

# DEPOIS DO TÚNEL – LIMIARES URBANOS, PAISAGENS E IMAGINÁRIOS A PARTIR DA CIRCULAÇÃO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Hellen Oliveira<sup>18</sup>

**RESUMO:** No presente artigo, trato das dinâmicas de circulação por meio do transporte público na cidade do Rio de Janeiro, considerando o dispêndio de tempo e energia decorrentes deste processo. Investigo principalmente as relações produzidas entre os indivíduos urbanos e a metrópole, e o potencial de interação presente nas situações e locais de trânsito. Argumento pela existência de exercícios de observação e interpretação do ambiente a partir das vivências particulares ao uso do transporte público na capital carioca, nos quais a paisagem é capaz de informar sobre limiares, perspectivas e narrativas dos passageiros. Como metodologia, adotei a observação participante em diferentes terminais rodoviários e linhas de ônibus que cruzam as diversas zonas da cidade. A partir da realização dos trajetos, pude perceber como o transporte, os terminais e os fluxos de trânsito são não apenas momentos ou áreas de transição, mas espaços de sociabilidade e formulação de descrições sobre o Rio de Janeiro, traduzidas na fala das cidades.

**Palavras-chave:** Sociologia Urbana. Transporte Público. Limiares Urbanos. Narrativas. Sociabilidade.

## 1. INTRODUÇÃO

A cidade nos afeta. Esta poderia ser a máxima para o trabalho dos sociólogos e antropólogos urbanos e suas animações de pesquisa. Existe uma inquietude nos ambientes urbanos capaz de alarmar e encorajar seus agentes, que, assim, intriga ou instiga uma busca por compreensão<sup>19</sup>. Digo isto por considerar tais ambientes enquanto constructos em constante transformação – assim como algumas das bases teóricas dos estudos urbanos (SIMMEL, 1973; PARK, 1929). Dotada de heterogeneidades e disputas, trato a cidade como uma espécie de

---

18 Bacharel em Ciência Política pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO. Mestre e Doutoranda em Sociologia pelo Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – IESP/UERJ. Bolsista CAPES. Contato: [hellenoliveiracp@gmail.com](mailto:hellenoliveiracp@gmail.com).

19 “Temas como moradia, sociabilidade, violência, pobreza e mobilidade são hoje amplamente trabalhados dentro do grande campo dos estudos urbanos, que constituem uma relativamente indefinida, porque ampla e diversificada, área de conhecimento em permanente diálogo e renovação” (FREHSE e O’DONNELL, 2019, p.1).

ente ou fenômeno cujas possibilidades estão a cargo daqueles que a constroem cotidianamente.

Os indivíduos urbanos convivem com uma grande quantidade de informações e acontecimentos que influem direta ou indiretamente na forma como interpretam o espaço. Tais interpretações também são dinâmicas e mutáveis, circulando por diversas esferas da vida social. Isto posto, o afeto<sup>20</sup> da cidade, ou o afeto pela cidade, configura, além do ânimo de pesquisa, determinadas experiências de vida cuja retratação não está apenas a cargo dos sociólogos e antropólogos, mas de todos e todas que habitam e fazem o urbano. Por conseguinte, através da dinâmica de existência e circulação nas cidades, o indivíduo elabora observações e entendimentos sobre a vida urbana, ainda que sua motivação não seja metodológica e analítica.

Assim, argumento neste artigo que habitar a cidade é, de certa forma, observar a cidade. Seus símbolos, materialidades e discursos estão conectados por uma espécie de fala local não uniforme, cuja variação de perspectiva demonstra formulações subjetivas daqueles que falam, mas que também apresentam objetividades acerca dos pontos de observação do ambiente. Uma investigação sobre as cidades a partir de sua fala é possível na medida em que esta é capaz de expressar características peculiares às experiências ali vividas.

Inspiro-me na questão colocada por Magnani (1992) no início de sua explanação sobre os trajetos urbanos e os limiares que estes nos oferecem. Como coloca o autor, um dos percalços dos pesquisadores urbanos é compreender as relações entre o pesquisador e seu objeto, entre o indivíduo e a cidade que habita, afinal “este é apenas o local da pesquisa ou, ao contrário, deve ser encarado como uma variável que a análise não pode deixar de incorporar?” (MAGNANI, 1992, p. 191).

Neste artigo, argumento que a cidade deve ser incorporada na observação sociológica, em sua materialidade e subjetividade. O que procuro de início é demonstrar a multiplicidade de relações entre o senso crítico e o dito senso comum. Ora, é natural que os indivíduos que constroem a cidade – e que, neste processo, são interpelados por ela – construam também interpretações. Cabem ao sociólogo e ao antropólogo urbano compreender, também, em que medida essas interpretações traduzem a materialidade da vida social.

A fala das cidades pode ser utilizada como mecanismo científico de pesquisa empírica, e seus símbolos nos guiam de alguma forma até a realidade das dinâmicas urbanas. Viso demonstrar as conexões entre discurso e experiência a partir da presente construção investigativa. Como recorte espacial, apresento a cidade do Rio de Janeiro, cuja observação parte de uma expressão comumente ouvida ao transitar pela mesma - a frase: “depois do túnel, a cidade é diferente”.

---

20 O afeto é aqui interpretado como carga emocional capaz de se manifestar de diferentes formas, colocando-se como um vetor de engajamentos. Tal como a teoria simmeliana aponta, até mesmo a discordância e o conflito podem ser formas de engajamento mútuo do processo de sociabilidade, ou seja, de interação.

No presente trabalho, desenvolverei a dimensão dos afetos e da composição simbólica da fala das cidades. Coloco-as em relação à sua infraestrutura, seja esta material – em relação à paisagem da cidade –, seja esta circunstancial – em relação aos grupos heterogêneos que a ocupam em suas diversas circulações. O trabalho visa conformar diferentes pontos de vista sobre o construto urbano e suas interações fundamentais com o mundo social.

A metodologia que sustenta o presente trabalho trata-se de uma observação participante<sup>21</sup>. Todos os terminais rodoviários e transportes coletivos relatados foram utilizados e analisados para a construção da presente elaboração. Notas foram tomadas a partir da observação, bem como das conversas informais desenvolvidas no interior dos transportes durante longos trajetos de circulação – com tempo de duração superior a uma hora. As expressões apresentadas foram proferidas pelos passageiros e passageiras destes supracitados.

Tendo isso em mente, é importante ressaltar que a autorização para utilização dos relatos foi concedida sob as seguintes condições: anonimato preservado, generalização das falas e, por fim, que não fossem estritamente identificados em quais ramais e/ou linhas de ônibus a pesquisa foi feita especificamente.

Na primeira seção, trato da construção do imaginário dos indivíduos em relação à cidade, que interpela a fala e a percepção do ambiente urbano a partir de suas paisagens. Passo pela construção narrativa dos moradores das cidades, principalmente das zonas Norte e Oeste do Rio de Janeiro, sobre o território e suas impressões a partir da circulação, trajetos e experiências. No segundo momento, trato da concepção da infraestrutura constituída pelos indivíduos urbanos, criadores e comunicadores do imaginário. Observo as relações de familiaridade, comércio e expectativas com base nos processos necessários de deslocamento que formam os fluxos urbanos. Por fim, busco compreender como a relação entre infraestrutura, fala e simbolismo é capaz de traduzir a cidade, suas complexidades e limiares.

## 2. OS MUITOS TÚNEIS: IMAGINÁRIOS URBANOS E FRONTEIRAS

O estudo sobre as narrativas cresceu nas Ciências Sociais (SILVA, 2001; AGÜERO e PERELMAN, 2018) pela percepção do poder da fala quando amplamente circulada, seja em formato de discurso, jargão ou expressão. A fala dos indivíduos em sociedade é capaz de expressar o conhecimento sobre determinado objeto de forma direta, bem como as impressões tomadas sobre ele. Do senso comum à pesquisa científica, é observável que as falas podem

21 O estatuto teórico metodológico do processo de observação é baseado na obra Sociedade de Esquina (FOOTE WHYTE, 2005) e nas contribuições elaboradas por Lícia Valladares (2007) na resenha “Os dez mandamentos da observação participante”. Considero ambas as obras materiais exemplares no processo de pesquisa da Sociologia urbana.

também construir símbolos e saber empírico sobre as dinâmicas e fenômenos do mundo social. A fala traduz, de alguma forma, o imaginário construído sobre determinada coisa.

A fala das cidades é, portanto, o conjunto de narrativas e projeções sobre as cidades, produzidas pelos indivíduos urbanos desde suas experiências nas localidades de moradia, trabalho e trânsito. Essa é uma articulação empírica com capacidade de generalização, uma vez que informa sobre como a materialidade e o cotidiano desses territórios influem na forma como a sociedade civil o interpreta. Trata-se da potência de circulação das interpretações, que pode ser captada em diferentes espaços nos quais existem situações de sociabilidade pautadas desde a vida urbana, tais como conversas sobre a condição do transporte público, da infraestrutura, dos espaços de lazer, dentre outros.

Sabemos que “é sempre um esforço complicado para ler o invisível do visível, do tangível ou do sensível [...]” (APPADURAI, 2015, p. 224), e que a experimentação dos ambientes pode estar em uma escala do fluxo de pensamento difícil de acessar nas investigações das Ciências Sociais, mas a fala se apresenta como um mecanismo de acesso ao momento das experiências. Corresponde, assim, à vida na cidade, pois sua emergência e produção residem na capacidade de interação das pessoas com tal território. Fora do contexto urbano, a fala das cidades perde sua caracterização fundamental, vivência e narrativa “não podem ser definidas de maneira útil, exceto em relação uma à outra” (APPADURAI, 2015, p. 224).

Pensando neste potencial quanto às cidades, em *Imaginários Urbanos* (2001), Armando Silva coloca como o constructo constante, que é o urbano, está notoriamente presente nas narrativas de seus habitantes. O autor coloca a cidade como uma construção social onde a imagem tem função basilar para entender o que ele chama de “ponto de vista cidadão”<sup>22</sup>.

A soma imaginável dos pontos de vista dos cidadãos de uma cidade integra a leitura simbólica que se faz da cidade. Corresponde à sua representação e às diferentes estratégias narrativas. Quando tais pontos de vista podem ser projetados por grupos sociais ou outras marcas demográficas [...] passamos a perceber formas imperantes de percepção. (SILVA, 2001, p. 10-11).

Tal leitura simbólica, como bem colocado por Silva (2001), não é uma ou linear, justamente pelas diferentes estratégias de vida nas cidades. Desta forma,

---

22 Apesar da similaridade em suas matrizes interpretativas, o “ponto de vista cidadão” e a fala das cidades diferem em aspectos analíticos na forma de sua utilização, enquanto o “ponto de vista cidadão” versa sobre os signos simbólicos e a representação das estratégias narrativas, a fala das cidades corresponde justamente a estas estratégias narrativas e sua capacidade de circular e materializar informações sobre as noções simbólicas produzidas pelos indivíduos urbanos. O “ponto de vista cidadão” é percebido neste artigo enquanto um dos engajamentos fundamentais para a existência da fala das cidades.

não existe a categorização de um ponto único de vista cidadão, mas dos muitos pontos de vista dos grupos de indivíduos que se concentram nas diferentes áreas por diferentes interesses. Na cidade do Rio de Janeiro, existem diversas trajetórias cotidianas, afetadas por fatores como as possibilidades de circulação, os modos de vida, as condições materiais e subjetivas do cotidiano dos indivíduos. Assim, essas diferentes impressões “formam parte essencial das práticas que se sucedem no espaço [...] produtos e produtores de relações sociais desiguais espacialmente construídas através das formas que os sujeitos experimentam a cidade [...]” (AGÜERO e PERELMAN, 2018).

Para ilustrar tal multiplicidade, podemos pensar em um dos percursos comuns, a circulação entre local de moradia e local de trabalho. A circulação entre esses dois espaços, atravessada pelo tempo de deslocamento e congestionamentos comuns ao Rio de Janeiro, faz desta temporalidade um momento de observação espacial e temporal. Isto por conta da geografia própria da cidade, na qual locais de trabalho, majoritariamente localizados no centro da cidade, são preenchidos e esvaziados conforme a entrada e saída dos indivíduos vindos de outras regiões.

Tal organização não se dá não por coincidência, mas pelo crescimento não previsto das cidades e do número de moradores, alocados nas mais diversas áreas urbanizadas cariocas<sup>23</sup>. A capital apresenta “a notável fusão da paisagem construída [...] com uma natureza monumental que enfeita e singulariza a topografia do lugar [...] na paisagem carioca, destaca-se um expressivo contingente de vistas urbanas [...]” (TURAZZI, 2006, p. 65).

A necessidade de um cotidiano pendular na busca por trabalho, ou pela realização dessa atividade, apesar dos estímulos de estresse, não cerceia a capacidade de apreensão do mundo exterior, em verdade acrescenta elementos importantes para a forma como os indivíduos vivenciam a cidade. O desprazer também é um estímulo fundamental para compreender as estruturas de desigualdade - sociais, econômicas e políticas - vividas naquele determinado espaço. São estes “dilemas da integração social que produzem a cidade” (MACHADO, 2016, p. 17), que motivam a circulação e oferecem a estrutura complexa de relação entre os indivíduos e os lugares por onde passam.

Indivíduos com diferentes pontos de partida para o centro terão diferentes pontos de vista sobre a estrutura da cidade do Rio de Janeiro, e a categorização destas muitas perspectivas poderia ser um trabalho impossível, caso não existisse um vetor para sua circulação, seja das insatisfações, seja dos pequenos deleites. Como identificar, então, os distanciamentos e as aproximações da perspectiva dos indivíduos urbanos? E ainda: qual potencial da identificação dessas perspectivas? A resposta reside na fala: a capacidade de expressar como aquele trajeto que culmina na interação pessoal e coletiva com a cidade afeta os ânimos de seus moradores.

---

23 Importante ressaltar que múltiplos centros de comércio e trabalho emergiram na cidade conforme a construção das habitações, porém, para fins analíticos, tomaremos a zona central como ponto de referência. Esta concentra, como supracitado, a maior parte dos pontos de trabalho, bem como prédios do Poder Público e pontos de fornecimento de serviços.

Voltamos, então, à expressão que anima este artigo: “a vida depois do túnel é diferente”. A construção desta diferenciação será o instrumento analítico. Reside nessa mesma um contraste substancial: o antes e o depois do túnel. Mas também reside nela uma aproximação fundamental: o túnel em si. A maioria dos terminais rodoviários do Rio de Janeiro, cujas lotações têm como destino os diferentes pontos da cidade, passa por diversos túneis. Estes são figuras de transição e, ainda que tenham diferentes nomes, e levem a diferentes lugares, a noção do que é anterior e posterior ao *túnel* ilustra a divisão entre o espaço de trabalho e o espaço da casa.

Cabe salientar que o depois do túnel, ou do centro, está inscrito fortemente na vivência dos moradores das zonas Norte e Oeste da cidade, que, diferentemente da zona Sul<sup>24</sup> – em relação ao centro –, são mais distantes quanto ao tempo e ao espaço percorrido. Além disso, existe outra diferença na construção da metáfora, a paisagem<sup>25</sup>. Não existem, por exemplo, placas que indiquem, além dos bairros, as zonas pelas quais se circula. O imaginário urbano inscrito na figura de linguagem nos informa sobre o que as sinalizações não são capazes: existem recortes geográficos materializados na paisagem carioca.

A utilização da expressão “depois do túnel” denota, em boa parte das falas, a passagem entre o centro e as demais zonas da cidade. Entretanto, há um aspecto simbólico e cognitivo das imagens geradas a partir experiência de vida naquele determinado território – traduzidas pela fala. O que é considerado centro e o que é considerado periferia, ou margem, influencia a forma como os indivíduos estabelecem o “antes” e o “depois”. A fala transcende a noção territorial estabelecida por limites formais, tendo relação direta com o desenho dos limiares urbanos assimilados pela vivência. Sendo, assim, apreendida por meio da observação desde o trânsito entre os locais de trabalho, lazer e demais atividades onde a circulação é necessária, aos quais os moradores do Rio de Janeiro se dirigem diariamente.

Desta maneira, são potencializadas as interlocuções entre indivíduos e espaço, uma vez que “é nos usos da paisagem que se concentram os significados

24 Trata-se de suma importância o destaque para a existência de aglomerados periféricos inscritos na Zona Sul do Rio de Janeiro, nos quais as distâncias sociais são analiticamente relevantes frente às distâncias geográficas. Entretanto o presente trabalho paut a questão das localidades conhecidas como “suburbanas” na cidade supracitada, de forma que as desigualdades de distribuição de renda e moradia extrapolariam o recorte proposto. Para mais informações sobre as favelas da Zona Sul indico fortemente o artigo “Os rumores da ‘pacificação’: A chegada da UPP e as mudanças nos problemas públicos no Santa Marta e na Cidade de Deus” de Palloma Menezes, no qual a autora trata das aproximações e afastamentos entre duas favelas localizadas na zona Sul e na zona Oeste respectivamente.

25 “A paisagem pode ser compreendida [...] como uma coleção de memórias de um passado, permitindo revê-lo em suas diversas etapas em uma perspectiva de conjunto, de evolução histórica. Sua configuração espacial une passado e presente, sendo considerada história congelada que participa ao mesmo tempo da história viva, influenciando a vida no espaço. A paisagem responde aos imperativos da territorialidade e do sentido de pertença, ou seja, à necessidade de inserir a trajetória biográfica não apenas em um eixo temporal, mas também espacial. Necessidade esta que atende aos requisitos de produção e reprodução material da vida, mas que vem impregnada de sentidos, valores e expectativas (MENESES, 2002).” (COSTA E SERRES, 2016, p. 161)

mais profundos da paisagem” (MENESES, 2002 apud COSTA E SERES, 2016, p. 174). A fala das cidades, bem como a noção assimilada da vida neste espaço, é uma espécie de uso da paisagem para a identificação de território, limiares, desigualdades e integração. A forma como o cenário é apreendido pelo uso cotidiano dá significado e simbolismos para sua própria existência.

Em síntese, é possível indicar a existência de um aspecto de construção reflexiva acerca dos limites formalizados, ou não, dentro da capital. O reconhecimento dessas localidades se dá, então, pela análise do trajeto feito pelos que proferem a expressão supracitada, revelando sua relação com “o vínculo funcional entre especulação imobiliária, poder público e periferização, configurando a cidade como um território deflagrado em centro e periferia” (BERTELLI, 2012, p. 217).

Estabelecer que existem diferenças materiais e simbólicas entre esses dois locais demonstra que o trânsito e a paisagem urbana são fatores de mediação entre a relação estabelecida pelos moradores de uma metrópole e suas experiências. Por conseguinte, “existem imaginários urbanos nivelados que permitem compreender as práticas das pessoas, entendendo [...] o tipo de experiência que os sujeitos têm neste espaço (AGÜERO e PERELMAN, 2018, p. 4).

Para os que conhecem bem os trajetos – feitos majoritariamente de forma diária –, existe uma identificação visual da transição entre o centro e as zonas Norte e Oeste do Rio de Janeiro. A mudança está inscrita na infraestrutura carioca, a qual é somente identificável através da circulação entre esses pontos. Ou seja, para além das demarcações formais institucionais, existem demarcações sociais que relatam a distribuição desigual dos indivíduos urbanos.

Tais delineamentos estão em toda a paisagem: as nivelções do asfalto, os prédios, as passarelas, os aglomerados de pedestres e, ainda, a falta deles. Para notar a diferença, é necessário enxergar a diferença, tal olhar é possível pela noção de familiaridade dos locais, proveniente da circulação cotidiana, ou melhor, do cotidiano pendular dos trabalhadores cariocas. O túnel é, em suas diferentes materialidades, o limiar entre o centro e a periferia.

Portanto, pode-se dizer que existem limiares ou fronteiras urbanas imperceptíveis para parte da população – aquela não acostumada a cruzar todos os pontos da cidade. Atribuo peso analítico ao costume por conta da subjetivação das imagens, cada um dos passageiros, em seu íntimo, é capaz de perceber e relatar a cidade que constitui e constrói. Como anunciado por sua nomenclatura, o transporte coletivo do qual fazem uso, coloca-os em situação de troca constante com os demais observadores. Reside nas interações desse ambiente itinerante a formulação do imaginário carioca, mas não qualquer imaginário. Trata-se do imaginário suburbano dotado de conhecimento único sobre o complexo Rio de Janeiro.

[...] a dimensão constitutiva da experiência urbana, as representações da cidade são relacionadas de forma complexa com as práticas,

conhecimentos e informações disponíveis aos atores sobre este espaço. [...] O relacionamento individual-espacial é mediado por categorias e imagens sociais que orientam o olhar, possibilitam a experiência; ao mesmo tempo, cada experiência concreta e singular não é reduzida e nem pode ser feito sem eles. A experiência da cidade trabalha constantemente em diálogo com essas categorias, até mesmo questionando-as. (SEGURA, 2017, p. 136).

As conversas entre os passageiros, em suas consonâncias e discordâncias, conformam os símbolos imagéticos e materializam suas vivências pela fala. Através da fala das cidades, é possível identificar a existência desses recortes supracitados. Este é um dos grandes potenciais em se observar as expressões comuns a determinados grupos: compreender como aqueles que fazem a cidade a observam. A maior parte da população está comunicando as desigualdades estruturais a partir da narrativa de suas vivências mais ordinárias. Trata-se do saber empírico desenvolvido a partir do olhar que constrói o imaginário capaz de traduzir a materialidade.

Como exemplo, trago a fala do Informante I, que, depois de um dia longo de trabalho, aguardava sua condução na Avenida Presidente Vargas, próximo a Candelária. O homem, de camisa social e mochila, conversava com o vendedor de pipoca de forma ansiosa. O tópico era a escolha racional: qual ônibus pegar? O Informante I tinha duas opções em uma mesma linha, um expresso e outro parador. O expresso toma um caminho muito menor de trânsito, mas demora bastante para chegar ao ponto e, quando chega, muitas vezes está cheio. O parador “*esse tem toda hora*”, mas faz paradas por toda a Avenida Brasil, tornando o trajeto mais longo e cansativo. O homem de camisa social falava ao vendedor de pipocas: “*quero ir logo pra casa, mas parar a Brasil toda é osso*”, completando: “[...] *morando do lado de cá é muito mais de boa, um metrô eu tava em casa!*”.

O percurso entre as zonas da cidade tem caráter transitório para muitos trabalhadores, mas, por sua condição rotineira, este trânsito fornece espaço para a criação de relações de familiaridade. A sociabilidade apresentada acima, entre o trabalhador em trânsito e o trabalhador do terminal, revela, primeiramente, certa compreensão mútua dos percalços dos trajetos e das desigualdades estruturais que permeiam os processos de integração nas cidades. Revela, ainda, como a paisagem urbana e suas infraestruturas são mais do que cenários inanimados, mas, sim, provedores e interventores nas ações dos indivíduos que ali habitam, e que, por suas condições de trabalho, lazer ou demais interesses, acabam por cruzar os caminhos uns dos outros. Esses processos comunicativos estão inseridos profundamente no ambiente em que as conversas ocorrem.

Assim, ao se deparar com a cidade pela janela do transporte público, o indivíduo pode ser tocado sentimentalmente pela familiaridade – e mesmo nostalgia – ou surpreendido pela realidade à sua volta, o que, potencialmente, desencadeia um processo de reflexividade, no qual os indivíduos organizam,



interpretam e até desnaturalizam o mundo à sua volta. Isso se dá numa relação dentro-fora, em que os sentidos das experiências urbanas alimentam as narrativas sobre a metrópole, de forma que o “ponto de vista cidadão” (SILVA, 2001) e a fala das cidades se conectam.

Nesta articulação, o indivíduo tem suas noções constituídas pela experiência da vida urbana, mas também interfere no cotidiano da cidade a partir de suas vivências e visões. Pode-se exemplificar o processo de reflexão no ambiente urbano como a figura geométrica da fita de Möbius, que consiste numa formação topológica que possui apenas um lado, apenas uma borda, porém ilustra um caminho cujo fim e início são desconhecidos. Com isso, a figura aparenta possuir dois lados.

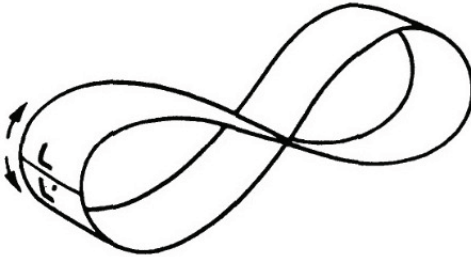


Figura 1: Fita de Möbius<sup>26</sup>

Assim funcionam as experiências sociais que culminam nas narrativas, um indivíduo tem sua formação pessoal e suas próprias perspectivas. Em coletivo, essas perspectivas ganham novos elementos e, quando começam e terminam sua formação, é uma informação desconhecida, cujo acesso se torna possível nos momentos de troca. Os diversos pontos de vista dos moradores da cidade, durante as situações comunicativas, “se misturam/transfundem um no outro, ou mantêm sua distinção, mas se entrelaçam em uma relação de tipo Moebius” (ORTNER, p 58, 2007).

### 3. SER OU ESTAR NO FLUXO – O TRÂNSITO ENQUANTO LUGAR

Em “Metrópole e Vida Mental” (1973), Simmel se debruça sobre os efeitos do cotidiano acelerado das cidades sobre a qualidade de vida não apenas física, mas psicológica, do indivíduo nas cidades, versando sobre como a sua subjetividade

<sup>26</sup> Retirado de “Experiments in Topology”, Barr (1964).

é afetada pelos processos da realidade urbana<sup>27</sup>. O autor argumenta que a vida urbana é um fluxo em constante transformação, na qual os indivíduos interagem em formas específicas atribuindo significado aos estímulos externos. A metrópole extrai do homem maior quantidade de consciência, fazendo com que o indivíduo racionalize o tempo disponível para refletir e questionar os fenômenos, dando espaço para as mediações entre paisagens e vivências.

Entretanto, o que se percebe observando o cotidiano dos trabalhadores que circulam pela cidade é que não se trata de uma realidade simplesmente mediada. A paisagem é capaz de oferecer um contato imediato com o urbano através do ato de olhar para fora – pelas janelas – ou olhar para dentro – dos ambientes. Ainda que a intensidade das informações recebidas nesse processo varie, negar o afeto através de uma ideia de filtro seria ignorar tudo que é produzido a partir da subjetividade dos indivíduos que habitam a metrópole.

A materialização das desigualdades se dá no contato, pela identificação com o que é empiricamente próximo ou pela percepção do que pode ser pouco ou extremamente distante. Ao entender as peculiaridades de sua trajetória, o indivíduo se localiza na dinâmica do ambiente urbano; compreender o problema da desigualdade inscrito nessas peculiaridades é uma oportunidade de pensar criticamente as relações entre o indivíduo e a cidade.

Como supracitado, as fronteiras ou limiares são conhecidos de forma geral por todos os moradores da cidade, mas são percebidos, principalmente, por aqueles que têm boa parte de suas horas diárias passadas em trânsito. Não se trata de coincidência que a metáfora apareça em determinados ambientes específicos. Esses são terminais ou pontos de transição visíveis a partir do uso do transporte público. O túnel está inscrito nos ramais de trens da Central do Brasil, nos terminais de ônibus como Menezes Cortez e Padre Henrique Otte, nos pontos das linhas Transcarioca e Transbrasil – que cruzam a linha vermelha, a linha amarela e a Avenida Brasil – e no Túnel Rebouças em si.

Por conta de sua característica itinerante, os transportes coletivos são, por muitas vezes, considerados apenas instrumentos de deslocamento para a realização das atividades realmente dotadas de sentido. Como, por exemplo, na obra de Auge (1994), estes são categorizados como “não-lugares”. Segundo o autor, os não lugares são opostos a tudo que constitui um lugar, ou seja, “um espaço que não se pode definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico” (AUGE, 1994, p.73).

---

27 “O homem é uma criatura que procede a diferenciações. Sua mente é estimulada pela diferença entre a impressão de um dado momento e a que a precedeu. Impressões duradouras, impressões que diferem apenas ligeiramente uma da outra, impressões que assumem um curso regular e habitual e exibem contrastes regulares e habituais – todas essas formas de impressão gastam, por assim dizer, menos consciência do que a rápida convergência de imagens em mudança, a descontinuidade aguda contida na apreensão com uma única vista de olhos e o inesperado de impressões súbitas. Tais são as condições psicológicas que a metrópole cria. (SIMMEL, 1973, p. 12).”

Em consonância com a noção acima, muito se fala sobre o fluxo<sup>28</sup> do trânsito urbano durante as horas de pico e sobre como é ordinário para moradores das zonas Norte e Oeste estarem sempre nesse determinado fluxo. Porém, não se trata apenas de estar, mas principalmente de ser. Os trabalhadores que se deslocam não apenas participam, mas constroem o trânsito por conta de suas condições de circulação e trabalho. Por conseguinte, não são parte integrante da estrutura de circulação, mas, de fato, a força que constrói tal estrutura cotidianamente.

Pessoas como infraestrutura indicam as necessidades dos residentes para gerar atos concretos e contextos de colaboração social inscritos com múltiplas identidades, em vez de supervisionar e impor transações moduladas entre grupos populacionais distintos. (SIMONE, 2018, p. 419).

O transporte público condensa num único ambiente a rotina e o inesperado, e muitos dos indivíduos percorrem o mesmo trajeto para diferentes fins diariamente. Nesse ambiente, as pessoas lidam com os contrastes da paisagem e das trajetórias. As aglomerações nos transportes são capazes de ilustrar, também, a heterogeneidade populacional do Rio de Janeiro. Assim, a abordagem desses espaços deve ganhar complexidade. A constituição das interações nos terminais – e dentro dos transportes – impulsiona a pesquisa para diferentes lentes.

Compreendo que, por muitas vezes, é inevitável pensar tais ambientes como infraestruturas, mas essas infraestruturas não são estanques, sendo diretamente constituídas por pessoas. E, se nesses locais, há criação de relações e assimilações de familiaridade – ainda que familiaridade com o espaço antes que com outros indivíduos –, há criação de registro. Esta é uma chave analítica possível para a compreensão da mobilidade urbana e suas estruturas como de fato como lugares. Afinal, são nas “paisagens limítrofes, em que encontros e experiências relacionam um aqui e um ali, um mesmo e outro” (AGIER, 2016, p. 8).

Nesse espaço, a produção de sentido, identidade e história é contínua e conhecida, talvez por questões particulares ao cotidiano carioca, talvez pelo tempo despendido no ambiente em questão. Tanto terminais, quanto condução, tornam-se mais do que momentos de circulação, mas locais de encontro, memória e trabalho. Antes de retomar a expressão que conduz a presente elaboração, retomo outra muito conhecida da metrópole tratada, com fins de ilustrar a noção de fixação no fluxo: “desculpe atrapalhar o silêncio da sua viagem”. Tal fala, que está nas *bocas* de diversos vendedores informais, anuncia o início da rotina de trabalho daqueles que têm o fluxo como local de expediente.

---

28 A categoria fluxo é nativa por ser, junto ao valor da passagem, um dos fatores de escolha do horário e transporte escolhido pelos indivíduos para a circulação. Mas, além disso, sua dimensão de influência nas relações entre indivíduo e cidade a tornam uma categoria analítica importante. O fluxo constitui a concentração de um alto número de pessoas no tráfego.

Os trabalhadores do transporte público lidam com a dinâmica do trânsito e da conquista da venda, carregam consigo itens de pouco custo, que atendam às demandas dos demais passageiros e possam ser adquiridos com alguns trocados que possivelmente carregam consigo. Enquanto a maioria dos trabalhadores tem cotidianos pendulares para transitar entre a casa e o ofício, os ambulantes fazem do cotidiano pendular seu espaço e horário de trabalho. Onde existe tráfego e engarrafamento, onde existe grande circulação de pessoas, constitui o espaço possível para esse mercado.

Desde esta informação empírica, mobilizo a análise de Rao (2007) sobre os espaços urbanos com grandes concentrações de indivíduos. Segundo a autora, “a ideia de densidades coesivas com objetivos comuns” – ou seja, concentrações de pessoas com trajetórias possivelmente próximas – “são complementados por uma prática e filosofia de adequação, que ajuda a compreender a prática social da massa cotidiana” (RAO, 2007, p. 231). O fluxo estabelece o diálogo entre a necessidade de circulação e as possibilidades materiais de interação no processo. Pensar a densidade como proximidade informa sobre a familiaridade entre passageiros.

Os laços daqueles que compartilham cotidianos são perceptíveis desde diferentes contatos. Os mais sutis e comuns, como o ato de ceder o lugar para alguém cujo acento será de maior utilidade, ou de avisar ao motorista prestes a engatar a partida que ainda faltam passageiros para desembarcar – expressão conhecida pelos cariocas como: *Vai descer, piloto!*<sup>29</sup>. Também existem contatos mais raros, esporádicos, como festas juninas, celebrações de Páscoa e Natal, e até mesmo comemorações de aniversários, realizadas pelos motoristas das linhas ou passageiros frequentes<sup>30</sup>.

Existem, ainda, situações em que a espera é evidente ocasião de sociabilidade. Os turnos de trabalho, teoricamente correspondentes a oito horas diárias, findam, por vezes, em um horário comum para muitos trabalhadores e trabalhadoras. Trata-se do momento em que o curso de retorno à casa começa a ganhar maior *corpo* nas metrópoles e, com a saída conjunta de muitas pessoas para os terminais rodoviários, metroviários e avenidas, constitui-se a *hora do rush* ou horário de pico<sup>31</sup>.

Com a alta probabilidade de engarrafamento e a grande lotação dos veículos de transporte, muitos passageiros preferem aguardar pela baixa de *movimento*, tendo a possibilidade de, por exemplo, irem sentados do ponto de partida ao ponto de chegada. Percebendo esse contexto, muitos vendedores passam a oferecer serviços de entretenimento, como venda de petiscos, bebidas alcoólicas

---

29 “Piloto” ou “Motor” é a forma informal muito difundida pela qual cariocas e fluminenses chamam os motoristas de ônibus.

30 “Motorista ganha festa de aniversário surpresa em ônibus” : <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/07/05/com-cobradora-de-cumprimento-motorista-ganha-festa-de-aniversario-surpresa-no-onibus.htm>

31 Este corresponde ao momento de maior tráfego de veículos, que culmina, geralmente, em engarrafamentos e grandes lotações nos transportes públicos.

e não alcoólicas, utilizando caixas de som com músicas que agradam os clientes em potencial. O terminal, por muitas vezes, é o *happy hour*, o momento de desconpressão e de sociabilidade daqueles que aguardam por suas conduções.

Em suma, não apenas o transporte e seus terminais são capazes de produzir, através de seus passageiros, um imaginário fiel sobre a vida nas cidades, mas também fomentam uma infraestrutura mercadológica que é fonte de renda para os diversos vendedores que acompanham a rotina nos trens, ônibus e demais coletivos do Rio de Janeiro. Os aglomerados urbanos, em suas falas, em retratação das desigualdades – como no caso da primeira expressão – e em constituição de um circuito de comércio – no caso da segunda expressão – produzem parte constitutiva da identidade urbana e contam histórias de vida de todos que por ali transitam.

Para perceber esses vínculos sociais, é necessário dar peso analítico de interação às categorias como densidade e infraestrutura. Pensá-las enquanto elementos que influem diretamente na experiência cotidiana, a partir da história oral dos indivíduos urbanos, é também assumir os locais de trânsito como locais de pertencimento, onde estes passam boa parte de seus dias. O coletivo e os terminais podem apresentar circunstâncias de pertencimento, podem ser, por fim, lugares enquanto a noção de Auge (1994).

## 4. CONCLUSÃO

No presente trabalho, discuti sobre a potencialidade de interpretação da realidade a partir da interação entre os indivíduos urbanos e as cidades em que habitam, tendo como cenário a cidade do Rio de Janeiro. Argumento que não apenas as cidades devem ser integradas enquanto elemento analítico nas produções da Sociologia Urbana, mas também as apreensões, narrativas e interpretações daqueles que a observam cotidianamente. Do ponto de vista investigativo, tratar a paisagem e a infraestrutura meramente enquanto pano de fundo das situações de sociabilidade pode culminar na privação de elementos importantes para a compreensão das interações, práticas e perspectivas formuladas sobre o mundo urbano.

No primeiro momento, abordei os limiares urbanos, tanto de natureza geográfica quanto de natureza social, dando atenção, principalmente, à forma como as pessoas que habitam e se movem através dos mesmos percebem a construção das fronteiras. A paisagem foi entendida como elemento fundamental dessa formulação. No segundo momento, me concentrei nas dinâmicas de transporte em si, pensando como os indivíduos são interpelados pelos fluxos e situações que ocorrem em decorrência do deslocamento. Tratei das relações de familiaridade, de consumo e de comunicação inscritas nas conduções. A produção de sentido, reconhecimento e memória é capaz de transformar os espaços de locomoção em lugares.

O afeto entre a cidade e o indivíduo é perceptível a partir da fala das cidades, cuja capacidade de descrever as experiências pode surgir tanto individualmente, a partir das miradas pelos espaços transcorridos, quanto coletivamente, por meio da interação entre os indivíduos nesses espaços. Importante ressaltar que a fala se torna acessível pelos processos de sociabilidade, ainda que possa ser iniciada a partir de formulações subjetivas. As trocas dentro dos espaços ou, ainda, lugares de trânsito, acabam interpelando tanto os indivíduos engajados na conversa quanto aqueles à sua volta, que acabam escutando as falas em decorrência da natureza pública da comunicação.

A capacidade de criar e recriar repertórios, assim como contestar o mundo, é infinita diante das conexões no mundo social. A transição entre a formulação de visão interna e o debate público possui múltiplas motivações. Assim, o que fomenta as posições subjetivas são sentimentos e vivências do indivíduo urbano, e a vontade de externar suas colocações também caminha conforme o que lhe toca o íntimo. Eis a potência da fala das cidades: identificar o ambiente, identificar-se no ambiente e compreender como este afeta e é afetado pela interação com outrem.

Não é incomum se deparar com conversas no transporte público ou nos terminais. Mesmo uma rápida troca de olhares pode incentivar o indivíduo para que comece um diálogo público ali mesmo. Nesses lugares, o comunicante não apenas se encontra cercado de outras pessoas que possivelmente partilham suas vivências por cursar o mesmo trajeto, mas também da possibilidade de fomentar outros diálogos. Os ouvintes, por sua vez, constroem suas próprias perspectivas num processo reflexivo em que suas noções se somam às falas de outrem, seja por acordo, seja por desacordo. Esse movimento entre o mundo externo e as elaborações externas pode ser ilustrado pela figura topográfica nomeada Fita de Möbius.

Dessa forma, por conta de dinâmicas próprias da cidade, como o tempo de trânsito, a existência dos fluxos e dos cotidianos pendulares, o transporte público é ressignificado por seus usuários para além de meio de locomoção. Este torna-se também um espaço de socialização. Não se trata de um conjunto de corpos apáticos presos aos movimentos cotidianos, tampouco meros espectadores das paisagens, mas produtores da cidade e de suas peculiaridades. Desde suas próprias experiências e trocas, contrariam um sistema de produção que intenciona sua alienação. Num espaço que não se pretende em si reflexivo, a capacidade de percepção presente em cada pessoa fomenta um ambiente de debate, onde vivências, olhares e perspectivas circulam.

## REFERÊNCIAS

- AGIER, Michel. *Borderlands: Towards an anthropology of the cosmopolitan condition*. John Wiley & Sons, 2016.
- AGÜERO, G.; PERELMAN, M. D. “Desigualdad, imaginarios y escala urbana. Un estudio comparativo de grupos subalternos en Salta y Buenos Aires, Argentina”. *Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano*. Bogotá: Ediciones RIIR-USTA. Universidad Santo Tomás, 2018.
- AUGÉ, Marc. “Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade”. Campinas: Papyrus, 1994. (Coleção Travessia do Século). *Revista Horizontes Antropológicos*, v. 2, n. 1, 1995.
- BARR, Stephen. *Experiments in topology*. Courier Corporation, 2012.
- BERTELLI, Giordano Barbin. “Errâncias racionais: a periferia, o RAP e a política”. *Sociologias*, v. 14, n. 31, 2012.
- COSTA, Luciana de Castro Neves; SERRES, Juliane Conceição Primon. “Memória, identidade e paisagem cultural: interfaces na constituição do patrimônio brasileiro/Memory, identity and cultural landscape: interfaces in the constitution of brazilian heritage”. *Patrimônio e Memória*, v. 12, n. 1, p. 158-178, 2016.
- FREHSE, Fraya; O'DONNELL, Julia G. “Apresentação: quando espaços e tempos revelam cidades”. *Tempo Social*, v. 31, n. 1, p. 1-9, 2019.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. *Mercados metropolitanos de trabalho manual e marginalidade*. (Dissertação de mestrado). PPGAS/MN/UFRJ, 1971.
- \_\_\_\_\_. *Fazendo a Cidade – Trabalho, Moradia e Vida Local Entre as Camadas Populares Urbanas*. Coleção Engrenagens Urbanas, Editora Mórula, Rio de Janeiro, 2016.
- MAGNANI, José Guilherme. 1993. “Da periferia ao centro: pedaços e trajetos”. In *Revista de Antropologia*, FFLCH/USP. São Paulo, vol 35, 1993.
- PARK, Robert Ezra. “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. *O fenômeno urbano*, v. 2, p. 26-67, 1979.
- RAO, Vyjayanthi. “Proximate distances: The phenomenology of density in Mumbai”. *Built Environment*, v. 33, n. 2, p. 227-248, 2007.

SEGURA, Ramiro. *Trazos del habitar*. Experiencias, líneas y puntos de vista en el análisis de cartografías urbanas. 2017.

SILVA, Armando. *Imaginarios urbanos*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 2000.

SIMMEL, Georg [1903], “A metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

SIMONE, Abdou Maliq Simone. “People as infrastructure”: Intersecting Fragments in Johannesburg. *Public Culture*, 16(3), 2004, pp. 407-429.

TURAZZI, Maria Inez. “Paisagem construída: fotografia e memória dos ‘melhoramentos urbanos’ na cidade do Rio de Janeiro”. *Varia Historia*, v. 22, n. 35, p. 64-78, 2006.

VALLADARES, Licia. “Os dez mandamentos da observação participante”. *Revista brasileira de ciências sociais*, v. 22, n. 63, p. 153-155, 2007.

WHYTE, William Foote. *Sociedade de esquina*. Zahar, 2005.



## **AFTER THE TUNNEL - URBAN THRESHOLDS, LANDSCAPES AND IMAGINARIES FROM THE CIRCULATION IN THE CITY OF RIO DE JANEIRO**

**ABSTRACT:** In this article I deal with the circulation dynamics through public transportation in the city of Rio de Janeiro, considering the outlay of time and energy resulting from this process. I investigate primarily the relations produced between urban individuals and the metropolis, and the interaction potential present in traffic situations and places. I argue for the existence of observing and interpreting exercises of the environment since the particular experiences from using public transportation in the capital of the state of Rio de Janeiro, in which the landscape is able to inform about borders, perspectives and narratives of passengers. As methodology, I adopted participant observation in different bus terminals and bus lines that cross the different areas of the city. From the completion of the routes, I could see how transport, terminals and traffic flows are not only moments or areas of transition, but spaces of sociability and formulation of descriptions about Rio de Janeiro, translated into the speech of cities.

**KEYWORDS:** Urban Sociology. Public Transportation. Urban Borders. Narratives. Sociability.

## **DESPUÉS DEL TÚNEL - UMBRALES URBANOS, PAISAJES E IMAGINÁRIOS DE LA CIRCULACIÓN EN LA CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO**

**RESUMEN:** En este artículo, trato de las dinámicas de circulación a través del transporte público en la ciudad de Río de Janeiro, considerando el gasto de tiempo y energía resultante de este proceso. Investigo principalmente las relaciones que se producen entre los individuos urbanos y la metrópoli, y el potencial de interacción presente en las situaciones y en los lugares de tránsito. Defiendo la existencia de ejercicios de observación e interpretación del ambiente a partir de las experiencias particulares de uso del transporte público en la capital del estado de Río de Janeiro, en los que el paisaje es capaz de informar sobre los umbrales, perspectivas y narrativas de los pasajeros. Como metodología, adopté la observación participante en diferentes terminales de buses y líneas de buses que atraviesan las diferentes zonas de la ciudad. A partir de la realización de los recorridos, pude ver cómo el transporte, las terminales y los flujos de tránsito no son solo momentos o áreas de transición, sino espacios de sociabilidad y formulación de descripciones sobre Río de Janeiro, traducidas en el discurso de las ciudades.

**PALABRAS CLAVE:** Sociología urbana. Transporte Público. Fronteras Urbanas. Narrativas. Sociabilidad.