problemáticas inerentes à geografia da cidade? Estes cursos estão pensando as contradições que estão presentes na geografia da cidade e seus múltiplos territórios? Por fim, além da possível concentração de atividades e espaços culturais, estaria a cidade vivendo também uma polarização cultural? E para constatar essa última teoria, caberá uma análise da agenda cultural das regiões da cidade. Análise esta, construída a partir de dados institucionalizados, como calendários oficiais e programações de espaços culturais, e dados mais informais, porém tão significativos quanto, eventos de Facebook, panfletos e divulgação de rua, que é de onde poderemos colher informações de eventos não institucionalizados.

I - “TRANSPORTE PÚBLICO”²

Se pudéssemos escolher um ponto para posicionar este trabalho na linha do tempo da história da cidade do Rio de Janeiro, fincaríamos em 1870, ano de expansão da Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada dois anos antes. Segundo Maurício de Abreu em seu livro “Evolução Urbana do Rio de Janeiro” (ABREU, 1997, pág. 36), este ano foi o grande divisor de águas na disposição espacial da cidade, quando finalmente trens e bondes, presentes no Rio desde 1859, passaram a atuar juntos nos primórdios do que seria o transporte público carioca.

Mas para entender a importância deste momento de expansão ferroviária devemos voltar alguns anos no tempo, para 1817 mais especificamente. É a data atribuída ao surgimento do protótipo de transporte estilo ônibus no Brasil. É preciso lembrar que neste período o Rio de Janeiro ainda era capital do império português, prosperando através da exploração de mão de obra escrava e acompanhando a instauração de espaços de cultura e lazer pela (e para a diversão) da corte portuguesa. Era o Rio de Janeiro que acabara de receber a Missão Artística Francesa, em 1816, mais uma das tentativas de transformar uma colônia de exploração em capital da coroa com ares de Europa.

Considerando as demandas na colônia antes da chegada da família real, as formas de transporte existentes até então atendiam plenamente aos interesses daqueles que usufruíam deste tipo de serviço. Mulas e cavalos, utilizados massivamente no interior do país para logística de alimentos, ouro, cana-de-açúcar e algodão. Enquanto transportes a partir da tração humana eram utilizados para deslocar a elite da época. Carros-de-boi, as carroças, e escravizados carregando seus senhores disputavam espaço nas ruas estreitas do Centro do Rio de Janeiro. Podemos listar alguns destes transportes por tração humana, eram eles:

- Serpentina: Foi batizada com este nome devido ao adorno em formato de espiral que era colocado na extremidade dianteira do teto. Um varapau atravessava o teto e encontrava suporte nos ombros dos escravizados. Era mais utilizado para o trajeto das sinhás até a missa. Acompanhando, a pé, ia a mucama carregando o missal;

² Conferir a música “Transporte Público”, de Rincon Sapiência.

- Rede: O senhor de escravos ficava dentro da rede, que era presa a um varal carregado por escravizados. A pé, acompanhava outro escravizado, com uma sombrinha para proteger o senhor em caso de sol ou chuva. Geralmente utilizavam crianças para este serviço devido sua baixa estatura;
- Cadeirinha: Diferente dos outros transportes citados acima, era mais utilizada no deslocamento urbano e o varal de suporte não precisava ser sustentado nos ombros. Para ostentar a situação de riqueza muitos senhores vestiam os escravizados que os carregavam com librés³, mostrando que podiam oferecer roupas de luxo até para seus escravos.

Além destes transportes, utilizados exclusivamente para trajetos com pessoas, os escravizados também eram responsáveis pelo transporte de carga e realização de mudanças, principalmente em áreas de maior concentração de comércio.

O que podemos concluir é que o transporte, até este momento, seja por tração humana, seja por tração animal, estava a disposição de uma elite abastada detentora de escravizados e da logística da matéria prima que se produzia para alimentar a riqueza desta mesma elite.

Em 1817 D. João VI concedeu ao sargento-mor da Guarda Real e barbeiro do Rei, Sebastião Fábregas de Suriguê uma concessão para explorar duas linhas de transporte de pessoas, deixando-o com o domínio dos trajetos Praça XV-Quinta da Boa Vista e Praça XV-Fazenda de Santa Cruz. Existia um itinerário, tarifa e horários de partida dos “ônibus” e a escolha do trajeto não foi aleatória. Ambas as linhas partiam da Praça XV, no coração da cidade partiam para redutos de D. João VI. A Quinta da Boa Vista era a residência oficial da família real no Brasil e a Fazenda de Santa Cruz, onde o príncipe regente também passava boa parte de seu tempo. Tudo para que D. João VI pudesse ressuscitar o antiquado ritual do beija mão:

Função medieval revivida pelos Bragança, a cerimônia de corte do beija-mão era uma antiga representação pública, que punha o monarca em contato direto com o vassalo. Este, por sua vez, lhe apresentava as devidas reverências e suplicava por alguma mercê, frequentemente concedida pelo rei. Pleno de significado simbólico, o cerimonial reforçava a autoridade paternal do soberano protetor da nação, bem como o respeito à monarquia, confirmado pela postura altamente reverencial diante dos reis, e pelo fascínio que exercia sobre o povo em geral. Regras prescritas determinavam a sequência de atos que levava ao ponto mais alto da cerimônia do beija-mão: chegando junto à sua

³Libré: fardamento provido de galões e botões distintivos. Farda, uniforme.

majestade, por meio de uma genuflexão, que consiste em dobrar um pouco ambos os joelhos ficando o corpo inteiro, punha-se um joelho em terra e lhe beijava a mão. Após levantar, tornava-se a fazer outra genuflexão, e voltando-se para o lado direito retirava-se da sala. Dom João recebia o público para a cerimônia todas as noites, exceto domingos e feriados, no palácio de São Cristóvão, acompanhado por uma banda musical.⁴

O trajeto era feito em diligências, uma carruagem puxada por quatro cavalos. O caminho mais longo, da Praça XV até a Fazenda de Santa Cruz, tinha cinquenta quilômetros, durava cerca de cinco horas e eram necessárias quatro revezamentos de animais durante o trajeto. O que fica claro é que as formas de transporte existentes pareciam acessíveis ou a serviço das camadas sociais mais populares.

A questão da mobilidade (ou falta dela) naquele período determinou a distribuição geográfica dos cariocas. A cidade, que ainda naquela época era espremida entre os morros da Conceição, do Castelo, de São Bento e de Santo Antônio, por onde, dizia-se que os ares não circulavam, concentrava-se nas cinco freguesias em torno do centro da cidade, onde a vida econômica acontecia de fato (Homero, 2016). No entanto, mesmo essas cinco freguesias principais tinham ocupações e conseqüentemente usos distintos. As freguesias da Candelária e São José abrigavam o importante Paço Real (na Praça XV) e órgãos administrativos, atraindo assim as classes dirigentes que se instalavam em sobrados próximos às repartições. À essas classes ficou como possibilidade também ocupar os territórios mais ao sul da cidade, como fez a ranha Carlota Joaquina ao mudar-se para Botafogo. É quando começa a ocupação expoente de bairros que fazem a transição entre Centro/Zona Sul, como Glória e Catete.

Para aqueles menos abastados e conseqüentemente como poder de mobilidade reduzido ou nulo, restou ocupar as demais freguesias, Sacramento Santa Rita, Santana, hoje os bairros Saúde, Santo Cristo e Gamboa.

A área hoje conhecida como Cidade Nova naquele período era uma região de mangues chamada de “Saco de São Diogo”, que não demorou a ser aterrada, atraindo para o local imóveis mais sofisticados, daqueles que queriam viver a vida do centro da cidade, mas sem viver no Centro, que por conta das atividades comerciais da época começava a ser visto com maus olhos por aqueles que queriam mais que uma moradia, procuravam por status. As intensas atividades portuárias e as conseqüências destas degradavam o Centro aos olhos daqueles que não queriam ver a origem do próprio lucro. A chegada de mercadorias, material e humana, já que estamos

⁴ Fonte: O Arquivo Nacional e a História Luso-Brasileira, s.d.. Acesso em 28/01/2018

falando de um período de intenso comércio de pessoas, que também acontecia no Largo do Paço (Praça XV) passa a ser exclusiva do porto da Prainha (Praça Mauá). Assim, donzelas a caminho da missa e aristocratas não precisariam mais se deparar com a carga humana recém chegada da África, que por vezes já ficavam pelo Cemitério dos Pretos Novos ou no Hospital da Saúde, para quarentenas e doenças contagiosas.

Essas mudanças, segundo Filho (2011) acabam por transformar a zona Portuária num lugar de usos sujos, que as funções indispensáveis ao funcionamento da cidade, que por serem marcadas por consumo de áreas ou poluição sonora ou visual, devem ficar próximas ao centro, mas não tanto a ponto de macular sua simbólica imagem.

À região portuária restou aceitar aos poucos seu destino e abraçar seus novos moradores, que chegariam massivamente com o fim do regime escravocrata. Capoeiras, sambistas, estivadores e toda sorte de personalidade renegada pelos bons costumes da época juntou-se ao mais importante sítio arqueológico da diáspora africana no mundo⁵, criando um patrimônio histórico ímpar.

Em 1837, Jean Lecocq acende a ira dos condutores de sege e locadores de cavalos e mulas ao importar de Paris a primeira experiência de transporte coletivo:

“Os ônibus eram veículos de quatro rodas, timão e boleia, puxados por quatro cavalos. Eram fechados e transportavam vinte e quatro pessoas sentadas.”⁶

Sua viagem piloto aconteceu do Rocio Grande (hoje Praça Tiradentes) até a Praia de Botafogo.

Podendo transportar mais pessoas do que qualquer outro meio disponível no Rio de Janeiro até então, não demorou para que o entusiasmo e curiosidade da população diante da novidade tornasse perceptível que estavam diante de algo mais valioso que um meio de transporte. Os ônibus eram minas de ouro. Assim, em 1838, por iniciativa do desembargador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, futuro Visconde de Sepetiba, é fundada a “Companhia de Omnibus”, com linhas que partiam do Centro para: Botafogo, Engenho Velho e São Cristóvão⁷.

5 Fonte: < <http://www.revistahcsm.coc.fiocruz.br/zona-portuaria-carioca-e-o-mais-importante-sitio-arqueologico-da-diaspora-africana-no-mundo/> Acesso em: 28/01/2018

⁶ Anais do Museu Histórico Nacional, volume XXVI, 1975, pág. 87

Neste período os três bairros eram de grande circulação das elites, Botafogo prosperando com as migrações que passaram a ocorrer do Centro à Zona Sul enquanto Engenho Velho e São Cristóvão eram localidades de muitas casas

Observando o êxito da “Companhia de Omnibus” o concessionário Martin & Cia. solicitou autorização para explorar o serviço de transporte na cidade, passados quatro anos, em 1942, surgiu a “Companhia de Gôndolas Fluminenses”.

As gôndolas, assim chamadas pela forma externa da carroceria que se assemelhava às gôndolas venezianas colocadas sobre um carroção puxado por bestas, transportavam nove pessoas, sendo quatro de cada lado e uma nos fundos, além de mais duas em lugares ao lado do cocheiro e muito disputadas pelos elegantes da época.⁸

A “Companhia de Gôndolas Fluminenses” inaugurou cinco linhas, todas partindo do Largo do Moura (atual Praça Marechal Âncora) e tendo como destino:

Rossio Pequeno (Praça Onze);

Saco do Alferes (Santo Cristo);

Pocinho da Glória (Largo da Glória);

Catumbi e

Rua do Livramento.

Desta forma, a “Companhia de Omnibus” cobria os trajetos dos arrabaldes da Corte, enquanto a concorrente “Companhia de Gôndolas Fluminense” ficava responsável pelas regiões mais centrais da cidade. O centro urbano da maior, até então, cidade brasileira, era uma montoeira colonial, precário de infraestrutura, transportes de tração animal/humana, aristocratas e aqueles postergados da vida social cariocas competindo por espaço nas ruas de terra estreitas e esburacadas. A região central, que se estendia até São Cristovão, passando pela Cidade Nova, tinha nos bairros mais ao Sul, como Glória e Botafogo, um desafogo do caos que se formava pelo seu acúmulo de usos e funções. Mas ainda não era suficiente. Foi apenas com a chegada dos bondes e dos trens que o Rio de Janeiro pode assistir à sua expansão territorial. É neste momento também que se torna possível a marginalização geográfica e nascimento dos subúrbios cariocas.

A ocupação da região compreendida hoje como Tijuca data da segunda metade do século XVI, quando padres jesuítas lá se instalaram e dedicaram-se ao cultivo da cana-de-açúcar.

de recreio de campo de uma elite nem tão abastada assim. A diferença social entre os bairros é evidente ao lermos descrições de “fazendolas e sítios” nestas freguesias mais ao Norte da cidade em contraponto às luxuosas mansões e palacetes do bairro da Zona Sul. Prova disso é a transferência do matadouro da cidade para as cercanias da atual Praça da Bandeira, em 1853, atribuindo um uso sujo à região.

⁸ Anais do Museu Histórico Nacional, volume XXVI, 1975, pág. 87

Em 1759, durante o reinado de D. José I, em Portugal, conflitos de interesses da coroa e da igreja levaram à extinção das Companhias Jesuítas e expropriação de todos os bens sob tutela dos padres jesuítas. Com a queda do domínio jesuíta a região da Tijuca deixou de representar uma linha limítrofe para o Rio de Janeiro. Não demorou para que as possibilidades de cultivo e os bons ares da Floresta da Tijuca atraísse nobres e aristocratas, os novos ocupantes da região.

Em 1856, a fim de atender às demandas de uma elite afastada do centro da cidade, o médico inglês Dr. Thomas Cochrane apresentou ao governo imperial uma proposta de sistema de veículos sobre trilhos de ferro que ligasse o centro à Tijuca. Para esta empreitada o inglês criou a “Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca”

No início, o serviço era realizado apenas até a Cidade Nova, funcionando de forma precária durante manhã e à tarde.

Em meio a um cenário de rivalidade com o serviço de gôndolas, que propositalmente causavam acidentes com os bondes por medo da concorrência junto ao estranhamento da população com um veículo sobre trilhos e a velocidade com que este operava não permitiu que a “Companhia Ferro-Carril da Tijuca” (nome pelo qual era mais conhecida a empresa de bondes) prosperasse. Nem a posse do famoso empresário Barão de Mauá, como presidente da Companhia em 1861, pôde salvar o empreendimento, que num último suspiro testou a implantação de bondes com tração a vapor. Essas competições pela mobilidade urbana foram vividas novamente com a chegada de aplicativos como o “Uber”, que isentos de uma regulamentação ou fiscalização representaram uma ameaça aos tradicionais serviços de táxi.

Irineu Evangelista de Sousa, agraciado com o título de “barão” ao construir a primeira estrada de ferro da América do Sul, representava, e defendia, a modernidade, o que àquela época poderia ser entendido basicamente como implantação total do capitalismo. O empreendedor enxergou o potencial econômico do sistema de bondes e além de sua fusão com a “Companhia Ferro-Carril da Tijuca” associou-se também à outra empresa que tentava instaurar o serviço na cidade, a “Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico”. Esta concessão de bondes deveria ligar o centro à Gávea, cruzando Glória, Catete e Botafogo. Neste momento, esses bairros passavam por desmembramentos de suas vastas fazendas, que agora se transformavam em chácaras ocupadas pelas classes dirigentes. O que aumentava a urgência em implantar um serviço de transporte eficiente para deslocamento dos mais abastados.

A obtenção de capital era o principal obstáculo para a efetivação do serviço de transporte coletivo na cidade, a descrença e o receio dos cariocas em relação a este novo serviço dificultava investimentos nacionais no sistema de bondes. Foi então que o Barão de Mauá recorreu ao capital estrangeiro e em 1866 vendeu a concessão da “Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico” para o americano Charles B. Greenhoug.

A empreitada estrangeira passou a se chamar “Botanical Garden Rail Road Company Ltda.” e em pouco tempo conseguiu realizar mais do que qualquer outra iniciativa anterior; os carros inicialmente fechados passaram por modernizações que incluíam área aberta para fumantes. Essas pequenas adaptações junto com o assentamento dos trilhos até Botafogo foram o suficiente para que o serviço cativasse a simpatia dos cariocas.

Como moedas no valor exato das passagens eram raras a Companhia desenvolveu um combo de cinco passagens para facilitar o troco. Este bloco de cinco passagens era estampado com o nome da companhia, imagens dos veículos, o valor e a palavra “título”, em inglês, bond. Por associação passaram a chamar o veículo de bonde. E assim o mesmo foi popularizado (Weid, 1994).

Assistindo à bonança pela qual passava a Botanical Garden outras duas empresas surgiram, mas suas concessões foram transferidas aos americanos Silverter S.Battin e Albert B. Hagger que, de Nova York, fundaram a The Rio de Janeiro Street Railway Co., que servia os bairros São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido.

Deste momento em diante passam a pipocar pequenas novas empresas e concessões, principalmente no Centro da cidade. Estes empreendimentos menores disputavam ferrenhamente o espaço urbano, neste caso, as estreitas ruas do Centro carioca que viviam num estado caótico pela concentração de serviços e agora, pelo aglomerado de diferentes linhas de transporte, principalmente porque como todos queriam garfar um pedaço desta oportunidade, era comum concessões de trechos muito curtos, o que tornava ainda mais confusa a locomoção na região. Aos poucos teve início o movimento de fusão destas pequenas concessões, e se por um lado houve melhoria na dinâmica do fluxo do centro da cidade, por outro favoreceu a monopolização das áreas, de modo que cada área só poderia ser atendida por uma companhia, sem concorrência.

Os serviços de bondes (e ausência deles, remediada com o serviço de trens como veremos mais a frente) foram traçando o modelo atual de urbanização que temos hoje no Rio de Janeiro.

Com o Centro da cidade tornando-se cada vez mais voltado para fins comerciais e administrativos, as elites mais privilegiadas retiram-se para o sul da cidade. Os menos endinheirados, mas com condições suficientes para sair do Centro ocupam o início da Zona Norte carioca, que assiste aos seus grandes lotes de terra e chácaras darem espaço a avenidas e casarões. Importante ressaltar que não necessariamente essas mudanças vieram com a finalidade de organizar e estruturar a vida na cidade, tampouco aconteceram abruptamente. Tendo as concessões de linha se provado um rentável negócio e a atuação no Centro e Zona Sul concentrada nas mãos de algumas Companhias, restava aos demais interessados em explorar este serviço a criação de um novo mercado. Sobre este momento:

É importante ressaltar que os bondes não só vieram a atender uma demanda já existente como, em atendendo a essa demanda, passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava, tanto nacional como estrangeiro capital nacional, proveniente de grande parte dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou cada vez mais a ser aplicado em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infra-estrutura urbana. Os dois, entretanto, nem sempre atuavam separadamente, aliando seus esforços em muitas instâncias, quando esta associação era desejada, ou mesmo inevitável, como no caso da criação de novos bairros. (Abreu, 1997)

Posteriormente, as companhias de capital estrangeiro foram compradas por empresários brasileiros, mas a lógica manteve-se a mesma: a área de cobertura dos bondes determinava a infraestrutura da região, bem como a criação e ocupação dos bairros. A exemplo disso temos o caso de Vila Isabel.

A “Imperial Quinta do Macaco”, conhecida como Fazenda do Macaco, era propriedade da Imperatriz Amélia Augusta Eugênia Napoleão de Beaucharnais, segunda esposa de Dom Pedro I. Com seu retorno para a Europa a Fazenda foi vendida para José Batista Vianna de Drummond, o Barão de Drummond, um empresário abolicionista⁹ da época.

Drummond era um dos tantos empresários que sonhava com um Rio de Janeiro espelho da Europa, de Paris, mais especificamente. E foi com esse propósito que criou uma Companhia de Arquitetura para transformar a Fazenda dos Macacos num bairro parisiense, fazendo de Vila

⁹Daí o nome do bairro e sua rua principal: 28 de Setembro é referência à data em que Princesa Isabel, em 1871, assinou a Lei do Ventre Livre, que considerava livre todo filho de mulher escravizada nascido a partir desta data.

Isabel o primeiro bairro projeto do Rio de Janeiro. Criado o bairro, o barão finalmente pode inaugurar sua companhia de transportes, a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, para qual já havia solicitado concessão alguns anos antes. O que nos faz crer que Drummond desde o início já enxergava a Fazenda dos Macacos como um grande empreendimento. Além de abrir uma avenida larga e arborizada, ao molde dos boulevards de Paris e disponibilizar um trajeto até o Centro da cidade, o Barão de Drummond também tratou de criar um atrativo para o bairro e redigiu um documento para solicitar à Câmara de Vereadores autorização para abrir um Jardim Zoológico. À época o barão justificou:

Que desejando dotar esta capital com um Jardim Zoológico, há muito reclamado como necessidade à capital do Império não só como motivo de embelezamento, mas principalmente pelos elementos de estudo que tal estabelecimento proporcionará (...), vem respeitosamente solicitá-la, do modo seguinte: O abaixo assinado compromete-se, (...), a fundar no bairro de Vila Isabel um Jardim Zoológico, (...), mediante as seguintes condições:

1ª Isenção de todos os direitos municipais com referência ao mesmo estabelecimento.

2ª Que a Ilma. Câmara atendendo as consideráveis despesas que exigem a fundação e custeio de um Jardim Zoológico, não conceda licença para estabelecimento congêneres dentro da área do Município – durante 30 anos – a contar da data da inauguração.¹⁰

O caso Vila Isabel / Barão de Drummond é um dos mais nítidos para ilustrar a questão na qual este trabalho pretende se debruçar. A Companhia de transportes que ligava o Centro até Vila Isabel ajudava na sustentação do bairro e do Jardim Zoológico; o bairro e o Jardim Zoológico sustentavam a Companhia de Transportes. E todos estes juntos criavam um ecossistema de valorização do bairro.

Na contramão do exemplo de Vila Isabel, temos a região de São Cristóvão e todo seu entorno. A região que por muito tempo desfrutou de benesses por causa da proximidade com a Quinta da Boa Vista, como o melhor sistema de abastecimento do Rio de Janeiro, sofreu com a proclamação da República e com o processo de industrialização no Rio de Janeiro. A proximidade do bairro com o Centro, a estação ferroviária e porto facilitou a instalação de fábricas nos antigos casarões que outrora serviram de reduto para a aristocracia. Aos poucos o bairro foi perdendo seu caráter residencial. Conforme as indústrias se instalavam em São Cristóvão, seus antigos residentes migravam para a Zona Sul. São Cristóvão, ocupada por

¹⁰ Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2016/12/e01a03.pdf>>. Acesso em 21/03/2018

operários, os casarões servindo de indústria ou cortiços insalubres para trabalhadores era o lado feio da modernização. Do qual todos querem desfrutar, mas ninguém gosta de ver.

Com as questões dos escravizados, recém-libertos e toda a população negra em aberto e sem nenhum plano de inserção dessas pessoas na sociedade, o caos foi tomando forma em meio a uma cidade que queria crescer mas não sabia para onde. Ou pior, sabia, mas rumava para um horizonte ao estilo europeu que nunca conseguiria alcançar. Some a isso o processo acelerado de migração decorrente dos vislumbres de oportunidades de trabalho e melhores condições de vida.

Contudo, seria injusto culpar a instalação da indústria pela desvalorização do bairro de São Cristóvão, afinal tínhamos indústrias têxteis em diversos bairros da Zona Sul:

Fábrica Aliança, em Laranjeiras;

Companhias Carioca e Corcovado, no Jardim Botânico;

Fábrica São Félix, na Gávea;

E muitas pequenas fábricas em Botafogo.

E todas essas indústrias atraíram uma população operária à espaços ainda não ocupados desses bairros, seja em vilas operárias construídas pelas fábricas ou nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, que eram até este momento apenas um lamaçal.

Resta-nos questionar se a desvalorização de São Cristóvão não foi acentuada, claro, pela proximidade com o Centro colapsado da cidade e chegada da estação de trem ao bairro. o que nos leva ao próximo ponto desta pesquisa, a ocupação das periferias cariocas.

A Estrada de Ferro Dom Pedro II nasceu com uma grande promessa, ser a espinha dorsal do país, facilitando o escoamento da monocultura e diminuindo custos e prejuízos dos fazendeiros. Seus fins expressamente agrícolas determinaram seu trajeto inclusive dentro da cidade do Rio de Janeiro, e logo, se os bondes eram responsáveis por cortar regiões que já passavam pelo processo de urbanização, os trens foram incumbidos de se aventurar por territórios rurais.

Nos primeiros anos de funcionamento da Estrada de Ferro foram inauguradas na cidade as estações de Cascadura, Engenho Novo, São Cristóvão, Sapopemba (atual Deodoro) e São Francisco Xavier. Com exceção de São Cristóvão, podemos dizer que os territórios que hoje compõe o subúrbio carioca eram freguesias rurais.

O sistema ferroviário foi o que permitiu a migração para as freguesias rurais, mas outros fatos impulsionaram este êxodo carioca: a eclosão do caos no centro e posteriormente as reformas higienistas.

A população pobre residente no centro da cidade viu nos trens a oportunidade de mudança, já que não eram apenas bairros mais caros (Zona Sul e faixas iniciais da Zona Norte) que contavam com um sistema de transporte. Aqueles que não tinham condições nem de migrar para os subúrbios, pois não poderiam arcar com os custos da logística dos materiais necessários para se erguer e manter uma casa, ocupavam os morros do centro da cidade e região portuária. Foi graças à sua resistência que herdamos um riquíssimo patrimônio histórico-cultural, que ressoa na vida cultural da região até hoje.

A ocupação dos subúrbios foi heterogênea, de forma que os grupos migrantes exibiam algumas características que os distinguem entre si. O que acontece atualmente, como relatado mais adiante em relatório de campo. Mas essa distinção não fica clara para quem está de fora das regiões de subúrbio e por muitas vezes tem um olhar preconceituoso e massificador para com os moradores dessas regiões.

Os primeiros grupos que se mudaram para as freguesias rurais, quando o sistema ferroviário ainda era extremamente precário, tinha melhores condições financeiras, eram “famílias com certa estrutura “burguesa”, cujos responsáveis possuíam alguma ocupação regular para bancar os custos de vida longe do centro” (Souza, 2010).

A ocupação dos subúrbios se iniciou de forma linear, seguindo linha do trem conforme novas estações iam surgindo. Mas com o agravamento das crises habitacionais no centro, demolições dos morros e cortiços, e aprimoramento do sistema ferroviário a ocupação passa a ser também radial, para todos os lados, adentrando o interior das freguesias.

A melhoria no sistema de trem, e o baixo custo das passagens, influenciou não só na ocupação territorial do espaço suburbano como também possibilitou um fluxo cultural muito interessante. A festa da Igreja da Penha, localizada frente à estação férrea do bairro de mesmo nome atraía milhares de cariocas, era uma espécie de pré-carnaval. Apesar de ser uma festa tradicionalmente portuguesa passou a atrair muitos negros que lá exercitavam novos tipos de sociabilidade e também expressavam sua cultura, dentro do que era possível no contexto que imperava de uma lógica racista que procurava limpar costumes e tradições para implementar uma cultura importada da Europa.

Para se ter noção da grandeza e importância do evento, até a década de 1930 servia como vitrine para cantores e compositores. Os grandes sucessos que iriam embalar o carnaval saíam da festa da Penha, era um termômetro para as canções, mas o advento dos programas de rádio puseram um fim aos seus dias áureos (Bertolucci, 2014).

Da mesma forma que podemos classificar a ocupação territorial a partir do serviço de bondes, em Norte e Sul, podemos classificar a ocupação a partir do sistema ferroviário em dois momentos: o primeiro com a inauguração das linhas de trens e o segundo com as reformas do “bota - abaixo”. E se por um lado, o primeiro grupo teve condições de realizar uma mudança de fato, pôde se organizar para tal, o segundo migrou em condições de despejo. O segundo momento de ocupação foi completamente incalculado:

São conflitantes as informações sobre o número de construções demolidas para dar passagem à nova avenida, variando entre setecentas e três mil. Ao atuar sobre velhas freguesias e distritos centrais, esse conjunto de intervenções urbanísticas resultou na destruição de quarteirões inteiros de hospedagens, cortiços, casas de cômodos e estalagens, além de armazéns e trapiches de áreas junto ao mar, forçando boa parte da população que aí vivia e trabalhava a se deslocar para os subúrbios ou a subir os morros próximos (Motta, s.d.).

O segundo grupo a realizar o êxodo para o subúrbio era a população mais pobre e vulnerável; e tal qual os refugiados dos morros, também são alvos de preconceito. A eles foi atribuído todo o caos e degradação do centro da cidade, as epidemias e a pobreza das quais eram apenas vítimas, decorrência de um estado omissivo e lunático, perdido nos devaneios de um dia ser Paris.

Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida “moderno”. Havia,; entretanto, uma contradição nesse processo, que era a presença de bairros operários na zona sul, nas proximidades da Lagoa Rodrigo de Freitas. Permitir a instalação de ferrovias nessa área que, saneada, seria tão lucrativa como aquelas que lhe eram vizinhas, equivaleria a solidificar uma tendência não desejada. Isso explica, por exemplo, porque foi frustrada a construção da única estrada de ferro que atravessaria a zona sul da cidade. (ABREU, 1997, p. 52)

O caso citado acima trata da Estrada de Ferro Sapucaí, projeto de 1890 que cortaria a zona nobre do Rio de Janeiro ligando Botafogo ao porto fluminense de Angra dos Reis. O trajeto se iniciaria na praia de Botafogo, seguindo por Copacabana, Jacarepaguá, Guaratiba, Santa Cruz, Itaguaí, Mangaratiba e por fim, Angra dos Reis. Esta foi a primeira de muitas outras demonstrações dos pactos de poder firmados entre elite/setor imobiliário e transporte público não apenas na cidade carioca como no Brasil.

Em 2010, moradores do bairro nobre de Higienópolis, em São Paulo, se revoltaram contra a construção da estação de metrô Angélica, que faria parte da linha 6-Laranja e beneficiaria principalmente o bairro Brasilândia, na zona norte da capital e conhecido pela concentração de favelas.

A obra do metrô implicaria em desapropriações na região e na mudança de endereço de um mercado da rede Pão de Açúcar. Os moradores indignados redigiram um manifesto expondo justificativas técnicas para o veto à obra como a existência de outra estação de metrô num raio de 600 metros do local e distância da obra dos principais pontos de público-alvo do serviço: a Fundação Armando Alvares Penteado (faculdade FAAP) e o estádio do Pacaembu. No manifesto também expuseram seus maiores medos, e talvez, os principais embargos à obra, a chegada do comércio ambulante, aumento do fluxo de pessoas em dias de jogos e shows e ocorrências indesejáveis.

Não é de interesse dos moradores das áreas nobres que objetos inerentes à vida urbana contracenem com seu estilo de vida “Zona Sul”. Ainda que o transporte público valorize monetariamente uma região, para o mercado imobiliário uma estação de metrô não tem o mesmo status que um super Pão de Açúcar, livre de camelôs e onde os únicos pobres que circulam são devidamente uniformizados.

Assim como o manifesto realizado pelos moradores de Higienópolis temendo pela integridade de seu território, a Companhia de Melhoramentos da Lagoa e Botafogo, responsável por realizar obras de melhorias e valorização dos bairros que dão nome à Cia. Também manifestou seu descontentamento com as obras que levariam os trens à zona sul, alegando que seriam prejudiciais ao trabalho que era realizado ali. A Companhia responsável pela Estrada de Ferro Sapucaí foi intimada pelo governo a refazer seus projetos, mas acabou desistindo da empreitada.

Parte da obra da Estrada de Ferro Sapucaí já havia se iniciado, foi aberto um caminho partindo do Leblon e seguindo rumo Gávea, que com o fim do projeto passou para as mãos de empresários e donos de terras da região, dando origem à atual Avenida Niemeyer (Rodriguez, 2004, p. 75).

Chega a ser irônico que o embrião de um projeto que ligaria a periferia à área mais nobre da cidade, transgredindo as delimitações estabelecidas, ocupe hoje o ranking das avenidas mais importantes da zona sul. Irônico também a Avenida ser manchete rotineiramente por conta de conflitos no Morro do Vidigal que levam à sua interdição.¹¹

Até o ano de 1892, quando foi inaugurado o túnel da Real Grandeza (Túnel Velho) responsável por conectar Copacabana ao já nobre bairro Botafogo, a princesinha do Mar¹² não passava de um areal habitado por pescadores. Dentre os fatores que levaram ao processo de urbanização do local, talvez possamos apontar como principal a possibilidade de expandir a zona sul carioca e o leque de serviços prestados à população com maior poder aquisitivo.

Vê-se no meio da areia a pequena igreja, isolada num pequeno platô, mais a direita um segundo plano, formado por um grupo de montanhas, entrando pelo mar e esconde a sinuosidade do banco de areia, cuja extremidade reaparece com sua parte cultivada, tão reputada pelos seus deliciosos abacaxis – (O'DONNELL, 2011, pág. 3 apud DEBRET, 1940, pág. 286.)

A instalação do serviço de bondes em Copacabana foi controversa. A Companhia Jardim Botânico interessada em ampliar seus negócios solicitou ao governo autorização para estender o serviço de trilhos até Copacabana, o que incluía a construção de um túnel no Morro do Barroso. Naquele período o Rio de Janeiro assistia ao pipocar de companhias e linhas de bondes, mas a manutenção dos trilhos e veículos não acompanhava o crescimento do serviço. Sem nenhum tipo de investimento visando a melhoria do serviço lastimável prestado, o intendente da capital da República, Ubaldino do Amaral Fontoura, decidiu que seria inviável pensar novos horizontes para os bondes enquanto as opções existentes continuassem mambembes. Assim indeferiu o requerimento da companhia, ameaçando o plano Rio Atlântico que estava em curso.

¹¹Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/onibus-e-incendiado-em-protesto-na-avniemeyer-rio.ghtml>> e <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/avenida-niemeyer-e-interditada-nos-dois-sentidos-apos-tiroteio-na-regiao.ghtml>>

¹² Trecho da canção “Copacabana”, composta por Braguinha

A recente valorização das praias e da vida à beira mar mostrava-se um projeto valioso para empreendedores do ramo imobiliário e dos transportes, era uma oportunidade de ouro. No mês seguinte de sua decisão, Ubaldino foi substituído por Félix da Cunha Menezes que ao assumir o cargo liberou a abertura do túnel que possibilitaria a chegada dos bondes da Companhia Jardim Botânico ao recém criado bairro de Copacabana. Sobre o episódio que o afastou da intendência da capital, Ubaldino declarou à época:

Duas das principais e as mais antigas empresas de viação urbana (Jardim Botânico e São Cristóvão) viam aproximar-se o término de seus privilégios sem que lhes fosse dar a conhecer qual sorte seria a sua, esgotado o resto dos prazos, de três anos, para um, e menos de quatro para outro. Ameaçadas de próxima liquidação, cuja forma e resultado eram incertos, as companhias esquivavam-se a renovar o seu material, recusavam abaixamento de tarifas e evitavam desenvolver as linhas em tráfego ... não era de estranhar que mais cogitassem da distribuição de dividendos e da recomposição do capital, do que do interesse público. (Abreu, 1997, p. 42 apud Amaral, 1890)

Em 2018 a cidade do Rio de Janeiro foi novamente cenário de disputa das companhias de transporte e o órgãos públicos, no dia 02 de fevereiro, segundo decreto do prefeito Marcelo Crivella, foi publicado no Diário Oficial o aumento das passagens de ônibus, de R\$ 3,40 para R\$ 3,60.

DECRETO RIO Nº 44237 DE 1º DE FEVEREIRO DE 2018 Estabelece a TARIFA do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus – SPPO/RJ, integrada ao Bilhete Único Carioca – BUC. O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais e, CONSIDERANDO que a ação judicial ajuizada pelos Consórcios, que prestam serviço de transporte de passageiros nesta Cidade, em face do Município do Rio de Janeiro, cujo objeto dos autos consiste no reajuste da tarifa dos anos de 2017 e 2018, encontra-se pendente de julgamento de mérito. CONSIDERANDO o teor da decisão judicial proferida em sede de liminar pela 15ª Vara de Fazenda Pública, Comarca da Capital do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, nos autos da Ação Judicial referente ao Processo nº 0095493-06.2017.8.19.0001, Juíza Roseli Nalin. DECRETA: Art. 1º Fica estabelecida em R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos) a tarifa modal do Bilhete Único Carioca - BUC para utilização no Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus do Município do Rio de Janeiro. Art. 2º A tarifa estabelecida no Art. 1º deste Decreto entrará em vigor a partir do décimo primeiro dia posterior à intimação, a partir de 00:00 do dia cinco de fevereiro de dois mil e dezoito, por força de cumprimento da decisão judicial. Rio de Janeiro, 1º de fevereiro de 2018; 453º ano da fundação da Cidade. (Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 2018, págs. 19-20)

O momento que precedeu o aumento da tarifa foi similar ao nosso caso pré Copacabana. A precariedade dos serviços prestados pelas companhias de ônibus além de notória para qualquer um que já tenha utilizado o transporte, pode ser verificada em sites de reclamação de consumidores. Uma rápida pesquisa com os termos “ônibus” e “rio” ou o nome das empresas já é o suficiente para entendermos a qualidade do serviço prestado e o total descaso com a sociedade, sejam os consumidores, sejam os funcionários destas empresas. Não que o serviço de outros meios de transporte público seja digno de elogios, mas parece haver uma diferença na ineficiência dos serviços de ônibus e veículos sobre trilhos, por exemplo. Como veremos adiante, ao analisar a atuação dos trens e metrô nota-se uma incompetência premeditada. Da falha área de cobertura das linhas até a má organização dos horários, tudo parece seguir um propósito. Ainda que a geração de lucro para empresários seja uma das principais ambições destes serviços, é como se o serviço de ônibus vivesse na desordem desde o momento em que pipocaram linhas de bonde e nenhum tipo de regulação por parte do estado foi feita. Enquanto os serviços de trem e metrô seguissem uma desordem calculada para manter um outro tipo de ordem. A da estratificação social, talvez.

Em 05 de dezembro de 2017, os consórcios de ônibus, representados pelo Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus)¹³ emitiram uma nota advertindo a população sobre o possível aumento tarifário. Sendo de conhecimento geral o mau serviço prestado pelos ônibus no Rio de Janeiro o sindicato aproveitou a nota para atribuir a culpa ao congelamento do preço das passagens de janeiro de 2017.

Os consórcios Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz reconhecem a necessidade de melhorias na qualidade do serviço prestado, mas lembram que, sem uma tarifa justa, as empresas perdem a capacidade de investir em manutenção e renovação da frota (incluindo a compra de novos ônibus com ar-condicionado).¹⁴

¹³Não confundir com SINTRATURB, Sindicato dos Motoristas e Colaboradores de Ônibus do Rio de Janeiro.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.rioonibus.com/2017/12/05/dialogo-aberto-prefeitura-determina-que-estudo-independente-indique-tarifa-justa/>>

Um mês após o aumento das passagens, o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro recorreu da decisão e determinou que a tarifa voltasse aos R\$ 3,40. Esta decisão foi suspensa¹⁵ antes mesmo de entrar em vigência. Passado o sobe e desce das tarifas, a prefeitura voltou a estudar o aumento das passagens para R\$ 4,00. Mas desta vez alegando que seria apenas para os veículos com ar condicionado¹⁶. Teoricamente, a intenção é que visando o lucro todas as empresas de ônibus renovem suas frotas e coloquem nas ruas veículos com ar condicionado. A medida seria um prêmio consolação para as companhias que tiveram o aumento anulado no início do ano, no entanto, de acordo com a mesma nota lançada pelo sindicato das empresas de ônibus em 2017, o contrato de concessão do serviço assinado em 2010 prevê reajuste anual do valor das passagens, independente da climatização das frotas. O edital da licitação, bem como seus anexos, estão disponíveis na seção de “transparência” na página da Rio Ônibus¹⁷. Do mesmo modo que o reajuste anual não foi cumprido, os requisitos mínimos de operação das frotas também não parecem se realizar. No edital, o reajuste e as condições do serviço prestado não parecem correlacionados.

O descontentamento do sindicato das empresas de ônibus com o possível aumento das passagens para R\$ 4,00, mediante atualização das frotas, nos leva a crer que nunca foi intenção das empresas utilizar o aumento de suas receitas para melhorias nos veículos.

Caso o reajuste realmente aconteça, a população continuará pagando por aquilo que não consome: atualmente muitos veículos que supostamente teriam ar condicionado, circulam pela cidade sem oferecer o serviço. O que acontece, como relatado adiante neste trabalho, é um ônibus totalmente vedado, sem nenhum espaço para ventilação, circulando lotado no verão carioca.

Voltando ao caso de Copacabana, não demorou muito para que a chegada dos bondes e loteamentos do território levassem empreendimentos ao local, em especial, do ramo da construção civil, encarregadas de subir imóveis e abrir espaço para a ampliar o serviço de bondes para regiões vizinhas. Com o sucesso do empreendimento outros bairros praianos surgiram, Leme, Ipanema e Leblon. Foi o início da Zona Sul carioca tal qual conhecemos. (O’Donnell, 2011)

¹⁵ Disponível: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/justica-suspende-reducao-e-mantem-passagem-de-onibus-em-r-360-no-rio.ghml>>

¹⁶ <https://extra.globo.com/noticias/rio/prefeitura-estuda-tarifa-mais-alta-para-onibus-com-ar-condicionado-22459264.html>

¹⁷ <http://www.rioonibus.com/rio-onibus/transparencia/>

Este capítulo inicial abordou de forma breve, considerando todo o universo de discussões que poderiam ter sido levantadas, a distribuição espacial da cidade do Rio de Janeiro a partir da chegada do transporte público coletivo. A recente chegada do metrô¹⁸ ao Rio de Janeiro, em 1979, não foi objeto de discussão pois entende-se que sua logística apenas reforça as dinâmicas estabelecidas pelas linhas de bonde serviços férreos. Durante a década de 1980 estações em bairros mais periféricos, na Zona Norte da cidade, foram inauguradas e ainda que isso rompa um pouco com a lógica segregacionista e dicotômica trem/bonde, veremos adiante que a má distribuição das estações de metrô no subúrbio não torna o deslocamento dos moradores menos complexo nem para trabalhar, quiçá para lazer aos finais de semana.

¹⁸ Fonte: Metrô Rio. Disponível em <https://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia>

II - RIOS DE JANEIRO

Jogos de interesse de companhias de bondes, empresários do ramo da construção civil e uma elite estabelecida em áreas favorecidas da cidade delinearão não apenas a ocupação do território carioca como a oferta de serviços pela cidade. O resultado disso foi a má distribuição de infraestrutura, comprovada em estudo realizado em 2008 por técnicos do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, da Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro. Neste estudo somos apresentados ao termo “Índice de Desenvolvimento Social – IDS”, uma readequação do “Índice de Desenvolvimento Humano – IDH” para a realidade carioca.

Criado pelos economistas Mahbub ul Haq e Amartya Sen, o IDH é utilizado para aferir o desenvolvimento local, “calculado a partir de variáveis que englobam três dimensões: saúde, educação e economia” (Melo & Peres, 2005, pág. 20). Já o IDS utiliza dez indicadores, divididos em quatro variáveis:

Acesso a Saneamento Básico	Qualidade Habitacional	Grau de Escolaridade	Disponibilidade de Renda
Percentagem dos domicílios com serviço de abastecimento de água adequada - aqueles que têm canalização interna e estão ligados à rede geral;	Número médio de banheiros por pessoa;	Percentagem de analfabetismo em maiores de 15 anos;	Rendimento médio dos chefes de domicílio em salários mínimos;
Percentagem dos domicílios com serviço de	-	Percentagem dos chefes de domicílio com	Percentagem dos chefes de domicílio com

esgoto adequado - aqueles que estão ligados à rede geral;		menos de quatro anos de estudo;	renda até dois salários mínimos;
Percentagem dos domicílios com serviço adequado de coleta de lixo - aqueles que dispõem de coleta direta ou indireta de lixo;		Percentagem dos chefes de domicílio com 15 anos ou mais de estudo;	Percentagem dos chefes de domicílio com rendimento igual ou superior a 10 salários mínimos.

Figura 2. Fonte: Coleção Estudos Cariocas – Portal GeoRio

A partir da coleta de dados obtidos na realização do Censo do ano de 2000, pode-se elaborar o mapa da cidade do Rio de Janeiro com o recorte do Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa, como podemos conferir na próxima página:

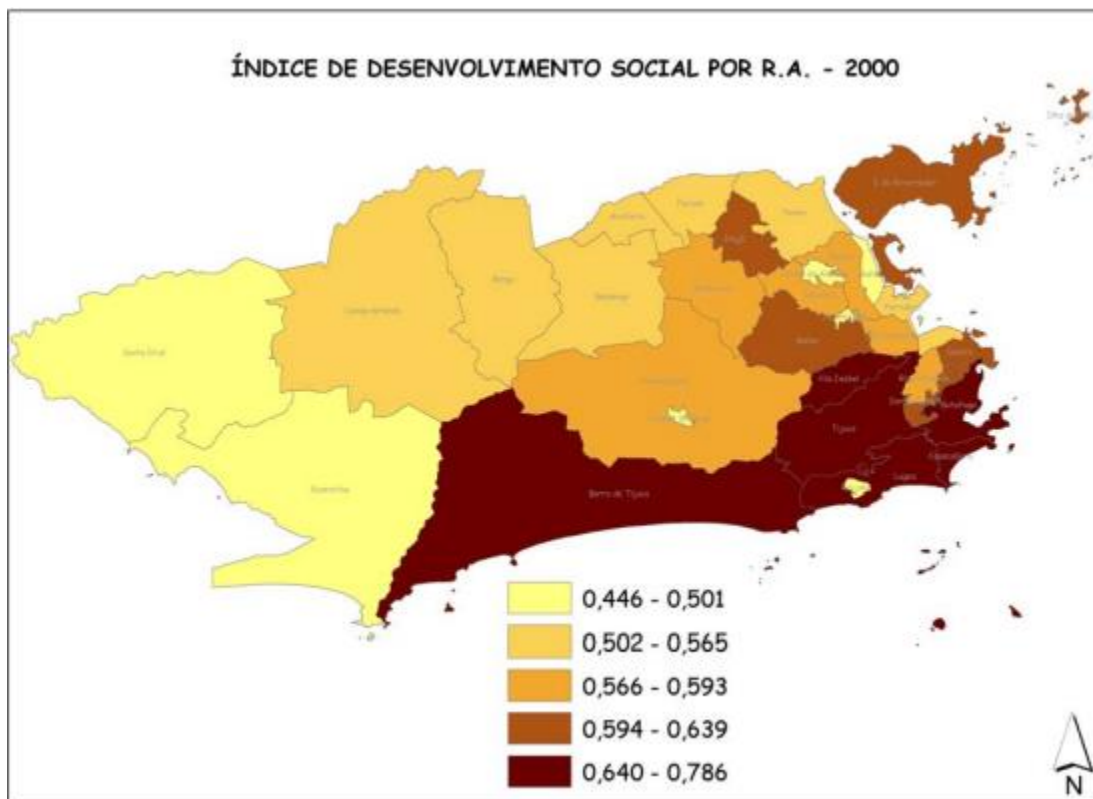


Figura 3. Mapa do Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa. Fonte: Dados IBGE. Censo 2000; cálculos e mapa: IPP/DIG.

Em números, podemos traduzir o mapa desta forma:

Tabela nº 1 - Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa – Município do Rio de Janeiro - 2000

Região Administrativa	Posição	Índice Geral	Região Administrativa	Posição	Índice Geral
Lagoa	1	0,786	Madureira	17	0,579
Copacabana	2	0,753	São Cristovão	18	0,571
Botafogo	3	0,752	Penha	19	0,565
Tijuca	4	0,719	Realengo	20	0,553
Vila Isabel	5	0,707	Anchieta	21	0,533
B. da Tijuca	6	0,679	Portuária	22	0,531
Méier	7	0,639	Pavuna	23	0,520
Centro	8	0,629	Bangu	24	0,520
I.do Governador	9	0,621	Campo Grande	25	0,506
Santa Teresa	10	0,608	Jacarezinho	26	0,501
Irajá	11	0,600	Cidade de Deus	27	0,498
Ilha de Paqueta	12	0,594	Maré	28	0,497
Rio Comprido	13	0,593	Santa Cruz	29	0,478
Jacarepaguá	14	0,585	C. do Alemão	30	0,474
Ramos	15	0,581	Rocinha	31	0,458
Inhaúma	16	0,580	Guaratiba	32	0,446

Figura 4. Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa. Fonte: Fonte: Dados IBGE. Censo 2000; cálculos e mapa: IPP/DIG.

De acordo com essas informações temos que as regiões administrativas com IDss mais altos são aquelas que possuem os primeiros bairros agraciados com os serviços de bondes e todo o processo de urbanização que com ele veio. Salvo as regiões centrais, que conforme perderam a característica residencial, diga-se residencial das elites que migraram para a zona sul, acabaram marginalizadas.

Para compreender a distribuição dos equipamentos/acontecimentos culturais na cidade foi elaborada uma tabela para levantar a quantidade de equipamentos culturais e espaços para lazer (considerando também praças e parques) por área de planejamento. O objetivo era cruzar estas informações com as do mapa acima afim de compreender uma possível relação entre IDS e a distribuição (de algumas) das possibilidades de diversão e cultura no Rio de Janeiro.

Ciente da impossibilidade de coletar informações sobre toda a pluralidade da vida cultural carioca, manifestações menos institucionais, como festas de rua, acabaram ficando fora deste recorte pela inviabilidade da coleta de dados. Cabe dizer que muitas dessas manifestações precisam recorrer à alternativas não institucionais para poderem acontecer, seja por repressão do Estado ou por barreiras burocráticas, fato é que se houvesse um canal eficiente entre poder público e aqueles que produzem cultura de rua, teríamos uma vida cultural muito mais diversa e um registro riquíssimo dos fazeres na cidade. Esclarecido isso temos uma tabela que contabiliza bibliotecas municipais, salas de cinema, teatros, museus, centros culturais, escolas e sociedades musicais, praças, largos, jardins e parques.

No entanto, a ideia inicial foi frustrada quando descobriu-se que os dados disponíveis para a criação desta tabela, obtidos na página “Rio Como Vamos”¹⁹, provém do Censo 2010, deste modo, temos a representação de um outro Rio de Janeiro, uma cidade anterior aos mega eventos. Contudo, ao analisar que as obras realizadas pós 2010 não afetariam tanto o objeto de estudo, com exceção das obras do Porto da Maravilha²⁰ e a construção do Parque Madureira optou-se por

¹⁹Projeto que realiza diferentes levantamentos pelo Rio de Janeiro na defesa de um modelo de gestão pública transparente.

²⁰ “O Porto Maravilha foi concebido para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural da Região Portuária.” Com o projeto, foram construídos três equipamentos culturais na área: Museu de Arte do Rio (MAR); Museu do Amanhã e o Aquário Marinho do Rio de Janeiro (AquaRio). Além destas obras, estavam previstos espaços residenciais e empresariais, onde lê-se “recuperação da infraestrutura urbana” pode-se entender também criação de um novo mercado a ser explorado pelo setor imobiliário, seguindo na sombra dos mega eventos recepcionados pela cidade. De certa forma isto explica porque numa cidade com tantas áreas carecendo de melhor cobertura de transporte público, foram investidos R\$ 1,157 bilhões de reais no

expor este levantamento no presente trabalho, afim de servir como mais uma ferramenta para visualização da distribuição espacial dos recursos de cultura e lazer na cidade. A escassez de recursos e fontes confiáveis também inviabilizaram o lançamento de dados mais atuais, ao passo que recorreu-se às mais diversas fontes e mapeamentos para tentar apurar um cenário o mais próximo possível do real/atual. Lembrando que desde o início deste trabalho a cidade do Rio de Janeiro já ganhou e perdeu alguns equipamentos culturais e espaços de lazer. Muitas das Vilas Olímpicas, localizadas majoritariamente nas regiões do subúrbio, foram abandonadas²¹, ironicamente, após a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. As imagens que se tem destes espaços hoje parecem saídas de um filme pós-apocalíptico. No âmbito cultural, a monumental Biblioteca Parque da Avenida Presidente Vargas, fechada há mais de um ano, parecia ter encontrado seu fim, dejetos iam se acumulando ao redor do elefante branco e o próximo passo, talvez em alguns meses, seria a ocupação irregular do espaço. E considerando a recente trajetória de declínio da cidade, as possibilidades não deveriam ser muito agradáveis ou frutíferas. Mas no final de março deste ano foi anunciada sua reabertura²² em maio de 2018. Em abril de 2018 surgiram rumores de que outro importante equipamento cultural da região central da cidade, a Caixa Cultural – Unidade Almirante Barroso encerraria suas atividades. Caso a previsão se confirme, mais uma opção de lazer, entretenimento e cultura de fácil acesso geográfico e financeiro deixará de existir. Será uma grande perda para os fluxos da cidade pois o amplo espaço também favorece encontros, uma vez que, com banheiros disponíveis ao público e lugares para sentar deixa de ser apenas um ambiente de passagem. Se torna propício para a troca, para os encontros (até mesmo os românticos com hora marcada).

Abaixo, a tabela de equipamentos culturais e espaço de lazer a partir de dados coletados do Censo 2010. Os números ao lado direito são a proporção de espaços por moradores:

VLT Carioca, limitado a uma rota turística. Disponível: <(http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/Transporte/com-investimento-de-r-12-bilhao-primeiro-trecho-do-vlt-371251-1.aspx)>

²¹ Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/mas-da-metade-das-vilas-olimpicas-do-rj-estao-fechadas.ghtml>

²² Disponível em: <https://odia.ig.com.br/colunas/informe-do-dia/2018/03/5526992-biblioteca-parque-do-centro-sera-reaberta-em-maio.html#foto=1>

Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas	Total	Bibliotecas Municipais	Salas de Cinema	Teatros	Museus	Espaços/Centros Culturais	Escolas e Sociedades Musicais	Praças, Largos e Jardins	Parques	Nº moradores	
Total	2544	29	162	133	81	82	33	1980	44	6429923	
Área de Planejamento 1	436	4	8	36	50	35	13	278	12	303.137	0,1438%
Centro	194	0	7	32	37	25	12	79	2	41.855	
Ilha de Paqueta	98	1	0	0	0	0	0	91	6	3.419	
Portuária	35	1	0	0	1	1	0	31	1	49.507	
Rio Comprido	31	1	0	2	2	2	1	23	0	80.343	
Santa Teresa	30	1	1	2	4	3	0	18	1	41.635	
São Cristóvão	48	0	0	0	6	4	0	36	2	86.378	
Área de Planejamento 2	485	9	59	69	20	30	19	268	11	1026649	0,0472%
Botafogo	155	2	28	22	4	13	6	74	6	243.881	
Copacabana	43	2	3	14	1	3	4	15	1	163.983	
Lagoa	159	1	18	20	8	12	7	92	1	170.680	
Rocinha	4	1	0	0	0	0	1	2	0	70.557	
Tijuca	73	2	3	10	5	2	1	49	1	184.959	
Vila Isabel	51	1	7	3	2	0	0	36	2	192.589	
Área de Planejamento 3	700	8	39	12	8	6	0	617	10	2.440.118	0,0287%
Anchieta	59	0	1	1	0	1	0	56	0	161.060	
Complexo do Alemão	3	0	0	0	0	0	0	3	0	70.341	
Ilha do Governador	44	1	4	2	0	1	0	36	0	216.256	
Inhaúma	69	0	19	1	0	0	0	48	1	136.676	
Irajá	160	1	8	1	0	1	0	147	2	206.468	
Jacarezinho	66	0	0	0	0	0	0	66	0	38.494	
Madureira	20	0	4	3	2	1	0	7	3	378.410	
Maré	52	1	0	0	0	0	0	50	1	132.018	
Méier	28	2	0	4	4	1	0	15	2	404.672	
Pavuna	64	0	0	0	0	0	0	64	0	212.429	
Penha	51	1	3	0	0	0	0	46	1	188.933	
Ramos	49	1	0	0	2	1	0	45	0	155.831	
Vigário Geral	35	1	0	0	0	0	0	34	0	138.530	
Área de Planejamento 4	231	1	49	10	1	4	1	157	8	925.717	0,0250%
Barra da Tijuca	171	0	45	9	1	3	1	104	8	306.033	
Cidade de Deus	44	0	0	0	0	0	0	44	0	37.148	
Jacarepaguá	16	1	4	1	0	1	0	9	0	582.536	
Área de Planejamento 5	692	7	7	6	2	7	0	660	3	1734302	0,0399%
Bangu	167	1	0	2	0	2	0	161	1	435.449	
Campo Grande	346	1	6	3	0	2	0	332	2	551.473	
Guaratiba	72	0	0	0	0	2	0	70	0	125.246	
Realengo	88	1	1	1	1	0	0	84	0	247.215	
Santa Cruz	19	4	0	0	1	1	0	13	0	374.919	

Figura 5. Tabela de equipamentos culturais e de lazer por Área de Planejamento. Fonte: Censo 2010.

Em bairros mais periféricos percebe-se a presença mas significativa de praças, largos e jardins, estes por sua vez, quando não são abandonados ou utilizados como ponto de venda de drogas podem servir como alternativas de lazer à população nos fins de semana. É de se atentar também à proporção espaço/morador da Área de Planejamento 5. Analisando os números percebe-se um baixíssimo número de equipamentos culturais nesta área, localizada ao extremo oeste do município do Rio de Janeiro. O que causa “desequilíbrio” no índice da AP5 é o grande número de praças, largos e jardins. Considerando que a área tem extensão territorial de 592,33 km², quase metade do território do Rio de Janeiro, 48,8%²³ mais especificamente, seria necessário conhecimento do que se foi classificado enquanto praça, largo e jardim posto que devido as dimensões desta área de planejamento muitos espaços apenas ociosos, podem ter entrado na conta.

Mesmo considerando este alto número, em comparação ao indicador da Área de Planejamento 2, que engloba a Zona Sul carioca e ocupa apenas 8,2%²⁴ do território da cidade, percebemos a disparidade na distribuição das alternativas de lazer do Rio de Janeiro e como estas opções encontram-se muito mais próximas e condensadas na Área de Planejamento 2, devido seus 100,43 km² de extensão.

Um bom exemplo de parque que funciona enquanto alternativa de lazer e cultura é o Parque de Madureira. Segundo o portal turístico oficial do Rio de Janeiro, “VisitRio”²⁵:

O parque não é superlativo apenas em suas medidas, sendo o terceiro maior da cidade, mas também nos itens e opções de lazer que oferece aos moradores da Zona Norte carioca. Quadras de vôlei, basquete e futebol, além de um campo de grama sintética para partidas de futebol dividem o espaço com fontes, riachos, quiosques, pista de skate, pomar e brinquedos.

Árvores nativas, palmeiras, além de flores e quilômetros de grama, tornando o espaço amplamente arborizado. Práticas sustentáveis, como o controle de resíduos sólidos, uso da água da chuva, captação e uso de energia solar e iluminação de baixo consumo fazem parte do dia a dia do parque. O parque, que acompanha a linha férrea que corta o bairro, conta ainda com dois espaços culturais: a Arena Carioca, que receberá apresentações culturais, e a Praça do Samba, espaço dedicado ao gênero musical tão influente no bairro que conta com suas das mais antigas agremiações cariocas – Portela e Império Serrano.

²³ Disponível

em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4290214/4105682/06.AnexoVIDescricaoMapadaAreadePlanejamento5.pdf>>

²⁴ Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1529762/DLFE-220205.pdf/1.0>>

²⁵ Disponível em: <http://visit.rio/que_fazer/parque-madureira/>

Mas não se pode ter como determinante para toda a agenda cultural de um bairro apenas uma dos seus aspectos identitários. Ou seja, a proximidade do bairro com o samba não quer dizer que outros tipos de shows e eventos não possam acontecer no Parque. “Primeiro porque não se trata somente de levar o povo da periferia para consumir a cultura do centro, mas levar a cultura do centro à periferia também. Depois, porque também se trata de romper qualquer fronteira artificial que exista entre a cultura da periferia e a do centro. Os indivíduos precisam se entender enquanto produtores de cultura, entendendo-a a partir de uma visão de circularidade e influências múltiplas.” (Melo & Peres, 2005, pág. 24). Os projetos das Arenas Cariocas conseguiram não apenas estabelecer uma programação cultural diversa, como também levaram os moradores a ocuparem o espaço criando sua própria agenda, com cursos, oficinas e saraus. Ao todo são quatro arenas, localizadas no subúrbio, todas subgeridas pela Secretaria Municipal de Cultura:

Arena Carioca Abelardo Barbosa – em Pedra de Guaratiba (Zona Oeste);

Arena Carioca Jovelina Pérola Negra – Pavuna (Zona Norte);

Arena Carioca Carlos Roberto de Oliveira Dicro – Penha (Zona Norte) e

Arena Carioca Fernando Torres – Madureira (Zona Norte).

Contudo, é questionável a concentração das arenas na zona Norte da cidade.

Há de se reconhecer que não necessariamente um grande número de praças e parques represente um grande número de opções de lazer. Temos exemplos de praças que são ocupadas e acabam se tornando um atrativo ou opção de lazer na região, caso das praças Agripino Grieco (Méier); Praça Tiradentes²⁶ (Centro); Praça Saens Peña (Tijuca) e Praça São Salvador (Laranjeiras). Por outro lado quantas não são as praças abandonadas, sem iluminação, cobertas de grama, sem um banco para se sentar? Quantas praças não estão servindo apenas como ponto de venda de drogas? E quem sabe esse cenário não poderia ter sido evitado se a população tivesse meios de ocupar os espaços?

Além dos parques as igrejas evangélicas também têm se mostrado alternativas de interação e espaços para dedicar o tempo livre nas periferias. Segundo estudo realizado

²⁶ Os eventos de caráter mais independente que acontecem na Praça Tiradentes, como rodas de samba, concentração de blocos de carnaval e festas vêm sofrendo represálias durante o governo de Marcelo Crivella e os produtores precisam encontrar formas de driblar a fiscalização intransigente. De acordos com comércios locais, à alteração de horários, tudo vale para continuar fazendo a programação cultural acontecer. Fonte: <<https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/pms-acabam-com-roda-de-samba-na-praca-tiradentes.html>>

disponível no portal Centro de Pesquisas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV)²⁷, com base no censo de 2000, as três regiões administrativas com maior número de igrejas evangélicas eram Campo Grande, Santa Cruz e Jacarezinho, não por coincidência umas das regiões na lanterninha do Índice de Desenvolvimento Social e com os menores números de equipamentos culturais, espaço de lazer.

Em 2013 o Instituto de Pesquisas Datafolha desenvolveu um estudo sobre os hábitos culturais dos cariocas, foram entrevistadas pessoas de 12 a 60 anos ou mais das classes A,B,C,D e E. Um dos blocos de perguntas questionava os locais onde os entrevistados participavam ou já haviam participado de atividades artísticas. “Igreja” apareceu como a segunda resposta mais votada em todas as atividades, com exceção de “coral”, onde apareceu em primeiro lugar.

Locais onde participa ou já participou de atividades artísticas
(Espontânea e múltipla, em %)

Teatro	Total	Idade (em anos)						Escolaridade			Classe econômica		
		12 a 15	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 59	60 ou mais	Fundamental	Mé-dio	Superior	A/B	C	D/E
Escola, faculdade, colégio	67	74	64	69	67	72	50	67	71	61	68	65	82
Igreja	12	6	8	15	13	8	31	14	11	13	13	12	0
Curso livre	2	0	5	1	2	0	5	-	2	3	1	3	-
Centro Cultural	1	4	2	-	-	2	-	1	-	2	2	1	-
Biblioteca	1	-	-	1	-	2	-	2	-	1	1	1	-
Espaço Criança Esperança	1	-	2	-	-	-	-	1	1	-	0	1	-
Base	365	30	90	92	65	62	26*	83	156	126	204	152	9*

* Base insuficiente para análise estatística

Base: Entrevistados que costumam ir ao teatro - 365 entrevistas
P62. Onde, em qual instituição você participou de ___?

Figura 6. Estudo sobre participação no Teatro. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.

²⁷ Disponível em: <http://www.cps.fgv.br/cps/religoes/Apresenta%C3%A7%C3%A3o/REL_Apresenta_Rio.pdf>

Canto, coral	Total	Idade (em anos)						Escolaridade			Classe econômica		
		12 a 15	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 59	60 ou mais	Fundamental	Mé-dio	Superior	A/B	C	D/E
Igreja	43	39	33	48	57	35	46	54	44	35	42	40	80
Escola, Faculdade, Colégio	41	47	51	34	30	44	44	30	41	49	41	43	20
Centro Cultural	1	-	2	-	2	-	-	1	1	-	1	1	-
Base	255	15*	50	53	45	56	36	60	114	81	123	117	15*

* Base insuficiente para análise estatística

Base: Entrevistados que costumam ir a apresentações de canto, coral - 255 entrevistas
P62. Onde, em qual instituição você participou de ___?

Figura 7. Estudo sobre participação em atividades de canto e/ou coral. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.

Exposições de arte	Total	Idade (em anos)						Escolaridade			Classe econômica		
		12 a 15	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 59	60 ou mais	Fundamental	Mé-dio	Superior	A/B	C	D/E
Escola, faculdade, colégio	62	64	61	72	58	52	70	69	67	53	57	70	36
Igreja	8	10	4	10	10	9	-	5	11	6	7	8	28
Curso livre	1	-	-	3	-	3	-	-	-	3	1	2	-
Em casa, casa de amigos, com amigos	1	8	-	-	-	3	-	4	-	2	1	1	-
ONGs	1	-	-	-	-	-	17	-	2	-	1	-	-
Aula particular	1	-	-	-	-	4	-	-	-	2	1	-	-
Centro Cultural	1	-	4	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-
Clube	1	-	-	3	-	-	-	-	-	2	1	-	-
Base	134	11*	28*	30	34	25*	6*	22*	59	53	78	53	3*

* Base insuficiente para análise estatística

Base: Entrevistados que costumam ir a exposições de arte - 134 entrevistas
P62. Onde, em qual instituição você participou de ___?

Figura 8. Estudo sobre hábito de ir em exposições de arte. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.

Circo*	Total	Idade (em anos)						Escolaridade			Classe econômica		
		12 a 15	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 59	60 ou mais	Fundamental	Mé-dio	Superior	A/B	C	D/E
Escola, Faculdade, Colégio	43	100	26	43	38	50	59	63	30	38	39	46	-
Igreja	8	-	-	17	-	-	59	-	-	21	8	9	-
Projeto social	6	-	9	13	-	-	-	-	19	-	6	6	-
Centro Cultural	3	-	-	-	-	24	-	12	-	-	-	7	-
Academia de dança	3	-	-	14	-	-	-	-	10	-	6	-	-
Base	29*	2*	9*	7*	5*	4*	2*	8*	10*	11*	16*	13*	-

* Base insuficiente para análise estatística

Base: Entrevistados que costumam ir ao circo - 29* entrevistas
P62. Onde, em qual instituição você participou de ___?

Figura 9. Estudo sobre hábito de ir ao circo. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.

Cinema	Total	Idade (em anos)						Escolaridade			Classe econômica		
		12 a 15	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 59	60 ou mais	Fundamental	Mé-dio	Superior	A/B	C	D/E
Escola, Faculdade, Colégio	69	100	74	75	33	52	57	100	71	46	59	83	100
Igreja	2	-	-	8	-	-	-	-	-	7	4	-	-
Centro Cultural	2	-	-	7	-	-	-	-	-	6	3	-	-
Base	46	7*	13*	12*	6*	6*	2*	11*	19*	16*	31	12*	3*

* Base insuficiente para análise estatística

Base: Entrevistados que costumam ir ao cinema - 46 entrevistas
P62. Onde, em qual instituição você participou de ___?

Figura 10. Estudo sobre hábito de ir aos cinemas. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.

Banda ou grupo musical	Total	Idade (em anos)						Escolaridade			Classe econômica		
		12 a 15	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 59	60 ou mais	Fundamental	Mé-dio	Superior	A/B	C	D/E
Escola, Faculdade, Colégio	32	50	45	26	23	28	32	34	35	25	30	36	-
Igreja	27	21	19	22	30	28	59	33	23	30	29	23	53
Em casa, casa de amigos, banda de amigos	6	-	7	9	6	6	-	3	4	14	9	-	47
Clube	2	-	-	3	-	5	-	-	4	-	1	3	-
Aula particular	2	-	-	3	6	-	-	-	2	3	3	-	-
SESC, SESI	1	-	4	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-
Escola de Música Villa Lobos	1	-	-	3	-	-	-	-	2	-	2	-	-
Centro Cultural	1	-	4	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-
Base	105	4*	27*	31	17*	17*	9*	26*	51	28*	62	41	2*

* Base insuficiente para análise estatística

Base: Entrevistados que costumam ir a apresentação de bandas ou grupos musicais - 105 entrevistas
P62. Onde, em qual instituição você participou de ___?

Figura 11. Estudo sobre participação em banda ou grupo musical. Fonte: Instituto de Pesquisas Datafolha.

Na maioria das respostas nota-se que conforme a classe econômica diminui, aumenta a influência da igreja no consumo cultural. A atuação religiosa em lugares onde o Estado não chega, ou se o faz é apenas por meio da força e do autoritarismo enquanto a igreja deixa de ser só um suprimento de fé e passa a regulamentar questões educacionais, culturais e políticas chamou bastante atenção, todavia, esta é uma questão complexa que exigiria seu próprio para estudo para que conclusões fossem feitas. Desse modo, este trabalho traz apenas uma breve descrição do consumo público de cultura de alguns agentes que autodeclaram a fé e não pretende analisar a relação religiosidade e consumo cultural.

Entre janeiro de 2010 e fevereiro de 2017, 67.951 entidades se registraram na Receita Federal sob a rubrica de “organizações religiosas ou filosóficas, uma média de 25 por dia²⁸. A variedade de nomes de igrejas no subúrbio chega a ser caricata.



Figura 12. Fachada da Igreja da Consquista, em Cascadura, Zona Norte do Rio de Janeiro. Fonte: Trabalho de Campo.

Curiosamente, durante a realização deste trabalho estreou nas salas de cinema de todo o país o filme “Nada a Perder”, que conta a história do Bispo Edir Macedo, fundador da Igreja Universal do Reino de Deus, a maior igreja neopentecostal do país. Sobre a IURD temos que:

A Igreja Universal foi fundada em 1977 na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, onde antes funcionava uma pequena funerária. Em menos de três décadas se transformou no mais surpreendente e bem-sucedido fenômeno religioso do país, atuando de forma

²⁸ Disponível em <<https://oglobo.globo.com/brasil/desde-2010-uma-nova-organizacao-religiosa-surge-por-hora-21114799>>

destacada no campo político e na mídia eletrônica. Nenhuma outra igreja evangélica cresceu tanto em tão pouco tempo no Brasil. Seu crescimento institucional foi acelerado desde o início. Em 1985, com oito anos de existência, já contava com 195 templos em catorze Estados e no Distrito Federal. Dois anos depois, eram 356 templos em dezoito Estados. Em 1989, ano em que começou a negociar a compra da Rede Record, somava 571 locais de culto. Entre 1980 e 1989, o número de templos cresceu 2.600%. Nos primeiros anos, sua distribuição geográfica concentrou-se nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Salvador. Em seguida, expandiu-se pelas demais capitais e grandes e médias cidades. Na década de 1990, passou a cobrir todos os Estados do território brasileiro, período no qual logrou taxa de crescimento anual de 25,7%, saltando de 269 mil (dado certamente subestimado) para 2.101.887 adeptos no Brasil, de onde se espalhou para mais de oitenta países. Em todos eles, conquista adeptos majoritariamente entre os estratos mais pobres e menos escolarizados da população. (MARIANO, 2004)

No dia 15/04/2018, domingo, havia fila no cinema Kinoplex Boulevard Rio, em Vila Isabel, para assistir ao filme biográfico do bispo Edir Macedo, “Nada a Perder”. Bem próximo ao shopping está o Morro dos Macacos, palco de constantes conflitos após a constatação do fracasso das UPPs. E segundo as conversas na fila do cinema, foram distribuídos ingressos no morro para o filme do religioso. Independente do credo, quem quisesse poderia ter a chance de ir ao cinema. De graça.

Era notável o entusiasmo do público, até mesmo daqueles que pareciam não seguir a vertente neopentecostal. Tiravam fotos coletivas e selfies em frente aos cartazes de todos os filmes, riam dos preços surreais da bomboniere do cinema. “A última vez que eu fui no cinema eu vi Robocop, lembra? Aquele antigão.” Essa frase dita por um senhor que aparentava estar na casa dos cinquenta anos e o levantamento do consumo cultural dos cariocas nos alertam para o papel que a religiosidade, em especial as evangélicas neopentecostais tem assumido na difusão da cultura na cidade.

Este foi um dos muitos momentos durante o período de realização deste trabalho em que mesmo realizando outras tarefas ou tendo um instante de lazer, não pude deixar de associar o que acontecia ao redor com a pesquisa aqui apresentada.

Quando se trata de observar o familiar, ou pelo menos o espacialmente próximo, o pesquisador defronta-se com duas ordens de problemas: uma quando trata de grupos pertencentes ao mesmo estrato social, compartilhando essencialmente do mesmo background cultural, do mesmo ethos e visão de mundo [...]; outra ordem de problemas surge quando se trata de grupos geograficamente próximos e socialmente distantes. (Heye, 1980)

Neste caso, e racializando o discurso, acredito encaixar-me nas duas problemáticas expostas acima: apesar de plena consciência de não pertencimento ao que autora cita como estrato social do grupo em questão, compartilho com aqueles o mesmo espaço no estrato racial e imaginário coletivo de boa parte da sociedade, que ainda enxerga o negro de maneira generalizante. Por outro lado, também estou geograficamente próxima, visto que moro em uma das ruas paralelas ao Morro dos Macacos, em Vila Isabel. E como assumido anteriormente, socialmente distante.

Para a resolução mais decorosa possível desta questão, resolvi não iniciar uma série de perguntas ou entrevistas, buscando “não uma interpretação de dados brutos, “objetivos” e “naturais”, mas uma interpretação de interpretações” (VELHO, 1980, pág. 3). Assim atentei-me aos gestos e diálogos.

Na entrada da sessão para o filme do bispo, era entregue um lençinho como o ilustrado na imagem abaixo:

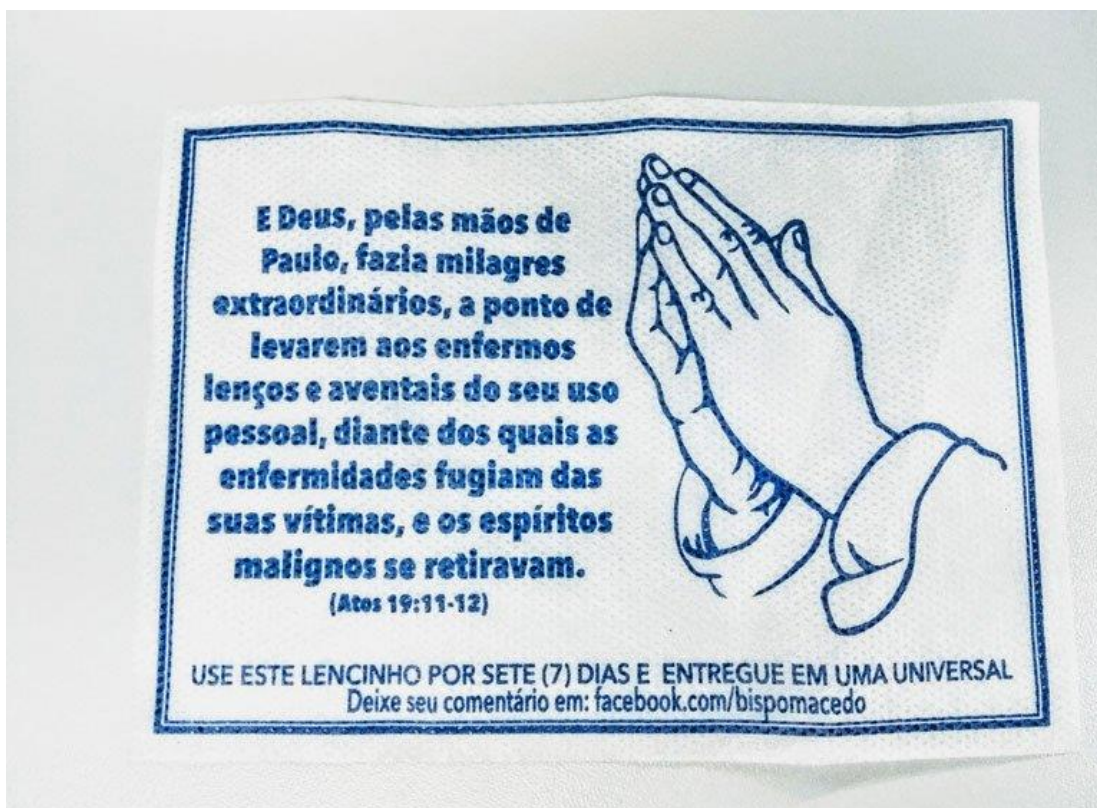


Figura 13. Lenço entregue nos cinemas ao público do filme “Nada a Perder”. Fonte: Trabalho de Campo.

Um representante da Igreja Universal do Reino de Deus entregava para os espectadores e pedia para que guardassem pois ao final do filme haveria uma oração.

“Só assim pra sair de casa, né?”, disse uma jovem que estava acompanhada de suas duas filhas. O Shopping Boulevard Rio, além de uma enorme armadilha para pais acompanhados de seus filhos, com suas muitas ativações recreativas (todas pagas) e lojas de brinquedos, conta com salas de cinema da rede Kinoplex, que assim como todas as outras redes cobra valores totalmente alheios à realidade do salário mínimo brasileiro. Sobre o custo de ir ao cinema, foi elaborada uma comparação dos valores dos ingressos cobrados aos finais de semana e feriados com o preço de mantimentos retirados do encarte do Supermercado Guanabara²⁹:



Figura 14. Comparação dos ingressos entrada-inteira com mantimentos. Fonte: Encarte Guanabara e site Kinoplex.

²⁹ Valores praticados no período de 29/04 a 05/05/2018.



Figura 15. Comparação dos ingressos meia-entrada com mantimentos. Fonte: Encarte Guanabara e site Kinoplex.

Nesta hipótese foram considerados apenas os custos com os ingressos, se colocássemos também os custos com transporte e alimentação na bomboniere do cinema, os gastos dobrariam, isso porque a opção de combo (uma pipoca mais uma bebida) mais barata custa R\$ 18,00 e o gasto mínimo com passagem seria de R\$ 7,20 (considerando a tarifa de ida e volta). Deve ser fácil imaginar qual será a escolha de uma família caso precise optar entre uma, no máximo duas horas de lazer e a compra de mantimentos que vão durar, no mínimo uma semana.

A programação das salas de cinema também não poderia ficar de fora desta discussão. Um ponto muito importante, levantado principalmente por movimentos que defendem a acessibilidade do audiovisual no Brasil, como o Legenda Nacional³⁰, é a distribuição de filmes legendados pela cidade. Além de ser praticamente impossível encontrar conteúdo audiovisual infantil e nacional com legendagem nas salas de cinema do país, a oferta de filmes legendados é maior na Zona Sul e região da Barra da Tijuca. Estas medidas já nos mostram um certo pré-conceito com a relação entre região municipal e preferências audiovisuais. Fora uma questão de preferência, o público ouvinte³¹ não encontra maiores empecilhos para acessar filmes de maior

³⁰ Iniciativa da comunidade surda pela legendagem de produtos audiovisuais, incluindo produtos infantis e nacionais. O lema da campanha é “Legenda para quem não ouve, mas se emociona”.

³¹ Denominação utilizada para se referir a pessoas que não têm deficiência auditiva.

apelo mercadológico. No entanto, para a comunidade surda residente desses lugares isso muitas vezes significa ter que atravessar a cidade para acessar o produto audiovisual. Esse mesmo padrão de distribuição aparece quando tratamos de filmes fora do circuito comercial. As regiões de subúrbio da cidade, Zona Norte e Zona Oeste (com exceção da Barra da Tijuca), são inundadas com *blockbusters* e fanfarrônicas nacionais. Salvo raras exceções, como filmes indicados ao Oscar, que em períodos próximos à premiação são exibidos fora do circuito Zona Sul.

Para este trabalho, foi realizado em junho de 2017 um estudo sobre alguns cinemas cariocas. Foram analisadas as programações de 41 cinemas diferentes e pode-se concluir que deste total 31 cinemas, ou seja, 75% trabalhava com circuito comercial de filmes, enquanto 10 complexos cinematográficos, 25%, trabalhavam com o circuito alternativo. Para o estudo foi estabelecido que seriam classificados enquanto cinemas alternativo aqueles cuja programação fosse composta pelo menos por 40% de títulos do circuito alternativo. Não compete a este estudo hierarquizar as produções cinematográficas, tampouco avaliar o que é bom ou ruim. Trata-se de pensar as possibilidades de acesso às múltiplas produções audiovisuais já disponíveis no mercado³². O direito à escolha de assistir um filme do circuito comercial é diferente da conformação em tê-lo como única escolha viável, tendo em vista o peso do deslocamento e seus atravessamentos (custo de passagem, distância, disponibilidade de meios de transporte, horários) na escolha dos indivíduos.

Dos 41 cinemas analisados, 7 estão localizados no bairro da Barra da Tijuca, oferecendo um amplo leque de opções, já que dois deste cinemas são voltados a filmes mais alternativos, sendo fácil encontrar os queridinhos das premiações em cartaz.

À época, as tentativas frustradas de assistir ao documentário “Eu Não Sou Seu Negro” levaram às reflexões acerca da disposição de cinemas e a variedade de suas programações de acordo com a região da cidade. Dos 10 cinemas classificados enquanto alternativos, em todo o Rio de Janeiro, 7 estão localizados, melhor dizendo concentrados, na Zona Sul da cidade. O Cine Odeon resiste na Candelária, como opção viável no centro da cidade. Os outros dois cinemas, como dito acima, estão na Barra da Tijuca.

³²Ao recorrer à sentença “já disponíveis no mercado”, pretende-se deixar claro que estamos abordando apenas filmes que já estão fazendo parte dos circuitos de exibição, sejam eles alternativos ou não. Este trabalho não objetiva levantar um debate sobre os modos de produção e fruição no cenário audiovisual.

O grupo estação, maior exibidor brasileiro do circuito alternativo, atua massivamente na Zona Sul, com complexos em Ipanema, Gávea e dois apenas em Botafogo. Atualmente o grupo não atua em outras regiões da cidade, com exceção da Barra da Tijuca, onde está presente com o Estação NET Barra Point. Dito isso elucida-se a ausência de opções próximas de cinemas com programação alternativa para moradores de outras regiões.

A má disposição e concentração pela cidade não parece ser exclusiva das salas de cinemas alternativos. Analisando os mapas que ilustram a presença de alguns equipamentos culturais pelo Rio de Janeiro podemos perceber a tendência de aglutinação nas regiões Centrais e ao sul da cidade.

Mapa dos Espaços Culturais da cidade do Rio de Janeiro:

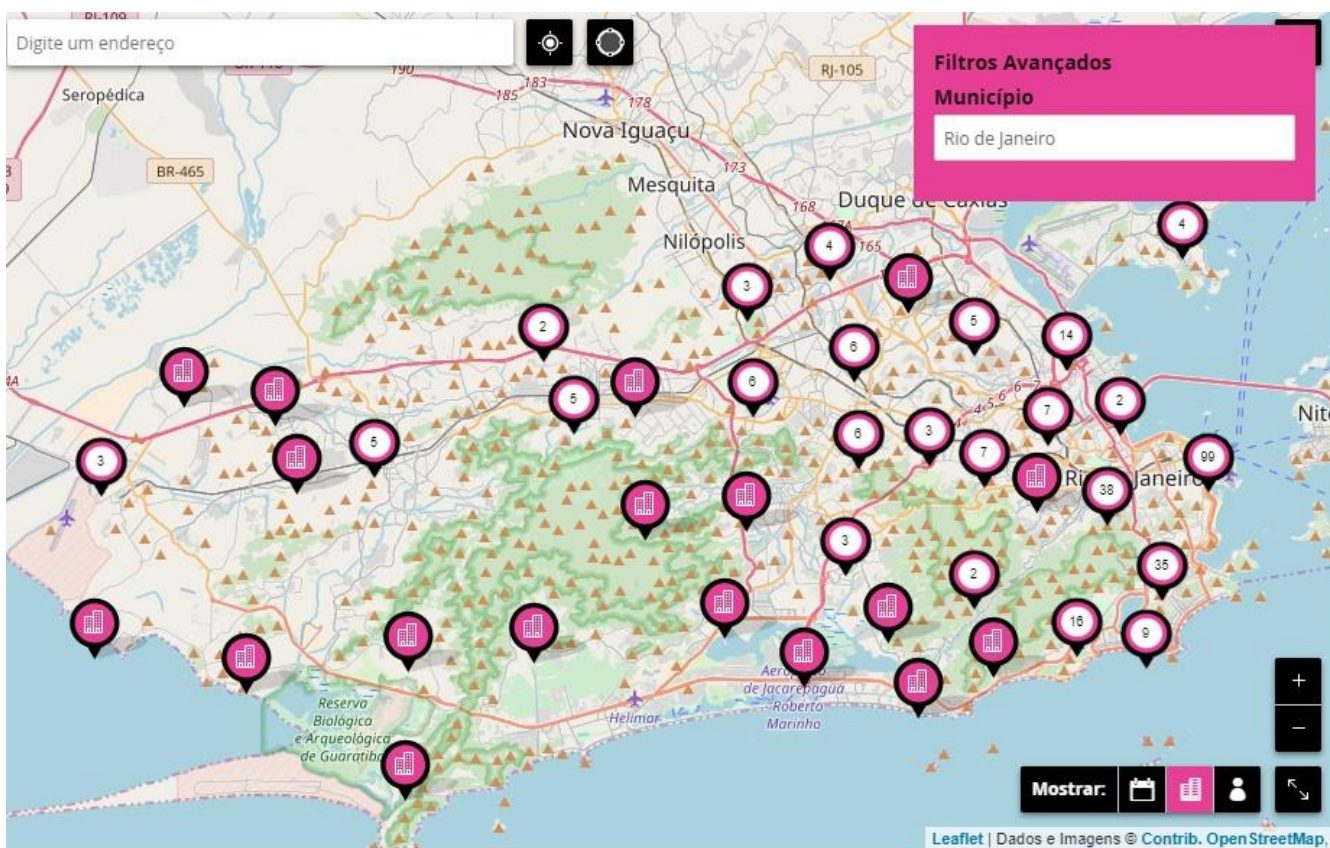


Figura 16. Mapa dos Espaços Culturais da cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Mapas.cultura.gov.br³³

³³ Disponível em:

<[53](http://mapas.cultura.gov.br/busca/##(global:(enabled:(space:!t),filterEntity:space,map:(center:(lat:-22.889776247440736,lng:-43.576927185058594),zoom:11),openEntity:(id:8380,type:space)),space:(filters:(En_Municipio:'Rio%20de%20Janeiro'),showAdvancedFilters:!t))></p></div><div data-bbox=)

Este foi o mapeamento mais completo encontrado para a realização deste trabalho, pois exhibe a concentração de equipamentos culturais públicos e privados, como centros culturais mantidos por instituições privadas. Apesar da plena consciência que este levantamento não dá conta da totalidade do universo estudado, este mapa ajudará a compreender algumas dinâmicas do funcionamento da cidade.

Já o mapa abaixo nos mostra a disposição dos meios de transporte urbano coletivo pela cidade:

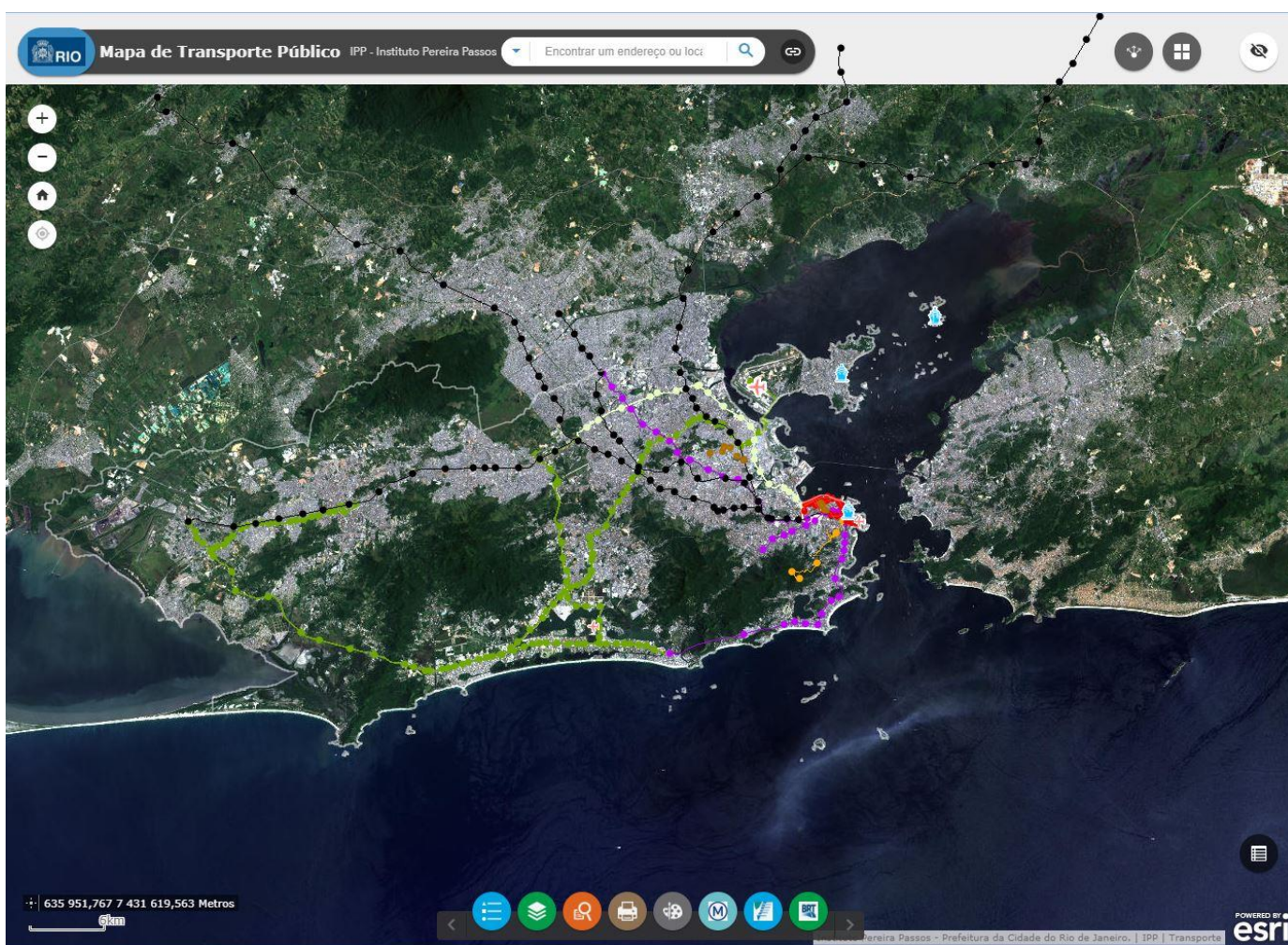


Figura 17. Mapa da distribuição do transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Bairros Cariocas – Aplicativo Instituto Pereira Passos.³⁴

³⁴ Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3>>



Figura 18. Legenda do mapa de distribuição do transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Bairros Cariocas – Aplicativo Instituto Pereira Passos.³⁵

Conforme pode-se conferir na legenda e no mapa, a região Oeste é atendida pelos serviços do BRT³⁶ e trens da Supervia. Ao norte da cidade podemos ver além das estações de BRT e supervia, a presença do serviço de metrô. Na Zona Sul as estações de metrô se destacam e na região do Centro histórico do Rio de Janeiro podemos ver a convergência de todas essas formas de transporte, inclusive do VLT, apenas o BRT não opera até o centro da cidade, o que dificulta o deslocamento de moradores da Zona Oeste. Neste mapa ainda não temos a presença da linha 4 do metrô, que liga a Zona Sul da cidade ao Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca. Cabe ressaltar no entanto alguns aspectos que surgem apenas a partir de uma leitura de experiências pela cidade, são aspectos que fogem à leitura cartográfica. Um deles por exemplo, é o fato de que a chegada do metrô à Zona Oeste, por meio das estações na Barra da Tijuca, não representa a efetiva

³⁵ Disponível:<

<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3>>

³⁶ BRT, sigla para *Bus Rapid Transit*

chegada do metrô à região. Moradores de outros bairros da Zona Oeste ainda precisam utilizar os BRTS que passam pelas estações de metrô para chegar até outros bairros, muito distantes, considerando a extensão territorial da região, da Barra da Tijuca. O outro aspecto, imprescindível, são os horários de funcionamento destes meios de transporte.

O sistema carioca de BRT possui 3 corredores: Trans Oeste, Trans Carioca e Trans Olímpico. O corredor Trans Oeste, liga a região da Barra da Tijuca aos bairros de Santa Cruz e Campo Grande por meio de suas 13 linhas, das quais apenas uma funciona 24 horas, todos os dias. Esta linha, uma vez que é a única a funcionar ininterruptamente, poderia colaborar com a mobilidade dos moradores aos finais de semana, dias nos quais as atividades de lazer e cultura se tornam mais intensas. No entanto, o trajeto limitado da linha, Campo Grande x Santa Cruz, extingue essas possibilidades e a única conexão possível com o restante da cidade seria via trem. Sobre isso, das 13 linhas do corredor Trans Oeste apenas 7 funcionam aos finais de semana, destas 7 apenas 3 realizam integração com alguma estação de metrô. Destas, nenhuma chega aos bairros de Campo Grande ou Santa Cruz.

O corredor Trans Carioca liga a região da Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão). São 10 linhas, das quais 7 funcionam aos finais de semana e 6 fazem integração com estações de metrô. No entanto as únicas linhas que funcionam 24 horas são “Alvorada x Galeão” e “Jardim Oceânico x Centro Olímpico”, a primeira favorece o trajeto de quem se desloca da Barra da Tijuca até o aeroporto internacional, enquanto a segunda favorece o acesso aos eventos que acontecem no Parque Olímpico³⁷.

³⁷ O Parque Olímpico é um local de difícil acesso que recebe constantemente eventos poucos acessíveis financeiramente também como Rock in Rio, Cirque du Soleil e VillaMix. Apesar do funcionamento 24 horas da linha de BRT que passa em frente ao local a integração para outros meios de transporte públicos ou até mesmo para outras linhas de BRT (que tenham um horário de funcionamento diferente) acaba se tornando uma dor de cabeça, principalmente em eventos noturnos. Em uma das jornadas de campo, fui à um evento com B. no Parque Olímpico, que se encerrou 23 horas. Pelo horário vimos que não conseguiríamos pegar o metrô aberto. Ao consultar um aplicativo de mobilidade urbanos foram mostradas cinco opções de trajeto. Os trajetos mais rápidos levariam por volta de 60, 70 minutos para nos deixar em Botafogo. O mais longo, que utilizava o BRT, levaria 80 minutos. Sem outra saída realmente viável decidimos pegar o BRT para a estação Jardim Oceânico e de lá chamar um carro particular pelo aplicativo Uber, a diferença de preço entre pedir um carro no Parque Olímpico e pedir na estação Jardim Oceânico era significativa, não só pela distância mas também pela “tarifa dinâmica” do aplicativo, que aumenta o valor da corrida de acordo com a procura pelos serviços oferecidos. Os arredores da estação Jardim Oceânico estavam desertos, a não ser por uma casa noturna ao final da passarela da estação. Assim aproveitamos a movimentação da casa para utilizar o celular e procurar um motorista. Um casal que precisava voltar para o Cachambi juntou-se a nós, desejamos boa sorte quando nosso carro finalmente chegou. Por dentro, festejei estar na

Já o corredor Trans Olímpica apresenta bem menos linhas que os outros, apenas duas. A linha que funciona 24 horas não tem integração com nenhuma estação de metrô. A linha Jardim Oceânico x Sulacap realiza integração com o metrô, no entanto funciona apenas de segunda a sábado até as 22h30.

Agora, voltando nossa atenção para o funcionamento dos trens da Supervia, se analisarmos o mapa do transporte ferroviário, veremos que apenas 5 estações realizam integração com o metrô. São elas Central do Brasil, São Cristóvão, Maracanã, Triagem e Pavuna. E durante os finais de semana, não bastasse o maior intervalo de circulação dos trens, há redução do horário de funcionamento das estações, conforme pode-se ver em anexo ao final deste trabalho.

Outro dos grandes problemas do sistema de transporte público urbano do Rio de Janeiro é a limitada integração entre os meios de transporte. É desanimador utilizar diferentes veículos, nem sempre em condições agradáveis, para chegar até um determinado local. Além é claro, de encarecer o trajeto.

As diferenças do funcionamento dos dois meios de transporte analisados, BRT e estações de trem, durante dias da semana e finais de semana apenas fazem sentido se ignorarmos a cidade enquanto espaço de trocas e vivências e todas suas possibilidades de cultura, lazer e ocupação urbana pulsantes. Um transporte público que funciona a pleno vapor durante a semana, trabalhando para transportar mão de obra pela cidade, sempre de modo a otimizar os ganhos financeiros. Não há interesse em melhorar a qualidade do transporte público. As expansões de linhas não são pensadas para facilitar a vida dos passageiros. Verdade que entre um mega evento ou outro algumas benesses acabaram por respingar nos usuários regulares do sistema de transporte público carioca. No entanto, dificilmente veremos alterações enquanto as coisas estiverem fluindo, seja com hiperlotação de vagões ou frotas de ônibus sem ar condicionado durante o verão, e as pessoas continuarem chegando aos seus trabalhos.

A rotina desgastante para se locomover a trabalho pela cidade durante a semana funciona como um dreno da energia do carioca. Parece até injusto exigir que ele encare o transporte público aos finais de semana depois de tê-lo enfrentado a semana inteira.

Não por acaso, reflexos de uma tendência a supervalorizar o aspecto econômico, podemos identificar no imaginário da população uma certa hierarquização das

realização de um trabalho de campo, pois se não fosse isso teria que retornar para minha casa, em Vila Isabel, e sabe-se lá quanto mais gastaria com Uber.

necessidades, onde saúde, educação e trabalho (entendidos como fundamentais à “sobrevivência”) ocupam espaço de predominante importância, ficando relegados ao segundo plano assuntos como lazer e cultura, entendidos como solicitações para um instante posterior, quando os primeiros problemas estiverem sanados. Assim, nem sempre se entende que lazer e cultura são tão importantes quanto qualquer outra reivindicação e mesmo que podem ocupar importante papel no alcance daquilo que é considerado “necessário”.

Essa compreensão que acomete os indivíduos é de certa forma referendada pelo próprio poder público, sempre mais preocupado com superávites, balanços positivos e ajustes fiscais do que com outras dimensões também fundamentais para o bem estar humano. (Melo & Peres, 2005)

Uma vez que o acesso à cultura e lazer é tratado enquanto um “luxo”, aqueles que os consumirão deverão estar dispostos a bancar por tal “luxo”. Para encerrar este capítulo, gostaria de sugerir um adendo à reflexão. Abaixo temos três mapas que ilustram a distribuição geográfica das raças na cidade do Rio de Janeiro, a partir de dados coletados no Censo 2010, com base na autodeclaração dos entrevistados.

Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil

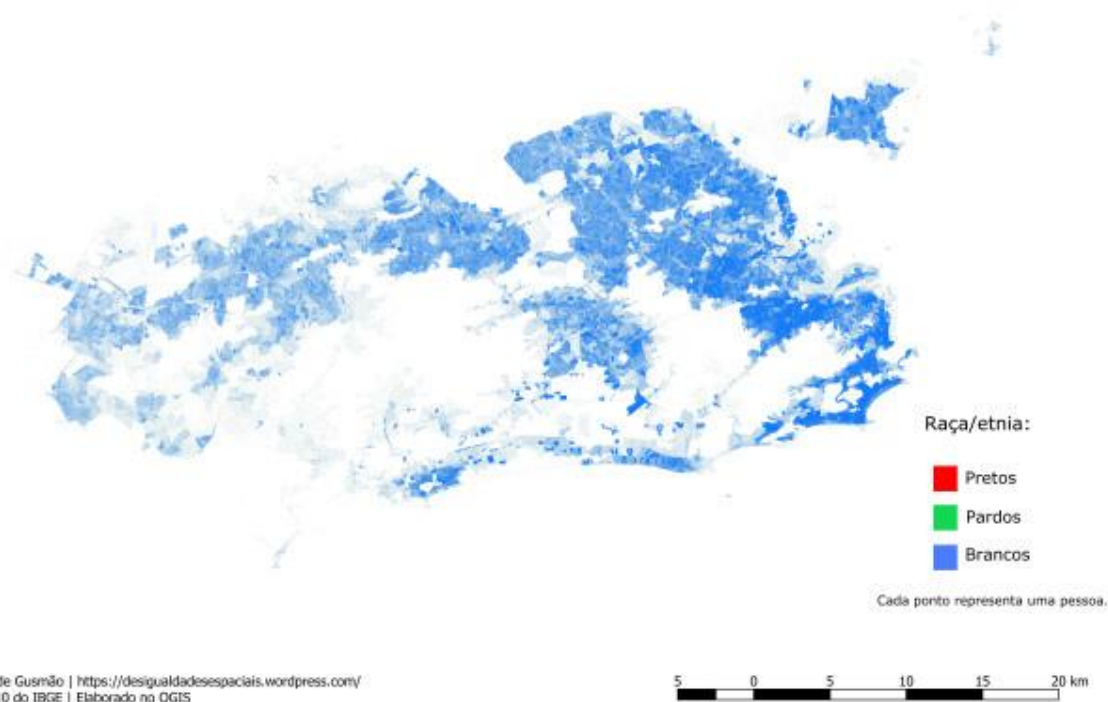


Figura 19. Mapa Racial de Pontos da cidade do Rio de Janeiro – Brancos. Fonte: Desigualdades Espaciais Wordpress.

Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil

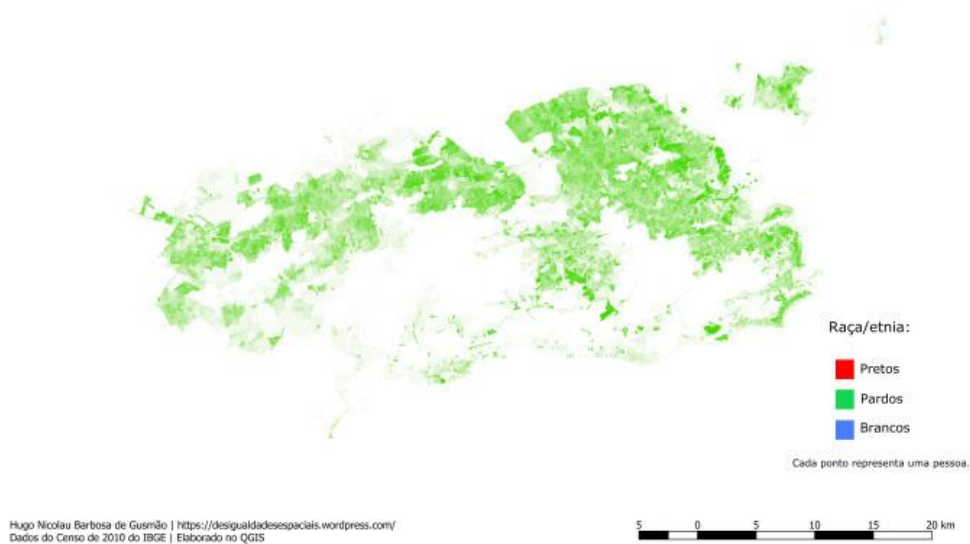


Figura 20. Mapa Racial de Pontos da cidade do Rio de Janeiro – Pardos. Fonte: Desigualdades Espaciais Wordpress.

Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil

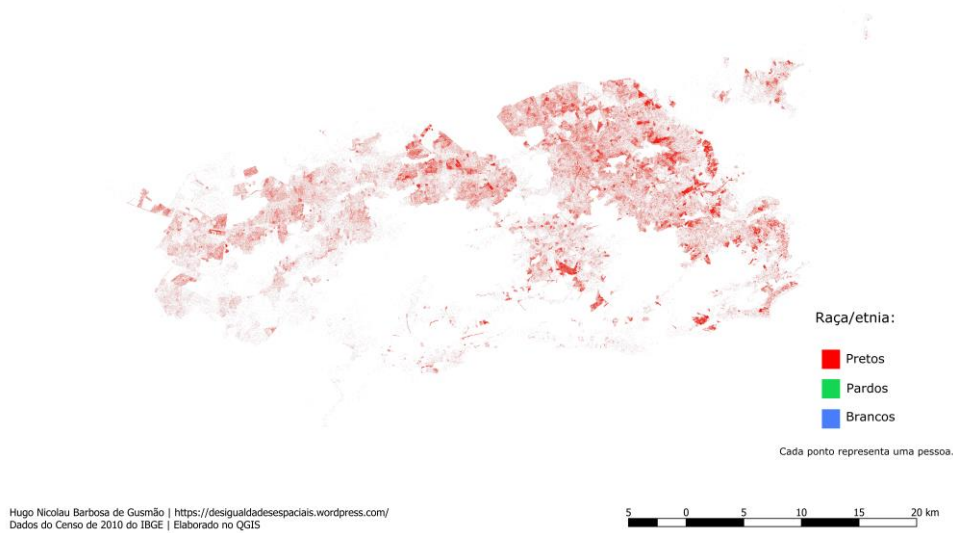


Figura 21. Mapa Racial de Pontos da cidade do Rio de Janeiro – Pretos. Fonte:Desigualdades Espaciais Wordpress.

Podemos ver que os pontinhos azuis, representando a população autodeclarada branca, se distribuem uniformemente pelo mapa, seguidos pelos pontos verdes, população parda e por último, os pontos vermelhos, quase imperceptíveis na faixa sul da cidade, representando a população autodeclarada preta.

Considerando tudo que já foi levantado até agora, sobre a concentração de serviços culturais, possibilidades de lazer e concentração de transporte público, e agora com estes últimos três mapas, temos a tradução das desigualdades sociais e raciais da cidade, nos mostrando como a população preta está mais concentrada nas áreas que contam com os serviços mais precários e com maior carência de opções culturais e lazer. Ter essas desigualdades em mente ajudarão na construção dos próximos capítulos.

III – UM MERGULHO NO RIO

A escolha do tema e objeto de estudo deste trabalho foi muito espontânea. Uma parte das minha vivências e frustrações pelas cidade. O difícil foi definir um recorte, por onde começar e estabelecer uma metodologia que respeitasse os indivíduos envolvidos comigo nessa empreitada e fizesse jus ao carinho que desenvolvi pelo tema. Desde o início houve um desejo de abordar questões raciais na pesquisa, no entanto, ao longo da realização do trabalho esta e tantas outras questões das quais muito se fala ultimamente foram despontando durante a escrita, isto porque parecem ser inerentes à cidade.

Havia também, não o desejo, mas a necessidade de abdicar da terceira pessoa do singular e assumir a terceira pessoa do plural ao descrever as experiências de campo pela cidade. Isso porque foi um processo conjunto. Os indivíduos que me acompanharam não foram meus objetos de estudo, foram meus companheiros de campo, no que Jíron e Imilan (2016) definem como etnografia coletiva.

A necessidade de elaborar o termo “etnografia coletiva” surge a partir do entendimento dos autores que apenas o conceito de “etnografia” era ineficiente para tratar de uma pesquisa envolvendo mobilidade pois a definição prévia do recorte espacial estudado ignorava as trajetórias dos sujeitos, o que acabava limitando a compreensão da vida urbana. (Jirón & Imilan, 2016).

En efecto, nuestra propuesta es que este desafío impone pensar en estrategias colectivas de práctica etnográfica, que deben ser incorporadas, aprender colectivamente como y qué mirar, y assimilar en poco tiempo cómo utilizar el propio cuerpo para acompañar las prácticas cotidianas de las personas que participan de la investigación. (Jirón & Imilan, 2016).

Este tipo de abordagem fez-me sentir confortável com a pesquisa, não precisaria assumir um papel investigativo uma vez que não seria necessária uma extensa lista de perguntas para meus companheiros.

Una etnografía colectiva se diferencia del mero trabajo de equipo, habitualmente organizado de forma vertical y con tareas e información compartimentada, en la medida en que respuestas y preguntas fundamentales de la investigación se resuelven en un diálogo horizontal, mediante el intercambio de experiencias etnográficas. Así, las múltiples experiencias etnográficas son fuente para definir nuevos interrogantes de la investigación. Procedimientos de registro y representación etnográfica deben ser

contenidos en un proceso metodológico que permita el intercambio multidisciplinario a lo largo de toda la investigación. (Jirón & Imilan, 2016).

Tendo decidido que esta não seria uma pesquisa idealizada apenas em referenciais teóricos e pesquisas quantitativa, foi preciso escolher quem me acompanharia neste trabalho. Não falar da Zona Oeste não era uma opção, logo, busquei alguém que morasse em algum bairro que não fosse a Barra da Tijuca. Assim entrei em contato com Nathali, 27 anos recém formada em Antropologia pela Universidade Federal Fluminense, moradora do bairro Vila Valqueire. Filha de um terceirizado da Petrobrás e uma professora de ensino infantil, ambos aposentados e religiosos. Daqueles que oram antes das refeições. Acabei tendo contato com toda a família de Nathali, pois no terreno deixado pelo seu avô materno, todos seus sete tios, incluindo sua mãe construíram casas. Não necessariamente de forma pacífica.

Em seguida fui apresentada à Bruno, 22 anos, estudante de Comunicação Social na Universidade Federal do Rio de Janeiro, morador do bairro de Botafogo.

Coincidentemente meus dois companheiros são negros e confesso ter sido muito curioso ver os desdobramentos das relações raciais a partir de suas subjetividades, gêneros e orientação sexual.

E assim fomos aprendendo sobre os diferentes Rio de Janeiro que vivenciávamos enquanto perambulávamos aos finais de semana pela cidade.

Antes de bater o martelo sobre quem gostaria de ter comigo nessa pesquisa, cogitava trabalhar com Vanessa, moradora de Cosmos. Chegamos a sair uma vez, mas a fadiga da viagem de trem, os terrenos baldios ao redor da estação de trem aumentando a sensação de abandono e o constante clima de violência na cidade a fizeram mudar de ideia.

Nesta minha visita a Cosmos percebi um dos desafios que estava por vir: entender o funcionamento básico dos trens da Supervia. E honestamente, confesso que até último dia de campo ainda não entendia o que acontecia nas estações.

À época, trabalhava em um museu na Zona Portuária, então meu trajeto se iniciou na estação Central do Brasil, fui andando e economizei uma passagem. A Central, cheia, tumultuada. Nada comparado aos horários de pico durante a semana, ainda sim, bem movimentada. Fui para a plataforma e após um breve momento para me familiarizar com as placas de sinalização entendi para qual lado deveria ir e qual trem deveria pegar. Na dúvida, pergunte para um dos vendedores

ambulantes, eles são os únicos em quem podemos confiar 100% sobre o destino do vagão. Os únicos a conseguirem se localizar no meio daquele caos de linhas e ramais.

A viagem foi longa, tentava me orientar pelo mapa de estações fixado no vagão mas o trajeto não parecia ser o mesmo descrito ali. Para aumentar a confusão, o nome das estações era falado num volume tão baixo que eu continuava sem saber onde estava e era obrigada a esperar o trem fazer sua parada para olhar pela porta e tentar enxergar a placa com o nome da estação.



Figura 22. Estação de Trem de Cosmos. Fonte: Trabalho de campo.

Neste dia eu e Vanessa fomos a um evento que aconteceria na Praça Tiradentes, uma feira gastronômica que acontece todo primeiro sábado do mês. Como era aniversário de Vanessa os planos eram estender o passeio para uma festa que aconteceria num espaço conhecido como “Ruínas”, do outro lado da Praça Tiradentes. Basicamente um prédio aparentemente abandonado

que recebia algumas festas que antes aconteciam nas ruas mesmo. Tendo decidido ficar para a festa, Vanessa não tínhamos outra opção a não ser ficar na rua até o funcionamento do trem. Aos domingos, o ramal Santa Cruz, que faz a parada na estação de Cosmos, começa a funcionar a partir das 06h20. Logo, tínhamos que aguardar até a manhã seguinte. A festa não estava agradável. Eram 02h da madrugada e já queríamos ir embora. Num momento de desespero e cansaço consultamos o Uber para ver se seria possível solicitar um carro para Cosmos: R\$ 137,60. Desistimos e resolver andar pela Lapa, paramos no Bar da Cachaça e ali aguardamos até 06h da manhã. O trajeto era bem curto, mas por segurança achamos melhor pegar um ônibus até a Central do Brasil. De lá pegamos o trem para Cosmos.

Durante a semana Vanessa entrou em contato comigo e disse não querer mais fazer parte da pesquisa. Segundo ela, era muito desgastante ter o compromisso de “ir à cidade”. “Eu prefiro ir durante a semana, fazer compra no Saara.”. Avisei-a que não precisaríamos ir sempre ao Centro ou Zona Sul, poderíamos aproveitar a programação perto de sua casa. Mesmo assim Vanessa achou melhor desistir, disse que não tem nada para se fazer em Cosmos “Aqui só tem funk e pagode, eu curto, já fui em alguns, mas sempre a mesma e as mesmas pessoas? Ruim, né?”. Conversamos mais um pouco e me disse que quando ia à cidade para se divertir gostava de marcar com no mínimo uma semana de antecedência e sempre dormia na casa de alguma amiga “Já vou preparada pra ficar o sábado e o domingo fora”. No geral, seu grande momento de lazer era visitar o West Shopping, no bairro vizinho, Campo Grande ou sair para comprar sandálias Melissa. Aliás, foi graças à Melissa que conheci Vanessa.

Quando a conheci tinha 24 anos e trabalhava num comércio de Cosmos mesmo. Anunciei uma sandália Melissa num grupo do Facebook e ela entrou em contato para comprar. Falei para marcamos a entrega do sapato na Estação Central, mas ela desistiu porque não costumava “vir à cidade”. Pela interação nas redes sociais fomos nos aproximando, mas a distância física nunca permitia um encontro presencial.

Vanessa acabou demitida, pelo que entendi não havia carteira assinada, era um acordo verbal com o dono do comércio, mas acredito que esse possa ter sido um dos motivos de sua desistência do projeto.

...

Nathali havia acabado de se formar e completar 27 anos quando aceitou fazer este trabalho comigo. “Oficialmente desempregada, negra, lésbica, moradora da Zona Oeste, tentando passar num mestrado e sem nenhum Rio Card. É muita coragem”. Foi assim que Nathali confirmou sua participação.

Até começar a trabalhar como autônoma na área do audiovisual, Nathali passava ao parte de seu tempo reclusa em casa, na Vila Valqueire “Cara, não tem outra palavra. Eu não tenho dinheiro para passagem, não tenho dinheiro para cerveja e no meu bairro só tem igreja e miliciano”. E minha companheira de campo por mais que tivesse aceitado participar do trabalho, sempre recusava meus convites.

Vila Valqueire é um bairro com a população composto por pessoas de classe média e da classe trabalhadora e vizinho de uma área militar (Base Aérea o Afonsos e Vila Militar do Afonsos). É um bairro no limite da Zona Oeste com a Zona Norte da cidade. A principal avenida do bairro é chamada Avenida Intendente Magalhães e corta o bairro de ponta a ponta. O bairro é composto por algumas praças que costumam reunir crianças e pessoas mais velhas nos finais de semana. Em alguns almoços na casa de Nathali, pude perceber pelas conversas de seus parentes que a sensação de segurança que leva os moradores a ocuparem as praças é ocasionada pela forte presença dos grupos paramilitares, os milicianos, no bairro.

Valqueire é um bairro essencialmente residencial, com muitas casas, apesar do crescimento das construções de prédios, e onde o comércio é representado principalmente por mercados e padarias. “Morei no Valqueire durante a maior parte da minha vida. Foi o bairro em que cresci e passei toda a infância, adolescência e boa parte do começo da vida adulta. Vivi um período em São Domingos, Niterói, durante a minha graduação, mas antes passei um ano e meio fazendo o trajeto Vila Valqueire x Niterói quase que diariamente. Saía de casa, pegava o ônibus que me deixava na Praça XV, ia para a barca, descia em Niterói e andava até o Gragoatá. Totalizando três horas para chegar à faculdade. Eram seis horas de viagem por dia”. O bairro de Valqueire não possui estação de trem, metrô ou BRT. O BRT mais próximo fica no bairro vizinho da Praça Seca e a estação de trem mais perto fica em Marechal Hermes. “A maior parte dos espaços culturais que gosto de frequentar estão situados na parte central da cidade do Rio de Janeiro, onde eu levo entre 01h20; 01h40 para chegar”.

Nathali acha seu bairro muito conservador, por isso procura outras regiões da cidade quando quer se divertir. Recentemente Nathali entrou para o candomblé, religião de matriz

africana, isso somado à sua orientação sexual faz com que os momentos de lazer no bairro sejam sempre sobrecarregados. O medo da intolerância religiosa, homofobia e misoginia a levam a procurar outros espaços, longe dali. Não que este tipo de problema seja exclusivo do bairro, mas em lugares com uma diversidade mais robusta a sensação de segurança aumenta. Isso e o fato de não se sentir vigiada por familiares e vizinhos.

Decidimos assistir ao documentário “Eu não sou seu negro”, que como esperado, entrou em cartaz apenas em cinemas que abrangem também filmes alternativos. E mesmo assim com poucas opções de horário. Combinei com Nathali de assistirmos em um dos cinemas Estação NET Botafogo. No sábado de manhã N entrou em contato, um pouco desanimada, e assumiu que seria melhor esperarmos até ela ter dinheiro para assistir ao filme, a final de contas, teria que desembolsar:

- R\$ 7,20 para ida e volta do trajeto Vila Valqueire x Maracanã;
- R\$ 8,60 para ida e volta entre as estações Maracanã x Botafogo;
- R\$ 34,00 do ingresso no valor de uma entrada inteira.

Ainda que Nathali economizasse um pouco no trajeto e ao invés de pegar ônibus e metrô, pegasse dois ônibus, teria que lidar com um ingresso de R\$ 34,00. Nathali passou o fim de semana assistindo filmes baixados pela internet. No final daquela semana mesmo, N recebeu por um trabalho que havia feito e me ligou para assistirmos ao filme, o quanto antes. Infelizmente já estava fora de cartaz.

Uma das grandes reclamações de Nathali era que todos seus momentos de lazer durante a adolescência orbitavam nas atividades da igreja. Sua família inteira era evangélica, seus pais até hoje participam com frequência da vida social da igreja. Nathali lembra que eram muitos grupos diferentes, para dança, teatro, pensar atividades ao ar livre como piqueniques. Estes grupos de trabalho eram chamados de “Ministérios”. Ao sair da igreja Nathali pensou que as coisas fossem mudar, mas o desemprego e o fato de ainda depender financeiramente de seus pais, inclusive morando com eles, continuou mantendo seus momentos de lazer atrelados à igreja e seus pais.

Quando ainda era estudante da Universidade Federal Fluminense e morava durante a semana em Niterói, já combinava de encontrar todos seus amigos sexta feira após sua última aula. Ao voltar para o Rio de Janeiro ficava pelo centro da cidade e de lá aproveitava de festas à exposições no CCBB. A preferência era sempre por acontecimentos próximos à Praça XV, no máximo Lapa, pois assim poderia pegar o ônibus que sai da Avenida Presidente Vargas e tem um

ponto próximo à sua casa em Vila Valqueire: “Parece que é mais fácil circular pelo Rio de Janeiro vindo de outra cidade (Niterói) do que sendo da Zona Oeste”.

Conversando com Nathali perguntei se não havia nada legal para fazer num lugar que fosse próximo à sua casa, ou pelo menos de fácil acesso. Ela disse que os restaurantes que iam surgindo cada vez mais rápido no bairro, como se apenas brotassem da terra estavam se transformando no point dos jovens da região. Em uma das vezes que estive lá pude ver como durante a noite os restaurantes realmente adquirem um aspecto de “clube noturno”. É difícil explicar, em alguns deles não há nem música, mas as pessoas se arrumam e se comportam como se estivessem numa balada. Um dos primos de Nathali estava com a namorada e amigos em um restaurante japonês e pelo que entendi, esses seriam uma espécie de área VIP. Ficamos no restaurante com o primo de Nathali enquanto tentava descobrir porque esses jovens apenas não iam gastar seu dinheiro em outro lugar. Durante o jantar descobri algo que já esperava no início deste trabalho, mas que não imaginava ter tanta força assim, o transporte público sendo apontado como grande empecilho. Engraçado perceber como a política de transporte público funciona bem para manter a ordem hierarquizada da cidade, manter cada um no seu lugar. O primo de Nathali prefere ficar perto de casa, pra ele é impensável ir para outras regiões da cidade sem um carro, e se sair de casa com o carro não poderá beber. A não ser para trabalhar, o primo de Nathali só sai de casa quando tem algum show de um artista querido, mas geralmente são eventos na baixada fluminense ou em bairros próximos ao seu.

Passei um tempo sem notícias de Nathali, até receber uma mensagem convidando para um evento no Viaduto Prefeito Negrão de Lima, o Viaduto de Madureira. Foi o *timing* perfeito pois nesse período já estava em contato com Bruno, tentando convencê-lo a participar deste trabalho.

...

Conheci Bruno na fila de uma festa numa casa noturna em Copacabana. Estávamos com um grupo de amigos em comum, Bruno era o único que morava na Zona Sul e ficou decidido que todos iríamos dormir em seu apartamento. Um dos amigos de Bruno morava em Santa Cruz e a todo momento fazia questão de lembrar Bruno que o havia convidado para ficar em sua casa. Achei a situação estranha e um pouco constrangedora. Depois descobri que numa outra vez que saíram juntos, Bruno também havia convidado seu amigo de Santa Cruz para ficar em sua casa,

mas acabou se interessando por alguém na festa e foi para a casa dessa pessoa, deixando seu amigo ‘na pista’³⁸. Fiquei lembrando de alguns amigos que precisam sempre pedir para ficar na casa de alguém quando querem sair à noite. Isso ou ficar obrigatoriamente num lugar esperando amanhecer. Não importa, é constrangedor de todas as formas. O mais engraçado era que nesse dia, a festa tinha uma proposta mais “periferia *feat* baixada”, ou pelo menos era assim que o evento estava sendo vendido.

Não apenas esta festa, mas a realização de outros eventos realizados na Zona Sul, tentando reproduzir uma atmosfera periférica me levaram a refletir sobre algumas coisas. Não quero patinar na discussão da apropriação, mas tratando do assunto em termos práticos mesmo, estamos falando de festas à fantasia? Um carnaval da pobreza?

O DJ Rennan da Penha estourou no YouTube com seu set tocado no “Baile da Gaiola”, um baile funk no bairro da Penha. Sua agenda de shows se concentra em regiões mais periféricas da cidade, no entanto o DJ já comandou algumas festas no bairro do Leblon e constantemente toca em alguma boate da Zona Sul. Não teria problema se essa dinâmica funcionasse como um fluxo, uma troca de experiências e não apenas um delivery de produtos culturais. É cultura de periferia para quem quer consumir periferia sem ter que ver pobreza. É a mesma mentalidade que reorganizou estruturalmente o Rio de Janeiro para continuar se aproveitando do trabalho escravo sem ter que assistir aos bastidores dessa atrocidade.

Quando transportamos uma manifestação cultural para outro lugar, o que acontece é que além de retirar do contexto, o que afeta a identidade da manifestação, também há grandes chances de que os indivíduos que faziam parte não consigam mais ter acesso. Em outros termos, produtos culturais da periferia, quando transportados para outros lugares deixam de ser acessíveis para sua zona de “origem”. Seja pelo alto valor do ingresso, dificuldades de mobilidade.

Bruno parecia não ver problema nesse tipo de coisas, para ele inclusive era bem conveniente que tudo se deslocasse até o quintal de sua casa. Morador de Botafogo, pai militar reformado do exército, mãe analista administrativa aposentada do Tribunal de Justiça, escola no Humaitá e agora, faculdade na Urca. Bruno só precisava se deslocar para fazer mochilões na Europa e viagens para a Disney.

Quando o conheci essa visão limitada de território estava mudando, inclusive passava por alguns atritos com os pais, sua vontade de romper com a bolha na qual foi criado incomodava

³⁸ Deixar na pista: abandonar, deixar na mão

muito seus pais, principalmente quando passou a enxergar o racismo em alguns tratamentos diferenciados que recebia. Ele dizia que sua mãe, uma senhora branca, sentia-se muito mal quando Bruno levantava questões raciais em casa. Lembro que quando Bruno, Nathali e eu combinamos de ir ao Viaduto de Madureira sua mãe nos advertiu: “Cuidado pra não engravidar uma passista”. Num outro momento a mulher me olhou e disse “Sabia que eu não gosto de negra, né?”. Fiquei olhando sem saber o que responder, serei expulsa da casa? Em seguida ela completou a “piada”: “Eu gosto de negro”. E ficou rindo como se tivesse acabado de fazer o mais premiado show de *standup* do país. Senti pena pela ignorância fazer alguém falar como se fosse um alienígena na própria cidade.

Um dia Bruno me ligou afoito para desabafar, havíamos conversado sobre a ideia do meu trabalho, e foi ele quem fez estalar na minha cabeça como outras coisas além de classe social atravessam nossas trajetórias. Ele havia passado o dia na casa de amigos na Zona Norte, na volta começou a chover mas Bruno não tinha guarda – chuva, então pensou em correr do ponto de ônibus até a entrada de seu prédio. Na esquina de casa, dois policiais com uma viatura o mandaram parar. Bruno foi revistado e ainda incrédulo que ele era morador daquele quarteirão, um dos policiais o acompanhou até seu prédio e aguardou que o porteiro reconhecesse o jovem. Questionei se Bruno nunca havia sido abordado pela polícia. Ele disse de uma vez, quando voltava com amigos da praia, mas que as abordagens tinham se tornado mais constantes e menos simpáticas depois que resolveu deixar o cabelo crescer.

Uns dias depois estava com Nathali e ela me sugeriu que fossemos ao Viaduto de Madureira, onde aos sábados já acontece o tradicional Baile Charme de Madureira. Na hora já pensei em convidar Bruno. Ele hesitou um pouco, não sei se foi medo ou preguiça. Mas o convenci dizendo que era a edição especial de uma festa, falei sobre a programação e tudo mais. Como já estava no Centro da Cidade, encontrei-me com Bruno na Praça Tiradentes e ali pegamos um ônibus que passava próximo ao Viaduto. Na bilheteria da festa nos encontramos com Nathali.

Quando entramos Bruno parecia curioso com tudo, mas logo percebi que começou a se retrair. Ele dançava, sorria, mas tudo de uma forma bem contida e olhava para os outros rapazes como se estivesse com medo. Nathali por outro lado parecia bem à vontade, inclusive tinha levado sua parceira na época para a festa.

Bruno estava acostumado com círculos de universitários mente aberta e desconstruídos, nos saraus e festinhas da Faculdade de Comunicação da UFRJ onde estão acostumados com

rapazes de saia e não há espaço para deboches homofóbicos, mas ali, Bruno se sentia intimidado. O fato de ser um homem negro, seu porte físico e sua insegurança num lugar desconhecido até então, estavam fazendo-o acreditar que deveria agir de maneira heteronormativa. Sua visão deturpada e sexualizada do que é ser um homem negro estavam fazendo Bruno agir como se estivesse num clipe do 50 Cent³⁹. Pedi que relaxasse um pouco. Mas ele parecia tenso o tempo todo e em pouco tempo se sentou numa mureta com cara de poucos amigos. Perguntei o que havia acontecido e ele só respondeu que estava preocupado sobre como iria voltar para casa. Infelizmente lembrei-o de que teríamos que esperar o trem voltar a funcionar ou pegar um Uber. “Pensei que o tempo fosse passar mais rápido”. Não demorou para Nathali ficar incomodada com a atitude de Bruno. Ela ofereceu sua casa para ficarmos, o ônibus passava a noite toda e nos deixaria perto de sua casa. Confesso que estava torcendo para Bruno rejeitar o convite, assim poderia fazê-lo passar pela experiência de voltar para casa no primeiro trem. Hoje sinto-me culpada por isso⁴⁰.

Bruno está acostumado a ir embora dos lugares quando quer. Ele nunca se viu obrigado a passar a noite na rua ou pedir para ficar na casa de amigos, para ele foi bem estranho ver os papéis invertidos. Fiquei intrigada com um detalhe mínimo, Bruno também não tinha costume de comer na saída das festas. Para ele não fazia sentido já que não passaria nem 15 minutos dentro do táxi até chegar em casa e poderia comer o que quisesse. Outra curiosidade, o hábito de pegar táxi. Bruno disse que era muito prático pegar um táxi “Não precisa ficar esperando com o celular na mão, é só entrar no táxi e pronto”. A curta distância fazia que os trajetos realizados por Bruno fossem sempre baratos, então para ele realmente em poucos casos fazia diferença entre um meio de transporte e outro.

Às 05h00 estávamos na porta da estação, esperando para entrar e pegar o primeiro trem. Bruno estava com um humor péssimo, falava alguma coisa sobre estar arrependido, eu tentava entender o que ele falava entre um bocejo e outro. Fomos até a Central e de lá pegamos o metrô para Botafogo.

No dia seguinte perguntei a opinião de Bruno sobre o Viaduto de Madureira, ao que me respondeu apenas “Não faz meu estilo”. Algum tempo depois, Bruno voltou à Madureira, para um festival promovido pela marca “*Rider*”, infelizmente estava em São Paulo e não pude

³⁹ Rapper norte-americano conhecido pelo estilo “pimp” (cafetão)

⁴⁰ Bruno, desculpe-me por isso.

acompanhá-lo, mas suas considerações foram bem mais positivas. Pelo que pude perceber, o fato do evento ter um caráter mais alternativo serviu como grande atrativo para Bruno, que inclusive, levou alguns amigos da Zona Sul. Todos voltaram de Uber.

As atrações deveriam se diversificar pela cidade, desde o calendário de eventos promovidos pela prefeitura, até eventos privados. E com diversificar, quero dizer fazer com que os fluxos de fato aconteçam pela cidade. Motivar a circulação do público. Bruno por morar na Zona Sul acaba tendo uma gama mais variada de opções de cultura/lazer, porque o que não está de fato na Zona Sul em um momento ou outro acaba se deslocando para lá⁴¹. Contudo, essas não são nem de longe as únicas opções, mas por se acomodar Bruno teve uma experiência limitada de Rio de Janeiro.

Nathali é alguém que gosta de explorar a cidade, e o faz sempre que possível, sempre que tem dinheiro. E quando não, acaba presa a passeios ao shopping de Sulacap com seus pais. Quando fica em casa, prefere passar o tempo assistindo TV e lendo à ter que frequentar os eventos do bairro. Suas reclamações são sempre pautadas no quanto a vida cultural da região é homogênea e como todas as opções do que gostaria de fazer estão sempre no Centro ou Zona Sul. Também é uma experiência limitada de cidade.

Minha amiga da introdução deste trabalho, Paloma, estudante de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, moradora deste lugar de transição entre Pavuna e São João de Meriti, nunca aceita convites que envolvam Zona Sul “Camila, não posso nem comprar uma água lá”. Além de não achar cativante a programação cultural da Zona Sul, não tem interesse em saber o que acontece por lá. Desenvolveu uma aversão pelo lugar e evita contato a qualquer custo. É mais uma experiência limitada de cidade.

...

Durante o período que me propus a circular pela cidade utilizando o transporte público, pude perceber alguns detalhes acerca do transporte público carioca. Por exemplo, existe uma

⁴¹ Recentemente houve uma polêmica no Facebook envolvendo a famosa Batata de Marechal Hermes. O Espaço VOID Botafogo é uma loja multimarcas que também conta com uma cozinha colaborativa. A iniciativa sempre convida diferentes chefs, cozinheiros, empreendedores ou pessoas que gostem de cozinhar para comandar o menu da casa. Em abril de 2018 o Espaço resolveu convidar a famosa Batata de Marechal: “a batata de Marechal finalmente vai fazer sua estreia na zona sul”. A frase gerou polêmica e ira nas redes sociais e acalorou um debate sobre apropriação, gourmetização e elitismo.

hierarquização das linhas de trens. Um dia um senhor entrou com pressa no vagão e esqueceu de conferir o sentido do trem, perguntou para um vendedor ambulante que lhe respondeu: “Olha pras pessoas, isso aqui tá indo pra Santa Cruz, se fosse pra Japeri ia ter gente carregando pato, galinha. Lá é assim nem dá pra vender direito, você vende o negócio a R\$ 1,00 e ainda ficam chorando”.

O comércio dentro dos vagões é frenético, de doces à cortadores de legumes e acessórios para informática/eletrônicos. Algo que não é visto nos metrôs.

As estações de trem são bem menos conservadas que as de metrô, além de serem mais antigas, não parecem receber manutenção com a devida regularidade. O mesmo para os vagões, muitos em estado deplorável e depredados.

É possível ver pessoas ocupando os terrenos das estações de trem para uso de drogas ou queima de sucata, ao utilizar o metrô só vi algo similar ao andar pela Zona Norte, e mesmo assim não era tão intenso o explícito quanto o que se pode ver no trajeto de trem.

Os painéis informativos com o mapa das linhas de trens é tão confuso quanto o funcionamento das linhas, como disse anteriormente, nada melhor do que se guiar pelos vendedores ambulantes.

O funcionamento 24 horas de alguns meios de transporte não significa muita coisa se você precisa de no mínimo dois tipos para se locomover. Aliás, parece não haver regra depois da 00h00, principalmente para alguns motoristas de ônibus: não param nos pontos a menos que alguém dentro do ônibus dê o sinal para descer; se o ônibus tem poucos passageiros questiona onde vão descer e faz um caminho alternativo ao seu trajeto obrigatório. E isso, estou falando apenas dos ônibus que circulam pela Zona Sul, Centro e as primeiras faixas da Zona Norte.

Enquanto estudante de Produção Cultural questiono se o ensino da gestão/produção cultural no país, seja a nível técnico, superior ou pós graduação conduzem os futuros agentes da cultura a pensar sobre as questões da geografia da cidade. E quando coloco “pensar” quero dizer não apenas por meio de discussões durante as aulas, mas de forma mais institucionalizada mesmo, disciplinas exclusivas para reflexão acerca das lógicas da cidade e a interferência destas na vida cultural.

Durante minha graduação me deparei com algumas matérias que acabavam trazendo o debate sobre a cidade para sala de aula: Políticas Culturais, Processos de Gestão Cultural e Projeto Cultural IV. No entanto, pensar a cidade não era ementa oficial dessas disciplinas, logo a abordagem pode variar de acordo com o professor responsável.

Na grade do curso de bacharelado em Produção Cultural pelo Instituto Federal do Rio de Janeiro já podemos encontrar uma base mais sólida para a discussão, nos dois primeiros períodos do curso os alunos são introduzidos às disciplinas Geografia da Cultura I e II, respectivamente.

Mesmo a criação de disciplinas não garante a efetiva sensibilização dos indivíduos para as questões da problemática cidade e cultura, contudo, representa mais um passo na formação de indivíduos conscientes e receptivos às cidades e dispostos a reduzir os danos causados pela lógica excludente.



Figura 23. Estação de Trem de Madureira. Fonte: Trabalho de campo.



Figura 24. Estação de Trem de Madureira. Fonte: Trabalho de Campo.



Figura 25 Vagão de Trem Depredado. Fonte: Trabalho de Campo.



Figura 26. Painel Informativo disponível nas estações de trem. Fonte: Trabalho de Campo.

CONCLUSÃO

Após meses de pesquisa, leituras e principalmente, muitas conversas pude compreender como o sistema de transporte público carioca reproduz a lógica pairante na sociedade. É uma lógica excludente e separatista. O transporte público que nunca foi pensado para o público em si. Observando o mapa da distribuição do transporte público pela cidade vê-se os contornos da desigualdade.

Tais quais as obras megalomaniacas que prepararam o Rio de Janeiro para a recepção dos mega eventos, e que bem ou mal, posteriormente acabaram sendo incorporadas ao cotidiano do carioca (vide VLT, por exemplo), o transporte público foi difundido pelas necessidades de distanciamento do centro e mobilidade das elites da época. Num primeiro momento o transporte público trabalhou para solidificação espacial das desigualdades sociais, concentrando a prestação de serviços e as atenções do estado em áreas do Centro e Zona Sul. Já no segundo momento o sistema de transporte público passa a trabalhar na manutenção dessa ordem social que eles mesmo ajudara a criar.

Contar a história da chegada dos bondes e trens ajudou a compreender melhor o caos do transporte público urbano. Vasculhando sua origem no Brasil pode-se saber que a chegada do transporte coletivo urbano não foi pensada para a cidade, mas sim para cumprimentos de tradições nobres importadas da Europa (o beija-mão do Rei D. João VI) e depois para a expansão de negócios e segregação das diferentes classes sociais que dividiam o mesmo espaço, todos amontoados no perímetro central de um Rio de Janeiro pré abolição e pré república.

O funcionamento reduzido do transporte público aos finais de semana e feriados, escancara a má vontade existente em conectar os cidadãos de diferentes regiões da cidade. A locomoção só é permitida nos dias “úteis”, únicos dias em que os moradores das regiões periféricas da cidade são considerados de fato uma parte “útil” da cidade. São os dias em que trabalham e devem circular com o mínimo de conforto possível, porque p transporte é literalmente, apenas o meio para um fim maior, continuar fazendo a máquina funcionar.

É surreal imaginar que um bairro do tamanho de Copacabana possa ter três estações de metrô (Cardeal Arcoverde, Cantagalo e Siqueira Campos). Isso nos prova o quanto a acumulação de bens e serviços em torno daqueles que detém poder econômico na cidade é real.

Trilhar essa jornada com meus companheiros de campo me fez perceber que os sujeitos não são apenas passivos perante essa lógica, pode-se tentar romper, sempre que possível, com a estagnação que o transporte público deficitário tenta impor, apoderando-se de todos os cantos da cidade; pode-se introjetar a lógica excludente e enxergar territórios que são de fato hostis, ou melhor, que possuem uma maior parte da população avessa à multiplicidade do Rio de Janeiro, como territórios proibidos. Assim como pode-se também introjetar a lógica excludente de forma a se transformar no próprio agente da exclusão, enxergando as periferias como áreas inferiores e sem nada a oferecer à cidade.

Em tempo, ainda que o sistema de transporte público seja um dos agentes por trás dos ruídos nos fluxos culturais da cidade, indivíduos com maior poder aquisitivo, desde que se proponham, podem adquirir alternativas que os permitam ter acesso aos outros Rios de Janeiro existentes, como os aplicativos de mobilidade urbana. De qualquer forma as barreiras do racismo e homofobia também sabotam os fluxos da cidade, talvez caiba um estudo sobre isso mais adiante.

O ponto que mais despertou curiosidade durante a realização do trabalho, acredito que por não esperar que o tema surgisse, foi a presença da igreja nesses fluxos.

Os momentos que seriam dedicados às práticas culturais e ao lazer são cada vez mais os momentos das práticas religiosas, dentro ou fora da igreja. A facilidade de acesso aos templos religiosos graças a sua onipresença pela cidade e o fato de, teoricamente, ser uma atividade gratuita, levaram a igreja a ser apontada como o segundo maior espaço de desenvolvimento de atividades culturais, como visto anteriormente. Tratando-se de fluxos culturais essa investida religiosa, muitas vezes fanáticas, pode levar ao rompimento total de determinados fluxos, por exemplo o esvaziamento da ala das baianas após uma onda de conversão religiosa de muitas senhoras que participavam da vida da escola de samba.

Como pensar fluxos culturais num país com herança africana riquíssima e uma onda religiosa tão intolerante e agressiva?

Ao conceber a ideia deste trabalho posso ter subestimado a capacidade do tema, inicialmente pretendia-se explorar problema e possíveis soluções. Por exemplo, entender como o transporte público interfere nos fluxos culturais da cidade e entender se ou como os agentes/trabalhadores culturais do Rio de Janeiro poderiam equilibrar essa situação, de que modo poderíamos compensar o sistema de transporte público falho em conectar as pessoas. Nessas

investigações me proporia a questionar como o ensino da produção cultural no Brasil poderia ser mais ativo nesse cenário. No entanto, não apenas essa como outras investigações propostas ao início deste trabalho acabaram excluídas do recorte final utilizado no projeto. Não apenas pela extensão que o trabalho já estava alcançando mas também por entender que a gênese do problema demandava mais atenção. Não era tão simples quanto imaginado.

Por fim, resta a sensação de dever cumprido, o propósito era fecundar um trabalho sensível, ou o mais próximo de “humano” possível. Muito além de gráficos, questionários de “sim ou não” e outras dinâmicas focadas em números. Longe de desmerecer outros métodos de pesquisa, apenas uma investida para que se note cada vez mais como também é praticável e genuíno um trabalho feito por vias alternativas àquelas outrora consolidadas. Já é tempo de se reconhecer e assumir as multiplicidades a nós intrínsecas enquanto indivíduos de uma sociedade atravessada por globalização, colonização, miscigenação e apropriações culturais.

For women, then, poetry is not a luxury. It is a vital necessity of our existence. It forms the quality of the light within which we predicate our hopes and dreams toward survival and change, first made into language, then into idea, then into more tangible action - (Lorde, 1985)⁴²

Para mulheres, então, poesia não é um luxo. Ela é uma necessidade vital de nossa existência. Ela forma a qualidade da luz dentro da qual predizemos nossas esperanças e sonhos em direção a sobrevivência e mudança, primeiro feita em linguagem, depois em ideia, então em ação mais tocável. (Lorde, 1985)⁴³

⁴² LORDE, Audre. “Poetry Is Not a Luxury”, 1985. Versão original.

⁴³ LORDE, Audre. “Poetry Is Not a Luxury”, 1985. Versão traduzida.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. d. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro** (3ª ed.). Rio de Janeiro: IPLANRIO,1997.

ANEXO TÉCNICO I: INFORMAÇÕES SOBRE TODAS AS ÁREAS DE PLANEJAMENTO – COORDENAÇÃO OPERACIONAL DE ATENDIMENTO EM EMERGÊNCIAS. **Portal Rio**. Disponível em: www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1529762/DLFE-220205.pdf/1.0. Acesso em: 02/05/2018.

ANEXO VI – DESCRIÇÃO E MAPAS DA ÁREA DE PLANEJAMENTO-5. **Portal Rio**. Disponível em: www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4290214/4105682/06.AnexoVIDescricaoeMapadaAreadePlanejamento5.pdf. Acesso em 02/05/2018.

AVENIDA NIEMEYER É REABERTA APÓS QUASE 3H DE FECHAMENTO PARA OPERAÇÃO DA PM. **G1 – Globo.com**. 06/04/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/avenida-niemeyer-e-interditada-nos-dois-sentidos-apos-tiroteio-na-regiao.ghtml>. Acesso em 15/04/2018.

BAIRROS CARIOCAS. **Portal Geo Rio** – Sistema Municipal de Informações Urbanas. Disponível em: <http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3>. Acesso em: 04/05/2018.

BIBLIOTECA PARQUE DO CENTRO SERÁ REABERTA EM MAIO. **O Dia**. 31/03/2018. Disponível: <https://odia.ig.com.br/colunas/informe-do-dia/2018/03/5526992-biblioteca-parque-do-centro-sera-reaberta-em-maio.html#foto=1>. Acesso em: 28/04/2018.

COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,2 BILHÃO, PRIMEIRO TRECHO DO VLT CARIOCA INICIA A OPERAÇÃO. **Infraestrutura Urbana**. Disponível em:

<http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/Transporte/com-investimento-de-r-12-bilhao-primeiro-trecho-do-vlt-371251-1.aspx>. Acesso em: 20/04/2018.

COMO TUDO COMEÇOU – HISTÓRIA. **Metrô Rio**. Disponível em:

<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia>. Acesso em 24/04/2018.

DIÁLOGO ABERTO: PREFEITURA DETERMINA QUE ESTUDO INDEPENDENTE INDIQUE TARIFA JUSTA. **Rio Ônibus**.05/12/2017. Disponível em:

www.rioonibus.com/2017/12/05/dialogo-aberto-prefeitura-determina-que-estudo-independente-indique-tarifa-justa/. Acesso em 19/04/2018.

DESDE 2010, UMA NOVA ORGANIZAÇÃO RELIGIOSA SURGE POR HORA. **O Globo**. 26/03/2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/desde-2010-uma-nova-organizacao-religiosa-surge-por-hora-21114799>. Acesso em: 03/05/2018.

FILHO, A. A. P. **O BAIRRO DA CIDADE NOVA NO RIO DE JANEIRO: A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E SEGREGAÇÃO URBANA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX**. Revista Geográfica de América Central. Costa Rica, vol. 2, nº47E, pág. 1-12, II semestre 2011.

HEYE, A. M. **A Questão da Moradia numa Favela do Rio de Janeiro ou Como ter Anthropological Blues sem Sair de Casa**. Em G. Velho, O Desafio da Cidade - Novas Perspectivas da Antropologia Brasileira. Rio de Janeiro: Editora Campus LTDA, 1980.

HOMERO, V. (2016). **Um Rio de histórias e lembranças do passado**. Revista Rio Pesquisa, nº 35, ano VIII, pág. 41 – 43, 2015.

IGREJA DA PENHA: UMA FESTA NOS DEGRAUS. Bertolucci, R. (31 de 03 de 2014). **O Globo**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/igreja-da-penha-uma-festa-nos-degraus-12019015>. Acesso em: 22/03/2018.

JIRÓN, P., & Imilan, W. **Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva**. *Alteridades*, 51-64, 2016.

JUSTIÇA SUSPENDE REDUÇÃO E MANTÉM PASSAGEM DE ÔNIBUS EM R\$ 3,60 NO RIO. **G1 – Globo.com**. 27/02/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/justica-suspende-reducao-e-mantem-passagem-de-onibus-em-r-360-no-rio.ghtml>. Acesso em: 19/04/2018.

LORDE, A. **Poetry Is Not a Luxury**. Disponível em: <https://makinglearning.files.wordpress.com/2014/01/poetry-is-not-a-luxury-audre-lorde.pdf>. Acesso em: 14/05/2018, 1985.

MAGALHÃES, F. **A fuga dos bichos ou a origem da loteria mais popular do Brasil**. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, 2016. Disponível em: <http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2016/12/e01a03.pdf>. Acesso em 21/03/2018.

MAIS DA METADE DAS VILÁS OLÍMPICAS DO RJ ESTÃO FECHADAS. **G1 – Globo.com**. 16/01/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/mais-da-metade-das-vilas-olimpicas-do-rj-estao-fechadas.ghtml>. Acesso em: 27/04/2018.

MAPA RACIAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Desigualdades Espaciais**. Disponível em: <https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/2015/11/04/mapa-racial-da-cidade-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 06/05/2018.

MARIANO, R. **Expansão pentecostal no Brasil: o caso da Igreja Universal**. *Revista Estudos Avançados*, vol. 18, nº. 52. São Paulo, Set./Dez. 2004. Disponível em:

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142004000300010. Acesso em: 03/05/2018.

MAPAS DA CULTURA. **Mapas.cultura.gov.br**. Disponível em: [http://mapas.cultura.gov.br/busca/#/\(global:\(enabled:\(space:!t\),filterEntity:space,map:\(center:\(lat:-22.889776247440736,lng:-43.576927185058594\),zoom:11\),openEntity:\(id:8380,type:space\)\),space:\(filters:\(En_Municipio:'Rio%20de%20Janeiro'\),showAdvancedFilters:!t\)\)](http://mapas.cultura.gov.br/busca/#/(global:(enabled:(space:!t),filterEntity:space,map:(center:(lat:-22.889776247440736,lng:-43.576927185058594),zoom:11),openEntity:(id:8380,type:space)),space:(filters:(En_Municipio:'Rio%20de%20Janeiro'),showAdvancedFilters:!t))). Acesso em: 04/05/2018.

MELO, V. A., & PERES, F. d. **Espaço, Lazer e Política: Desigualdades na distribuição de equipamentos culturais na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

MOTTA, M. **O Bota Abaixo**. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos>. Acesso em 20/03/2018.

O ARQUIVO NACIONAL E A HISTÓRIA LUSO-BRASILEIRA. Arquivo Nacional. Fonte: História Colonial - Arquivo Nacional. Disponível em: <http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=731&sid=95> Acesso em 22/03/2018.

O'DONNELL, J. G. **Um Rio Atlântico - Culturas urbanas e estilos de vida na invenção de Copacabana**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro - Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social., 2011.

ÔNIBUS É INCENDIADO NA AV. NIEMEYER EM DIA DE TENSÃO NA ROCINHA E NO VIDIGAL. **G1 – Globo.com**. 25/01/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/onibus-e-incendiado-em-protesto-na-avniemeyer-rio.ghtml>. Acesso em: 15/04/2018.

PARQUE MADUREIRA. **Portal Visit Rio**. Disponível em: http://visit.rio/que_fazer/parque-madureira/. Acesso em 25/03/2018.

PMS ACABAM COM RODA DE SAMBA NA PRAÇA TIRADENTES. **O Globo**. 21/10/2017. Disponível em: <https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/pms-acabam-com-roda-de-samba-na-praca-tiradentes.html>. Acesso em: 26/03/2018.

PREFEITURA ESTUDA TARIFA MAI ALTA PARA ÔNIBUS COM AR-CONDICIONADO. **Extra.com**. 05/03/2018. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/prefeitura-estuda-tarifa-mais-alta-para-onibus-com-ar-condicionado-22459264.html>. Acesso em: 19/04/2018.

RETRATOS DAS RELIGIÕES: ZOOM NO RIO DE JANEIRO. **Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas**. Disponível em: http://www.cps.fgv.br/cps/religioes/Apresentação/REL_Apresenta_Rio.pdf. Acesso em: 03/05/2018.

RODRIGUEZ, H. S. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro - O Resgate de Sua Memória**. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004.

SOUZA, C. E. **E o samba pegou o trem: cultura e sociabilidade popular no subúrbio carioca na primeira república**. Associação Nacional de História. XIV Encontro Nacional da Anpuh-Rio, 2010. Disponível em: http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276732104_ARQUIVO__ANPUH2010_Eosambapegouotrem.pdf. Acesso em 02/04/2018.


VELHO, G. **O Antropólogo Pesquisando em Sua Cidade: Sobre Conhecimento e Heresia**. Em G. Velho, O Desafio da Cidade - Novas Perspectivas da Antropologia Brasileira. Rio de Janeiro: Editora Campus LTDA, 1980.

WEID, E. v. **O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro**. Fundação Casa de Rui Barbosa, 1994.

ZONA PORTUÁRIA CARIOCA É O MAIS IMPORTANTE SÍTIO ARQUEOLÓGICO DA DIÁSPORA AFRICANA NO MUNDO. **Revista História Ciências Saúde Manguinhos.** Disponível em: www.revistahcsm.coc.fiocruz.br/zona-portuaria-carioca-e-o-mais-importante-sitio-arqueologico-da-diaspora-africana-no-mundo/. Acesso em: 18/03/2018.

ANEXOS

Linhas e Horários do Corredor Trans Oeste do BRT




Linhas e Horários


Conexões BRT

Linhas Alimentadoras
 Terminal de ônibus convencionais
 Metrô (Metrô Rio)
 Trem (Supervia)
 Aeroporto


12 Magarça x Alvorada . Expresso Segunda a sexta (exceto feriado) - 05h às 09h




Jardim Oceânico x Recreio 18 Expresso . Seg. a sex (exceto feriado) - 5:30h às 22:30h 21A Parador . Todos os dias, das 04h20 às 22h40




15 Paciência x Salvador Allende . Expresso Todos os dias - 04h às 23h



17 Campo Grande x Santa Cruz . Parador Todos os dias - 24h



Mato Alto x Alvorada 13 Expresso . Seg. a Sex (exceto feriado) - 05h às 10h / 16h às 20h Direto . Seg a Sex (exceto feriado) - 05h às 10h / 16h às 20h



85

25 Mato Alto x Jd. Oceânico . Semi Expresso

Todos os dias das 4h às 22h10



Magarça x Alvorada . Direto

Segunda a Sexta (exceto feriado) - 06h às 08h



19 Pingo D'água x Salvador Allende . Expresso

Segunda a Sexta (exceto feriado) - 5h às 8h / 16h às 19h



12 Pingo D'água x Alvorada

Expresso Todos os dias - 04:10h às 21h Direto Seg a Sex (exceto feriado) - 05h às 8h / 16h às 20h



20 Santa Cruz x Salvador Allende . Expresso

Segunda a Sexta (exceto feriado) - 04:30h às 08h / 15h às 22h



10 Santa Cruz x Alvorada . Direto

Segunda a Sexta (exceto feriado) - 05h às 08h / 16h às 20h



Santa Cruz x Alvorada

10 Expresso . Todos os dias - 04h às 00h **11** Parador . Todos os dias - 21:10h às 4:50h



22 Jardim Oceânico x Alvorada . Parador

Todos os dias - 05h às 23h





Linhas e Horários do Corredor Trans Olímpica do BRT



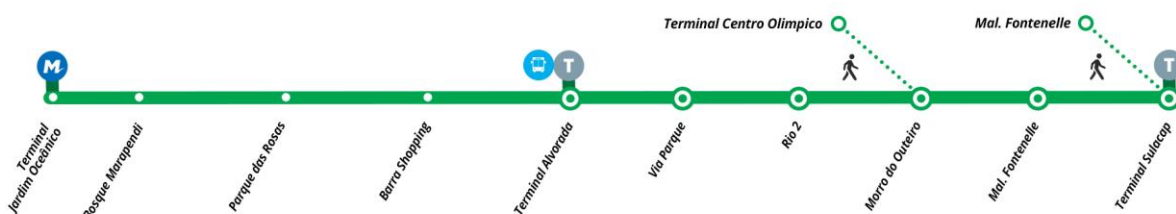
Linhas e Horários

Conexões BRT

- Linhas Alimentadoras
- Terminal de ônibus convencionais
- Metrô (Metrô Rio)
- Trem (Supervia)
- Aeroporto

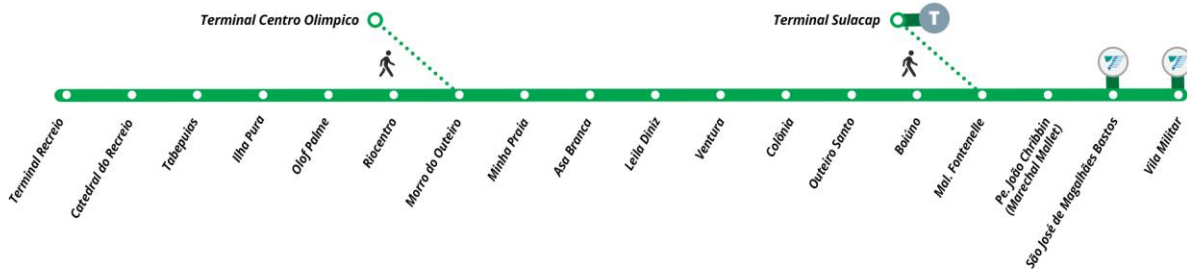
53 Jardim Oceânico x Sulacap . Expresso

Segunda a Sábado (exceto feriado) - 05h às 22:30h



51 Recreio x Vila Militar . Parador

Todos os dias - 24h



Mapa das estações do Metrô Rio



Horário de funcionamento das estações de trem que realizam integração com o serviço de Metrô

Central do Brasil

SÁBADO

Central - Japeri 21h19
Central - Santa Cruz 20h58
Central - Gramacho (Saracuruna*) 21h
Central - Belford Roxo 19h30

DOMINGO

Central - Japeri 20h40
Central - Santa Cruz 20h20
Central - Gramacho (Saracuruna*) 18h49
Central - Belford Roxo 13h34

DIAS ÚTEIS

Central - Deodoro / Dias úteis 21h27
Central - Japeri / Dias úteis 23h05
Central - Santa Cruz / Dias úteis 22h53
Central - Gramacho (Saracuruna*) / Dias úteis 22h37
Central - Belford Roxo / Dias úteis 21h28

São Cristóvão

Dias úteis: das 4h30 às 23h

Sábados: das 5h às 21h30

Domingos e feriados: das 5h45 às 21h

Maracanã

Dias úteis: das 4h30 às 23h

Sábados: das 5h às 21h30

Domingos e feriados: das 5h45 às 21h

Triagem

Dias úteis: das 4h45 às 22h30

Sábados: das 5h às 21h

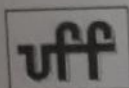
Domingos e feriados: das 6h às 19h

Pavuna

Dias úteis: das 4h30 às 22h

Sábados: das 6h às 19h30

Domingos e feriados: das 6h às 14h



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTE E COMUNICAÇÃO SOCIAL
COORDENAÇÃO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL

AUTORIZAÇÃO PARA DIVULGAÇÃO DE MONOGRAFIA

Niterói, 05/07/2018

Eu, **CAMILA IOLANDA PEDRO**, CPF 442.538.808-94 formando(a) do curso de Graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, autorizo a divulgação do conteúdo da monografia (texto integral e/ou fragmentos, respeitada a autoria) intitulada **COM QUE BUSÃO EU VOU, PRO SAMBA QUE VOCÊ ME CONVIDOU? UM ESTUDO SOBRE A INTERFERÊNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO NOS FLUXOS CULTURAIS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO** defendida nesta data, em bibliotecas e sítios de divulgação de resultados científicos e acadêmicos. Para tal, comprometo-me a entregar a presente monografia em versão digital, em PDF.

Camila Iolanda Pedro

CAMILA IOLANDA PEDRO