



ENSAIO

## 08 *Pelos “janelões”, uma crônica a partir do olhar de usuário: visibilidade e mobilidade em uma trajetória intermodal urbana*

*(Through the panoramic windows, a chronicle from the user's perspective: visibility and mobility in an urban intermodal trajectory)*

*(A través de las ventanas panorámicas, una crónica desde la perspectiva del usuario:*

*visibilidad y movilidad en una urbana trayectoria intermodal)*

*Edson Farias<sup>1</sup>*

1. Edson Farias é pesquisador do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico). Professor do PGSOL/UnB (Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília) e do PPG em Memória: Sociedade e Linguagem da UESB (Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia). Líder do grupo de pesquisa Cultura, Memória e Desenvolvimento (CMD/UnB). Coordenador do Comitê de Pesquisa em Sociologia da Cultura da SBS. Membro do Comitê em Patrimônio e Cultura Brasileira da ANPOCS. Editor da revista Arquivos do CMD. ID Lattes: 8296375817062543. ORCID: 000-0002-9406-3269.



**Resumo** – Motivado pelas incitações provocadas pelo nexos cidade e mobilidade, o entrosamento da crônica com a edição fotográfica, neste ensaio, prende-se ao objetivo de refletir como, em se tratando da Zona Portuária carioca, há insofismável cumplicidade das continuidades e rupturas temporais da paisagem com os regimes de mobilidades que se sucederam ou fizeram/fazem-se recíprocos na regulação de fluxos de pessoas, ideias e coisas na cidade. A proposta é refletir sobre essa histórica relação a partir da presença de dois recentes modais de transporte (*BRT* e *VLT*) cuja circulação faz parte do destacado e valorado *status* que ora goza aquela região na geografia sociocultural do Rio de Janeiro. A partir dos registros fotográficos feitos com a câmera de um celular, ao tomar a condição de passageiro, discute-se as repercussões da interseção de sensibilidade com tecnologia de locomoção na produção do espaço como valor e fator de orientação de condutas, mas à luz do olhar do usuário de transporte público como personagem urbano.

**Palavras-chaves:** O olhar do usuário; visibilidade do espaço; mobilidade urbana; Rio de Janeiro.

**Abstract** – *Motivated by the incitements provoked by the city and mobility nexus, the interplay between the chronicle and the photographic edition in this essay is tied to the objective of reflecting on how, in the case of the Port Zone of Rio de Janeiro, there is an undeniable complicity between the temporal continuities and ruptures of the landscape and the mobility regimes that have succeeded or have been/are reciprocal in regulating the flow of people, ideas and things in the city. The proposal is to reflect on this historical relationship based on the presence of two recent modes of transport (BRT and VLT) whose circulation is part of the prominent and valued status that this region currently enjoys in the sociocultural geography of Rio de Janeiro. Based on the photographs taken with a cell phone camera, when assuming the condition of a passenger, the repercussions of the intersection of sensitivity with locomotion technology in the production of space as a value and factor in guiding behavior are discussed, but in the light of the view of the public transport user as an urban character.*

**Keywords:** *the gaze user of transport urban; visibility of space; urban mobility; Rio de Janeiro.*



## EDSON FARIAS

**Resumen** – *Motivado por las incitaciones provocadas por el nexo ciudad y movilidad, el juego de la crónica con la edición fotográfica, en este ensayo, está vinculado al objetivo de reflexionar cómo, en lo que respecta a la Zona Portuaria de Río, hay una complicidad innegable en las continuidades y rupturas temporales del paisaje con los regímenes de movilidad que se sucedieron o fueron/son recíprocos en la regulación del flujo de personas, ideas y cosas en la ciudad. La propuesta es reflexionar sobre esta relación histórica a partir de la presencia de dos modos de transporte recientes (BRT y VLT) cuya circulación forma parte del estatus destacado y valorado que hoy disfruta esa región en la geografía sociocultural de Río de Janeiro. A partir de registros fotográficos tomados con la cámara de un teléfono celular, al asumir el rol de pasajero, se discuten las repercusiones del cruce de la sensibilidad con la tecnología de la locomoción en la producción del espacio como valor y factor orientador del comportamiento, pero a la luz de Visión del usuario del transporte público como personaje urbano.*

**Palabras clave:** *la mirada del usuario del transporte urbano; visibilidad del espacio; movilidad urbana; Río de Janeiro.*



<sup>2</sup> A referência é à execução do Projeto de Pesquisa O Circuito de Heranças Africanas na “Pequena África Carioca”: *Consumo e memórias da escravidão nas paisagens urbanas do Atlântico negro contemporâneo*, desenvolvido com financiamento do CNPq na modalidade bolsa de produtividade em pesquisa, entre 2018 e 2021.

## EDSON FARIAS

No curso dos últimos sete anos, tornaram-se frequentes as minhas idas à Zona Portuária do Rio de Janeiro, em razão da finalidade de qualificar uma documentação empírica que subsidiasse a pesquisa acerca do mais recente reposicionamento da Pequena África carioca na paisagem da cidade, em sintonia com a refuncionalização urbana da região, intensificada no início da última década<sup>1</sup>. Se os permanentes retornos àquela área motivaram o projeto de fazer uma sociobiografia das fases próprias ao advento e reposição continuada daquela mancha urbana diferenciada, por se constituir em um dos principais epicentros da diáspora negroafricana na capital fluminense, ao mesmo tempo despertou uma sensibilidade mais apurada para o problema em torno da relação entre paisagem e memória. Ou seja, como tratar das diferentes durações no que se faz visível na composição espacial de um lugar?

Hoje refuncionalizados para abrigar eventos diversos ligados à gastronomia, moda, festivais ou mostras de cinema ou música, feiras literárias, encontros comprometidos com políticas afirmativas de marcadores sociais, entre outras atividades, os coloridos armazéns fixados às margens da Baía de Guanabara, são ícones imobiliários da longa temporalidade de ocupação daquela região do Rio de Janeiro. Ocupação humana e sociotécnica esta intensi-

ficada na metade final do século XVIII, em meio ao movimento pelo qual os trapiches e ancoradouros foram sendo instalados para receber pequenas embarcações, a grande maioria envolvida com a descarga de navios que permaneciam fundeados mais distantes. Em particular, o aumento exponencial se deu em razão da transferência da chegada dos magotes de pessoas vindas da África, submetidas às imposições do tráfico escravagista, para o Cais do Valongo, em obediência ainda aos desígnios da já declinante atividade de exploração aurífera nas Minas Gerais. A funcionalização de toda aquela área para fins direta ou indiretamente de prestação de serviços marítimos, foi selada no então adiantado período de prevalectimento do ciclo econômico da cafeicultura, com a inauguração do porto em 1912.

Na tocada desta dinâmica de estendida temporalidade, a hiterlândia imediatamente ao redor das instalações voltadas às atividades marítimas foram ampliadas no compasso da densa extensão adquirida pelas redes sociotécnicas cujas formações responderam às imposições logísticas diretas de carga e descarga do leque variado de bens, à maneira das de transporte, escoamento e armazenamento. Ergueram-se edificações para abrigar as atividades encadeadas no mesmo padrão de prestação de serviços. Embora não implicadas diretamente com esse padrão, tantas outras



edificações tomaram posição para atender finalidades de hospedagem, alimentação, saúde, mas também diversão. O cenário que gradualmente constitui a aparência da Zona Portuária carioca se fez visível no compasso dos trajetos que levam das rústicas estalagens aos hotéis, das pensões aos restaurantes, das casas dos boticários às farmácias, postos de saúde e hospitais, das tabernas e botequins aos bares, cabarés e boates.

A construção das linhas férreas e a abertura de ruas e avenidas, com a finalidade de tornar a região acessível por meio de diferentes meios de transportes motorizados, ocorreu no andamento das implicações com a unificação de mercados que iam para além dos limites citadinos, tecendo intercâmbios regionais e de alcance nacional. A regularidade da gama múltipla de atividades direta ou indiretamente intrinsecas às funções portuárias motivaram a permanente construção de um casario abrigando a vizinhança heterogênea em termos de identificações étnicas, religiosas e desigualmente posicionada na hierarquia da estratificação social. Quadro sociodemográfico que contracenou com a implantação de fábricas, em especial de beneficiamento de alimentos, produção de bebidas, bens têxteis, materiais de limpeza e embalagens, também de madeireiras e serralherias, gráficas e parques de impressão, sedes de jornais, bem como

emissoras de rádio. Os estabelecimentos comerciais se espalharam no ritmo espiralado da proliferação de quitandas e mercadinhos, padarias, açougues, armazéns e papelarias até as lojas voltadas às vendas no atacado. Extrapolando o recrutamento na localidade, toda essa trama funcional passa a ser abastecida de mercadorias, mãos-de-obra e clientes, sobretudo, pelas linhas de ônibus cujos itinerários cruzavam (cruzam) ou faziam ponto final na Zona Portuária.

Quando faço o percurso do interior do território urbano (bairro de Deodoro, na Zona Oeste) até o Aeroporto Santos Dumont (no centro da cidade), às margens do oceano Atlântico, eu participo da inversão do vetor de colonização hoje totalizado sob a denominação de Rio de Janeiro. Fundada em 1565, no desfecho das guerras imperiais entre as coroas portuguesa e francesa pela posse daquelas porções de terra da América do Sul, o litoral atlântico dispôs-se como o marco fundacional da cidade e de lá se definiu o primeiro regime de mobilidade com impacto sobre as circulações na cidade recém-fundada. Daí porque, no nosso movimento lógico-histórico e argumentativo de compilação mesclando impressões da atualidade com episódios referentes a outros estágios históricos, neste ensaio, a Zona Portuária é o nosso destino. Já inserida nas rotas marítimas dos domínios imperiais europeus, nos séculos XVII



e XVIII, obediente ao estatuto colonial com o qual se fixou as zonas de produção e emissão de bens primários, a mesma costa integrou a divisão social do trabalho escoando a produção de ouro do complexo de mineração no Sudeste brasileiro e canalizou a chegada da mão-de-obra escravizada oriunda do continente africano. Função portuária reiterada no dezenove, em que se fixou como um dos portos à exportação do café do Vale do Paraíba fluminense. Época também marcada pelo incremento da chegada de imigrantes provenientes da Europa e do Oriente Médio, principalmente de migrantes racialmente referidos como negros vindos do Recôncavo baiano. Na virada do século XX, o primeiro ciclo de industrialização da então capital da república se deu com direto vínculo com as atividades desenvolvidas no Zona Portuária.

Entendo não ser difícil presumir que, para além de pessoas e mercadorias, também ideias e técnicas desembarcaram pelo porto carioca e repercutiram na continuidade ou transformação dos modos de vida na cidade e padrões de subjetivação – mesmo no país, ao se considerar a posição estratégica como centro político-administrativo nacional que ela desempenhou por mais de 200 anos. Mas o fato é que, no curso do século XX, houve um crescente declínio nas funções no porto do Rio de Janeiro. Paulatinamente, a unificação interna dos mercados no Brasil

promoveu a circulação interior, favorecendo o modal ferroviário, mais destacadamente o rodoviário. Relegada à função de área de passagem entre as Zonas Norte e Central cariocas, a região portuária conheceu certa invisibilidade na medida em que o vetor da expansão urbana se guiou na direção oeste. Envolvendo conflitos manifestos em lutas sociais provocadas pela reivindicação do direito à moradia e uso amplo e diverso do espaço público, somente no princípio do atual século, em etapas não necessariamente sucessivas, devido a interrupções que resultaram de alterações no comando político da cidade e/ou a crise fiscais que afetaram a capacidade de investimento estatal, deflagrou-se a redefinição funcional daquela parte do território urbano com a requalificação de logradouros e edificações para abrigar sedes de corporações empresarias, igualmente acomodar a prestação de serviços de lazer, entretenimento e hospitalidade. Nesta primeira metade de década, assiste-se acentuada corrida imobiliária que transformou parcelas da região em um amplo canteiro de obras, onde se erguem torres de apartamentos, tendo por alvos compradores de maior poder aquisitivo.

As posições de texto e imagens fotográficas, que compõem este ensaio, estão sincronizadas pelo objetivo de voltar ao interesse histórico-arqueológico de expor e vasculhar analiticamente as tantas camadas



de temporalidades acumuladas na aparência daquela região da cidade. O propósito previsto se prende, no entanto, à conclusão do quanto, em se tratando da Zona Portuária carioca, há insofismável cumplicidade das continuidades e rupturas temporais da paisagem com os regimes de mobilidades que se sucederam ou fizeram/fazem-se recíprocos na regulação de fluxos de pessoas, ideias e coisas na cidade. A proposta é refletir sobre essa histórica relação a partir da presença de dois recentes modais de transporte cuja circulação faz parte do destacado e valorado *status* que ora goza aquela região na geografia sociocultural do Rio de Janeiro.

Especulando sobre a relação entre sensibilidade, tecnologia de locomoção e produção do espaço como valor e fator de orientação de condutas, ao tomar a condição de usuário, a opção adotada foi fazer uma crônica em paralelo ao registro fotográfico da aparência urbana acessada pelas janelas panorâmicas tanto do *bus rapid transit (BRT)* quanto do “veículo leve sobre trilhos” (*VLT*). Mesmo sem explorar o traço dúbio da fotografia, a um só tempo, instrumento de registro e fato operacional de alteração nas condições de apresentação das materialidades que focam e são focadas, o recurso ao telefone móvel como suporte técnico pode ser justificado devido à facilidade de manipulação do aparelho, mas igual-

mente levei em conta a já naturalizada recorrência ao “celular” em distintos âmbitos e momentos da cotidianidade, inclusive por passageiros de transportes públicos que, muitas das vezes, fazem do emprego da câmera do aparelho o meio para registros durante os trânsitos curtos ou longos no território metropolitano. Vou aqui tomar o celular como a conjunção de uma máquina que interpela os potenciais neurocerebrais e de visão às habilidades de registro fotográfico e/ou audiovisual, portanto, de guarda e veiculação de imagens de fácil manuseio e portabilidade ágil. A ingerência sobre a minha percepção da correlação das condições do ver (sabendo estarem as últimas indissociáveis do celular) com a diversidade do conjunto construído que se faz visível e as nuances de velocidade intrínsecas aos equipamentos que promovem os deslocamentos, consiste na contrapartida indissociável da díade estabelecida entre narrativa e edição de imagens, sendo uma e outra os aspectos materiais da argumentação desenvolvida neste ensaio. Importa sublinhar que nem o texto, neste ensaio, é um suporte explicativo das fotos, tampouco estas são ilustrações da narrativa. A aposta feita está na assimetria entre as duas linguagens, afinal consistem em equacionamento distintos de signos, obedece à expectativa de apresentar maneiras distintas de se relacionar percepções, conhecimentos e modos de



simbolização em se tratando da construção intelectual de sentidos.

Motivado pelas incitações provocadas pelo nexos cidade e mobilidade (Sinch, 2018), este ensaio se inspira na proposta do livro *La ciudad de los viajeros. travessias e imaginários urbanos: Mexico, 1940-2000*. Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos e Ana Rosa Mantecón (1996), seus autores, impuseram-se a tarefa de fazer a reconstrução antropológica dos sentidos decorrentes das vivências e conhecimentos adquiridos por aqueles/as que fazem viagens intraurbanas. Priorizam o mapeamento cognitivo da cidade, mas à luz da cartografia moral-efetiva realizada nos percursos pela extensão inabarcável da capital mexicana. Empreita intelectual mais tarde retomada pelo sociólogo Marcos Henrique Amaral (2012) quando, ao ingressar em ônibus que perfazem trajetos de linhas no Distrito Federal brasileiro, imergiu nas sociabilidades diárias elaboradas e experimentadas, em meio aos jogos e estratégias praticados entre usuários, em trânsitos equacionando itinerários brasilienses. No desenrolar deste texto, o nosso objeto de conhecimento é a relação estabelecida entre o olhar do usuário de um tipo de transporte público caracterizado pela conexão, em um mesmo equipamento, da tônica no deslocamento acentuado e o favorecimento às condições do olhar à paisagem

mediada pela transparência vítrea das janelas panorâmicas.

Faço um empréstimo seletivo da categoria de “olhar do turista” junto a John Urry. Para o sociólogo britânico, este olhar é diferenciado pela sensibilidade ao apelo visual, de um modo geral trespassado pelos conteúdos propalados pela mídia turística (cartões-postais, fotografias, filmes, etc.). O seu argumento, assim, vai assegurar que, em sintonia com ascensão das classes médias urbanas e dos segmentos ancorados nas atividades de prestação de serviços nas atuais sociedades ocidentais, o “olhar do turista” se forma no rastro do processo de estetização das paisagens citadinas. Para além da asserção foucaultiana sobre as discursivas interpelações normativas e disciplinares de vigilância dos indivíduos (Foucault, 1987), as sociedades modernas ocidentais teriam suporte igualmente “na base da democratização do olhar do turista e da espetacularização dos lugares” (Urry, 1996, p. 208). Existem, a seu ver, afinidades entre a tendência à espetacularização e a sensação decorrente da situação dúbia na qual o prazer e o perigo oferecidos pela mesma sociedade urbana moderna consistiriam no ânimo do impulso turístico. Pois tal sociedade oscilaria entre a eficácia em produzir encantos a partir da combinação entre arte e ciência-tecnologia e, ao mesmo tempo, solaparia certezas (a



ilusão e o simulacro), presente à aurificação de lugares e objetos para o deleite individualizado.

A medida que a vida cotidiana moderna assume contornos já não redutíveis aos da cidade metrópole definida pelos complexos fabris, intérpretes têm procurado discernir o leque de variáveis intrínsecas à consolidação do turismo como uma das instituições também emblemáticas da civilização moderna mundial. Eles tomam a sério o desenrolar de uma dinâmica de abrangência planetária, caracterizada pela interconexão cartográfica dos espaços. O mesmo John Urry, mas agora em parceria com Scott Lash, propõe ser o turismo revelador de um outro padrão de cidadania notabilizado pelo “cosmopolitismo estético”, ou seja, a experiência dos indivíduos ambientados nos nichos móveis do mundo moderno seria a de pessoas dotadas de recursos culturais e sensoriais para avaliar a diversidade dos seus atos e dos lugares nos quais se põem a circular e a conhecer (Urry e Lash, 1994. p. 266). Mas, acrescentam: o turismo consiste em dispositivo da subordinação dos impulsos destes indivíduos à lógica da apropriação mercantil, isto é, os seus ímpetos consumistas contribuem para a remodelagem da realidade como objeto de satisfação inscrita no sistema de carências à cargo da autorregulação dos mercados.

A reconstrução mediante à díade narrativa e

edição fotográfica da viagem realizada a partir da Estação de Deodoro do *BRT*, na Zona Oeste, até o Terminal Gentileza, no bairro de São Cristóvão, onde fiz o transbordo para o *VLT*, no qual atravessei longitudinalmente a Zona Portuária e dei sequência ao meu percurso encerrado na Estação Santos do Dumont, no centro, cumpre a tarefa de subsidiar e, no anverso, expressar a reflexão sobre a rotação em curso na designação de sentido e no parâmetro de valoração da Zona Portuária, mas à luz da problematização da visibilidade que interpela a percepção de usuários de ambos modais de transportes. Para o argumento desenvolvido neste ensaio, pela ingerência simultânea no plano das percepções e da corporeidade urbana convertida em imagens de apelo sensacionalista, tais recursos de mobilidade atuam como dispositivos integrados à rede de fatores sociotécnicos, normativos, administrativo-políticos e financeiros que sincroniza a dimensão simbólica-cultural à remuneração do capital. Mesmo inscrito no simbólico, se trata de um dispositivo na medida em que perpassa planos discursivos e não-discursivos, encerrando-se estratégico na formação de uma teia cujos efeitos delimitam posições de subjetivação, embora estas estejam em prosseguimento ajustes (Foucault, 2020). Vicissitude do pós-turista, o olhar do usuário compreende um dispositivo psico-sensório no qual os meandros



3 Faço outra referência a Michel Foucault (2000), no caso à sua proposição de que os discursos não são sistemas de signos, mas práticas sistematicamente articuladas formando os objetos que apresentam. No anverso, não compreendem a síntese expressiva de uma consciência, mas espaços de exterioridade que definem posições dispersas de subjetivação.

4 Busco em Günter Dux (2017) a formulação ontogenética sobre a coordenação da motricidade dos corpos humanos, os quais nascem culturalmente zerados, programam-se para a autorregulação por meio da formação e funcionamento de estruturas mentais, nos rastros da modulação mútua de potenciais neurocerebrais e musculares e interdependências sociofuncionais. Estruturas que se consolidam como modelos de organização de mundos que lhe orientam por vetores espaciotemporais, igualmente quanto à percepção de objetos e no estabelecimento de causalidades, em meio às condições existentes.

## EDSON FARIAS

neurocerebrais estão relacionadas à dinâmica sócio-histórica em que a excitação visual se impõe como a ponta de lança com incisiva reverberação nas maneiras pelas quais a modulação da aparência citadina afeta as camadas temporais nelas inscritas e, a um só tempo, plasma uma trama de implicações institucionais e socioestruturais do contemporâneo. Ainda que compreenda uma posição de subjetivação<sup>3</sup>, postulo que o olhar do usuário obtém a adesão dos corpos por maximizar a formação das funções mentais atravessadas pela normalização das telas midiáticas e dos apelos pictóricos no cotidiano<sup>4</sup>. A dubiedade estabelecida entre ordinário e extraordinário, durante trajetos diários, deixa entrever a operacionalidade desse dispositivo concatenado formas e circunstâncias, lembranças e acontecimentos identificação, classificação e reconhecimento dos lugares (Farias, 2015, p.13-15). Mediado pelo tema da mobilidade e como esta última interfere na concatenação de fluxos e nos encadeamentos de pontos na definição de trajetos, aqui, o olhar do usuário é considerado como chave analítica e interpretativa das relacionalidades sociotécnicas que se instauram pela intervenção da automobilidade na ordem do sensível. Ele compõe, a meu ver, um tecido espacial hipertextualizado, graças à mesclada concentração plurissemiótica gráfica e pictórica de forte impacto visual (Bolle, 2015, p.

85-98), a um só tempo, comprometida com a rotinização programada dos tráfegos e uma disposição sensacionalista, que requer o instantâneo da atenção de um corpo em deslocamento veloz.

### **Pelos “janelões”, a hiper-realidade da cidade que passa**

Por volta das 14:30 horas, do dia três de julho de 2024, eu cheguei em frente do Terminal do *BRT* no bairro de Deodoro. Era a minha primeira vez ali, ainda que o bairro fosse um velho conhecido, pois desde a infância eu o cruzava de ônibus ou trem. Com quase 11 mil habitantes e 3 mil e duzentos domicílios, integrado à XXIII Região Administrativa de Realengo, na Zona Oeste carioca, Deodoro consiste no entroncamento de vias férreas e rodoviárias que distribuem o fluxo de veículos nas direções da Zona Norte e/ou Oeste ou mesmo do Centro do Rio de Janeiro, mas também de cidades da Baixada Fluminense – ver a ilustração 01. Estendida até a Vila Militar, as instalações do 2º Grupo de Artilharia de Campanha (Regimento Deodoro) do Exército brasileiro<sup>5</sup> militares dominam a maior parcela da paisagem local. Não é à toa que o bairro se chama de “Deodoro”, em homenagem ao Marechal a quem é atribuída a proclamação da república no país. Para o



## EDSON FARIAS

5 Uma parte do território do bairro se tornou patrimônio do Exército desde 1918.

6 Em grande medida, hoje, integrada às propriedades do Exército, a fazenda Gericinó fornecia a cana-de-açúcar processada nesse engenho (Mansur, 2008).

7 O Sistema BRT do Rio de Janeiro consiste no transporte de ônibus nos corredores Transoeste, Transcarioca, Transolímpica e Transbrasil, estando sob a administração da empresa municipal MOBI-Rio. É de responsabilidade da companhia a manutenção da frota, das estações e de alguns terminais, bem como definir percursos e horários de funcionamento. Disponível em: <https://mobi-rio.rio.br/>. Acessado em 20 de julho de 2024.

que interessa neste ensaio, porém, importa observar que, tendo por origem o Engenho de Açúcar Sapopemba<sup>6</sup>, estabelecido em 1612, a principal alteração se deu apenas no século XIX, quando se tornou propriedade do Barão de Mauá. A área foi transformada em um polo na distribuição dos trilhos da linha férrea recém-implantada, um dos braços dos negócios do então Barão magnata (Mansur, 2008). Com vista a atender esse desenvolvimento, em 1897, é fundada uma unidade de ensino voltada à formação de um corpo técnico especializado em transporte ferroviário. Hoje, denominada Escola Técnica de Transporte Engenheiro Silva Freire, ela compõe a Fundação Estadual de Apoio à Escola Técnica (FAETEC). A construção e funcionamento do Terminal do *BRT*, exatamente, em frente à estação ferroviária do bairro (antiga Sapopemba, inaugurada em 1859) – uma das maiores da Estrada de Ferro Central do Brasil –, deve-se ao fato desta última permitir a baldeação para trens que seguem para o centro da cidade ou para os respectivos ramais de Santa Cruz (Zona Oeste) e Japeri (Baixada Fluminense).



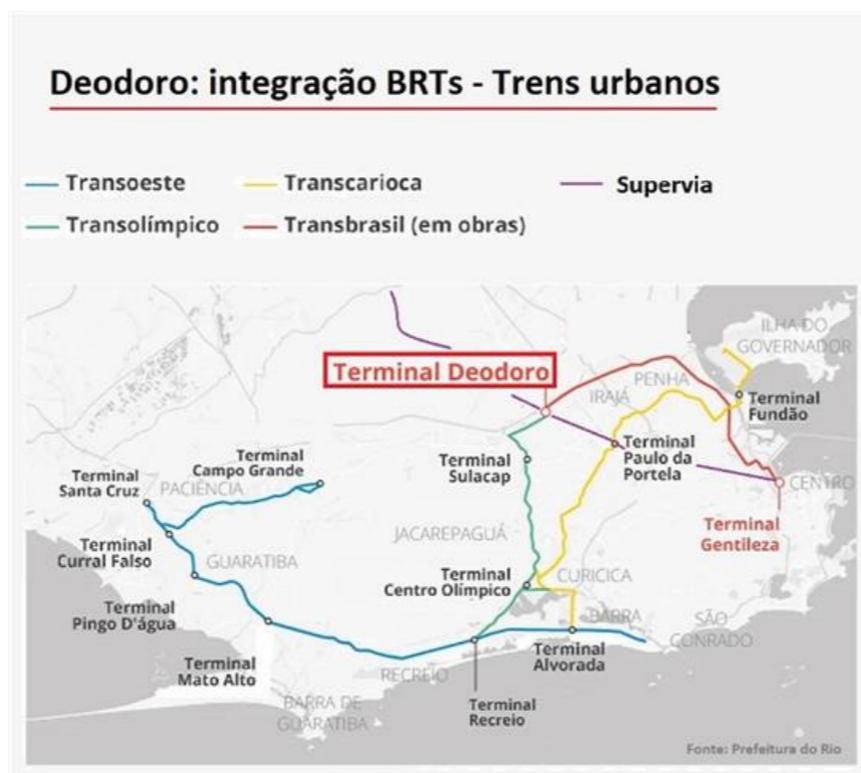
Eu cheguei ao Terminal do *BRT* em um carro à serviço de um aplicativo de transporte privado, que atravessou o viaduto sobre a linha ferroviária, construído em 1950, o qual permite a ligação entre as duas partes oeste e leste do bairro, facilitando o acesso às pistas da Avenida Brasil (eixo Centro-Oeste) ou a Avenida Marechal Alencastro (eixo Norte-Oeste) e a via expressa TransOlímpica (eixo oeste-oeste). Quando entrei nos seus 3 mil 200 metros, pela identificação dos itinerários das linhas de ônibus executivos e articulados que dali partem, me dei conta do quanto o posicionamento do Terminal é igualmente estratégico em relação a essas várias possibilidades de direcionamentos de fluxos, mediante o ordenamento executado pelo Sistema *BRT*<sup>7</sup>, conectando diferentes corredores de trânsito rodoviários. Todas componentes do “Corredor TransBrasil”, algumas das linhas seguem para importantes centros comer-



8 Construído entre 1951 e 1954, pela Fundação Casa Popular, o Conjunto Presidente Vargas é um dos resultados da construção da Avenida das Bandeiras – mais tarde, incorporada à Avenida Brasil – com o objetivo de viabilizar o tráfego entre Parada de Lucas (onde, como veremos, se encerrava a Avenida Brasil) e Deodoro. Fazendo proveito de isenções fiscais por parte do poder público e das redes de água encanada, saneamento e eletricidade implantadas, deu-se a instalação de muitas fábricas, o que motivou a conversão de propriedades rurais em loteamentos para atender à procura crescente de moradia na região (Diniz, 2007; Varon, 1987).

## EDSON FARIAS

ciais e de prestação de serviços populares situados nos bairros de Madureira (Norte), Campo Grande e Santa Cruz (Oeste) – ver ilustração 02. Outras destinadas a regiões também à oeste, mas no rumo da densa ocupação habitacional em Jacarepaguá e áreas em que prevalece diversificada rede empresarial do setor de serviços, além de *shopping-centers* na Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, voltados às frações de classe com acesso a maiores rendimentos.



Com o objetivo de chegar no centro da cidade, sentei rente à ampla janela envidraçada do ônibus articulado à frente em uma fila de três, o qual estava

estacionado em uma das plataformas, precisamente no ponto privativo da Linha “Deodoro-Gentileza”. Embora parcialmente vazio – naquele momento, éramos ao todo 12 passageiros –, logo o veículo deixou o Terminal e, após contornar pelo viaduto de uso exclusivo do *BRT*, tomou o corredor que o conduziu à pista da Avenida Brasil em direção ao centro, em frente ao conjunto de blocos de apartamentos Presidente Getúlio Vargas – ícone da inserção de terras mais à oeste no mapa geocultural dos subúrbios cariocas, em meio à articulação do espalhamento dos modos de vida urbanos com a industrialização<sup>8</sup>. Braço da obra remanescente da preparação da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016, a sua inauguração a linha TransBrasil se apenas em março de 2024. Ela corta 18 bairros nos seus 26 quilômetros de extensão, contabilizando 17 estações e os dois terminais de percurso – ver ilustração 03. O ônibus se deslocou na velocidade média de 60 quilômetros por hora, reduzindo-a para 30 quilômetros por hora nas proximidades das paradas.



9 Incorpo aqui a concepção de Gilles Deleuze sobre a identidade da imagem-movimento com a matéria. Quando se refere ao que denomina de plano de imanência, o autor conclui: “(...) o conjunto dos movimentos, das ações e reações, é luz que se difunde, que se propaga sem resistência e sem perda. A identidade da imagem e do movimento funda-se na identidade da matéria e da luz” (Deleuze, 1985, p. 81).

## Operação BRT Transbrasil Trajetos serão liberados em fases

- Terminal com parada
- Estação com parada
- Transbrasil
- Terminal sem parada
- Estação sem parada
- Transcarioca



g1 Infográfico atualizado em: 28/03/2024

Fonte: G1

O padrão de deslocamento do veículo permitia enxergar com acentuada acuidade, na tarde ensolarada, os caminhões, automóveis e outros ônibus que circulavam na pista ao lado, mas no sentido inverso. O mesmo poderia dizer das construções situadas em ambas margens da Avenida Brasil, onde sobre as calçadas eram constantes pessoas que trafegavam ou esperam conduções em paradas, ao lado de indefectíveis vendedores e consumidores do comércio ambulante, principalmente à sombra de escadas conduzindo às passarelas de pedestres cruzando a via. Em função do efeito da conjunção da velocidade com a organização espacial que delimita o olhar da alteridade, do (de acordo com o vocabulário dos usuários do transporte) “janelão”, porém, na condição de corpos que recebem e transmitem luz<sup>9</sup>, ainda que muito próxima, toda exterioridade se convertia em intangíveis imagens justapostas. Sucedendo-se, elas se diluíam, como estanques, mesmo extraordinários momentos do itinerário a ser percorrido, de acordo com a temporalidade prevista, entre o ponto de partida e aquele de chegada.

Segundo Paul Virilio (1996), o “movimento governa o evento”, na medida em que, para ele, apenas é possível elaborar um conhecimento da realidade sócio-história a menos que primeiro percebamos que o espaço social, nas suas muitas dimensões, num



10 Atualmente, 42 mil habitantes ocupam 15 mil domicílios nessa área inserida na mancha urbana do Rio de Janeiro por volta de 1910, a partir do adensamento de moradias em torno das estações próximas da linha férrea Leopoldina. Integrada posteriormente ao programa de planejamento urbanístico dos subúrbios cariocas denominado de “Parques Proletários”, localizado na Zona Norte, o Parque Proletário de Vigário Geral está situado na XI Região Administrativa da cidade do Rio de Janeiro, integrada pelos bairros da Penha, Penha Circular, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas, Vigário Geral e Jardim América (Rodrigues, 2013).

## EDSON FARIAS

nível decisivo e fundamental, é moldado por vetores de movimento e pela velocidade de transmissão com que esses vetores de orientação de movimento são realizados. O autor entende ser a velocidade o elemento interseccional entre o impacto exercido pelas tecnologias modernas na percepção e os condicionantes sociopolíticos, econômicos e militares do desenvolvimento social. Para ele, a velocidade corresponde tanto o meio em que a experiência coletiva se desenrola como um motor-chave ou a força motriz que sustenta a dinâmica histórica dessa experiência. Denomina por experiência da “dromoscopia” a visão estruturada ou constituída em movimento rápido. Com o emprego do conceito, a seu ver, é possível taquigrafar a maneira como o espaço da visão depende do movimento mais ou menos rápido do corpo em relação aos objetos percebidos. A experiência dromoscopia, portanto, quando se trata do movimento de alta velocidade, mais que moldar os modos como as materialidades aparecem, sobretudo altera a nossa relação com elas. Afinal, uma vez que nos aparecem apenas como objetos que passam, como formas fugazes que começam a desaparecer no exato momento em que aparecem, não podem mais ser sentidas, tocadas ou encontradas naquilo que Virilio denomina de a “fixidade de presença”. Esta perda de fixidez em relação à presença das coisas, enfim, seria também

uma perda da sua realidade sensível e, nessa medida, uma espécie de engano sofrido pelo viajante.

Ingressar no ônibus do *BRT* e, nele, projetar-se pela cidade, compondo os trânsitos que a interliga, é possível especular, é tomar parte na modulação das materialidades urbanas e psíquicas pelos vetores dos condicionantes sócio-históricos coagulados naquela – para fazer uso de outro conceito de Virilio (1996a) – “máquina de velocidade”. Se deixo para mais adiante o detalhamento desses condicionantes, é com o propósito de me ocupar de algumas dessas reorientações que invadiram o meu olhar no compasso mesmo do deslocamento do veículo.

Desde criança, na década de 1970, tráfego pela Avenida Brasil como usuário de transporte público ou acomodado em automóvel privado, a ponto de ter naturalizado suas pistas e entornos, tornando-me de certo modo indiferente à familiaridade daquilo tantas vezes visto, a não ser por situações que suspendem a ordinariade do percurso. Impôs-se, logo, como motivo de curiosidade, para mim, certo estranhamento provocado no avanço do *BRT* pelo seu corredor exclusivo, porque ficava a impressão de jamais ter me deparado com determinadas áreas expostas na amplidão da janela. A passagem pelo bairro de Vigário Geral<sup>10</sup> uscitou esse sentimento: na sua



11 Parte da mesma XI Região Administrativa do Rio de Janeiro, Parada de Lucas abrange uma área de 219,80 quilômetros quadrados. A ocupação do bairro se deu em função da implantação do transporte ferroviário para passageiros e do polo industrial voltado para o setor gráfico ali instalado, sobretudo na segunda metade do último século. Parte do programa de deslocamento de favelas da Zona Sul para os subúrbios cariocas, a inauguração do Conjunto Habitacional da Cidade Alta, no bairro vizinho de Cordovil, contribuiu para o incremento demográfico local. Hoje, com mais de oito mil domicílios, seus 24 mil habitantes (IBGE, 2022) estão divididos pelas pistas da Avenida Brasil. Em um dos lados, aquele que fica nas imediações de Duque de Caxias, é ocupado pelo Complexo de Favelas Lucas/Israel (Rodrigues, 2013; Pandolfín; Grynszpan, 2000, p.238-255).

12 Inaugurado em 2001, pelo governo estadual do Rio de Janeiro, nos 62 mil metros quadrados de praia artificial, revestida à base de polietileno, com capacidade de 30 milhões

## EDSON FARIAS

configuração o aglomerado de casas, entrecortado pelos becos e vielas, do Parque Proletário concentrado na planície que ultrapassa as fronteiras com os municípios vizinhos de Duque de Caxias e São João de Meriti, mas superdimensionada pela tão larga quanto cumprida abertura transparente, a impressão era que a favela cobria uma vastidão inabarcável pelo olhar. Naquele excesso de realidade plana enquadrada pela vidraça, dissolviam-se as texturas e práticas que produzem a localidade atravessada pelas carências de acesso a serviços de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, de educação escolar e médico-hospitalar, de segurança pública, no anverso dos combates entre traficantes e milicianos, além das fatídicas batidas policiais e os rastros de sangue que deixam. Cenas que só nos chegam como igualmente distantes conteúdos noticiosos do cotidiano urbano pelas tão planas telas dos celulares e tvs. Mais à frente, em Parada de Lucas<sup>11</sup>, algo de análogo ocorreu. Olhando dessa vez à direita, o vale e as encostas da elevação ali existentes, densamente habitadas seguindo do traçado ascensional das ruas, seriam desproporcionais à minha capacidade de ver. Cenários tão familiares como o paredão de casas que inicia a favela da Vila do João, no bairro de Ramos, também causara estranheza. Lateral hoje tomada por quiosques e outros pontos de comércio popular,

aquele é um dos caminhos ao “Piscinão de Ramos” – inaugurado em 2001 com o propósito de substituir a antiga Praia de Ramos, inviabilizada pela degradação industrial e termal das águas da Baía de Guanabara<sup>12</sup>. Nas imediações do bairro de Manguinhos, ante os tons acinzentados da via aberta na transversal da Avenida Brasil, para conduzir os veículos à ligação por viaduto até a Ponte Rio-Niterói, cruzando parte do Complexo de Favelas da Maré<sup>13</sup> e das favelas situadas no bairro do Caju<sup>14</sup>, outra vez tive dificuldades de reconhecer aquela imagem no repertório das paisagens cariocas. De imediato, foram acionadas lembranças do que assistia pelas janelas do “Metrobus”<sup>15</sup> – quando me deslocava pela Cidade do México, no período em que lá vivi, em 2012. Disponibilizaram-se também recordações de situações em ônibus paulistanos, em que tomadas da cidade foram obtidas durante o trânsito pelos corredores rodoviários na ligação Leste-Oeste<sup>16</sup>. Aproximadas, considerando os respectivos arranjos de signos que as tornam expressivas<sup>17</sup>, o elo identificado entre as imagens dos três diferentes presentes<sup>18</sup> é o fato de comporem um virtual acervo de logradouros intrínsecos ao binômio deslocamento-velocidade, próprio ao imaginário não redutível a qualquer cidade em particular, mas relativo ao espaço delineado pelo regime de mobilidade moderno<sup>19</sup>.



litros de água, o Piscinão de Ramos ocupa o centro de uma área de lazer no Complexo de Favelas da Maré. Em tempos recentes, já bem concorrido por frequentadores vindos da cidade e região metropolitana, o local serviu de locação à gravação do clipe *Girl from Rio*, da cantora Anita, com repercussão mundial. Face do amplo manguezal existente naquela altura do litoral atlântico, aquela área teve a sua inserção no mapa do Rio de Janeiro devido à criação de caranguejos. Deste modo, foi nomeada de Praia de Apicú (palavra tupi cujo significado é “brejo de água salgada”). As águas ali também foram usadas para o escoamento da produção agrícola procedente das antigas freguesias rurais de Irajá, Inhaúma e Campo Grande. Mais tarde, predominou o nome “Maria Angu”. Para alguns o termo também descende do tupi e quer dizer “mangue”, para outros é referência de uma moradora das imediações que vendia angu e se chamava Maria. A popularidade midiática ocorreu nos anos de 1980 com a canção Praia de Ramos, gravada pelo seu autor, o músico Dicró (Melo, 2020; Facina; Palombini, 2016).

## EDSON FARIAS

Para os propósitos da análise sociológica, no instante em que se leva em conta a sua incidência sobre o movimento (quer dizer, a conexão de vários pontos), faceta geográfica fundamental à existência individual e coletiva da espécie humana, o potencial de um regime de mobilidade pode ser mensurado pela capacidade de coordenar pessoas, instâncias e coisas situadas no polo da imobilidade, igualmente impactando a classificação/conceituação das formas e graus das circulações. A qualificação moderna atada a um regime de mobilidade, emerge com os desafios gerados pela multiplicação das rotas de transportes e comunicação (Clifford, 2013), instaurando a multilocalização (Marcus, 1995) como um traço indissociável das experiências, devido aos imbricamentos da aceleração dos deslocamentos à industrialização seja dos suportes seja das infraestruturas socioespaciais, segundo a finalidade de maximizar os circuitos de trânsitos de pessoas, objetos, ideias, técnicas etc. (Urry, 2007). Dentro das suas características, o regime de mobilidade moderno se aplica à normalização da convertibilidade da circulação em capital, extraindo mais-valor da proliferação de vetores no direcionamento de volumes própria às dinâmicas desterritoriais da intensificação produtiva e da contínua transversalidade das prestações de serviços e comutatividades. A sua operação consiste em orde-

ná-los, não por homogeneização, mas ao os articular em distintas escalas de tráfego.

O acirramento da expansão das zonas residenciais mais afastadas do centro da cidade, à princípio, encontrou respaldo no tramado das linhas férreas que atingiu áreas mais à Oeste do território carioca, enquanto chegava também à Baixada Fluminense, ainda na metade final do século XIX. Paulatinamente, para além do transporte de bens primários agrícolas e minérios, os comboios de passageiros passaram a compor a rede ferroviária. O que, doravante, somou-se a outros fatores infraestruturais (à maneira do retalhamento das antigas propriedades rurais para formar loteamentos de casas, o ainda que irregular aumento no alcance das respectivas redes de eletrificação, distribuição de água encanada e saneamento básico) na conformação dos subúrbios. A construção dos 58,500 quilômetros da Avenida Brasil acentuou o ritmo dessa interiorização da mancha urbana. Concebida para ligar, por suas quatro pistas, inicialmente, a Zona Portuária do Rio de Janeiro à via já existente, a partir do bairro de Parada Lucas, conduzindo à cidade de Petrópolis, ela é inaugurada em 1944, em um período de incremento da industrialização nesse largo trecho abarcando parcelas dos territórios do então Distrito Federal e do município de Duque de Caxias. Item presente ao projeto

13 Entre os maiores complexos de favela da cidade (e do país), o da Maré é, do ponto de vista jurídico, um bairro recente, fundado em 1988, hoje com cerca de 140 mil habitantes (IBGE, 2022). Porém, as 17 favelas que o compõem começaram a serem formadas em meados da década de 1940, com o alargamento da ocupação urbana nas direções Norte e Oeste do município do Rio de Janeiro. Foco de atração de migrantes, principalmente nordestinos, no caso, o avanço da zona habitada se deu nas áreas de mangues, porque estavam próximas de instalações portuárias cada vez mais requisitadas, em função da incompatibilidade entre os navios especializados no transporte de containers e a profundidade do porto mais antigo da cidade.

14 Parte da exígua da área leste do território carioca, o Caju integra a Zona Portuária e sua colonização data do início do século XIX. Uma das primeiras parcelas da faixa litorânea de praia na cidade explorada como balneário, o Caju chegou a estar classificado como um bairro nobre, entre 1830 e 1940, devido ao perfil de

## EDSON FARIAS

do engenheiro Jorge Macedo Vieira, de acordo com a finalidade do poder público local de viabilizar o bairro industrial de Manguinhos, a construção dessa avenida tornou concreto o plano iniciado em 1906 de conectar a Avenida Rodrigues Alves, no Cais do Porto, ao bairro igualmente portuário da Ponta do Caju, por meio da abertura da já referida Avenida das Bandeiras (ver nota 07) seguindo até o bairro de Irajá, na Zona Norte – à época, em franca expansão como área residencial, portanto, consumidora de gêneros alimentícios e bens de consumo manufaturados não-duráveis. Não foi gratuita a visão panorâmica à direita, pelo janelão do ônibus do *BRT*, dos galpões da principal concentração da CEASA (Centrais de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro), erguida em 1970 em 640 mil metros quadrados nesse bairro, próximos à confluências entre a Avenida Brasil e a Rodovia Presidente Vargas (Moraes, 2023; Torres, 2018; Costa, 2005).

Hoje, devido à expansão datada de 1961, estendida até a Avenida João XXIII, no bairro de Santa Cruz, no extremo da Zona Oeste carioca, mas integrada a todas rodovias federais que cruzam a capital fluminense, a Avenida Brasil se consolidou como o principal canal de distribuição do trânsito rodoviário na região metropolitana, interligada à TransOlimpica e à Linha Amarela (direção Oeste)<sup>20</sup> e à Via Light (Bai-

xada Fluminense)<sup>21</sup>. É a artéria nevrálgica na conexão da cidade com o interior do Estado do Rio de Janeiro e as demais unidades federativas do Sudeste brasileiro, ainda com as regiões Nordeste, Sul e Centro-Oeste do país<sup>22</sup>. Trafega, atualmente, a média diária 800 mil veículos na dupla direção da via, circundada por uma população em torno 486 mil habitantes (IBGE, 2022), vizinha de um contingente de fábricas, principalmente, garagens de companhias de transportes e outras instalações alocando serviços logísticos absorvem mão-de-obra e recursos semielaborados e industriais em grandes quantidades. Por contracenar com o aumento exponencial da frota de veículos rodoviários, em sintonia com os efeitos da implantação da indústria automobilística no Brasil, a Avenida Brasil se consolida no compasso do mapeamento e coordenação dos fluxos de pessoas e objetos na cidade (e, por extensão, no contexto nacional) pelos desígnios de um regime de mobilidade engendrando a aceleração da velocidade como vetor de regulação das circulações e dos deslocamentos, sincronizando-os à produtividade acoplada à remuneração do capital. Naquela Avenida, o rolamento continuado e em grande volume de carros de pequenos portes a caminhões de carga e ônibus atendendo às rotas de linhas do transporte regular público, concatena os elementos da paisagem que afetam o

renda dos seus então moradores. Desde de então, nos seus 534,75 quilômetros quadrados, ao lado de fábricas e diversificada logística vincula às atividades portuárias, se expandiram favelas que, hoje, abarcam a maioria da população de 21 mil habitantes (IBGE, 2022). Concentrações habitacionais exprimidas entre os vastos estacionamentos de containers, dominantes da paisagem local (Silva, 2006).

15 Inaugurado em 2005, o sistema de Metrobus opera com 600 ônibus nos 174,6 quilômetros divididos em sete linhas alcançando os quatro sentidos cardiais da Cidade do México. Disponível: <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/>. Acessado em 09 de agosto de 2024.

16 Administrado pela empresa mista São Paulo Transportes S/A, o sistema de corredores de ônibus alcança 135 mil quilômetros na cidade de São Paulo. Consta dele os 30 quilômetros do sistema BRT que corta a cidade entre os bairros de Santana (Zona Norte) ao bairro de Interlagos (Zona Sul), inaugurado em 2014. Disponível em: <https://www.23sul.com.br/>

## EDSON FARIAS

sensorio humano. Isto, na inversa medida em que as afecções convertidas em sensibilidades correspondem ao advento e funcionamento de formas de acuidade envergadas mais para qualificar e promover de classificações materialidades emersas com a metropolização urbano-industrial<sup>23</sup>.

Talvez, em razão de as amplificar e, a um só tempo, distancia-las, nas condições impostas pelo padrão de deslocamento do *BRT*, os janelões ressaltam algumas das edificações espalhadas às margens da Avenida Brasil. Obtém maior visibilidade, exatamente, aquelas cujas dimensões arquitetônicas e o emprego de cores enfáticas as fazem preencher de conteúdos aquelas laterais transparências emolduradas. Sou tentando a especular que se estabelece espécie de afinidade eletiva entre os edifícios e o ponto de vista móvel do ônibus. A mediação que os torna afins é a homologia estrutural estabelecida face o prevaecimento em ambos do mesmo protocolo da hiper-realidade, isto é, o intrincado de componentes que vai do *design* do ônibus à programação dos contornos urbanísticos dos trajetos de mobilidade, passando pelo deliberação acerca do perfil das construções; os três polos estão sincronizados pelas designações normativas e utilitárias inerentes à concepção/aplicação da política pública, igualmente do interesse privado em obter remuneração do capital

investido. O desígnio decisivo está em potencializar os meios de fazer ostensivamente a materialidade visível pela exploração da capacidade de atrair e transmitir luz – solar ou artificial. Forma e função se mostram obedientes à codificação empenhada em lhes tornar excessivamente aptos à visão, portanto, sobressaltando o atributo de visibilidade próprio à realidade de qualquer matéria, daí porque fomentando a hiper-realidade da aparência<sup>24</sup>.

Assim, mais que os tantos *outdoors* margeando à Avenida, destacam-se as fachadas envidraçadas ou as que tem por lustres canhões de luz voltados para os grandes letreiros feitos à base de fontes gráficas adotadas no intuito de destacar o nome das empresas<sup>25</sup> Os prédios abrigando seja *shopping-centers*, seja redes de lojas relacionadas à venda no atacado de uma diversidade de bens não-duráveis de uso pessoal e/ou familiar, me chamaram mais atenção. Iniciadas pelos altos e longevos telhados em material galvanizado que servem de estacionamento para carros de clientes, a horizontalidade da silhueta arquitetônica dos estabelecimentos exhibe tons cítricos e/ou “quentes” que os colorem, destacando-as dos arredores. Em consonância, os galpões revestidos por placas metálicas pré-moldadas também galvanizadas, em sua maioria em tons cinza ou gelo, sediam empresas de armazenamento. Até parece estar a ho-



portfolio-item/corredor-de-brt-norte-sul-em-sao-paulo/. Acessado: 09 de agosto de 2024.

17 Volto à maneira como Deleuze (1985) concebe o signo como imagem particular, portanto, remete a um tipo de imagem.

18 Uma vez mais recorro ao repertório deleuziano. O autor concebe a diferença entre os “virtuais que definem a imanência do campo transcendental e as formas possíveis que os atualizam e os transformam em alguma coisa de transcendental” (Deleuze, 2002, p.16). Nesse sentido, não obstante o imaginário está referido às distintas experiências de transporte especificadas, ele não é redutível à maneira como se atualiza e concretiza nos limites de cada uma.

19 A adoção do sistema BRT é um típico caso global de circulação de conhecimentos e técnicas. A primeira implantação ocorreu na década de 1970, em Curitiba, a partir da administração municipal do arquiteto Jayme Lenner, e em parceria com a indústria auto-

## EDSON FARIAS

rizontalidade de alcance quilométrico, própria à forma dessas edificações, como miniatura do complexo que inscreve o exponencial aumento no número dessas corporações no caudal dos efeitos decorrentes do funcionamento das extensas cadeias globais de produção e circulação de mercadorias que abastece os mesmos estabelecimentos empresariais e das quais elas são espécie de nós em uma rizomaica constelação planetária (Fleury, Fleury, 2020).

As condições de visibilidade impostas pelo ônibus do *BRT* – nas quais a materialidade do vidro maximiza o instantâneo do ver, porém faz evanescer a substancialidade das coisas – contracena com monumentalidade geométrica das edificações que acolhem e expressam a malha dos negócios que hoje pautam a sistemática dos ritmos na dinâmica dos lucros. À maneira da sinuosidade das vielas e becos que dão os contornos aos trânsitos nas 70 favelas espalhadas na extensão da Avenida, serpenteamentos em oposição à orientação binária do traçado retilíneo da via expressa, as abandonadas plantas fabris corroídas, como também outros muitos prédios cujo desleixo na aparência denunciam a inatividade atual ou servindo de morada para grupos sem-teto, acoçam o mesmo campo visual do olhar do usuário. Em lugar da saturação semiótica, maximizando os elementos icônicos na composição de símbolos faustosos que

apontam à mesma intangibilidade transcendente da flutuante economia protagonizada pelo comércio de signos, as imagens daquelas materialidades carcomidas multiplicam os sentidos pressionando o tipo de enquadramento engendrado pelos janelões. Estes privilegiam, no instantâneo das justaposições, um excesso de realismo proporcionado por uma racionalização do visual com vistas a comunicar triunfos, efeitos óptico-discursivos possíveis no conluio da aplicação do indicativo publicitário<sup>26</sup>, mobilizado enquanto técnica de encenar a intimidade imaginária entre marcas e desejos, de acordo com a demanda concorrencial de situar as mesmas marcas em posições destacadas no mercado das visibilidades. À contramão, a presença das edificações arruinadas insere o malogro e a queda na unidirecionalidade no leito da temporalidade progressista emblematizada no arranjo semiótico composto pelas formas arquitetônicas e o sintagma gráfico posto na fachada da dimensão espacial das empresas. Temporalidade esta que ordena a cartografia dos fluxos, em observação das coordenadas de ampliação permanente da produtividade, à qual é destacada no fulgor dos êxitos obtidos pela epopeia das conquistas tecnológicas, com seus impactos sob os dividendos privados. Enxertadas nas cumplicidades estabelecidas na concretude ecológica da Avenida margeada por uma hiterlândia

mobilística Mercedes Bens. O propósito estava na instalação de uma rede de transporte coletivo capaz de oferecer alto desempenho a partir do esquema “tronco-alimentado”, no consórcio entre Estado e iniciativa privada para fazer uso do solo, diante do aumento da densidade populacional nas áreas que foram atendidas pelo veículo. Já elevado ao status de modelo, o sistema foi adotado como equacionamento de problemas de mobilidade urbana em cidades de diferentes continentes: Estrasburgo (França), Istambul (Turquia), Los Angeles e Nova Iorque (Estados Unidos), Quebec (Canadá), Bogotá (Colômbia), Goiânia, Belo Horizonte, Brasília e Salvador (Brasil), entre outras. A proposta, no entanto, veio no caudal da adoção em Chicago (Estados Unidos), em 1940, do modelo de circulação de ônibus que utiliza vias próprias e segregadas (Henser; Golob, 2008), posteriormente adequado às condições de Hamburgo (Alemanha), Tóquio (Japão), Paris (França) e Londres (Inglaterra) (Koehler, Camponogara, Kraus Jr., 2011; Levinson, 2003; Reis, 2013).

## EDSON FARIAS

tão heterogênea, atrelando riquezas e precariedades socioeconômicas, aquelas ruínas potencializam os signos do ascenso e declínio, das vitórias e derrotas. Assim, polissemizam a direção do curso histórico<sup>27</sup>, embaralhando-o, desvelando-o ambíguo, desfazendo a certeza do próprio curso pautado pelo imperativo da formação dos preços de coisas e trabalhos.

Até agora, os desdobramentos da argumentação aqui desenvolvida assinala o quanto o protocolo da hiper-realidade, antes referido, subjazem ao cenário instalado com a implantação do Corredor do *BRT* nas pistas centrais da Avenida Brasil. Algo acentuado no agregado acoplado as multicoloridas passarelas de pedestres, que cruzam a via expressa, nas estações distribuídas no alongado do itinerário do veículo. Composta de uma única plataforma de 15,5 metros de comprimento sobre a qual se acomodam os passageiros após passarem pelas catracas e, também, os distribui de acordo com a direção a ser tomada no embarque, sob vigilância permanente de seguranças e câmeras eletrônicas, essas paradas se assemelham a “sanduiches”, com 4,10 metros de altura, igualmente construídas com material metálico pré-moldado galvanizado, onde os sons e fragmentos da paisagem externa chegam pelas frestas de um rendado metálico<sup>28</sup>. Em contraste com a neutralidade cromática do interior, a fachada e as laterais exter-

nas das estações possuem decorações de um colorido vibrante. Exuberância figurativa que notei na entrada do Terminal de Deodoro. Durante o percurso, observei que pontes e viadutos, sob as quais o Corredor do *BRT* atravessa, foram alvo da intervenção de um elenco de artistas de rua, o mesmo naipe que atuou nas paradas, à luz dos seus respectivos estilos, mas o notável em todos esses logradouros é o mesmo padrão figurativo e cromático da arte do grafite<sup>29</sup>.

A composição da atmosfera de uma ambiência artificial de acentuado apelo plástico, que evoca a atenção dos olhares, completa-se nos arredores do Terminal Gentileza no bairro de São Cristóvão, na fronteira entre as Zonas Norte e Central do Rio de Janeiro. Já próximo à finalização do percurso, no veículo, cruzamos sob o emaranhado de viadutos que triam e canalizam os volumes em trânsito mais intensos nas direções centro e sul ou norte-oeste ou ainda nos rumos da travessia sobre a Baía de Guanabara na direção da cidade de Niterói e, de lá, para a faixa litorânea da região dos Lagos ou seguindo para o Nordeste do país, pela BR-101. Àquela altura do trajeto, os termos do protocolo por meio do qual se operacionaliza a potencialização do visível se fazem mais nítidos, as intervenções artísticas avançam pelas fachadas de galpões que ali margeiam a Avenida Brasil, cujos leitões acomodava um tráfego moroso, à



20 A Linha Amarela, inaugurada em 1997, estende-se por 17,4 mil quilômetros da Baixada de Jacarepaguá (Zona Oeste) até a Ilha do Fundão (Zona Norte). Restrita à Zona Oeste da cidade, e ideliizada para concetar polos de disputas durante os jogos olímpicos de 2016, os 23 quilômetros da TransOlimpica começam no bairro de Magalhães Bastos, terminando na orla atlântica na altura do Recreio dos Bandeirantes.

21 Atravessando nos seus 10 mil quilômetros os municípios de São João de Meriti, Nilópolis e Mesquita, essa via conecta o bairro da Pavuna (na capital do Estado) a Nova Iguaçu (na região metropolitana).

22 A Avenida Brasil interliga a rodovia Presidente Dutra (São Paulo-Rio) à Ponte Rio-Niterói, perfazendo a BR-101 (via trans-regional Sul-Nordeste), da qual faz parte a Rodovia Rio-Santos. É parte ainda da BR-116 (antiga estrada Rio-Bahia), da BR-040 (ligação Rio-Brasília) e da BR-465 (antiga Rio-São Paulo, que faz ligação com Minas Gerais).

## EDSON FARIAS

altura do Instituto Nacional de Traumatologia Ortopédica (INTO). Ao olhar pelo janelão aquela aparente contradição, manifesta na dificuldade de locomoção do amontoado de veículos na via expressa, mas devido à contiguidade adquirida na configuração do espaço ao redor das pistas, tive a oportunidade mais favorável para apreender a programação visual orientada para o ordenamento do olhar pelo dromoscópico binômio deslocamento-velocidade. Mais que, em qualquer outro trecho do corredor percorrido, pude concluir sobre o alcance dos ditames do regime moderno de mobilidade, afinal, ali se fazem cúmplices o controle dos fluxos viários e o das percepções.

Enquanto nas colunas de sustentação dos elevados da Avenida Perimetral (conduzindo à Ponte Rio-Niterói ou às pista da Avenida Brasil no sentido Zona Oeste) e do Gasômetro permanecem as frases escritas pelo personagem homenageado e que o nomeia – o poeta/profeta Gentileza<sup>30</sup> –, os contornos cinza com um frontispício branco do Terminal surgiram e logo o ônibus estacionou em uma das plataformas, nas quais aguardava ou transitava magote significativo de usuários. Segui, então, para tomar a rampa que conduz ao segundo piso, lá me dirigindo ao local onde faria o transbordo para o *VLT*.

## Itinerários sensacionais de viajantes ordinários

A visão do alto, no segundo andar dos 77 mil metros do Terminal Gentileza, evidencia a monumentalidade suntuosa que embasa a edificação, mas concebida a partir do desenho empenhado em saturar a forma pela funcionalidade de conector de fluxos, segundo sua capacidade intermodal. Iluminado pela luz solar, durante o dia, graças às largas aberturas em acrílico no teto, prevalecem amplos corredores desaguando em rampas e escadas internas levando às plataformas onde findam ou iniciam rotas de ônibus, bem como levam a passarelas dispostas externas ao prédio. Inaugurado em fevereiro de 2024, por enquanto operam 22 linhas de ônibus (seguindo nas direções Centro, Sul e Norte da cidade), ao lado das linhas 1 e 4 do *VLT*. Também no segundo piso, tem-se a vista geral do multifuncional bairro de São Cristóvão, atualmente, cada vez mais estratégico em termos da coordenação da mobilidade viária na cidade, o que atrai um crescente número de negócios voltados aos serviços gastronômicos e à construção de torres contendo unidades habitacionais, acrescentados ao já consolidado comércio de peças automotivas e prédios de escritórios e sede de empresas de armazenamento. Destacam-se, igualmente, os arredores imediatos do Terminal. De um lado, o já referido enlace de viadutos, mais as duas pistas da

23 Podemos especular acerca da repercussão da via expressa na vida individual e coletiva levando em consideração o imaginário tecido e continuamente recomposto por bens culturais que a tematizam. Lançado em 1988, o curta-metragem cinematográfico *Uma Avenida chamada Brasil* (dir. Octávio Bezerra) acompanha o cotidiano dos moradores do Complexo da Maré (Gonçalves, 2006). Em 1994, a escola de samba Mocidade Independente de Padre Miguel levou para a Marquês de Sapucaí o enredo *Avenida Brasil: tudo passa, quem não viu?* (carnavalescos: Renato Lage e Lilian Rabelo). Muito popular na época da transmissão, 2012, pela Rede Globo, a trama da telenovela *Avenida Brasil* (autor: João Emanuel Carneiro) se desenvolveu no andamento das vicissitudes de um núcleo dramático de personagens que viveu em torno de um vazadouro de lixo situado nas margens da via (Drumond, 2014).

24 Sem acatar a sua perspectiva de uma totalização sócio-histórica, recorro à proposição de hiper-realidade em Jean Baudrillard (1986) interna à

## EDSON FARIAS

*Avenida Rodrigues Alves* que margeiam os armazéns portuários e a Rodoviária Novo Rio – núcleo de chegada e partida de rotas estaduais e interestaduais de ônibus. De outro, a área recentemente reurbanizada, onde novas ruas foram abertas, com vista a escoar o trânsito da Avenida Brasil na direção da Avenida Francisco Bicalho, rumo ao centro ou à Zona Norte, para isso cortado os quarteirões destacando como área de diversão boemia chamada “Vila Mimosa” – resíduo da antiga “Zona do Baixo Meretrício”<sup>31</sup> – e, ao fundo, no vão entre galpões e altos edifícios tendo uma das suas laterais ocupadas também por grafismo, a Linha Vermelha – via litorânea paralela à Avenida Brasil, construída em 1992, tendo trechos erguidos sobre um manguezal, que interliga cidades da Baixada Fluminense à Zona Norte carioca, facilitando o acesso ao Aeroporto Internacional Tom Jobim<sup>32</sup>.

Orientado pela sinalização gráfica e digital espalhada pelo Terminal, a minha chegada à plataforma na qual tomaria o *VLT*<sup>33</sup> foi mediada pela catraca eletrônica, com a apresentação e identificação do cartão magnético de acesso, adquirido com a compra em uma máquina de autoatendimento, por sua vez, fazendo uso também de um cartão magnético, mas este interligado à instituição bancária da qual sou cliente. Ambas operações estão interligadas pelas redes in-

formático-cibernéticas de pagamentos e realização de outros procedimentos financeiros *online*. No ínfimo intervalo da minha manipulação dos teclados de ambas as máquinas, deu-se a mediação exercida pelas interoperações da economia digitalizada, em especial da corporação identificada pela “bandeira” do cartão que eu fazia uso. Sendo ela a responsável por conectar a empresa emissora do mesmo cartão à credenciadora que habilita às companhias que estavam me prestando serviços de transporte. Lembrando está a credenciadora, por sua vez, subordinada às normações do Banco Central do Brasil. Decorre, portanto, a despeito de os respectivos estatutos das organizações serem de natureza pública ou privada, mediante as interfaces estabelecidas pelo manuseio digital dos equipamentos de autoatendimento, na liquidação instantânea do pagamento, quando transformados em sinais regidos pelo código numérico da contabilidade, os fluxos de deslocamentos físicos estão mutuamente implicados com os de transações sob a coordenação exercida pelo braço financeiro do capital (Paraná, Medeiros, 2017; Beira, 2002).

Desci à plataforma pela escada rolante e consultei um funcionário com o propósito de me certificar que tomaria o veículo no itinerário do certo, de acordo com o meu interesse. O quadro digital informava sobre a circulação e previsão, em horas, da



reflexão sobre aquilo que denomina de “espiral de simulacro”. Em especial, interessa o entendimento de que a simulação não compreende a substancialidade de um referencial, porque consiste na geração de modelos vivenciados como um real esgotado na sua condição imagética.

25 Esse argumento faz recurso à reflexão de Sheron Zukin (2000) sobre as estratégias corporativas de ocupar as paisagens urbanas transformadas em palco de disputas em um mercado das visibilidades. Ainda, encontro em Fredric Jameson (2002), no seu exame do nexos entre capitalismo e pós-modernismo, a proposição de que a arquitetura descrita como pós-modernista ser concebida como uma mercadoria, quer dizer, ela mesma parte da lógica mercantil do consumo.

26 Emprego, ainda que deslocando-o do seu contexto de enunciação, o conceito de Baudrillard (1973) para argumentar acerca da produção de sentido em que, mais que o produto comercializado, o discurso propõe e oferece, no invólucro das imagens, o ideal

## EDSON FARIAS

chegada dos comboios no Terminal; eu deveria esperar em torno de cinco minutos o trem destinado ao Aeroporto Santos Dumont (Via Avenida Rio Branco). Enquanto o aguardava, sem me deslocar, aproveitei para vasculhar aquela área térrea do Terminal margeada pela Avenida Francisco Bicalho, estando do lado oposto à calçada sobre a qual desembarcavam pessoas de filas de taxis, em frente à Rodoviária Novo Rio. Posto no suporte disposto no meio da plataforma, deparei com o mapa expondo as quatro linhas e percursos do *VLT*<sup>34</sup> – ver ilustração 02. Logo embarquei por uma das oito portas de um dos sete módulos daquele trem bidirecional articulado, com 3,82 metros de altura, 44 metros de comprimento e 2,65 metros de largura. Se era possível notar o fundo branco, predominava o colorido das publicidades. Ainda que tenha capacidade para 420 passageiros, éramos poucos. Tive facilidade para sentar num dos bancos em tom azul claro voltados para o interior do vagão – notei que, no módulo ao lado, num azul mais forte, os assentos estavam dispostos com a visão para as respectivas laterais. Imediatamente, já no trajeto da linha 01, após a partida, no espaço segregado do tráfego dos demais veículos, cruzamos à Avenida Francisco Bicalho sob a viaduto que dar acesso à Rua Equador, por onde seguimos sob os trilhos pela Zona Portuária.

No continuado dessa rua, no bairro do Santo Cristo, o que primeiro me chamou atenção foi o paralelo estabelecido entre o “esqueleto” do conjunto arquitetônico Porto Vida e o canteiro de obras do qual se levantam as torres de apartamentos do Condomínio Rio Wonder, em construção. Projetado para sediar, depois das competições nos Jogos Olímpicos de 2016, 1.333 apartamentos, 33 lojas, parque aquático e área de lazer, o fracasso dos investimentos no Porto Vida, manifesto no inacabado dos prédios vazios, é uma das assombrações do passado recente relativo à requalificação urbana deflagrada no final da primeira década deste século. O condomínio, por sua vez, faz parte da expansão imobiliária atual e, foco maior de atração de investimentos, impõe-se o carro-chefe da retomada da mesma proposta de refuncionalização da Zona Portuária, pela administração pública local, isto a partir da recondução do grupo capitaneado pelo atual prefeito Eduardo Paes, em 2020. Um dos 12 empreendimentos imobiliários (entre residenciais e comerciais) já concluídos ou sendo erguidos naquela área, o Rio Wonder se integra nas 27 mil unidades habitacionais que estão sendo acrescentadas à região – ver ilustração 03. Tanto o antigo como o atual projeto decorrem da alteração de gabarito das edificações com a edição do Projeto de Lei Complementar (PLC) nº25/2009, vinculado à “Área

de um modo de vida calcado no bem-estar obtido por meio da posse de bens materiais industrializados.

27 O argumento aqui se baseia na reflexão de Karl Löwith (1977) sobre a secularização do princípio teleológico judaico-cristão da providência divina com o advento da concepção de curso histórico, principalmente o apelo desenvolvimentista contido no credo iluminista do aperfeiçoamento técnico e moral da humanidade, sintetizado na ideia de progresso. Ao mesmo tempo, recorro à crítica feita por Walter Benjamin (1987) ao mesmo credo teleológico progressista, nas Teses sobre o conceito de história, em particular, ao substituir a metáfora da “locomotiva” usada por Marx no Manifesto comunista para se referir ao desenvolvimento das forças produtivas pela do “salto do tigre”, ou seja, o pulo para trás para tomar a distância crítica e por na conta desse movimento seus efeitos destrutivos.

28 MEDIATECA Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/UFRJ. Disponível em: <http://www.>

## EDSON FARIAS

de Especial Interesse Urbanístico” (Aeiu) da Região do Porto do Rio de Janeiro. Com esse instrumento jurídico-legal se alterou o Plano Diretor da cidade e, também, instituiu-se a Operação Urbana Consorciada (OUC), definida pela função de coordenar reestruturas urbanas na região. A princípio, as modificações visavam fomentar prédios destinadas ao setor de *offshoring* relacionado aos negócios petrolíferos. Os resultados, no entanto, ficaram aquém dos prognósticos iniciais em meio à incidência da recessão da economia brasileira na deflagração da crise de investimentos na indústria da construção civil, durante a segunda metade da última década, amalgamada às consequências somadas da insolvência fiscal provocada pela incapacidade de pagamentos do Estado do Rio de Janeiro e das descontinuidades nas prioridades do poder público municipal em razão da troca de comando na prefeitura carioca com a eleição de Marcelo Crivela, em 2016. Somente uma parcela pequena dos 200 mil metros quadrados reservados às construções corporativas de alto luxo, em 2017, estavam ocupados e dos empreendimentos com esse perfil, 85,1 estavam desocupados<sup>35</sup>. A situação tem se alterado gradualmente de 2022 em diante, no compasso da atual onda expansão imobiliária.

## A nova cara da Zona Portuária



- |  |                        |                                  |
|--|------------------------|----------------------------------|
| ● Residenciais                                       | ● Pontos de referência | 10 Edifício À Noite (Praça Mauá) |
| 1 Rio Wonder (Praia Formosa, Mauá e Cais do Valongo) |                        | 11 Porto Carioca                 |
| 2 Rio Energy   |                        | 12 Epicentro                     |
| 3 Pateo Nazareth                                     |                        | 13 Porto Maravalley              |
| 4 Vargas 1140 Residencial                            |                        | 14 Terminal Gentileza            |
| 5 Heitor dos Prazeres                                |                        | 15 Rodoviária Novo Rio           |
| 6 Baía de Guanabara Residencial                      |                        | 16 Cidade do Samba               |
| 7 Mirante da Guanabara                               |                        | 17 Armazéns do Cais do Porto     |
| 8 Residencial Porto Maravilha                        |                        | 18 Roda-gigante Yup Star         |
| 9 Origem Porto Imperial                              |                        | 19 AquaRio                       |
|  |                        | 20 Edifício Aqwa Corporate       |

Fonte: Jornal O Globo (24/04/2024)

Ao final da Rua Equador, próximo da Estação Pereira Reis, onde se dá o encontro das dos trilhos das Linha 01 e 02, na Rua União, em frente à sede da Concessionária da VLT Carioca S.A – à qual obedece às convenções arquitetônicas a que me referi acima –, o comboio ultrapassa a fronteira avançando pelo



midiateca.fau.ufrj.br/?p=pr  
objetos&id=2085&busca=&f  
lt\_banca=703&pg=1. Acessado  
em 19 de agosto de 2024.

29 Denominado de “Cores do  
Brasil”, sob encomenda da  
Prefeitura da cidade, o projeto  
reuniu artistas de rua e contou  
a participação da Secretaria  
Especial da Juventude Carioca  
(JUVRio), na capacitação de jo-  
vens para exercícios artísticos.

30 José Dadrino, migrante pau-  
lista, radicado no Rio de Ja-  
neiro, de pequeno empresário  
se tornou o profeta Gentileza  
depois de um surto psicótico  
ao ouvir pelo rádio a notícia do  
incêndio de um circo na cidade  
de Niterói, em meados da déca-  
da de 1960. Pregador urbano,  
doravante, percorreu as ruas  
do centro da cidade, deixando  
suas frases nos pilotis do viadu-  
to do Gasômetro (Luíz; Sarai-  
va, 2021). A iniciativa de gravar  
suas profecias nesse equipa-  
mento sinaliza para o impacto  
da infraestrutura de mobilida-  
de na percepção e imaginação  
dos moradores da cidade (Low,  
1996; 2014). Com a sua morte  
em 1996, sua figura ingres-  
sou nos imaginários urbanos  
encarnados, por exemplo, na

## EDSON FARIAS

bairro da Gamboa para seguir na direção da Praça Mauá. Ao cruzar entre a Vila Olímpica local e o articulado de galpões da Cidade do Samba, na Rua da Gamboa, os contornos da paisagem avistados pelos janelões à direita, durante a passagem pela Gamboa, desencadeia lembranças de episódios pessoais mais recentes e da infância. Sobretudo, ao me deparar com uma das estações do Teleférico que serve ao Morro da Providência, tendo ao fundo a entrada do Túnel João Ricardo (acesso à região da Estação Ferroviária e à Avenida Presidente Vargas), tais imagens me reportaram à sobreposição de temporalidades tão próprio à paisagem da cidade. O Cemitério dos Ingleses e alguns palacetes são resquícios das chácaras que dividiam, até meados do século XIX, o território onde hoje se estende a Gamboa. Nelas moravam frações de classe aristocráticas e burguesas, em particular comerciantes ingleses, nas proximidades do mar que ali chegava. A alteração no perfil de classe dos habitantes do bairro se deu, principalmente, após a Guerra do Paraguai na medida em que ex-combantes negros, sem alternativas de acomodação, vão erguer seus barracões nas encostas da Colina da Providência. O que era a princípio um enclave pobre racialmente referido, pela adensamento populacional, principalmente por famílias de trabalhadores ligadas às atividades portuárias, iniciava uma forma hu-

mana de vida e de habitação popular posteriormente categorizada como “favela” (Pereira, 2023). As obras de aterramento para a construção do porto do Rio de Janeiro, entre 1906 e 1912, afastou as águas atlânticas.

Frente àquela espécie de palimpsesto urbano, a problematização da paisagem se mostrou incontornável. Diante dela, afinal, somos instados à pergunta: o que, na sua exuberante visibilidade, ela mostra, mas também esfuma e esconde? Nela, fazem-se cúmplices, para igualmente se fustigarem, presentes atuais e aqueles passados. Na paisagem tudo parece durar, ou seja, sempre esteve lá. Quando, de fato, o trabalho de corrosão pela passagem do tempo solapa o que um dia foi palpável. Enfim, a paisagem ilude, nos oferece uma totalidade que não nos deixa ver múltiplos e inconstantes fragmentos de tempos justapostos.

O cotidiano vivido no cenário diaspórico da versão contemporânea da Pequena África Carioca, contemplado do janelão do *VLT*, exatamente, desenrola-se sobre a superfície territorial na qual diferentes camadas históricas estão pareadas nas silhuetas arquitetônicas que se sucedem na tocada do veículo pelo bairro da Saúde (Sant’Anna, 2016). Emblematizada pela imponência retangular dos dois enormes silos, a monumentalidade cinza do prédio onde fun-



canção Gentileza, composta e gravada pela cantora Marisa Monte, e no enredo Gentileza “X” – o profeta do Fogo, concebido por Joãozinho Trinta para a apresentação da escola de samba Grande Rio, no carnaval de 2001.

<sup>31</sup> Situada no bairro da Cidade Nova, no centro, e o bairro do Estácio, na Zona Norte, essa área de prostituição tolerada surge com o incremento da ocupação humana se valendo das obras de aterramento dos manguezais que existiam na localidade, ainda na segunda metade, quando se forma o bairro judeu-africano. O aumento e diversificação da clientela foram favorecidos tanto pela proximidade à Estação Ferroviária Central do Brasil quanto pela abertura da Avenida Presidente Vargas, nos anos de 1940. No embalo da prestação de serviços sexuais e de diversão ali, deu-se a concentração de membros de diferentes frações de classe social, além de artistas e intelectuais, o que vicejou uma porosidade sociossimbólica com resultados importantes na produção cultural. Com as obras para dar a passagem a linha 01 do metrô carioca, na

## EDSON FARIAS

cionou o Moinho Fluminense<sup>36</sup> está contígua a velhos sobrados e casas baixas. Estas últimas são pequenos imóveis de cômodos, aos quais o *VLT* passa rente. Construídos na primeira metade do século XX, serviram para acomodar famílias operárias que se instalaram ali, em razão da oferta de empregos nas atividades portuárias ou industriais e gráficas. Ao longe, ao cruzar em frente à Rua do Livramento, também pelo janelão, pude avistar os contornos do prédio que abrigou os Diários Associados – o primeiro grande conglomerado de comunicação midiática (impressa, radiofônica e televisiva) do país. Também avistei os botequins que se multiplicam, pontecendo as esquinas que dão para os logradouros estreitos em um alongado sinuoso até as encostas. Em uns dos bares, só havia o proprietário por trás do balcão; n’outros, rodas de homens em torno de mesas de plásticos cujos tampos estavam ocupadas por garrafas de cervejas e copos de vidro. A marca etnicorracial tonalizava os corpos daqueles homens. O mesmo acontecia com os dos transeuntes, mas visíveis igualmente nas padarias, açougues, mercados, quitandas etc., seja comprando seja nos trabalhos. Ainda, eram majoritários entre os dos vendedores ambulantes e naqueles sentados ao lado de barracas com doces, mas predominavam no dos pedintes e moradores de rua, além dos que ocupavam um prédio abandonado.

O perfil das edificações começou a se alterar outra vez, só que agora mais acentuadamente, no momento em que o comboio rumou à esquina entre a Rua Souza e Silva e a Avenida Venezuela, na direção do Boulevard Olímpico. Pouco depois de passar frente a um muro branco, em torno de uma área desocupada, e coberto por um jogo gráfico compondo as palavras “escrita” e “filosofia africana”, alguns arranha-céus de alto luxo, com fachadas espelhadas, impuseram-se no horizonte visto do janelão: Aqwa Corporate, Port Corporate e Novocais Porto. Encomendadas a escritórios de arquitetura com atuação no circuito global das corporações, essas torres ostentam características comuns, em particular as fachadas envidraçadas e, como já assinalado, alocam sedes locais de marcas empresariais bem posicionadas nos respectivos mercados petrolífero e petroquímico, financeiro e logístico. Destoando daquela feição da paisagem, em comparação ao gabarito das torres, no número 53 da Avenida Venezuela, tratava-se de um perfil bem mais acanhado e sem o glamour reluzente das vidraças. A fachada encardida chamava atenção por estar tingida por pichações e com lençóis puídos fazendo a vez de janelas, em muitos dos seus oito andares. À maneira das edificações desativadas na Avenida Brasil, aquele edifício se impunha pelo contraste em razão das suas feições decrepitas,

década de 1970, grande parcela da zona do meretrício foi destruída (Mattos; Ribeiro; 1994).

32 O Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, foi inaugurado em 1952, e se popularizou como Aeroporto do Galeão. Em 2016, com a construção do terminal 2 de passageiros, as suas instalações foram ampliadas para 18, 8 mil metros quadrados, visando a intensificação dos voos em razão dos Jogos Olímpicos na cidade. Contudo, no final da última década houve uma redução acentuada das empresas operando no aeroporto e também do volume de usuários. De 2022 para cá, com a concessão de incentivos fiscais e a realocação de voos do Aeroporto da Santos Dumont, tem ocorrido uma gradativa nesse quadro de declínio (Paiva, 2022; Marques; Brasil, 2020).

33 Em termos estritamente descritivos, o VLT é uma mescla do transporte ligeiro de superfície com o Trânsito, já que transita num corredor específico para a sua locomoção. Na denominação brasileira não se mantém o significado literal

## EDSON FARIAS

até sombrias. Antes, sede do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS), ele compõe o repertório dos 69 imóveis (privados e públicos) identificados como “desocupados” no centro da cidade, em 2024. Classificação equivocada, porque nele vivem 100 das 2 mil 453 famílias que integram as ocupações de sem-teto distribuídas por 50 desses mesmos prédios. Aquela, emblematicamente batizada de “Ocupação Zumbi”, começou a se organizar em 2005, durante a primeira onda de ocupações na Zona Portuária.

É nesta fase inicial de formação e atuação desses coletivos populares (reunindo famílias provenientes de diferentes regiões da região metropolitana do Rio de Janeiro e também de outros estados do país), empenhados na luta social pelo direito à habitação, que se desenrolou uma cadeia de recentes episódios decisivos para o desfecho do destino contemporâneo daquele região da cidade. Constituído por semelhante perfil de participantes<sup>36</sup>, também em 2005, agrupava-se o coletivo que se firmaria como o “Quilombo das Guerreiras” que, após duas ocupações na Zona Norte, em janeiro de 2006 toma o prédio na Avenida Francisco Bicalho nº 49, Zona Portuária, de propriedade da Companhia Docas do Rio de Janeiro. O Quilombo, nos sete anos em que permaneceu no edifício, implantou um sistema de autogestão. Ainda que sob protestos e ruidosas ma-

nifestações articulando diferentes representantes da sociedade civil, com o avanço das obras de execução do projeto “Porto Maravilha”<sup>38</sup>, por decisão judicial favorável à prefeitura municipal, os sem-teto foram despejados<sup>39</sup>. O acontecimento se somou a outros de remoção oficial de ocupações com idêntico propósito, ocorridos naquele período tensionado pelas implicações da paisagem local com a escolha da cidade para sediar a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos (2016). O esvaziamento do prédio serviria à sua implosão para que as Trump Towers fossem levantadas como um complexo hoteleiro e empresarial. O empreendimento resultaria dos inversões do consórcio composto pela estadunidense Organizações Trump com a búlgara MRP Internacional e a brasileira Even Construtora e Incorporadora. Até hoje, porém, as torres não foram erguidas, sob a alegação de incertezas quanto ao retorno dos investimentos. O episódio do despejo do Quilombo das Guerreiras se incorporou, porém, como o pináculo do calendário histórico do acirramento das disputas pela produção social do espaço naquela área.

O declínio do capital fixo na Zona Portuária, nas últimas décadas do século XX, acentuou-se com a inadequação do porto carioca, devido à falta de profundidade das águas nas suas imediações, para comportar os realinhamentos tecnológicos do transporte



do inglês “light rail” (também chamado de LRT, “Light Rail Transit”). Coube a US Urban Mass Transportation Administration (UMTA), nos Estados Unidos, a concepção do modelo, o qual tem sido apropriado com adequações por diferentes cidades mundo afora (Dias, 2018).

34 Fora aquela em direção a que eu me dirigiria, também funcionam a com destino à Estação Praia Formosa (Via Estação Ferroviária Central do Brasil), ao Aeroporto Santos Dumont (Via Estação Ferroviária Central do Brasil) e aquela que segue do Terminal Gentileza até a Praça XV.

35 Fonte: G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/zona-portuaria-do-rio-e-a-que-mais-tem-predios-de-socupados-na-cidade.ghtml>. Acessado em 09 de agosto de 2024.

36 A primeira fábrica de moagem de trigo do Brasil, inaugurado em 1887, o Moinho Fluminense funcionou até 2013, quando foi desativado, pois a

## EDSON FARIAS

marítimo com o aumento da frota de embarcações aptas ao transportes de contêiners. Essa dificuldade infraestrutural estimulou a transferência das atividades portuárias para o Caju e, mais tarde, dividas com o porto de Sepetiba, no município vizinho de Itaguaí. O esvaziamento funcional de grande parcela da Zona Portuária fez dueto com o incremento continuado na malha de vias rodoviárias na cidade, em particular com a abertura das pistas da Avenida Presidente Vargas (viabilizando a ligação Norte-Centro) e o elevado da perimetral (contornando o litoral do Caju até o bairro do Castelo, na direção Norte-Sul). Deixada de fora dos principais eixos de circulação urbana e já propagada como “perigosa” nos discursos em circulação, houve o acirramento da depreciação moral da região com a regularidade de notícias sobre a disseminação de doenças e a ocorrência de homicídios, roubos e outros tipos de crime. A falência dos serviços de esgotamento sanitário e de fornecimento de água potável pressionou ainda mais a favor do aumento do estoque de imóveis desocupados. Considerando o emaranhado de funções diretas e indiretas, a perspectiva da inconveniência da renovação socio-técnica das atividades portuárias precipitou a desvalorização do conjunto arquitetônico no porto carioca e da sua vizinhança (Harvey, 2005).

A reversão do declínio financeiro da Zona Por-

tuária ocorreu no compasso da rotação no interesse voltado à durabilidade do montante do seu estoque imobiliário. Se esta virada fora esboçada em distintos momentos nas décadas finais do século passado e na primeira do atual, a certificação de que o país sediaria os dois grandes eventos esportivos mundiais, oportunizou a reunião de esforços mediado pelo poder público municipal no sentido de coordenar um projeto de requalificação urbana sob o desígnio da refuncionalização das atividades na Zona Portuária, agora, orientadas à sistemática da prestação de serviços de lazer/cultura, gastronomia e hospitalidade, mas sincronizada aos ramos turísticos e de locação imobiliária para clientes de altos rendimentos. A adoção do modelo de gestão do espaço urbano por “planejamento estratégico”, em meados da década de 1990, em observância à experiência de aplicação ocorrida em Barcelona (Zanatta e Ximenes, 2016), atendeu ao propósito de concentrar esforços naquilo então identificado como potenciais recursos para o desenvolvimento cidadão. Respalado na parceria Estado e mercado, o advento da já mencionada OUC para execução do projeto do Porto Maravilha se deu, justamente, com a finalidade de intervir no escopo urbano circunscrito aos investimentos que promovessem a revalorização do estoque de imóveis. A concentração de armazéns se tornou o principal alvo



corporação que o administrava (a multinacional BUNGE) transferiu a produção para Duque de Caxias. Comprada por um consórcio de engenharia, o prédio esta sendo adequado para sediar um complexo empresarial, hoteleiro e residencial (Costa, Saes, Silva, 2021).

37 Em uma unidade federativa em que o *déficit* habitacional chega a 500 mil imóveis, de acordo com a pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano Regional (IPPUR), o perfil dos/as ocupantes é composto por um elevado número de migrantes nordestinos, destacando-se as mães solo e crianças (Porto; Carvalho; Quintans, 2023).

38 O Projeto Porto Maravilha foi instituído pela Lei Municipal 101 (de 2009), segundo a finalidade de revitalizar a porção da cidade classificada como “Área de Especial Interesse Urbanístico” (AEIU) da Região do Porto do Rio de Janeiro. Com impacto em cinco milhões de metros quadrados da Região Portuária do Rio de Janeiro, a execução do projeto tem o prazo de 30 anos, sob a coordenação da Companhia de

## EDSON FARIAS

dessa iniciativa, a qual contou com a colaboração do governo da União, por ser o maior proprietário dessas e outras edificações ali localizadas. Coube, aliás, ao braço bancário-financeiro do Estado central, por meio da Caixa Econômica Federal, precificar e vender os títulos de posse das áreas a serem ocupadas por novas construções. O desfecho priorizou a transferência fundiária para a iniciativa privada corporativa, já que importava maximizar os dividendos obtidos com a alienação mercantil daquele volume bem significativo de patrimônio público (Gonçalves; Costa, 2020). Concretizada essa opção, não havia outra alternativa senão as remoções das ocupações populares.

Feita a curva, saindo da Rua Souza e Silva, o brilho espumoso do mar apareceu de relance entre frestas um pouco antes do *VLT* estacionar na Estação Parada dos Navios – à qual, como o nome sugere, fica bem próxima ao terminal de recepção dos visitantes que chegam ao Rio de Janeiro embarcados em grandes transatlânticos, os quais permanecem provisoriamente fundeados em linha paralela por trás dos já referidos armazéns do cais do porto refuncionalizados no Boulevard Olímpico. No intervalo entre a estação que ficou para atrás e a próxima – a dos Museus – os janelões do veículo foram invadidos pelos três painéis de arte de rua com tão acentuada

quanto variada carga cromática que cobrem as paredes dos imóveis localizados no lado oposto ao dos armazéns, no logradouro denominado de “Orla Conde”. Frente ao armazém dois fica o mural *Nice*, de autoria artista Anarkia Boladona (Panmella Castro). Já diante do armazém quatro está o painel “União dos Povos”, assinado por Wark Rocinha. Considerada a maior pintura em mural do mundo, finalmente o *Etnias* mede 180 metros de largura e 17 metros de altura. Concebida e executada pelo artista plástico Eduardo Kobra – já bem conhecido pelas suas imensas obras pictóricas estendidas por amplas paredes externas –, em resposta à encomenda conjunta do Comitê Olímpico Internacional, o Comitê Olímpico Brasileiro e a prefeitura do Rio de Janeiro. Seguindo os respectivos estilos dos três artistas, mas se a tomarmos como um mesmo arranjo pictórico, em comum, para além do intenso colorido, há nas figurações a convergência da evocação ao reconhecimento e o respeito das diferenças étnico-culturais com o espírito da vitória, em alusão aos Jogos de 2016. No momento em que deixou o Boulevard, o veículo ingressou no vasto estuário de 34,6 mil metros quadrados do Píer Mauá, agora redefinido pelo paisagismo concebido por Burle Max e manifesto em espelhos d’água, jardins, ciclovia e área de lazer. Dos janelões à esquerda, avistei os 15 mil metros quadrados em



Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) (Couto, 2022).

39 Fonte: RJ – Centenas de sem-teto lutam por moradia e direitos após serem ilegalmente despejados de ocupação de sete anos. Disponível: <https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/rj-centenas-de-sem-teto-lutam-por-moradia-e-direitos-apos-serem-ilegalmente-despejados-de-ocupacao-de-sete-anos>. Acessado em 08 de agosto de 2024.

## EDSON FARIAS

branco do Museu do Amanhã. Projetadas pelo famoso arquiteto espanhol Santiago Calatrava, as formas longilíneas se inspiram nas bromélias – mas me lembraram mesmo as de um grande lagarto. A concentração de transeuntes era maior ali, onde havia também barracas de vendas de artesanatos, comidas e *souvenirs* na alternância de filas, cobertas pelo um mesmo padrão de lona plástica, tendo ao fundo o Arsenal da Marinha. Por ora, até esqueci que toda aquela área, antes, estivera encoberta pelo elevado da Perimetral, trecho demolido em 2014 (Lupo, 2021).

De imediato, olhei para a esquerda, em lugar do antigo terminal rodoviário interestadual da Praça Mauá (o primeiro do país), lá estava a sobriedade branca do Museu de Arte do Rio (MAR) com seu telhado ondulado, em continuidade ao prédio sede da Companhia de Portos do Rio de Janeiro. No acabamento do movimento semicircular feito pelo veículo, a transparência panorâmica das suas janelas flagrou, de um lado, no alto, o conjunto arquitetônico colonial do Mosteiro de São Bento; abaixo, já na esquina com a Avenida Rio Branco, o Centro Empresarial Rio, empertigado nos seus 33 pisos, espelhava na azulada fachada a lona transparente disposta à frente da fachada do edifício A Noite – o primeiro arranha-céu brasileiro, de onde por décadas se transmitiu a programação da Rádio Nacional, a mais popular das

mídias industriais até a consolidação do sistema televisual. No alto, o casario em torno do Palácio Episcopal, construído em 1659, envergado no Morro da Conceição.

Uma vez mais, integrada ao condicionante estrutural em que estão acopladas num mesmo suporte máquina de velocidade e de ver (Virilio, 1994), a planura vítrea do janelão do veículo sincronizava texturas referentes a camadas históricas, a princípio, distantes entre si. Funcionando como espécie de relato mítico, na medida em que ultrapassa, sem necessariamente supera-las, as contradições existentes entre elas, a mediação exercida pela móvel transparência daquela tela, fazia contíguas aquelas díspares inscrições espaciotemporais. As periodizações dispostas sobre ordenamento cronológico-históriográfico divisando o colonial do imperial e de outras fases da República se não é desprezada, no roteiro que se realiza no itinerário percorrido pelo comboio, dispõe a tangibilidade das edificações e logradouros que lhes são respectivamente remissivos como atratividades de um mesmo texto urbano – ver ilustração 04 (Barre; Lima, 2019). Prevista no planejamento da requalificação urbana sintetizada na execução do Porto Maravilha, a instalação da infraestrutura relativa ao funcionamento do *VLT*, em 2016, se desvela estratégica faceta da intervenção calcada na canali-



## EDSON FARIAS

zação de aportes sociotécnicos aos objetivos políticos de transformação intencionada da paisagem em signos classificados segundo os ditames da excitação do olhar. Caso tenhamos em conta se tratar o espaço daquele modo de orientação definido pela ligação entre os pontos de movimentação de um corpo, na sua condição móvel de interligação, o veículo cumpre uma função diferenciada na produção social do espaço da cidade (Lefebvre, 2013), agora conceituado pela sensacionalidade (Türcke, 2010, p.13-86). Entendendo estar essa produção social intrínseca ao valor atribuído à exibição, os janelões panorâmicos são a contrapartida do fomento aos estímulos e chamamentos icônico-pictóricos densificados em ambiências cenográficas como a instaurada no trajeto pelo Boulevard Olímpico com desfecho na curva la-deada pelo Museu do Amanhã e o MAR. São os sinais que permitem presumir o quanto a refuncionalização da Zona Portuária é indissociável do concerto sócio-histórico estabelecido entre as tecnologias de mobilidade/comunicação com os aportes financeiros e imobiliários (Lash e Urry, 1994) e as coordenadas sociopolíticas da implantação, redefinição ou anacronização e abandono de infraestruturas (Venkateshan, 2017). É à luz dessa convergência que a conversão de seções da corporalidade urbana em signos sensacionais conduz ao entendimento do artefato do

janelão panorâmico das máquinas duplas de velocidade e visão como um dispositivo que contracenava com o rebatimento mercantil sobre o território da cidade, o qual se plasma nas dimensões geomorfológicas e arquitetônico-urbanísticas da paisagem indissociáveis do “consumo de lugares” (Urry, 2002).



Fonte: Jornal Extra (08/01/2023)

40 A categoria de amplo uso popular faz referência ao modo autoritário como a administração do prefeito Pereira Passos executou o projeto de reforma urbana na área central da cidade, entre os anos de 1903 e 1906. Sob a alegação de instaurar a ordem no que seria um contexto insalubre e incivilizado, reciclando pelo ideário do progresso técnico-moral propostas acumuladas ao longo do período imperial, as determinações eram ordenar, sanear e demolir. Com isto, foram postos abaixo mais de 400 imóveis onde se abrigam família e pessoas humildes, em grande medida, imigrantes e migrantes, além de grupos de ex-escravizados. Muitos desse contingente populacional se deslocaram para o que mais tarde passou a ser denominado subúrbios, enquanto outras parcelas ocuparam as encostas próximas no centro da cidade, gerando as concentrações chamadas de favelas (Azevedo; 2003).

41 O Aeroporto Santos Dumont começou a funcionar em 1936 e, hoje, nos seus dois terminais que ocupam uma área de 833 mil quadrados de área, o equi-

Com o ingresso na Avenida Rio Branco, o *VLT* iniciava o último trecho do percurso 5,8 quilômetros da Linha 01. Sempre margeado pelo seguir agoniado de ônibus, taxis, carros de passeios e outro automóveis, o trem cruzou as quatro pistas da Avenida Presidente Vargas e dos fundo imponente da Igreja da Candelária. Na continuidade do trajeto, permanecia o ir e vir apressado de pessoas refletido na frente envidraçada de agências bancárias e do comércio variado. Era curioso notar o contraste da largura daquela artéria com as vias transversais, em sua maioria estreitas e calçadas com paralelepípedos, mas igualmente apinhadas de gente se movendo nas duas direções. Todo essa movimentação humana e de transporte faz dueto com o paredão de arranha-céus que se estende como um corredor ao longo da Avenida, à qual é endereço de importante polo empresarial na cidade. A antepenúltima estação – Carioca – se localiza paralela à estação de metrô homônima e pouco depois da esquina entre as avenidas Rio Branco e Nilo Peçanha, onde o trânsito de veículos automotores é interrompido. A partir dali, os trilhos do *VLT* são acompanhados de um largo canteiro exclusivo para a circulação de pedestres e ciclistas. Resultado também das mudanças provocadas pela execução do projeto Porto Maravilha, aquele paisagismo alterou o perfil fun-

cional da Avenida Rio Branco que perdurou desde a inauguração, em 1906.

Inspirada nos *boulevards* abertos durante as reformas urbanas comandada pelo Barão de Haussmann, em Paris, no século XIX (Benjamin, 2006), no albor do regime republicano, a então Avenida Central foi idealizada sob duplo signo: canalizar o crescente volume de tráfego motorizado, em grande medida, relacionado às atividades portuárias, e servir de cartão-postal de um país integrado ao concerto capitalista-industrial, ainda que fosse um exportador de produtos primários. Erigida sobre os escombros das habitações e formas de vida de grupos subalternos, num episódio perpetuado na memória cidadina pelo sugestivo rótulo de “bota abaixo”<sup>40</sup>, mas já ostentando o *status* de vitrine do refinamento civilizatório da nação, a planura retilínea da sua superfície obediente ao comandos geométricos do urbanismo, seria afirmativa da filiação do Brasil à fase burguesa da civilização ocidental. Afinidade geopolítica e cultural manifesta no estilo arquitetônico neoclássico predominante em três ícones da versão nacional dada ao ideário universalista europeu: o Teatro Municipal, o Museu de Belas Artes e a Biblioteca Nacional – edificações que cercam a Praça da Cinelândia que, por décadas, concentrou salas de cinema (Abreu, 2009). Em ho-

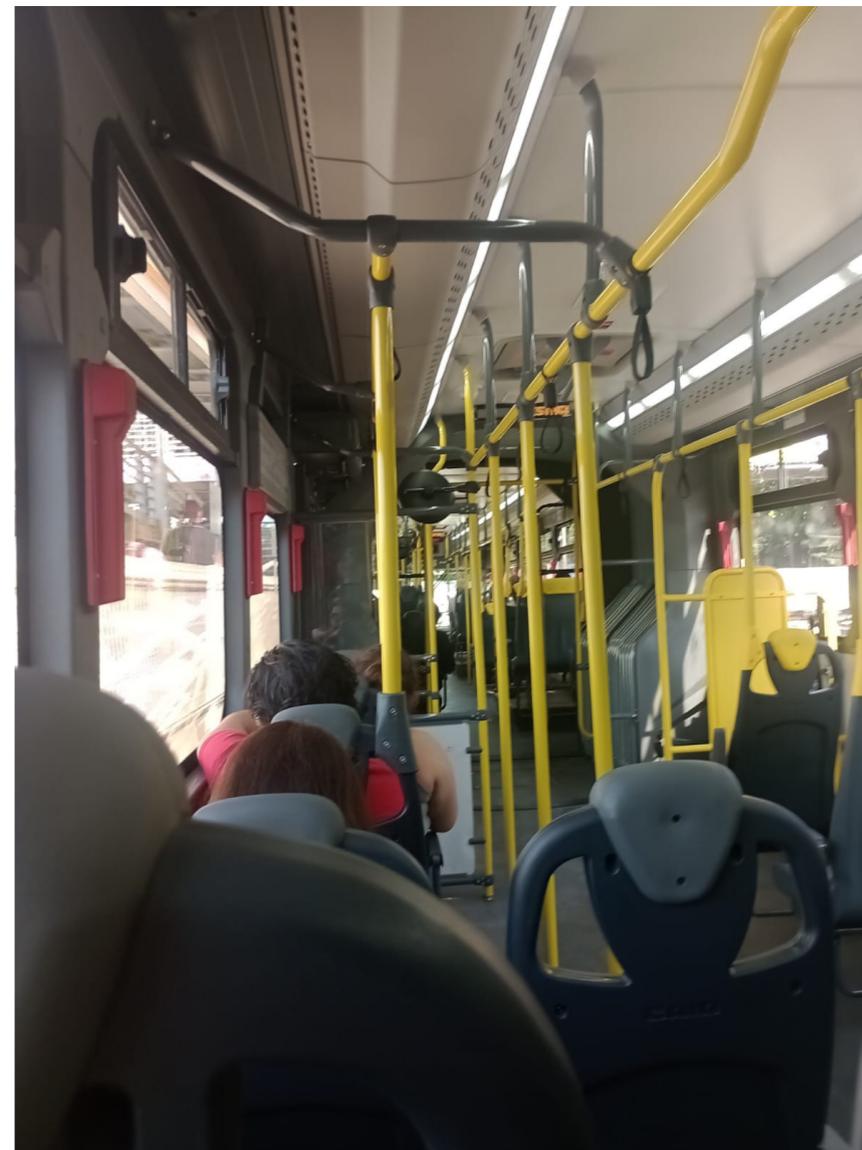


pamento se consolidou como o mais movimento do Estado do Rio de Janeiro, posição conquistada por se o ponto de partida e chegada de voos que fazem a ponte aérea entre as duas principais metrópoles do país – São Paulo e Rio de Janeiro (Vespucci; Kühl, 1996).

## EDSON FARIAS

menagem ao diplomata consagrado pelos esforços de efetivar essa inserção na ocidentalidade, ela foi renomeada de “Rio Branco”, nos seus 1.800 metros de extensão e 33 metros de largura, intermediando o Píer da Praça Mauá o à Av. Beira Mar (direção Centro-Sul). A via é o testemunho da deflagração, em condições neocoloniais de uma sociedade nacional periférica onde até há pouco vigera um regime de trabalho escravo, mas que vicejara a coalizão da marginalização de parcelas da população com as intervenções aliando industrialização e estetização como tecnopolíticas de racionalização na produção e gestão social do espaço (Cavalcante e Campos, 2017). Objetivação socioespacial de saberes e poderes, nas suas escalas e formas, o primado utilitário-produtivista coaduna com aquele de obtenção de efeitos na percepção mediante o rearranjo óptico da materialidade arquitetônico-urbanística para fins de excitação. Após 14 estações, o comboio parou e foi desligado, logo os demais usuários deixaram o módulo, era o fim da rota na Estação Santos Dumont, ao lado do primeiro terminal aeroviário brasileiro<sup>41</sup>.

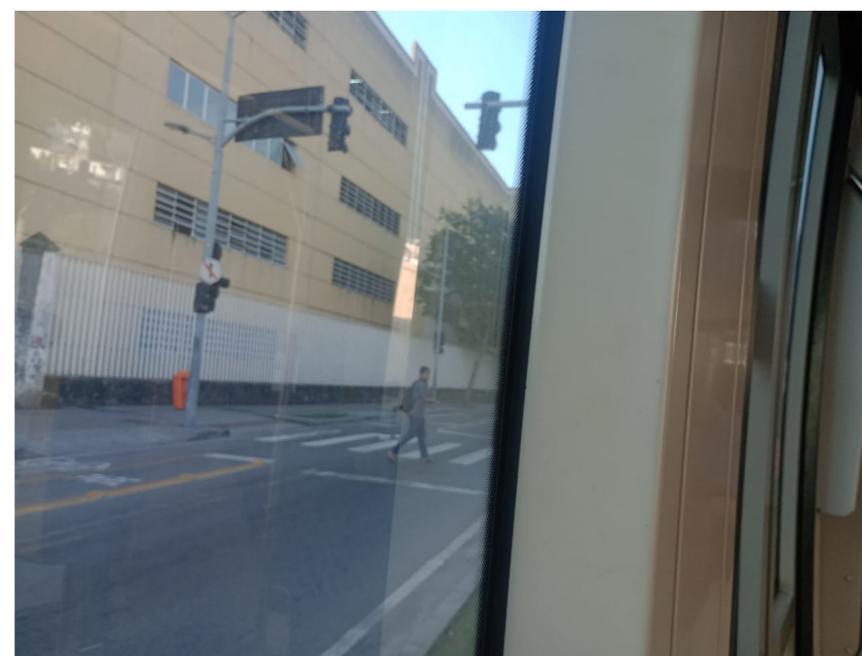
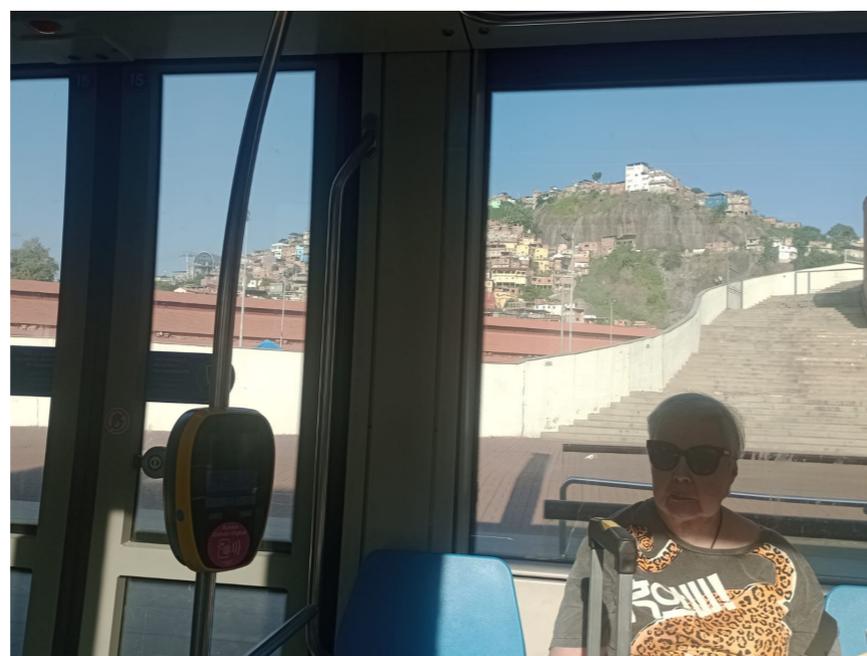
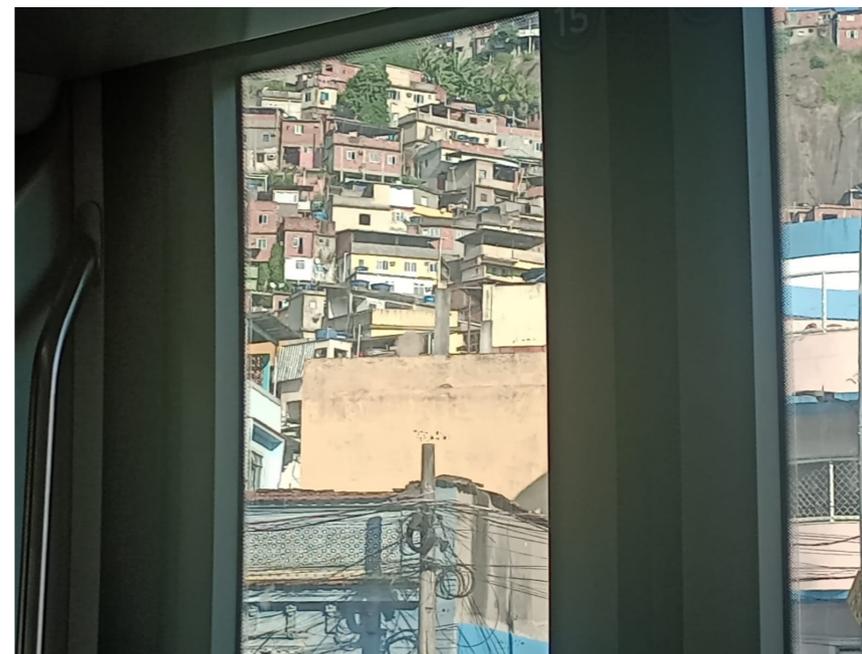


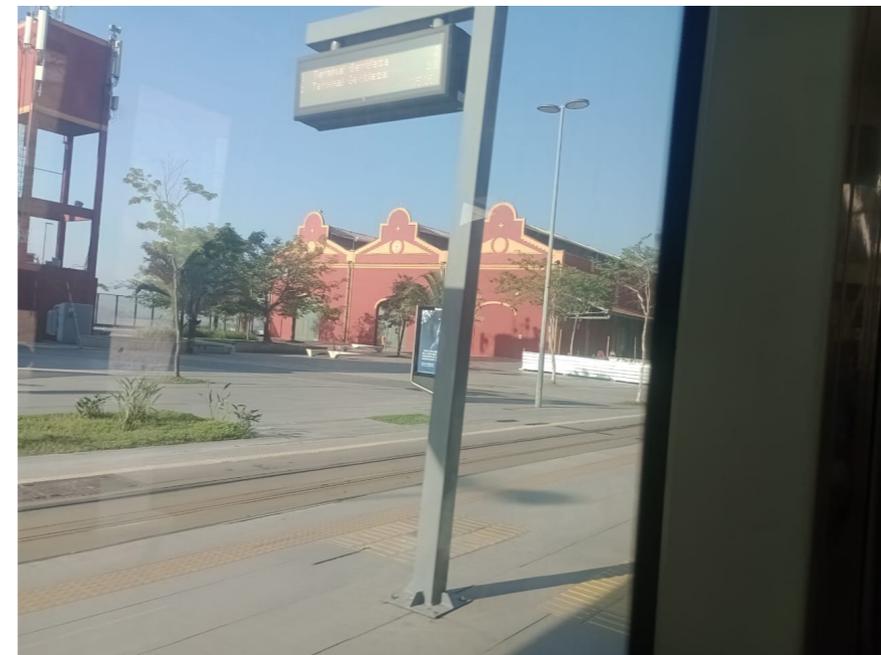
















Referências

- ABREU, Jonas da Silva. **O papel do cinema na construção da identidade da Cinelândia**. Dissertação de mestrado. CPDOC Programa de Pós-Graduação em História Política e Bens Culturais. Fundação Getúlio Vargas, 2009.
- AMARAL, Marcus Henrique da Silva. Viagens na metrópole: jogos e estratégias nos ônibus de Brasília. **Contemporânea**, v. 2, n. 1 p. 203-230 Jan.–Jun. 2012.
- AZEVEDO, André Nunes de. **Da monarquia à república: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura, PUC-Rio, 2003.
- BARRE, Jorge de la; LIMA, Karime Pereira Ribeiro et al. Memórias portuárias em disputa:(re) leituras do Porto Maravilha. **Cadernos de Campo (São Paulo-1991)**, v. 28, n. 1, p. 227-248, 2019.
- BAUDRILLARD, Jean. América. Rio de Janeiro: Rocco, 1986.
- BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- BENJAMIN, Walter. Paris, a capital do século XIX In: **Passagens**. Belo Horizonte: UFMG – São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, p.39-69, 2006.
- BENJAMIN, Walter. Teses sobre o conceito de História In: ROUANET, Sérgio Paulo (org.): **Walter Benjamin, Obras escolhidas, vol. 1. Magia e técnica, arte e política**. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 222-232.
- BEIRA, E. J. Economia digital: topicos. **Working Papers “Mercados e Negócios”: Dinâmicas e Estratégias, WP 25**, Universidade do Minho, sem paginação, 2002.
- BOLLE, Willi. A metrópole como hipertexto: a ensaística constelacional no projeto das Passagens de Walter Benjamin In: MACHADO, C.E.J.; MACHADO JR., Rubens; VEDDA, Miguel (orgs.): **Walter Benjamin: experiência histórica e imagens dialéticas**. São Paulo: Unesp, p. 85-98, 2015.
- CAVALCANTI, Mariana; CAMPOS, Marcos. A Fantástica obra da paz: o teleférico do CANCLINI, Néstor García; CASTELLANOS, Alejandro; MANTECÓN, Ana Rosa. La ciudad de los viajeros. travessias e imaginários urbanos: Mexico, 1940-2000. México (DF): Fondo De Cultura Economica, 1996.
- alemão e a produção de infraestrutura urbana no Rio de Janeiro. **DADOS**, Rio de Janeiro, vol.65 (2): p. 20200212, 2022.
- CLIFFORD, James. Traveling cultures. In: **Cultural studies**. Routledge, 2013. p. 96-116.
- COSTA, Renato da Gama-Rosa et al. A abertura da Avenida Brasil e o desenvolvimento dos subúrbios no Rio de Janeiro. **ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História**, Londrina, 2005.2005.



## EDSON FARIAS

COSTA, Armando Dalla; SAES, Alexandre Macchione; SILVA, Gustavo Pereira da. Bunge e Moinho Fluminense (1887 a 1994): construindo um grupo econômico no Brasil. **Anais**, 2021.

COUTO, Bruno Gontyjo do. **A reinvenção do espaço urbano a partir da cultura e do entretenimento-turismo: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro**. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de Brasília, 2022.

DELEUZE, Gilles. A imanência da vida. **Educação & Realidade**, 27(2), p.10-18 jul./dez., 2002

DELEUZE, Gilles. **Cinema 1 – a imagem movimento**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DINIZ, Luciana Nemer. Conjunto Habitacional Presidente Getúlio Vargas: da proposta monumental à sobrevivência nos dias atuais.

DRUMOND, Rafael. A divina paródia da “nova classe média”: notas sobre a teleconstrução do subúrbio na novela Avenida Brasil. **Revista Mediação**, v. 16, n. 19, 2014.

DUX, Günter. **Teoria histórico-genética de la cultura: la lógica procesual en el cambio cultural**. Bogotá: Aurora, 2017.

FARIAS, Edson. Estudar a metrópole a partir do seu *a priori* In: FARIAS, Edson (org.): **Restas que se prolongam em curvas: tensões nos usos do contexto metropolitano brasiliense**. Jundiaí: Paco, 2015.

FLEURY, Afonso; FLEURY, Maria Tereza Leme. A reconfiguração das cadeias globais de valor (global value chains) pós-pandemia. **Estudos Avançados**, v. 34, n. 100, p. 203-219, 2020.

FACINA, Adriana; PALOMBINI, Carlos. O Patrão e a padroeira: festas populares, criminalização e sobrevivências na Penha, Rio de Janeiro. **História oral e comunidade: reparações e culturas negras**. São Paulo: Letra e Voz, p. 113-137, 2016.

FOUCAULT, Michel. **História da sexualidade 1: a vontade de saber**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 2020.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petrópolis, Vozes, 1987.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. **Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro**. São Paulo: Boitempo, 2020.

GONÇALVEZ, Gustavo Soranz. Panorama do documentário no Brasil. **Doc on-line: Revista Digital de Cinema Documentário**, n. 1, p. 79-91, 2006.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HENSHER, D. A.; GOLOB, T. F. Bus rapid transit systems: a comparative assessment. *Transportation* 35, p. 501-518, 2008.

JAMESON, Fredric. **Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio**. São Paulo: Ática, 2002.



## EDSON FARIAS

LASH, Scott; URRY, John. **Economies of signs and space**. London: Sage, 1994.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013. 451 p.

LEVINSON, Herbert S. **Bus rapid transit on city streets how does it work**. New York: Mentor, UTRC Icon, 2003.

LOW, Setha. Spatializing culture: An engaged anthropological approach to space and place (2014). In: **The people, place, and space reader**. New York: Routledge, 2014. p. 34-38.

LOW, Setha M. Spatializing culture: the social production and social construction of public space in Costa Rica. **American Ethnologist**, v. 23, n. 4, p. 861-879, 1996.

LUIZ, Douglas Marques; SARAIVA, Luciano Mendes. Cidade e Discurso: o Rio de Janeiro do profeta Gentileza. **Portuguese Studies Review**, v. 29, n. 1, 2021.

LUPO, Bianca Manzon. O Píer Mauá como Terrain Vague: planejamento urbano, mídia e arquitetura. **Revista Prumo**, v. 6, n. 09, p. 14, 2021.

KOEHLER, Luiz Alberto; CAMPONOGARA, Eduardo; KRAUS JR., Werner. Modelo e controle da operação de um sistema BRT com segmento de faixa exclusiva única bidirecional. **Transportes**, v. 19, n. 3 (2011) p. 12-17.

Marcus, George E. Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography. **Annual Review of Anthropology**, Vol 23, pp.95-117, 1995.

MANSUR, André Luís. O velho Oeste carioca: história da Ocupação da Zona Oeste do Rio de Janeiro (de Deodoro a Sepetiba) – Do Século XVI ao XXI: Volume 1. Rio de Janeiro: □ Ibis Libris, 2008.

