

Universidade Federal do Rio de Janeiro

BARCA, TERRITÓRIO E VÍNCULO: UMA ETNO-REPORTAGEM ENTRE
PAQUETÁ E PRAÇA XV

André Cunha Duarte Carneiro

2016



BARCA, TERRITÓRIO E VÍNCULO: UMA ETNO-REPORTAGEM ENTRE
PAQUETÁ E PRAÇA XV

André Cunha Duarte Carneiro

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito necessário à obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura.

Orientadora: Professora Doutora Raquel Paiva de Araújo Soares

Rio de Janeiro
Março de 2016

BARCA, TERRITÓRIO E VÍNCULO: UMA ETNO-REPORTAGEM ENTRE
PAQUETÁ E PRAÇA XV

André Cunha Duarte Carneiro

Orientadora: Professora Doutora Raquel Paiva de Araújo Soares

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito necessário à obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura.

Aprovado em ____/____/____

Orientadora Profa. Dra. Raquel Paiva
ECO/UFRJ

Profa. Dra. Patrícia Saldanha
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Muniz Sodré
ECO/UFRJ

Rio de Janeiro
Março de 2016

FICHA CATALOGRÁFICA

DUARTE, André.

Barca, território e vínculo: uma etno-reportagem entre Paquetá e Praça XV / André Duarte. Rio de Janeiro: UFRJ / ECO, 2016.

xi, 113 fls.: il.; cm.

Orientadora: Raquel Paiva

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de Comunicação, Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, 2016.

DEDICATÓRIA

*A Antônio Carvalho Duarte Carneiro,
meu filho amado. Sem a vinda dele ao
mundo, nem tão cedo estaria me
formando como mestre de Comunicação.*

RESUMO

Resumo da dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito necessário à obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura.

Dentro da cidade do Rio de Janeiro, existem dois territórios com temporalidades e dinâmicas sociais completamente distintas: a ilha de Paquetá, localizada no meio da Baía de Guanabara, e o continente, que abrange praticamente todo o perímetro carioca. A ligação entre ambos é feita por intermédio do transporte marítimo, antes exclusivamente pelas barcas tradicionais, mas agora, predominantemente, pelo catamarã. Acontece que na viagem dentro de cada um desses veículos, que funcionam simbolicamente como extensões de seus respectivos territórios (barca em relação à ilha e catamarã, ao continente), estão ocorrendo transformações na sociabilidade entre os moradores do bairro, os quais viajam no mesmo horário todos os dias. É preciso, portanto, verificar como o sentimento de pertencimento a um território tem sido afetado pelo contexto macro da complexa sociedade moderna contemporânea, a partir do desenvolvimento urbano, das novas relações com viés comunitário e da construção do *self*. Outro ponto central do trabalho é fazer uma interligação entre o progresso dos meios de transporte aos meios de comunicação ao longo dos últimos séculos, de modo a distinguir a comunicação calcada na interação daquela voltada à vinculação, a qual pode ser encontrada na barca tradicional devido às particularidades espaço-temporais. A “doença da pressa” e a *nomofobia*, recentes patologias de ordem psíquica, também surgem na pesquisa como desdobramento da discussão sobre o projeto de cidade historicamente adotado no Rio, com efeitos diretos na prática cotidiana carioca atual.

Palavras-chave: Paquetá. Comunicação. Guanabara. Vinculação. Território.

ABSTRACT

BOAT, TERRITORY AND BONDING: A ETNO-REPORT BETWEEN PAQUETÁ AND PRAÇA XV

André Cunha Duarte Carneiro

Orientadora: Professora Doutora Raquel Paiva de Araújo Soares

Abstract da dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito necessário à obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura.

Within the city of Rio de Janeiro, there are two territories with temporality and completely different social dynamics: the island of Paqueta, located in the middle of Guanabara Bay and the continent, which practically covers the entire Rio perimeter. The connection between them is made through the shipping, before exclusively by traditional boats, but now predominantly by catamaran. It turns out that travel within each of these vehicles, which function symbolically as extensions of their respective territories (boat toward the island and catamaran, to the mainland), it is occurring changes in sociability among neighborhood residents, traveling the same time each the days. It is therefore necessary to check how the feeling of belonging to a territory has been affected by the macro context of the complex contemporary modern society, from urban development, new relationships with community bias and the construction of self. Another focal point of the work is to make a link between the progress of transportation to the media over the past centuries, in order to distinguish the sidewalk communication interaction that focused on linking, which can be found in traditional boat due to spatiotemporal particulars. The "hurry sickness" and nomophobia, recent pathologies of psychological harm also arise in the research and deployment of discussion about the city project historically adopted in Rio, with direct effects on the current Rio daily practice.

Keywords: Paquetá. Communication. Guanabara. Binding. Territory.

Rio de Janeiro
Março de 2016

SUMÁRIO

1. Introdução – p.9
2. Conhecendo os arredores da Guanabara – p.19
 - 2.1. Praça XV: histórico de mobilidade urbana e urbanização no Rio de Janeiro – p.20
 - 2.1.1. Da capital da colônia à capital da república – p.21
 - 2.1.2. Da capital da Guanabara à capital olímpica – p.27
 - 2.2. Paquetá: um Rio de Janeiro à parte – p.38
 - 2.2.1. Aspectos históricos – p.43
 - 2.2.2. Aspectos folclóricos – p.45
 - 2.2.3. Aspectos sociológicos – p.48
 - 2.2.4. Aspectos de locomoção – p.50
3. Fazendo baldeação na modernidade – p.54
 - 3.1. De Harvey a Harvey: os meandros da modernidade – p.55
 - 3.2. Sociabilidade, comunidade e comunicação: desdobramentos na modernidade – p.72
4. Uma etno-reportagem na barca e no catamarã – p.83
 - 4.1. Uma viagem na barca Itapuca (dias úteis, 18h35, sentido Praça XV - Paquetá) – p.88
 - 4.2. Uma viagem no catamarã Jumbo (dias úteis, 7h45, sentido Paquetá - Praça XV) – p.91
 - 4.3. O adeus definitivo das cinquentenárias – p.98
 - 4.4. A viagem final no catamarã Ilha Grande – p.102
5. Conclusões – p.104
6. Bibliografia – p. 107
7. Anexos – p. 112

INTRODUÇÃO

Pela boca do meu avô paterno, já tinha ouvido falar muitas vezes daquele bairro. Ele sempre repetia as mesmas histórias, de quando era mais novo e costumava levar toda família para passar uma temporada na casa do tio dele. Como bom neto, eu fingia surpresa, mas somente para agradá-lo e também curtir um pouco mais o velhinho. Na verdade, achava tudo aquilo um tanto quanto enfadonho, inclusive o cenário pitoresco descrito, composto por cavalos, charretes, chácaras e demais coisas que remetiam aos primórdios de algum século passado.

Anos depois, quando eu já estava casado e com um filho recém-nascido, abri certa vez o jornal e dei de cara com a manchete “Com festas badaladas e novos moradores, Ilha de Paquetá é redescoberta por cariocas e turistas”. Rememorando a presença do meu avô, decidi que iria, naquele mesmo dia, desvendar o mistério em torno da porção de terra desconhecida por mim. Por se tratar de uma ilha, no meio da Baía de Guanabara, somente através do transporte marítimo seria possível chegar até lá. Então, em menos de uma hora após a leitura da reportagem, já estava na estação da Praça XV passando o bilhete na catraca e aguardando o embarque.

Havia uma barca grande, chamada Itapuca, que mais parecia uma sobrevivente dos tempos idos em que meu avô viajava. Com a pintura das paredes descascada e um aspecto de interior de antiquário, o veículo aparentava lentidão sem nem sequer ter saído da plataforma. Os passageiros iam se alocando pelas cadeiras de madeira enfileiradas, de modo que, em pouco menos de três minutos, todas estavam ocupadas. Era um domingo bem ensolarado e, provavelmente por isso, a lotação máxima de duas mil pessoas tinha sido alcançada. Exprimido entre entusiasmados turistas na proa, assisti ao adeus gradual ao continente para dar início à aventura de conhecer Paquetá.

Logo, o som de um berimbau cortou a brisa refrescante vinda de encontro à barca, e inesperadamente formou-se a mini roda de capoeira no segundo andar. O grupo originário de algum bairro do subúrbio costumava fazer a viagem uma vez ao mês para se apresentar num parque da ilha. O que deveria ser uma monótona travessia de 70 minutos acabou se tornando uma incrível experiência antropológica. Cercada das belas paisagens proporcionadas pela Guanabara, essa barca tinha muitos temperos, além do tradicional biscoito *Globo* vendido pelo ambulante. O falatório geral misturado ao batuque do atabaque, dentro do ambiente nostálgico do veículo, dava indícios de que Paquetá seria mesmo um Rio à parte.

Essa expectativa foi confirmada assim que a Itapuca aportou. O desembarque, seguidos dos primeiros passos em terra firme, iniciava um processo de encantamento particular, ligado exclusivamente ao afeto. Mais forte do que as lembranças do meu avô, existia em mim um sentimento de paixão à primeira vista, tal qual acontece a um menino antes de eleger uma coleguinha de turma como namorada. Mas, diferentemente de um namoro platônico infantil, optei pelo casamento com a ilha: cinco meses depois da visita, minha esposa, meu filho e eu estávamos nos mudando para a Rua Tomaz Cerqueira, nº 41.

A prática cotidiana mostrou certas questões imperceptíveis a um mero turista de final de semana. O convívio diário calibra a lente do pesquisador, cuja sensibilidade, se devidamente aguçada, pode ajudá-lo a identificar potenciais problemas de pesquisa. No caso específico de Paquetá, o transporte estava passando por um momento de transição, já que, desde a metade de 2013, o catamarã havia substituído a barca em 75% das viagens durante a semana. Isso se deu por uma estratégia da concessionária, que administra o serviço, de transferir as antigas embarcações para outras rotas com maior demanda de passageiros. Como contrapartida, novos horários foram disponibilizados para a população da ilha. Estava previsto que, em algum momento futuro, o catamarã assumiria todas as idas e vindas entre Paquetá e Praça XV, fazendo com que a barca fosse definitivamente extinta.

Na prática, essa mudança trouxe como benefício a economia de vinte minutos na viagem e muito mais conforto. Ao invés dos bancos retráteis de madeira que terminavam na metade das costas das pessoas, poltronas acolchoadas inclináveis que permitiam o descanso da cabeça; do contato direto com sol ou chuva pela janela aberta, a discricção do vidro fumê e a temperatura constante do ar-condicionado; do barulho do choque entre o casco e as ondas, a limpeza sonora, só interrompida pelos recados do comandante; da circulação livre de passageiros pelos corredores, a escolha pelo assento e seu uso de forma definitiva. Em apenas quarenta minutos, a chegada ao local de destino, com roteiro estabelecido sem direito a imprevistos e informalidades.

Tal script estava sendo rigorosamente seguido dentro do catamarã Jumbo, que saía às 7h45 em direção à Praça XV de segunda à sexta-feira. Vizinhos de bairro, que acabam viajando juntos todos os dias por conta dos compromissos no continente, aparentavam viver no anonimato, tamanha a restrição de contatos imposta pelo novo sistema de transporte. Em compensação, a Itapuca proporcionava relação totalmente diferente entre os mesmos passageiros, no horário de 18h30 rumo a Paquetá.

A observação desse fenômeno veio acompanhada de diversas indagações a partir do modo de vida e da forma social paquetaenses. Em primeiro lugar, parte-se do pressuposto de que a barca opera afetações simbólicas, enquanto força propulsora, seguindo a lógica e a dinâmica da cultura local. Ou seja, ali está uma territorialidade “inteligível como um princípio de coexistência da diversidade e como um conjunto de ‘virtualidades infinitas de coexistência’ ou de comunicação” (SODRÉ, 1988, p. 18), privilegiando, assim, a vinculação. A barca funciona não só como um “dato necessário à formação da identidade grupal/individual, ao reconhecimento de si por outros” (p. 14), mas como uma extensão do bairro, levando seus moradores até a fronteira com o outro território. O ordenamento simbólico da ilha, portanto, está diretamente ligado ao exercício de normas e valores construídos por meio da sociabilidade local e, nesse sentido, a barca é imprescindível na mediação para a apreensão do real, através de uma dimensão oculta “com efeitos próprios, capaz de afetar as condições para a eficácia de algumas ações humanas” (p. 15).

Entendendo que a dimensão contemporânea da ação humana é uma dimensão comunicacional, Sodré (2014) diz que originalmente comunicar é o “deixar agir o comum”, isto é, vincular, relacionar ou organizar a dimensão constituinte do ordenamento simbólico do mundo. Ao símbolo cabe o trabalho de pôr em comum as formas separadas, organizar elementos, colocando-os em interação tanto opositiva quanto combinatória. Funcionaria, metaforicamente, como uma moeda, devido ao caráter circulante e por ser embutida de valor. Esse *fazer* organizativo não se limita à dimensão verbal, mas denota uma ação movimentada sensivelmente para ocupação de um “outro” lugar, no vazio deixado pelo comum, palavra esta regida pelo conceito de partilha.

Justamente baseando-se no sentido de partilha, que o latim traz o *communicatio/communicare*, que vão dar origem ao termo *comunicação*, para expressar a ação de pôr as diferenças em comum, ou seja, fazer com que as diferenças sejam partilhadas. Mas o autor chama a atenção para o fato da palavra *comunicação* ter sido anexada aos modelos de transmissão de signos, no sentido de ser uma “coisa comunicada” (p. 10), reforçado com o concurso das técnicas de transmissão de informações e da publicidade. O foco na *interação*, que embora seja ela uma instância da comunicação, acabou objetivando cientificamente o problema da comunicação e levando o paradigma dos efeitos, isto é, a modelagem das conseqüências da mídia sobre o público, a se tornar a resposta dominante à questão da fundamentação científica.

Baseando-se nessas colocações, a hipótese que norteia a dissertação de mestrado é de que forma a barca tradicional, considerada uma extensão territorial de Paquetá e representante simbólica de um modelo de comunicação calcado na vinculação, está sendo preterida por outro tipo de transporte, que funciona como uma extensão territorial do continente, e cuja lógica da aceleração se assemelha a do modelo de comunicação ancorado na interação.

Primeiramente, é preciso considerar o saber comunicacional como uma ciência pós-disciplinar, partindo do princípio que as ciências sociais vivem, no momento, o grande dilema em torno da quebra das certezas conceituais que construíram as tradições teóricas, fazendo com que o paradigma epistemológico na teoria do conhecimento seja alvo de profundas reflexões e questionamentos. Desta maneira, as fronteiras disciplinares “tornam-se cada vez mais flexíveis, apontando para a insuficiência da especialização fechada em si mesma diante dos imperativos de comutabilidade dos saberes nos grupos de pesquisa científica” (p. 125).

Como a metodologia deve estar a serviço de uma escolha epistemológica, a *textualização*, pois “trata-se do processo através do qual o comportamento, a fala, as crenças, a tradição oral e o ritual não escritos vêm a ser marcados como um *corpus*, um conjunto potencialmente significativo” (CLIFFORD, 1998, p. 39), aparece como uma alternativa para evitar os equívocos de uma perspectiva baseada na situação imediata da comunicação, o que assinala o momento presente do discurso, ao invés de algo além dele, que transcenda a ocasião específica. A “leitura” textual está baseada na interpretação, que não é uma interlocução e nem depende de estar na presença de quem fala. “Se muito da escrita etnográfica é produzido no campo, a real elaboração de uma etnografia é feita em outro lugar” (p. 41), o que permite que os dados oriundos do discurso, do diálogo, sejam apropriados apenas através de formas textualizadas e que as experiências se tornem narrativas.

O modelo discursivo tende a fazer com que a etnografia volte seu olhar com mais atenção para a interlocução e à representação dos contextos de pesquisa, priorizando a intersubjetividade de toda fala aliada a uma performance imediata. Portanto, o discurso não pode ser interpretado “de modo aberto e potencialmente público como um texto é ‘lido’” (p. 40). Tal perspectiva pode acarretar em uma ingênua autoridade experimental do pesquisador, culminando na mistificação ao construir narrativas, tipos, observações e descrições etnográficas.

É fundamental recorrer ao “contexto comportamental” (ANGOSINO, 2009) da observação participante. Ela, como uma dialética entre experiência e interpretação, “serve como uma fórmula para o contínuo vaivém entre o “interior” e o “exterior” dos acontecimentos” (CLIFFORD, 1998, p. 33), pois, através da empatia, capta o sentido de ocorrências e gestos específicos; e de outro lado, situa esses significados em contextos mais amplos. A partir de um olhar *de perto* e *de dentro*, será possível “apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais” (MAGNANI, 2002, p. 17). Para isso, necessita-se de um investimento tanto sobre estes atores sociais, como também sobre a paisagem na qual a práxis cotidiana se desenvolve, “entendida não como mero cenário, mas parte constitutiva do recorte de análise” (p.18).

Em relação à paisagem da pesquisa, apesar dos riscos de se habitar no mesmo *ethos* de estudo, haverá todo um cuidado para que a interpretação do *modus vivendi* da ilha de Paquetá não fique limitada pelos horizontes mentais do povo local. Desse modo, a tarefa de se trabalhar com a alternância entre os níveis de “experiência-próxima”- “experiência-distante” (GEERTZ, 1997, p. 87) é um desafio proposto na metodologia, por entender que cabe à etnografia captar um repertório de possibilidades que ou compõem o leque para novos arranjos ou, ao contrário, surgem como obstáculos. Além do mais, o *locus* do estudo não é o objeto do estudo e, portanto, o trabalho acadêmico não é estudar Paquetá, mas estudar em Paquetá.

O fazer etnográfico no contexto da cidade, baseado na antropologia urbana, se depara com a lógica do *pedaço*, termo que designa o espaço intermediário entre o privado e o público, “onde se desenvolve uma sociabilidade básica, mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade” (MAGNANI, 1996, p. 13), tornando-se ponto de referência na distinção de determinado grupo de frequentadores como pertencentes a uma rede de relações. Justamente por assumir o papel de categoria que descreve uma particular forma de sociabilidade, o *pedaço* em questão, a ilha de Paquetá, apresenta características de um “padrão-aldeia” (p. 25).

Quanto à metodologia na pesquisa, a enfoque qualitativo, através de entrevista em profundidade, não deveria ser realizada para estudar as pessoas, “e sim aprender das pessoas” (SPRADLEY *apud* TRIVINÕS, 1987, p. 121). Essencialmente exploratória e flexível, a entrevista aberta é muito rica em descobertas, à medida que vai sendo “aprofundada em determinado rumo de acordo com aspectos significativos identificados

pelo entrevistador enquanto o entrevistado define a resposta segundo seus próprios termos, utilizando como referência seu conhecimento, percepção, linguagem, realidade” (TRAVANCAS, 2006, p. 102). A sondagem realizada por ela acaba servindo na elaboração de um roteiro com questões semiestruturadas, que, por sua vez, se baseiam em hipóteses levantadas pela pesquisa e oferecem, em seguida, amplo campo de interrogativas, fruto de novas hipóteses que vão surgindo a partir das respostas dos entrevistados.

Porém, a validação da pesquisa como um trabalho confiável não depende apenas da confissão das fontes e do relato desta, mas do cruzamento do material empírico colhido no campo com a pesquisa bibliográfica, relacionando formulação teórica, hipóteses, perguntas, informações e critérios de seleção para abordagem. A descrição densa e pormenorizada dos procedimentos e das etapas de pesquisa se torna fundamental neste sentido.

Um dos métodos utilizados na pesquisa é a *etno-reportagem*, ou a reportagem com o olhar do etnógrafo, ou melhor, uma etnografia na forma narrativa. Em primeiro lugar, se o procedimento de investigação adotado no trabalho se assemelha ao do etnógrafo, ele igualmente se assemelha ao do repórter. Outro fator que liga essas duas vertentes metodológicas é “a crise de credibilidade por que passam os veículos de comunicação tradicionais em todo o mundo ocidental; e a crise que afeta a ‘autoridade etnográfica’” (AMARAL FILHO, 2006, p. 86), pois o olhar do especialista treinado na universidade para realizar “trabalho de campo intensivo num povo ‘exótico’ e ‘distante’, foi posto em xeque” (p. 89). Dessa forma, uni-las no momento em que há necessidades subjetivas cada vez maiores faz parte de uma estratégia metodológica, que pretende desenvolver dentro da comunicação um método específico dessa tão controversa ciência.

Deve-se ter em mente que se trata de um gênero literário que requer uma construção artesanal por parte do pesquisador. Não basta elencar os personagens e transcrever as entrevistas, mas é necessário utilizar-se de recursos textuais que criem uma relação de aproximação com o leitor. Caracterizada pela sisudez e pela linguagem técnica, que a tornam muitas vezes enfadonha, a escrita acadêmica tem a oportunidade de receber arranjos lúdicos que a façam escapar da “burocracia” de uma dissertação ou de uma tese. Sem que com isso, é claro, se rompa com o objetivo principal que é trazer para a pesquisa uma narrativa etnográfica que traga histórias verídicas e coerentes com

a axiologia do trabalho. Acredita-se que o texto da etno-reportagem ficando livre de algumas amarras vai permitir uma leveza maior na narrativa e torná-la mais atrativa.

Quanto aos temas trabalhos nos capítulos da dissertação, o próximo capítulo procura explorar, a partir de um apanhado histórico, a formação espaço-temporal com sentido sociológico de dois territórios: a parte continental da cidade do Rio de Janeiro e a ilha de Paquetá. Até porque, para que se discuta o sentimento de pertencimento na barca e no catamarã, entendidos aqui como extensões de seus respectivos territórios, será fundamental a contextualização desses dois polos. Em relação ao continente, a temporalidade, típica de um grande centro metropolitano na contemporaneidade, se originou de uma série de escolhas políticas ao longo do tempo, principalmente, do século passado. A mobilidade urbana e os planos urbanísticos foram e são efeitos de um modelo de cidade adotado para atender interesses alheios à distribuição igualitária de oportunidades. Desde quando era a capital do império, depois capital da república, até se tornar a capital dos Jogos Olímpicos, o Rio nunca deixou de ser a capital simbólica da contradição. Riqueza e pobreza, graça e desgraça, beleza e feiura convivem juntas, ao mesmo tempo, em um só perímetro urbano.

O bairro de Paquetá, pelo fato de estar a 15 km da Praça XV e localizado no meio da Baía de Guanabara, passou ileso por alguns processos “modernizantes”. Apesar de estar administrativamente vinculado à capital fluminense, se posiciona como um território independente. Sendo uma Área de Proteção Ambiental e Cultural (APAC), a ilha tem boa parte de suas construções tombadas. Por isso, fachadas do século XIX, ou até mesmo de antes, formam um atmosfera rústica e bucólica. A legislação que proíbe a circulação de veículos motores, com exceção daqueles que prestam serviço público, limita a locomoção interna, que só pode ser feita a pé ou por bicicleta. A área geográfica de 1,2 km² abriga uma população com cerca de três mil moradores fixos, excluindo aí os veranistas. Trata-se do único bairro carioca que sequer entra nas estatísticas de segurança pública, por apresentar números quase nulos de incidentes mais graves. Em plena fase epidêmica da violência urbana, ainda é possível viver em paz no lugar onde se mora.

O fluxo diário de paquetaenses à Praça XV, naturalmente, aproxima as duas realidades, à medida que, na maior parte do dia útil, essas pessoas se encontram compartilhando experiências cotidianas semelhantes ao dos cariocas “continentais”. Ainda assim, elas vivem o paradoxo de passar a bordo, pelo menos, noventa minutos entre os dois universos, todos os dias.

No capítulo 3, a fundamentação teórica se encarregará de traçar um quadro da modernidade que compreenda o período que vai da “Idade do Individualismo”, de acordo com a definição de Tocqueville, até o homem pós-moderno do século XXI. Bebendo da fonte sociológica e antropológica, de autores como David Harvey, Anthony Giddens, Robert Park, Richard Sennett e Michel Foucault, o objetivo é compreender melhor o contexto carioca abordado no capítulo anterior, ao discutir, de forma macro, a relação do homem com a sociedade durante a modernidade e seus efeitos na experiência cotidiana da cidade.

Ao aproximar-se da contemporaneidade, o capítulo dará uma guinada à psicologia social. A chamada “doença da pressa” e a *nomofobia* são distúrbios de ordem psíquica que precisam ser apresentadas já que farão parte da pesquisa de campo. Pois parte-se do pressuposto de que o padrão comportamental tipo A, mais conhecido como a “doença da pressa”, tem prejudicado a vinculação social entre os paquetaenses, na medida em que muitos optam pelo catamarã em detrimento da barca, por causa da economia de vinte minutos no tempo de viagem. Outro pressuposto do trabalho é de que a tendência à *nomofobia*, transtorno de ordem psíquica que ocorre quando há angústia causada pela impossibilidade de comunicação por intermédio do telefone celular, computador ou internet, esteja afetando a vinculação independentemente do tipo de embarcação. Assim sendo, supõe-se que o catamarã seja um meio que acabe favorecendo ainda mais a tendência à patologia.

Na segunda parte do capítulo, o foco é trabalhar os conceitos de comunidade, comunicação e sociabilidade, com autores como Raquel Paiva, Muniz Sodré, Zygmunt Bauman, Georg Simmel, John Thompson e Douglas Kellner. Trata-se de uma ponte entre o que foi discutido na primeira parte com aquilo que vai aparecer no quarto capítulo, durante a etno-reportagem. Também se recorrerá a Peter Burke para falar sobre a evolução dos meios de transmissão da informação ao longo do desenvolvimento dos meios de transporte e mostrar a relação destes com o avanço da modernidade.

Sobre o transporte, um aspecto muito recorrente no texto, que tangencia quase todos os pontos teóricos, é a dicotomia entre o automóvel e a bicicleta. O primeiro é o símbolo e sonho de consumo do indivíduo moderno, cujo movimento passa por um processo de aceleração que tem como efeito colateral a alienação sensível ao entorno. Já a segunda possibilita um deslocamento mais “humano”, favorecendo o contato sensorial e físico com a rua e, principalmente, com os outros. Isso ajuda a elucidar os porquês da mobilidade urbana característica do continente e de Paquetá.

Finalmente, o quarto capítulo vem para narrar a imersão da pesquisa nas águas da Guanabara. O catamarã Jumbo, que sai às 7h45 com previsão de chegada na Praça XV às 8h25, foi escolhido por fazer um horário em que a maior parte dos passageiros embarca. Quanto à barca tradicional, optou-se pela Itapuca, com saída do Rio às 18h30 e previsão de chegada às 19h30, quando ocorre o horário de pico no sentido contrário. A escolha pelos dias úteis tem justamente a intenção de excluir as viagens de final de semana, quando atender os turistas torna-se a lógica. Aos sábados e domingos, a ilha costuma receber um número tão grande de pessoas, que acaba duplicando a sua população. Além do mais, ao pesquisar de segunda à sexta-feira, cria-se uma regularidade essencial ao trabalho tendo em vista que a tripulação dos dois horários tende a ser a mesma diariamente.

Sobre essas doenças tipicamente modernas, foram adotadas duas convenções na etno-reportagem. A primeira convenção é acrescentar aos nomes dos entrevistados na barca e no catamarã o padrão comportamental Tipo A, Tipo B ou Tipo X, de acordo com a classificação que a própria pessoa se deu, após responder a uma lista com 14 itens para cada tipo. Não se trata de uma pesquisa quantitativa que objetiva rotular os sujeitos, mas, na medida em que a lista de questões for sendo respondida com “sim” ou “não”, o próprio entrevistado pode se dar conta de qual tipo comportamental se aproxima mais da própria personalidade.

Por último, incluir também no nome o número de pontos, em uma escala de 0 a 100, obtidos pela pessoa depois de responder a um questionário sobre o grau de dependência do telefone celular, aparelho que virou símbolo de refúgio aos que sofrem de nomofobia. Não se pretende classificar um usuário assíduo do celular em nomofóbico, mas baseando-se nos parâmetros de pontuação, detalhados no anexo, fazer com que a pessoa se enquadre em um dos quatro níveis de dependência, que vai desde “utilizador sem sinais de uso abusivo do TC e com total controle sobre a sua utilização” até, no máximo, “a utilização do TC está causando problemas significativos na sua vida em nível grave”.

Independentemente dos resultados práticos da pesquisa, o legado a ser deixado pelo trabalho é o de ser mais um entre tantos acervos bibliográficos que auxiliem na construção do saber. Apesar de ser uma dissertação de mestrado acadêmico, teoricamente destinada aos membros da Academia e outros profissionais de comunicação, espera-se que tenha relevância para a população em geral, para os leigos, para os curiosos, para os moradores da ilha, enfim, a quem quiser embarcar na Praça

XV e cruzar a Baía de Guanabara em direção a um *ethos* privilegiado de estudo e de fruição.

Por isso, o respeito deve ser a mais importante metodologia, pois sem ele há o risco de se cair em um dirigismo autoritário, que nada tem a ver com o objetivo essencial de um texto acadêmico: produzir e distribuir conhecimento a fim de contribuir com a transformação social. Somente com a emancipação proporcionada pelo saber será vislumbrada uma cidade menos segregada, onde o espírito comum prevaleça perante todos os mecanismos de atomização do ser humano, tão responsáveis pela indiferença para com o próximo e pela intolerância em relação ao distante.

CAPÍTULO 2 – CONHECENDO OS ARREDORES DA GUANABARA

A Baía de Guanabara é acima de tudo a grande mediadora de temporalidades na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Cercada por 16 municípios, ela afeta e é afetada diretamente. Afeta quando se comporta como um escudo ou barreira natural para territórios daquilo que há de mais perigoso na vida urbana: a própria vida urbana. Embora não haja, no entorno da Guanabara, outra forma de vida a não ser esta, pelo menos é possível identificar um leque de gradações do que se considera um desenvolvimento ou progresso urbano. Por outro lado, é afetada, principalmente, pela poluição e pela conseqüente devastação da fauna e flora naturais.

Dentro de uma mesma cidade, a do Rio de Janeiro, é capaz de proporcionar experiências completamente distintas, de acordo a localização geográfica. O bairro de Paquetá se tornou o maior exemplo. Distante aproximadamente quinze quilômetros do centro do Rio, a ilha que fica bem no meio da Baía oferece uma relação homem-meio e também interpessoal totalmente diferente do que acontece no continente. Apesar de o paquetaense ser tão carioca quanto o tijucano ou o leopoldinense, no campo simbólico essa condição de pertencimento à cidade depende de vetores bem mais complexos do que a questão do nascedouro. A própria divisão por regiões do Rio não se baseia na simples disposição de geográfica desses lugares, mas sim no uso social e econômico que a História e o cotidiano reforçaram. Afinal, por que a Gamboa fica no centro ou por qual razão a Ilha do Governador é tratada como subúrbio?

A Baía de Guanabara oferece o balão de oxigênio para aquele que se propõe a mergulhar nos mares profundos da compreensão da realidade carioca. Deslocar-se entre a Praça XV e a estação de Paquetá significa, primeiramente, reconhecer que existem dois lugares mediados por essas águas e que a dinâmica espaço-temporal dentro de cada um desses territórios, em boa parte, é determinada pela forma da qual as populações locais e as esferas governamentais se apropriaram historicamente das respectivas características físicas e dos contextos sociopolíticos.

Mas antes de viajar empírica e academicamente pela Baía, algumas precauções devem ser tomadas de modo a garantir que a viagem siga por um caminho teórico fundamentado, evitando equívocos. A primeira delas é fazer do Capítulo 2 um estudo sobre o continente e a ilha a partir de âmbitos que estejam relacionados à constituição da vida moderna e que reverbere no Rio de Janeiro da metade da década de 2010.

2.1.Praça XV: Histórico da mobilidade urbana e urbanização do Rio de Janeiro

A Praça XV é a porta de entrada do centro da cidade aos que chegam das barcas diariamente, vindos da Praça Araribóia e Charitas, em Niterói, Cocotá e Paquetá. A rotina pode fazer com que muitos não percebam que aos colocarem os pés para fora da estação estão diante de um quadro urbano, cuja tela é formada pelo acúmulo desigual dos tempos e os pincéis são manuseados pelos homens, que, de tempo em tempo, descartam e recriam a paisagem com as tintas de sua época.

O Rio de Janeiro é essa aquarela pulsante pintada com os contrastes mais opacos da arte de viver. Uma imagem atraente, mas não uniforme, que põe em evidência aquilo que de mais belo há, enquanto às margens tenta esconder, inutilmente, suas formas sombrias. Nada se mantém estático, pois tudo se movimenta através dos mais variados fluxos, que costumam se cruzar para dar origem a sentidos condutores da sociedade, nem sempre justos e igualitários.

Segundo Milton Santos (1979), a sociedade se exprime a cada momento “através de processos que, por sua vez, desdobram através de funções, enquanto estas se realizam mediante formas” (p. 37). A estruturação urbana se dá pela conformação no espaço sob forma aparência (morfológica) e forma conteúdo (funcionalidade), de acordo com a organização social vigente naquele determinado momento (BAHIA, 2000, p. 39). Quando essas duas formas se desenvolvem de maneira desequilibrada acarretam em um processo de segregação sócio-espacial, a qual é intensificada por questões de ordem política e econômica, ocasiona mazelas que dificilmente serão reversíveis na malha urbana de uma cidade. Esse espaço urbano capitalista é resultante, basicamente, de duas lógicas distintas e contraditórias: “a lógica da sobrevivência, produzida pelas classes populares e a lógica da acumulação, sob atuação do mercado, ambas permeadas pelas ações do Estado” (GOMES, 2009, p. 16).

Entre a capital da colônia e a capital olímpica, existe uma cidade que se autointitula maravilhosa, merecidamente pelas belezas naturais e paisagens exuberantes, e também pelo calor humano de seu povo hospitaleiro. Sendo considerada o cartão postal do país, a casa dos cariocas, por outro lado, carrega o fardo de ter sido a escolhida, entre tantas, o símbolo de uma nação em progresso, nem que com isso tenha que se tornar para seus inquilinos uma residência um tanto quanto problemática. Mas como o “síndico” está sempre de braços abertos coube ao Rio assumir sua vocação de protagonista, acomodando gente de todo lugar e formando um caldeirão urbano único.

2.1.1 Da capital da colônia à capital da república

Por ter sido capital do Brasil por quase 200 anos, entre 1763 e 1960, o Rio de Janeiro teve na sua estruturação urbana uma grande interferência política, que aliada às características topográficas particulares, fizeram da cidade um modelo urbano bastante específico. No século XVIII, a concentração populacional estava basicamente na região entre o Morro do Castelo, da Conceição, de São Bento e de Santo Antônio, o que fazia a estratificação social se apresentar, majoritariamente, na forma aparência, como a arquitetura das casas, por exemplo, tendo em vista que a forma conteúdo estava limitada ao perímetro do que hoje é parte integrante do Centro.

Com a chegada da Família Real, em 1808, a nobreza portuguesa também desembarca em solo carioca. Para atender às necessidades deste agrupamento social, suas atividades administrativas, políticas, econômicas e ideológicas, há uma reorganização do espaço. O velho arraial de São Cristóvão passou a abrigar a residência de D. João, transformando-se em área nobre, e para onde eram dirigidas as primeiras “diligências”, transporte parecido com uma carruagem grande puxada por quatro cavalos, ligando o Palácio Imperial da Quinta da Boa Vista ao porto de Santa Cruz. A formação da chamada Cidade Nova decorreu da maior salubridade que a região ganhou com a melhoria dos caminhos de acesso e ao aterro, lembrando que havia uma extensa área de manguezal, chamada Saco de São Diogo, que ia da Baía de Guanabara até a altura da atual Praça Onze.

A partir da segunda metade do século, “a introdução do bonde de burro e do trem a vapor constituíram-se em elementos impulsionadores do crescimento físico da cidade e possibilitaram a separação gradual [...] dos usos e dos grupos sociais” (p.41). Como mostra Dutton (2012), o *Jornal do Commercio* publica, no dia 13 de outubro de 1846:

“Os meios de condução aumentam rapidamente nesta nossa boa cidade do Rio de Janeiro. Já tínhamos ônibus para todos os arrabaldes da Corte; vieram depois as gôndolas percorrer as linhas da Glória e da Cidade Nova e, ontem, surgiram os tálburis, ou carrinhos de duas rodas, puxados por um animal, que estacionam na rua Direita, junto à igreja da Cruz e que, por 1\$ a hora, correm toda a cidade e arrabaldes. Os novos tálburis são muitos asseados e cômodos. Os cocheiros que governam, sentados ao lado do passageiro, vestem com muita decência. A empresa é proveitosa para o público e por isso fazemos votos por sua prosperidade.” (NORONHA *apud* DUTTON, 2012, p. 16)

Esses tálburis eram individuais ou para poucas pessoas, enquanto que as gôndolas carregavam até nove passageiros, sendo puxadas por bestas. Como elas tinham o preço mais barato dos que os ônibus (carros de dois andares, puxados por quatro cavalos) e também uma frota maior, tornaram-se o transporte mais popular.

A implantação dos bondes aconteceu em 1868, com a primeira linha fazendo o percurso entre o Centro e Largo do Machado. As classes abastadas tinham à disposição opções de transporte para ir à zona sul, onde “encontravam-se antigas fazendas, cujas terras estavam sendo divididas em chácaras, que podiam ser moradia ou casas de veraneio das classes dirigentes” (WEID, 1997, p. 7). Enquanto que, com a abertura de áreas pela malha ferroviária, os mais pobres seguiam para o subúrbio. Em 1858, foi inaugurado o primeiro trecho da Estação de Ferro D. Pedro II, entre a Estação da Aclamação (atual Central do Brasil) e a de Queimados, que na época fazia parte da Província do Rio de Janeiro. Ao longo dos anos seguintes, outras estações no subúrbio foram sendo inauguradas, como a de Cascadura, Engenho Novo, São Francisco Xavier, etc. Mesmo assim, a evolução do número de passageiros era muito lenta, só crescendo significativamente já pelos últimos anos da década de 1890.

Ainda durante a época de D. Pedro II, nas chamadas freguesias centrais, proliferavam-se os cortiços, “grandes casarões onde morava grande número de família, [que] abrigavam cerca de 50% da população carioca no período entre 1850-70” (CAMPOS, 2004, p. 53). Nessa região central da cidade, uma série de fábricas pouco mecanizadas foi sendo instalada, a partir da década de 1880, quando a indústria carioca se fortalece. Com isso, a atividade industrial se torna um agente da paisagem da cidade.

Muitos pobres já vinham sendo expulsos do centro, desde 1866, com a proibição da construção de novos cortiços. Mas resistentes para se afastar de onde se concentrava maior oferta de trabalho, essas pessoas foram procurando outras formas de habitação, pois “prevalecerão a busca de proximidade com o mercado de subsistência e a redução de deslocamento, em detrimento da densidade e insalubridade nos ex-quilombos, cortiços e favelas” (LESSA *apud* SILVA, 2010, p. 63). O surgimento das primeiras favelas também está inserido dentro do contexto de transformações desencadeadas “pela transição da economia brasileira de uma fase tipicamente mercantil exportadora para uma fase capitalista-industrial” (ABREU & VAZ, 1991, p. 2), tendo em vista que o ciclo do café entra em crise no interior fluminense, fazendo com que a cidade receba um fluxo imigratório oriundo dessas regiões agrárias. Além disso, a abolição da escravidão, em 1888, não basta para que população negra reverta um quadro histórico secular de

desigualdades e, por isso, o contingente de recém-libertos escravos se junta aos desassistidos por parte do Estado. De acordo com Von der Weid (1997), “entre 1872 e 1890, a população urbana praticamente dobrou, passando de 274.972 a 522.651 habitantes, o que correspondeu a um aumento de 90% em dezoito anos” (p. 4).

Sem falar dos soldados combatentes da Guerra de Canudos (1896 – 1897), que saem do interior baiano para capital do país não tendo onde residir. São eles que, segundo historiadores, sobem as encostas do Morro da Providência para formar a primeira favela do Brasil, conhecida como Morro da Favella.

Até o final do século XIX, “havia todo tipo de animais pelas ruas: cães, gatos, cabritos, até perus. Muita gente andando a pé ou a cavalo. Esse quadro só fez intensificar com o crescimento espacial, e sobretudo demográfico, da velha cidade” (p. 5), por onde as epidemias, como varíola, tifo, febre amarela, peste bubônica, se espalhavam, fazendo do Rio de Janeiro uma região de risco.

Então, com a chegada dos anos 1900, dá início ao que ficou conhecido como Reforma Pereira Passos, “cujo objetivo central era adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital, vale dizer, transformar a cidade colonial-escravista em cidade capitalista” (BAHIA, 2000, p. 42). Era preciso contornar a recessão da indústria, com um conjunto de medidas que visavam à modernização da estrutura urbana da capital do país, a partir do saneamento, da melhoria dos portos para agilizar o processo de importação/exportação de mercadorias, da construção de ferrovia, enfim, de uma grande reforma urbanística de embelezamento da cidade que a transformasse em símbolo da importância do país como principal produtor de café do mundo, expressando os valores modernos das elites político-econômicas nacionais. O Rio de Janeiro vivia o estigma de ser sinônimo de febre amarela e condições anti-higiênicas, e em cuja área central tinha “características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes políticos e econômicos com carroças, animais e cortiços” (ABREU, 1987, p. 60).

Abrindo grandes espaços, alargando ruas e destruindo cortiços do centro, o prefeito Pereira Passos (1902-1906) seguia padrões arquitetônicos da *Belle Époque*, cujo ideal progressista convergia com os interesses da nova elite republicana. Esse modelo havia sido formulado pelo Barão de Haussmann, gestor da Paris burguesa surgida entre 1853 e 1870.

[...] surgiram novos projetos de alinhamentos para as ruas existentes, e inúmeras cirurgias – cortes abruptos do tecido urbano – deram origem

a novas avenidas. De um lado e de outro dessas vias, foram construídos imponentes prédios destinados a substituir as simplórias e insalubres edificações que ocupavam as áreas a renovar. As desapropriações tornavam-se imprescindíveis e as camadas sociais mais baixas eram virtualmente empurradas para locais menos nobres, afastadas pelos locais atingidos pelas intervenções. (LIMA, 2005, p. 2)

Projetada à imagem ideal do progresso, a sede do governo federal buscava um novo *modus vivendi* cosmopolita, sendo para isso preciso higienizá-la de tudo aquilo que representava atraso. Novas funcionalidades para a cidade foram criadas, consolidando um padrão urbano caracterizado pela dicotomia núcleo/periferia. À região central ficaria incumbida a missão de facilitar a entrada de mercadorias e de servir de referência como modelo civilizatório; às zonas periféricas, o abrigo das classes populares. As unidades fabris também seriam deslocadas para longe do centro, como, por exemplo, em São Cristóvão, onde se encontravam grandes casarões abandonados da antiga nobreza.

[...] percebe-se que Pereira Passos operava com uma visão de cidade organicista, que idealizava a cidade como um corpus continente de diversos órgãos vitais, no qual é fundamental a ligação destes para o funcionamento harmônico do corpo urbano. Sendo assim, a ideia de integração urbana rege o processo de urbanização, pois a cidade passa a ser vista com suas funções interligadas, uma vez que é percebida como uma totalidade, um verdadeiro organismo que justifica o sentido de existência dos diversos órgãos interligados que o sustentam. Ou seja, em uma intervenção urbanística, o projeto de reordenamento não deve ter razão de existência se não concorrer para uma função integrativa da cidade. (AZEVEDO, 2003, p. 53)

Por outro lado, o governo local desprezou a parcela da população removida dos cortiços, sem elaborar sequer uma política pública para que os pobres pudessem encontrar alternativas de acomodação. Para piorar, a prefeitura ainda baixou, em 1903, uma série de normas construtivas que restringiam a edificação de casas populares no subúrbio, provocando um processo mais intenso de favelização e também de ocupação de terrenos na Baixada Fluminense.

Paralelamente às decisões de Pereira Passos, o presidente Rodrigues Alves, por intermédio de seu ministro da Viação e Obras Públicas, Lauro Müller, designou o engenheiro Francisco Bicalho para modernizar o porto, de modo a permitir um melhor sistema de distribuição das mercadorias que chegavam da região portuária ao resto da cidade. Foram abertas a Avenida do Cais (futura Rodrigues Alves), a Avenida do Mangue (futura Francisco Bicalho) e a Avenida Central, posteriormente renomeada de Rio Branco. Esta última, “além de apresentar toda uma infraestrutura técnica das mais

desenvolvidas para os padrões brasileiros da época, com cabos de luz, fios de telefone e tubos de gás subterrâneos, além das tecnologias de calçamento viário” (pág. 48), representava uma concepção de progresso material como o modelo de civilização a ser adotado.

A zona sul, especialmente os bairros de Botafogo, Catete, Laranjeiras e Glória, se notabilizou por uma ocupação pensada e projetada para atender às necessidades de uma população de alta renda, incluindo uma mão de obra acessível e barata. Por essa razão que trabalhadores pobres também migraram para a região, muito embora em uma situação habitacional completamente adversa. Como, por exemplo, às margens da lagoa Rodrigo de Freitas, “formadas por terrenos pantanosos e insalubres, entre os bairros de Botafogo, Jardim Botânico e Gávea, habitado por populações de baixa renda, na sua maioria operários que vinham trabalhar nas indústrias da região” (WEID, 1997, p. 14). À exceção das fábricas que seguiram para o subúrbio, existiam algumas têxteis que se localizavam na zona sul por conta da proximidade com recursos hídricos.

A pressão exercida pela prefeitura sobre a Companhia de Carris do Jardim Botânico “que, por definição do contrato de concessão entre esta e a Prefeitura, vira-se obrigada a empreender [...] os arruamentos do Leme e de Copacabana” (AZEVEDO, 2003, p. 52), tinha como objetivo preparar o bairro para ocupação, pois a arrecadação de novos impostos com a abertura de novas zonas residenciais possibilitaria o aumento de renda do município. A companhia também realizou a obra para a construção do Túnel Velho, ligando-o a Botafogo, deixando pronto o tráfego dos bondes em 1892.

Ao iniciar as viagens para a orla marítima, a Companhia Jardim Botânico fez uma intensa propaganda do novo espaço que se abria, primeiro com viagens gratuitas, depois através de grandes tabuletas fixadas na porta das estações com anúncios: “Quereis gozar de boa saúde? Ide à Copacabana. Bondes em quantidade” ou “Passeio agradável e refrigerante: Copacabana. Bondes até às duas horas da manhã”. (WEID, 1997, p. 16)

A partir dos anos 1910, a ocupação intensificou-se. Também durante esse período, a chegada do bonde até a freguesia da Gávea permitiu a efetiva ocupação de Ipanema e Leblon, por parte das classes altas.

Nota-se que a relação entre mobilidade e expansão urbana é indissociável, na medida em que um depende do outro para se desenvolver. Quanto aos bondes, eles passam a trafegar sob linhas elétricas, a partir de 1892, pois até então eram puxados pelos burros, e apelidados de “maxambombas”. “A associação do capital privado dos transportes com as companhias imobiliárias e loteadoras teve grande influência neste

processo de criação dos bairros” (DUTTON, 2012, p. 19), como, por exemplo, no caso de Vila Isabel, que, projetada por engenheiros para ser um subúrbio de chácaras, teve investimentos “provenientes do mesmo grupo ao qual pertencia a Cia. Ferro-Carril Vila Isabel, responsável pela implementação dos bondes na região”. Outras linhas de bondes passaram a atravessar regiões mais densas e proletárias da cidade, como Santo Cristo, Gamboa e Catumbi, além de São Cristóvão, que, após ter sido bairro nobre durante boa parte do Império, teve sua composição social modificada com a instalação de fábricas. A linha que trafegava entre a estação ferroviária do Engenho Novo e o Cachambi, passando por novas áreas urbanizadas, possibilitou a formação do bairro do Méier.

No Rio de Janeiro, durante todo o Período Imperial, o conceito de subúrbio também guardou a acepção de arrabaldes, áreas situadas em torno do centro da cidade e que, por sua função de veraneio eram habitadas pelas classes abastadas, sendo inclusive bastante visitadas pela família real. Lugares como, por exemplo, Engenho da Rainha, Irajá e Inhaúma - posteriormente identificados como bairros proletários – foram durante décadas abrigos da aristocracia carioca. (p. 22)

Nesse momento histórico específico, das primeiras décadas do século XX, o subúrbio recebia camadas sociais mais pobres, inclusive muitos migrantes vindos de outros estados, que se aproveitaram das facilidades de transporte para instalar-se a distâncias cada vez maiores do centro, dando origem aos novos bairros. Com a ocupação gradual da classe operária ao longo dos terrenos próximos à linha férrea, o subúrbio passou a ficar associado aos bairros cortados pelo trilho.

Com o fim da República Velha, surgem novos conceitos urbanísticos e, baseados neles, os primeiros planos de zoneamento funcional da capital do país. O chamado Plano Agache tinha como objetivo transformar o Rio de Janeiro em uma “cidade monumental, ordenada e embelezada segundo critérios funcionais e de estratificação sócio-espacial” (ABREU *apud* GOMES, 2009, p. 35). O plano acabou não sendo implementado em sua totalidade, mas serviu de referência para intervenções urbanísticas posteriores. Um dos principais efeitos desse processo de descentralização da ocupação urbana é a consequente descentralização das fontes de emprego, com uma zona sul desenvolvida e habitada por uma população de alto status, “na qual a valorização do solo urbano e os investimentos estatais em infraestrutura urbana transformam o espaço em um ambiente diferenciado sob a regulação dos conteúdos sociais fixados” (p. 37), e por outro lado, as áreas suburbanas mais longínquas e próximas aos sistemas de transporte, visando, assim, ampliar seu capital fixo e aumentar

sua produtividade. Dentro desse contexto, as favelas se proliferam em direção ao subúrbio e, em menor proporção, para a zona sul.

Esse período que compreende as décadas de 1930 e 1950 é marcado por uma nova fase da estrutura política e econômica nacional. Getúlio Vargas prioriza a indústria de bens de consumo duráveis, intermediários e de capital, que precisa de um mercado consumidor interno e de uma integração do parque industrial. Era preciso estimular a migração do campo para a cidade, que por sua vez, teria que ser pensada justamente a partir da questão funcional. O Estado do Rio de Janeiro, planejado para desenvolver a produção de gêneros químicos, metalúrgicos e minerais não-metálicos, demandava uma reorganização territorial de modo que a circulação entre o a capital e o interior fluminense fosse facilitada, pois a estratégia era direcionar a economia brasileira para São Paulo.

Começam então as obras de construção da Avenida Brasil, em 1940, que cortaria boa parte do subúrbio carioca para seguir em direção ao Estado do Rio. “Seu papel integrador, sua ligação ao porto e suas “margens” amplas e inabitadas, nas quais diversas empresas e fábricas se instalaram” (CEZAR & SARDINHA, 2012, p. 5), fez com que a via se tornasse preponderante dentro do processo sócio-espacial de ocupação da periferia e de favelização nessas regiões. Outro ponto que vale destaque é que o movimento rodoviarista, que já tinha apoio político pelo menos desde o lema “governar é abrir estradas” proferido pelo presidente Washington Luís (1926-30), dava indícios que iria se fortalecer a partir dali.

Em 1950, os cariocas se deslocavam através de uma mobilidade essencialmente pública e movida pela eletricidade, com bondes e trens. O mercado automobilístico só se desenvolveria de modo avassalador, com o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-61), que visava investimentos de infra-estrutura do setor.

2.2.2. Da capital da Guanabara à capital olímpica

O movimento rodoviarista necessitava de um modelo urbanístico compatível com a nova concepção de vida que a indústria automobilística estava impondo à sociedade urbana. No Rio de Janeiro, a implementação de um conjunto de obras viárias já tinha sido projetada desde os anos 50, mas foi a partir da criação do Estado da Guanabara, em 1960, que essas obras saíram do papel. Tais como a dos Túneis Santa Bárbara e Rebouças, via expressa do Aterro do Flamengo, Avenida Radial Oeste, Trevo

dos Marinheiros, Elevado e Túnel do Joá e início da abertura do Túnel Dois Irmãos. A “febre viária” (SANTOS, 2006, p. 5) incorpora à malha urbana regiões da Zona Oeste e da Baixada de Jacarepaguá, onde a ocupação habitacional ainda era escassa.

Como Cidade-Estado, privilégio concedido depois que a capital do país foi transferida para Brasília, o Rio arrecadava tributos de origem estadual e municipal. As condições econômicas vigentes possibilitaram o alto investimento em infra-estrutura, que culminariam na reordenação do espaço urbano através de reformas calcadas na difusão do uso do automóvel. Pois, a cidade “deixa de ser apenas sede do poder político para ser também um conjunto de equipamentos consumidos coletivamente, que deve atender às demandas por mais adequada reprodução do capital e da força de trabalho” (p. 10), o que a torna produtiva.

A primeira grande obra concluída pelo órgão [Superintendência de Urbanização e Saneamento] foi o Túnel Barata Ribeiro – Raul Pompéia, inaugurado em 1960. Durante o governo Carlos Lacerda, a SURSAN concluiu o Túnel Santa Bárbara, acelerou o desmonte do Morro de Santo Antônio, abriu a Avenida República do Chile, fez o Aterro do Flamengo e reativou as obras do Elevado da Avenida Perimetral e da Avenida Radial Oeste. (p. 34-35)

No governo Carlos Lacerda (1960-65), foi elaborado um plano físico-territorial, chamado Plano Doxiadis, que se propunha a realizar a descentralização urbana a partir de uma “estrutura polinucleada, desenvolvida em relação a dois eixos dominantes: o eixo norte-sul (de penetração metropolitana) e o eixo leste-oeste” (que acompanhava a linha férrea existente)” (p. 19), incluindo um complexo sistema de corredores rodoviários que viabilizaria o desenvolvimento de bairros em novos subcentros, como se fossem “células” separadas que se ligassem através das rodovias. A partir da definição de tamanho, tipo de habitação, uso do solo e faixas de renda, as regiões da cidade foram hierarquizadas.

Mas acontece que, na prática, diversos obstáculos atrapalharam a execução do plano, que previa 403 quilômetros de vias expressas e mais 517 vias principais no município. Somente em 1992 e 1997 é que finalmente foram criadas, respectivamente, a Linha Vermelha, ligando São Cristóvão a São João de Meriti, e a Linha Amarela, entre Jacarepaguá e o Fundão. A Linha Lilás, que começa em Laranjeiras e termina no Santo Cristo, passando pelo Catumbi, conseguiu sair do papel na época, mas poucos a conhecem pelo nome. O plano contava com outras três linhas, cada qual representada por uma cor diferente: Azul (Penha-Recreio do Bandeirantes), Marrom (Rio Comprido-

Santa Cruz), Verde (Via Dutra-Gávea). Porém, essas só ficaram mesmo no campo das ideias.

Os interesses imobiliários e industriais tiveram papel fundamental na intervenção do poder público na estrutura urbana. Dentro desse cenário, a Zona Oeste serviu não só para se tornar uma área industrial, como para receber um contingente populacional oriundo do processo de remoção de favelas de regiões centrais da cidade. Durante o governo Lacerda, os conjuntos habitacionais Vila Kennedy, Vila Aliança, Vila Esperança e Cidade de Deus foram construídos com suporte financeiro dos Estados Unidos por meio da Aliança do Progresso, cujo objetivo era impedir o avanço do socialismo na América Latina, através do financiamento de projetos sociais. Estima-se que pelo menos mais de 40 mil moradores, entre eles os do Morro do Pasmado (Botafogo), Esqueleto (Maracanã), Maria Angu (Leopoldina), sofreram com a política radical de Lacerda, caracterizada pela forte repressão e por limitar os problemas de moradia da população da baixa renda à transferência para lugares longínquos em relação à oferta de emprego.

Além de não investir no transporte coletivo, o governador pôs fim ao sistema de bondes elétricos, em 1964. Na verdade, o declínio do sistema ferroviário (bondes e trens) já vinha se dando desde o início dos anos 1950, quando os *lotações*, veículos menores entre 10 e 21 lugares “operados por motoristas autônomos e sem itinerário fixo” (MATELA, 2014, p. 156), se pulverizaram pela cidade, devido à flexibilidade e rapidez, e passaram a fazer forte concorrência com os bondes, percorrendo rotas coincidentes, e com os ônibus, que àquela altura tinham função complementar no transporte. Estima-se que até o final da década, havia mais de 5.000 deles circulando, principalmente, entre o centro a Zona Sul. A companhia Light, principal agente dos transportes, perde força no setor, ao mesmo tempo em que ocorre uma reconfiguração política de forças ligadas às empresas de ônibus, as quais passariam a dominar o transporte público da cidade. Em 1963, os *lotações* são definitivamente proibidos, e com a extinção dos bondes no ano posterior, as rodovias do Rio estão livres para que automóveis particulares e os ônibus disputem espaço no asfalto.

“Quanto às vias urbanas, foram [...] fruto de investimentos do Departamento de Estradas de Rodagem, o DER-GB, que contava com uma parcela do Fundo Rodoviário Nacional, com aplicação vinculada ao subsetor Transporte Rodoviário” (SANTOS, 2006, p. 29), e as quotas do fundo eram distribuídas pelo tamanho de frota de veículos em cada unidade da federação. Ou seja, tem-se um ciclo vicioso, pois quanto mais

carros na rua, mais recursos para investimento em rodovias, que, por sua vez, impulsiona um uso ainda maior do carro, e assim sucessivamente. Como a Guanabara era um estado com uma cidade, há um agravante pelo fato dos recursos ficarem todos concentrados no Rio de Janeiro.

O governador Negrão de Lima (1966-71) criou a primeira secretaria estadual de Ciência e Tecnologia, a qual ficou responsável pela elaboração de um planejamento urbanístico que preparasse a cidade para os anos 2000. O objetivo era revolucionar a estrutura da Guanabara. Entrou em vigor, a partir de 1970, um novo Regulamento de Zoneamento, dividindo a cidade em um maior número de zonas e subzonas e instituindo “o conceito de centro de bairro, isto é, a área formada por avenidas ou ruas em cujas margens era permitida a utilização do solo para fins não residenciais, de forma a incorporar na legislação urbanística a progressiva descentralização dos serviços no Rio” (SANTOS, 2006, p. 20).

Através do Decreto-Lei nº42 de 1969, foi lançado o Plano Lúcio Costa para intervir sobre o bairro da Barra da Tijuca, com o objetivo de controlar a expansão urbana e preservar a ecologia da região, já que se tratava de uma área desocupada.

O projeto, modernista assim como o de Brasília, utilizou conceitos estabelecidos na Carta de Atenas e no zoneamento, calcado na corrente do pensamento de Le Corbusier, que acreditava que a arquitetura deveria ter uma visão social, baseada nas essencialidades humanas, na felicidade do homem. Lúcio Costa projetou a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca dividindo-as em áreas onde os habitantes pudessem circular, morar, trabalhar e se recrear. Para isso criou núcleos residenciais espaçados e avenidas largas, sem sinalização. O principal meio de transporte, tal como em Brasília, seria o automóvel que iria trafegar livremente, sem trânsito. (FERNANDES, 2013, p. 2-3)

Ao contrário do esperado, houve na prática uma urbanização descontrolada, agravada pela ausência de transporte de massa. Posteriormente, o lobby do setor imobiliário modificou alguns itens da legislação de modo a tornar mais atrativos os investimentos para a construção civil. O bairro foi se expandindo por uma lógica contrária à idealizada por Costa, que, decepcionado, desligou-se das funções relativas à Barra.

Independente do sucesso ou fracasso do Plano Lúcio Costa, o privilégio ao carro corrobora com o contexto político e econômico vivido pelo Brasil, após 1964. Obcecados pelo “milagre econômico” e pelo ufanismo do “Brasil: ame-o ou deixe-o”, os militares impuseram programas na área de transporte, de energia e de estratégia militar. Investiram em obras de infraestrutura de grande magnitude, mas de utilidade

questionável, conhecidas também como “obras faraônicas”. Foi assim com a Rodovia Transamazônica, a Usina Hidrelétrica de Itaipu, e no caso do Rio de Janeiro, a Ponte Rio-Niterói, inaugurada em 1974. Ela ainda ostenta o título de maior ponte do Hemisfério Sul e, na época, era a 2ª do mundo. Paralelamente, instrumentos de crédito ao consumidor para aquisição de carros provocou um super aquecimento da demanda. O petróleo, antes de choque de 1973, era um recurso abundante e relativamente barato, fazendo com que a gasolina se tornasse um combustível acessível ao mercado nacional. Mesmo depois da primeira crise internacional do petróleo e a implementação do Programa Nacional do Alcool (PNA), a produção automobilística não parou de crescer até 1980.

Em 1975, o Rio de Janeiro e Niterói também estariam interligados por outro motivo. O Estado da Guanabara e o Estado do Rio, cuja capital era Niterói, se fundem tornando a cidade dos cariocas a capital do Estado do Rio de Janeiro. Existe muita polêmica em relação à fusão, mas a versão mais aceita pelos historiadores é que, politicamente, seria interessante ao governo federal a dissolução da Guanabara. Do ponto de vista econômico, a mudança gerou péssimas consequências à antiga cidade-estado, por justamente ter de desfragmentar sua arrecadação tributária para outras regiões fluminenses. “Esse fato, aliado à forte queda do padrão dos serviços oferecidos, gerou sérios problemas financeiros e sociais para o Município do Rio de Janeiro” (BINSZTOK, 1999, p. 94), que viu seu conglomerado urbano saltar de 6,8 milhões de habitantes, em 1970, para 8,75 milhões, dez anos depois.

O Rio de Janeiro, desde a década de sessenta, já dava sinais da deterioração de qualidade da vida urbana e da perda da capacidade de continuar como grande receptor de migrantes nacionais. Isto escancarava, cada vez mais, o elevado grau de miséria, pobreza e criminalidade dessa região. (CANO *apud* BINSZTOK, 1999, p. 99)

No início da década de 1960, as regiões metropolitanas, “como formações socioespaciais resultantes de um estágio de maior complexidade do processo de urbanização atuante no mundo contemporâneo, denominado metropolização” (RANDOLPH; GOMES, 2007, p. 65) foram instituídas. Importante compreender o período como um marco do fenômeno metropolitano, pois já havia um número considerável de cidades com milhões de habitantes e outras com um grande aumento demográfico. Até 1950, a capital da República apresentava a maior população do Brasil, com 2.377.451 de pessoas¹ e, dez anos depois, passou a 3.307.163, ou seja, aumentando

¹ Censo Demográfico do IBGE: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6&uf=00>.

em um milhão o número de habitantes. Ainda assim, São Paulo conseguiu superar o Rio e tornou-se a mais populosa metrópole.

Durante esse período, a região da Baixada Fluminense sofreu grande processo de concentração urbana. De acordo com o mesmo censo (ABREU, 1987, p. 118-121), “praticamente metade dos migrantes chegados na década de 50, ou seja, 625.865, localizaram-se na chamada periferia intermediária, especialmente nos municípios da Baixada Fluminense e nos bairros cariocas que lhes são fronteiriços”. Entre as principais razões para o crescimento populacional na Baixada estão a abertura da nova Rodovia Rio – São Paulo, o baixo preço dos lotes oferecidos e a possibilidade de se construir casas sem as exigências burocráticas por parte do Estado, como acontecia no Distrito Federal. Foi criado um novo eixo de expansão industrial, irradiando os seus reflexos na dinamização dos municípios da Baixada Fluminense, originando um transbordamento do tecido urbano e metropolitano.

O resultado desta macroubanização para a configuração territorial do Rio de Janeiro foi a tendência para um modelo de metrópole com núcleo hipertrofiado; concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis; cercado por estratos urbanos periféricos, cada vez mais carentes de serviços e de infraestrutura à medida que se distancia do núcleo; e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda. (SANTOS & BRONSTEIN apud GOMES, 2009, p. 44)

A gravíssima crise econômica em que o Brasil mergulhava a partir dos anos 1980 atingiu em cheio a capital fluminense, culminando em um grande esvaziamento industrial. Como a formação do território carioca não foi pensada para desenvolver-se sócio-espacialmente de modo uniforme, os problemas econômicos aliados ao de infraestrutura da periferia levaram a uma obsolescência social e funcional de certas regiões. “Ao percorrer as vias de grande circulação da área central e dos subúrbios industriais, é nítida a ocorrência e observação de inúmeras ruínas da cidade industrial e a conseqüente degradação social e econômica destas antigas áreas de uso industrial” (p. 49), retratos de uma estagnação gerada pela falta de oportunidades de emprego, que sedimentou na população a imagem da decadência.

O inchaço demográfico do Rio de Janeiro combinado com a deterioração dos programas de habitação, na chamada “década perdida”, favorece a favelização em grande escala, atingindo todas as regiões, inclusive às centrais e mais abastadas. De acordo com o censo demográfico de 1991, o Rio era a cidade com maior número de favelas, cuja população representava 17,3% da população do município, o que

significava mais do que o dobro do percentual do país, que era de 8,65% da população urbana (p. 64).

[...] o crescimento extensivo-periférico, que gerou oportunidades de acesso à casa própria para amplos segmentos sociais, entrou em colapso, entre outras razões, pelo encarecimento da terra e pela perda da capacidade de endividamento dos trabalhadores em geral, atingindo aqueles com menor qualificação e sem proteção das leis trabalhistas. (RIBEIRO & LAGO, 2001, p. 147)

Os anos 1990 se caracterizam pela dualidade entre dois paradigmas urbanos: um de caráter social e redistributivista, com base na questão da Reforma Urbana, inscrita na Constituição Federal de 1988; outro enviesado pela política neoliberal, cuja doutrina enxerga o espaço urbano com a lente da acumulação flexível do capital globalizado, portanto reestruturação da metrópole corresponderia a essa nova função de competitividade econômica interurbana.

Partindo mais para essa segunda tendência, os programas Rio Cidade e Favela Bairro, ambas criadas na gestão do prefeito César Maia (1993-1996), baseiam-se no diagnóstico de que o Rio de Janeiro vivia em uma profunda desordem, através da dicotomia entre cidade “formal/legal” e a “informal/ilegal”. Para isso, foi pensado um “urbanismo heterogêneo”, que, por intermédio de intervenções localizadas, atingiria o conjunto do tecido urbano. A transformação urbanística da favela, símbolo pela informalidade/ilegalidade, em um espaço com características de bairro corrobora com o objetivo de criar novas centralidades, de tal forma a incentivar a dinâmica econômica dentro da própria periferia, levando-se em conta as potencialidades locais.

Porém, uma mobilidade urbana que pudesse integrar efetivamente a favela ao resto da cidade, ampliando as possibilidades de acesso dos moradores da periferia aos equipamentos culturais, ao mercado de trabalho e aos serviços públicos, não foi contemplada. Como aponta Harvey (2014), o direito à cidade é muito mais do que ter a liberdade individual de acessar os recursos urbanos, mas acima de tudo é um direito coletivo, prescindindo do remodelamento dos processos de urbanização exercido pelo poder coletivo. Como a urbanização “sempre foi um fenômeno de classe, uma vez que o controle sobre o uso dessa superprodução sempre ficou tipicamente na mão de poucos” (p. 3), é compreensível que a perspectiva coletivista sempre tenha sido colocada à margem, em prol de uma ideologia atomizante de sociedade.

O empreendedorismo urbano no Rio de Janeiro jamais encontrou condições tão favoráveis para experimentar, desde que o Rio foi alçado com capital mundial do esporte, sede dos Jogos Olímpicos de 2016 e da final da Copa do Mundo de 2014. Ao

mesmo tempo em que os cargos executivos de âmbito municipal e estadual se posicionaram como administradores desse grande caldeirão de interesses, os quais quase nunca coerentes à prática coletiva cidadã.

A começar pela *gentrificação*, como é conhecido o processo de emigração de uma parcela da população devido ao encarecimento do custo de vida, sofrido por moradores de locais que passaram a ser desejados pela especulação imobiliária ou pelo Estado. Isso aconteceu, por exemplo, em regiões da zona portuária com o projeto urbanístico Porto Maravilha, menina dos olhos do prefeito Eduardo Paes (2008-16), e cujo objetivo é revitalizar essa parte da cidade que foi, ao longo das últimas décadas, esquecida pelo poder público e pela iniciativa privada. A valorização do entorno fez com que famílias do Santo Cristo, da Gamboa e da Providência tivessem que se afastar do centro e procurassem por um padrão de vida compatível em outros cantos da cidade.

Em relação ao transporte coletivo, a prefeitura adotou algumas políticas para a melhoria dele, como a implantação dos *Bus Rapid Service*, conhecido como BRS, inaugurado em fevereiro de 2011. São faixas exclusivas em determinadas ruas para o transporte coletivo, por onde as linhas de ônibus passam e têm seus pontos de parada específicos de acordo com a numeração dada a cada uma das linhas. É uma tentativa de reduzir o tempo e o desgaste do percurso para aqueles que optaram pelo ônibus ao invés do carro.

Recebendo financiamento do Ministério das Cidades, do Ministério dos Transportes, do Governo Estadual e empréstimo do BNDES, a prefeitura lançou o projeto dos BRTs (*Bus Rapid Transit*), corredores de ônibus expressos e articulados, formando um anel de alta performance. O primeiro a entrar em atividade foi o BRT Transoeste, atualmente com 56 km de extensão, conectando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, à Santa Cruz e Campo Grande. O BRT Transcarioca foi inaugurado em junho de 2014, com 39 km, e faz a ligação entre o Terminal Alvorada e o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, na Ilha do Governador. Ainda estão previstos até as Olimpíadas de 2016, a entrega do BRT Trans-olímpico, entre o Recreio dos Bandeirantes e Deodoro; além do Trans-Brasil que ligará Deodoro ao Caju, percorrendo a Avenida Brasil.

Apesar dos aspectos positivos em relação à economia de tempo no trânsito e à possível integração ao sistema metroviário e ciclovitário, a escolha pelo sistema viário ainda está impregnada na mente dos governantes como solução da mobilidade urbana. Para a construção desses quatro corredores, que praticamente cruzam por boa parte da

cidade, com exceção da zona sul e de algumas regiões da zona norte, muitos bairros foram literalmente cortados pela linha viária, causando polêmicas desapropriações de moradias.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a quantidade de automóveis na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, no ano de 2012, era de três milhões. Somente na capital fluminense, esse número chegava a aproximadamente 1,9 milhão, em 2010. Se os dados do IBGE² apontam que a população da RM é de 12 milhões de pessoas e a da cidade, 6,5 milhões, a proporção de carro/pessoa pode ser estimada em 25% para a região que engloba 21 municípios³ e 29% para capital. Levando-se em consideração a hipótese de que a maior parte dos deslocamentos por carro atende à necessidade de ir ao trabalho e voltar para casa, o percentual aumenta consideravelmente se for dividido o número de veículos pela população ativa no mercado de trabalho.

O grande agravante para a formação do caos nas ruas é a deterioração do transporte público. No caso do Rio de Janeiro, a malha metroviária tem 41 km de extensão, muito abaixo dos 78,4 km de São Paulo e ainda inferior aos 42 km de Brasília. De acordo com a concessionária que administra o serviço na cidade, são 780 mil passageiros por dia, espalhados pelas 36 estações em operação. É sabido que, em horas de pico, o sistema superlota, comprometendo a qualidade do serviço. Reconhecidamente pior é o prestado pelos trens urbanos. Recebendo em média 620 mil usuários/dia, segundo dados da Supervia, eles não dão conta da demanda populacional que circula nas oito linhas, cujas estações finais, em seis delas, estão localizadas nas cidades que compõem a Baixada Fluminense, na Região Metropolitana.

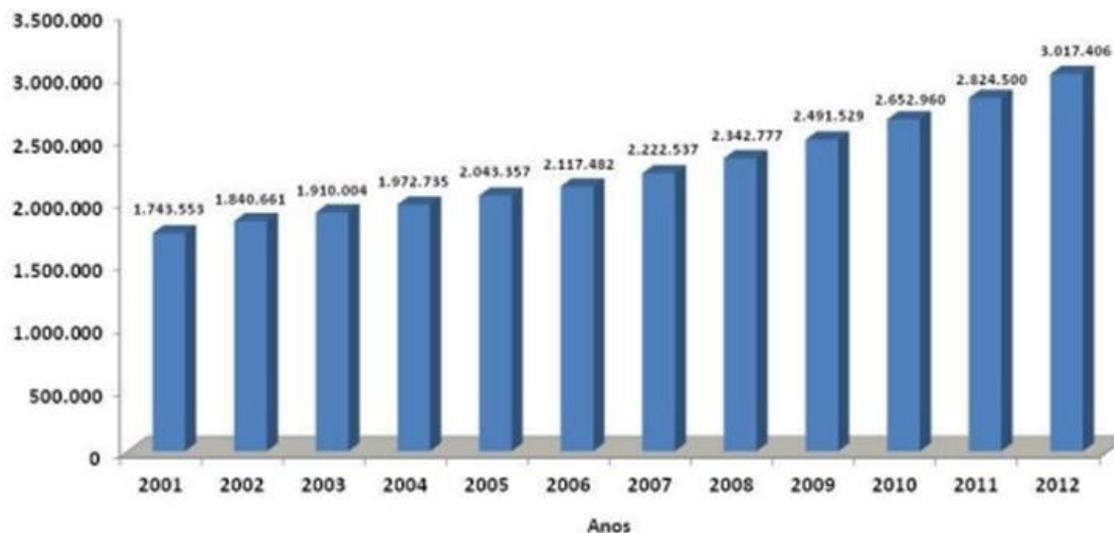
Em relação ao ônibus, somente no município do Rio de Janeiro, são 3,3 milhões de passageiros por dia⁴. Levando-se em conta o número de habitantes cariocas, seria possível considerar que quase metade dos cariocas se locomove através desse tipo de veículo. Se somados aqueles mais de três milhões de carros particulares nas ruas, o resultado final é um trânsito “apocalíptico”.

Gráfico 1 – Frota de automóveis – Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2001-2012)

²Estimativa Populacional 2014 - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2704>.

³ Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio Bonito, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

⁴ Dados fornecidos pelo *Armazém de Dados* (<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>).



Fonte: Observatório das Metrôpoles com dados do Denatran.

De acordo com Macdowell (2013), entre os anos de 2003 e 2011, houve um aumento de 34,8% na frota de veículos, ou mais de 606 mil veículos, ao sistema viário da cidade do Rio de Janeiro, ao mesmo período em que o tráfego sofreu crescimento de 50,6%. O autor acredita que o crescimento do tráfego nas vias cariocas está relacionado ao aumento do índice de mobilidade, e esse por sua vez ao aumento real da renda e do poder aquisitivo, proporcionais ao aumento do valor absoluto da renda do usuário.

A conclusão dele é a que os transportes de massa (metrô, barcas e trem) apresentaram uma taxa de crescimento que “não deixa de ser indício claro da procura da população de utilizar os sistemas de transporte de massa alternativamente ao transporte individual” (p. 8).

As únicas alternativas a ir de encontro com essa tendência secular serão a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), ligando o centro à região portuária, também com previsão para 2016. Uma das intervenções que fazem parte do projeto é o fechamento da Avenida Rio Branco (antiga Avenida Central, na época de Pereira Passos) para qualquer tipo de veículo automotor, pois ela se transformará em um *boulevard*, exclusivo para pedestres. E a outra será a chegada do metrô na Barra da Tijuca, no ano das Olimpíadas, prometendo descongestionar o trânsito na região.

As ciclovias estão concentradas na orla turística da Zona Sul e da Barra da Tijuca, quando deveria expandir-se, principalmente, para o Centro, de modo a criar alternativas de mobilidade para quem está indo trabalhar. Apesar disso, é preciso reconhecer os avanços na política pública carioca de implementação do sistema cicloviário, que existe somente há 24 anos. As primeiras ciclovias foram construídas em 1991, véspera do RIO92, em sua orla marítima. Posteriormente, sob coordenação da

Secretaria do Meio Ambiente (SMA) e apoio do Grupo de Trabalho Ciclovias, houve uma expansão da malha para outros pontos da cidade. A criação dos decretos municipais N°30629/2009 e N°31417/2009 ratifica o transporte à propulsão humana (bicicleta e pedestre) como estratégia alternativa à mobilidade, programando a redução da emissão de gases poluentes para a atmosfera. Em 2015, quando o Rio de Janeiro completou 450 de fundação, a cidade se preparava para chegar a 450 km de malha cicloviária, entre ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas. Segundo a prefeitura, esse meio corresponde a 5% do total dos meios de transporte, número que ainda é relativamente baixo imaginando-se um cenário sustentável para mobilidade urbana.

A cidade caminha em passos lentos para uma mudança de concepção de mobilidade que fuja do padrão viário, tão questionado historicamente e nos dias atuais como um modelo inadequado para as necessidades da metrópole. Observando o desenvolvimento histórico dos transportes, um tanto quanto controverso, é possível compreender melhor uma série de conflitos urbanos e, porque não, conflitos de natureza interior, causados pelo stress e pela pressa.

O Rio tem pressa para receber o mundo, o carioca tem pressa para chegar em casa, e a mídia tem pressa de alcançar a audiência. Por conta da visibilidade, o Rio se apressa para arrumar a casa a tempo, fazendo da violência, seja ela física ou simbólica, uma vassoura que esconde a poeira dos problemas para debaixo do tapete. Por conta do histórico de péssimos serviços públicos prestados a ele, o carioca se apressa para que suas demandas sejam atendidas, indo às ruas para reivindicar melhor transporte, melhor moradia, melhor condição de vida. Por conta de contratos comerciais lucrativos, a mídia se apressa para cobrir os fatos do dia, para chamar a atenção do carioca, para se juntar politicamente ao Rio. O carioca se apressa para ver o jornal. O Rio se apressa para aparecer no jornal.

Nesse ciclo vicioso da pressa, todos saem perdendo algo, além da paciência. O Rio perde a oportunidade de corrigir uma herança urbana marcada por sucessivos erros sociais, de oferecer ao carioca os meios seguros para ele exercer a cidadania. O carioca perde a oportunidade de circular pela cidade de forma mais humana, de contemplar as belezas naturais e culturais que só ela tem, de deixar o carro na garagem e de se encontrar na rua. Cria-se um ambiente propício para que as pessoas que já possuem alguma predisposição para o padrão comportamental Tipo A possam acabar contraindo a “doença da pressa”.

2.2. Paquetá: um Rio de Janeiro à parte

A melhor definição de Paquetá foi feita por um morador nativo da ilha, chamado Fábio Lacerda, quando disse: “uma roça de praia”. Nela, ainda é possível testemunhar uma comunidade autêntica de pescadores, profundamente enraizada ao lugar, convivendo com as famílias de sobrenomes tradicionais, que desde o início da ocupação ali habitam, com intelectuais e artistas que optaram pelo estilo de vida bucólico, com filhos e netos de imigrantes nordestinos que chegaram há décadas em busca de uma vida melhor.

Distando aproximadamente 15 km da Praça XV, o bairro de Paquetá tem 8 km de perímetro. Para efeito de comparação, representa mais ou menos 75% da orla de Copacabana. Com 1,2 km², a área é dividida por 40 ruas. O formato em “oito” separa duas regiões: do lado esquerdo à estação das barcas está a Ponte; à direita, o Campo. Por ser uma Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC), a ilha tem dezenas de imóveis tombados ou preservados, o que lhe dá o aspecto arquitetônico peculiar. Com exceção dos veículos automotores que prestam algum serviço público, todos os demais são proibidos de circular dentro do bairro.

Segundo o último censo demográfico do IBGE, de 2010, a população local é de 3.361 moradores, os quais 51,53% são mulheres e 48,47% homens. Dividindo por faixa etária, 61,9% representam a parcela de 15 a 64 anos, 16% de 65 anos ou mais, e 22,1% de crianças e jovens de até 14 anos. São 2.223 domicílios permanentes, com 56,6% de ocupação, o que significa que 43,4% desses domicílios servem como casa de veraneio ou então de final de semana.

De segunda a sexta-feira, dentro da ilha, há um fluxo reduzido de pessoas. Na praça central Pedro Bruno, moradores de mais idade costumam sentar nos bancos para prostrar, desfrutando as peculiaridades temporais do bairro, como a sensação de que os ponteiros do relógio passam de uma hora a outra de forma preguiçosa e calma. Tem aquelas pessoas que fazem as compras no mercadinho, os que aguardam nas charretes e nos táxis elétricos a chegada de passageiros na estação das barcas, os que simplesmente querem apenas passear. Nas partes mais afastadas do centro, o vai e vem de gente é menor ainda. Quem trabalha no Rio, costuma pegar as primeiras barcas do dia e voltar já no final da tarde.

Em compensação, quando chega sábado e domingo, Paquetá se transforma ao receber um contingente significativo de visitantes, que dependendo do clima, lota as

uma missão extremamente complicada para quem precisa fugir da polícia. Nadar 15 km para o continente só para atleta e tentar correr montado na bicicleta pode não ser tão eficaz. Assim como em todas as partes do mundo, existe sim venda de drogas, mas sem armamento. O que, se comparado com o continente, já é uma enorme vantagem, pois os malefícios do entorpecente se restringem à saúde do usuário, evitando o derramamento de sangue ocasionado pela política vigente de combate ao comércio ilegal das drogas.

As opções de lazer no espaço público também abrangem as 12 praças, o Parque dos Tamoios e, em especial, o Parque Darke de Mattos, cujos atrativos incluem um vasto gramado com árvores centenárias, uma trilha que leva ao alto do Morro do Veloso e um mirante com vista panorâmica da Baía de Guanabara.

Sobre os demais tipos de lazeres, no terceiro domingo de cada mês acontece a tradicional roda de samba no Paquetá Iate Clube, com o grupo Jequitibá do Samba. A Casa de Artes é responsável por receber ou organizar os principais eventos culturais, tais como recitais, exposições, cursos, workshops, serestas, cineclubes, chorinhos, etc. No local, são desenvolvidos projetos sociais de capacitação artística com crianças e jovens do bairro, sempre promovendo espetáculos que preservam e divulgam os atributos histórico-culturais de Paquetá.

Naturalmente, as opções de diversão e de programas intelectuais são muito maiores no continente, o que nada impede que os paquetaenses atravessem o mar para usufruir da efervescência cultural da cidade. A vida noturna boêmia não combina com a atmosfera bucólica da ilha. O horário limite das barcas, que aos finais de semana é meia-noite, também vira um empecilho àqueles que gostam de tomar a saideira lá para as quebradas da madrugada. Os bares que funcionam em Paquetá não costumam ficar abertos além desse horário. A “tribo” dos beberrões tem o hábito começar as atividades bem cedo.

Em termos de gastronomia, restaurantes e pensões disputam a preferência da clientela. Alguns estão mais voltados ao público interno, devido ao cardápio simples, que inclui os “PFs” (pratos-feitos), caracterizados pelo melhor custo/benefício, pois para matar a fome se gasta menos de R\$ 20. Os outros atendem a um perfil de público que pega os que têm maior poder aquisitivo na ilha e, preferencialmente, os turistas. Mesmo assim, são ambientes informais que não ostentam aquele ar aristocrático de sofisticação.

Para quem quer passar a noite na ilha, há quatro hotéis, duas pousadas e um balneário. Em períodos de festividades e feriados prolongados, os quartos já costumam ficar reservados com bastante antecedência. Sinal de que o turismo tem gerado bons

negócios para o setor de hospedagem local, o qual não se notabiliza pela administração por parte dos grandes conglomerados da indústria hoteleira. Tratam-se de empreendimentos de base familiar, que passam de geração à geração.

Também não se veem as grandes redes de supermercado. Tem o mercado principal, que fica em frente à estação das barcas, e mais dois, localizados em cada região de Paquetá. O comércio formal também é formado por: alguns bazares, algumas vendinhas, duas padarias, uma *lan-house*, uma sorveteria, uma drogaria, um açougue, uma distribuidora de bebidas, uma loja para animais, uma barraca de flores, uma banca de jornal, uma casa de material de construção, uma loja de decoração, um salão de beleza, uma loja de reparos eletrônicos, uma imobiliária, uma distribuidora de gás, uma agência bancária, e outros estabelecimentos com esse caráter exclusivista de serviço.

O custo de vida aos moradores é um dos piores problemas enfrentados na ilha. O transporte de mercadorias da região metropolitana para Paquetá eleva significativamente o preço dos produtos. A maioria das coisas costuma chegar via pequenas embarcações particulares. Só para se ter a dimensão desse custo, paga-se nos mercados do bairro um valor semelhante aos mais caros da Zona Sul, sendo feita a mesma compra. Levando-se em conta que a boa parcela da população paquetaense tem um padrão de vida simples, o jeito é ir a um supermercado próximo à Central do Brasil, que oferece preços populares, e com a vantagem de ter as compras entregues dentro da barca rumo a Paquetá. A estratégia passou a ser adotada por bastante gente e é uma alternativa para que os benefícios de se morar na ilha não se percam pela conta bancária.

A especulação imobiliária, embora tenha acompanhado a subida do setor que aconteceu em todas as regiões cariocas nos últimos oito anos, cresce com menos força no bairro. Ainda é possível pagar pouco mais de mil reais de aluguel por um apartamento de dois quartos, enquanto que nas partes mais nobres da cidade esse valor mais do que dobra. Os condomínios de existem em Paquetá são, na verdade, um conjunto de casas com dois andares, naturalmente sem estacionamento, onde o *playground* é o espaço público, como as praças, os parques e as praias. Por tudo isso, o custo com a habitação ainda é um dos pontos positivos.

Os serviços públicos prestados no bairro que pertence à XXI Região Administrativa do Rio de Janeiro são: o 21º Grupamento Marítimo do Corpo de Bombeiros; Guarda Municipal; o Destacamento de Polícia Ostensivo, vinculado ao 5º Batalhão de Polícia Militar; a Projeção Operacional da Polícia Civil, vinculada à 5ª DP; Comlurb, responsável pela limpeza urbana; a Riolut, iluminação pública; a Cedae, para

água e esgoto; a Light, para eletricidade; e os Correios. O que mais chama a atenção é que existem apenas três policiais militares na ilha a cada plantão, cuja duração é de dois dias. De acordo com a PM, o índice de homicídio não sai do zero e os assaltos estão em extinção. As principais ocorrências se baseiam em som alto e agressão entre familiares ou entre vizinhos. Fato que parece ser inacreditável se tratando da cidade do Rio de Janeiro, onde, somente nos últimos três meses de 2014, 300 pessoas perderam a vida em algum tipo de homicídio doloso⁵.

A Unidade Integrada de Saúde Manoel Artur Villaboim, subordinada à Secretaria Municipal de Saúde, possui o setor de emergência aberto por 24 horas, sendo que os casos mais graves podem ser transferidos, via helicóptero, para outros hospitais do continente. Além disso, atendimentos médicos de variadas ordens, como ginecologia, pediatria, odontologia, fisioterapia, etc. também funcionam diariamente. Assim como para os demais prestadores de serviço público, é permitido que os carros da ambulância circulem sem restrições pela ilha.

As três escolas de Paquetá são públicas; duas municipais (a Joaquim Manuel de Macedo e a Pedro Bruno) e uma estadual (Colégio Augusto Ruschi). A primeira atende do maternal até o 5º ano, onde estão matriculadas cerca de 300 crianças. A segunda é do 6º ao 9º ano, com aproximadamente 170 jovens. Levando-se em conta que, segundo o Censo Demográfico do IBGE de 2010, Paquetá tem uma população entre 4 e 14 anos de 424 pessoas, é possível estimar que a grande maioria das crianças e jovens da ilha estão estudando no próprio bairro. Para o ensino médio, o colégio estadual oferece 150 vagas.

2.2.1. Aspectos históricos

Paquetá completou, em 2015, 460 anos de descobrimento europeu, embora a fundação oficial seja datada de 1556. Antes mesmo dos homens brancos chegarem, os índios tamoios já desbravavam a região e, por essa razão, para não cair no vício historicista eurocêntrico, não seria correto considerar que a história da ilha comece na metade do século XVII. Mas, por questões culturais, os indígenas tinham na tradição oral a forma de passar às seguintes gerações o conhecimento. Infelizmente, isso se perdeu com as transformações sócio-demográficas que atingiram as terras tupiniquins com a imigração populacional do Velho Continente.

⁵Dados encontrados no Instituto de Segurança Pública (<http://www.isp.rj.gov.br/resumoaisp.asp>).

O que se sabe é que a ilha foi “descoberta”, em dezembro de 1555, por André Thevet, cosmógrafo e sacerdote da expedição de Villegagnon, em uma das incursões para desbravar a região recém-ocupada pelos franceses. Como era de costume, Thevet escrevia ao Rei Henrique II sobre as novidades do Novo Mundo, mantendo-o informado a respeito da empreitada de seus homens para além dos trópicos.

Depois de permanecermos ali pelo espaço de dois meses, durante os quais procedemos ao exame de todas as ilhas e sítios da terra firma, batizou-se toda a região circunvizinha, que fora por nós descoberta, de França Antártica. (THEVET apud MARIZ & PROVENÇAL, 2005, p. 85)

Somente no dia 18 de dezembro de 1556, o rei reconhece a ilha como parte integrante da França Antártica. Portanto, a ilha de Paquetá, antes mesmo de pertencer à colônia portuguesa, foi oficialmente registrada como território francês. Mas durante os dez anos de domínio franco, o local provavelmente não deveria ser habitado de forma permanente, por causa da ausência de mananciais de água potável. De acordo com o historiador Vivaldo Coaracy (2009), é possível que “os indígenas habitantes das margens da Guanabara, fossem eles Tamoios, Temiminós ou doutras tribos, quando em excursões de pescaria, em suas canoas, aportassem eventualmente às praias da Ilha” (p. 23).

A própria etimologia da palavra Paquetá gera interpretações distintas devido a essa peculiaridade geográfica. A mais aceita e difundida é que seu significado na língua tupi refere-se a “lugar habitado por muitas pacas”, mas tendo o animal, como habitat natural, a proximidade de águas correntes, como então imaginar a presença de pacas ali? Há duas regiões do país homônimas à ilha, uma em Santos e outra no Pará, e talvez nestes lugares faça sentido a ligação etimológica com os bichos. Outra versão, menos conhecida, porém mais sensata, é que Paquetá significa “lugar das conchas” (p.11).

No dia 13 julho de 1566, aconteceu na Baía de Guanabara, bem próximo à ilha, a chamada Batalha das Canoas, entre os tamoios, liderados pelo Cacique Guaixará e grandes aliados dos franceses, e os portugueses. A vitória lusitana culminaria no início do processo de povoamento da ilha de Paquetá, ou Pacoatá, como aparece escrito nos documentos da época (COARACY, 2009, p. 26). A ilha foi doada por Estácio para dois de seus homens de maior confiança: no dia 10 de setembro de 1565, a sesmaria da parte norte para Inácio de Bulhões, e no dia 15 de fevereiro de 1566, a da parte sul para Fernão Valdez. Esta é a gênese da rivalidade a qual os séculos posteriores intensificariam, entre as duas partes geográficas, o Campo e a Ponte.

No final do século XVII, quando a ilha fazia parte eclesiasticamente da freguesia de Magé, foi erguida a Capela de São Roque na porção oeste, mais tarde conhecida como *Campo de São Roque*. Como desde aquela época já havia uma forte rivalidade os habitantes das antigas sesmarias de Fernão Valdez e de Inácio de Bulhões, não demorou muito para que fosse construído outro templo, agora na porção leste, a Igreja Matriz Senhor Bom Jesus do Monte. A criação da nova paróquia causou rebuliço dentro da ilha, desencadeando uma espécie de “guerra santa” com forte caráter político, ao longo das tentativas sucessivas do desmembramento de Paquetá da jurisdição de Magé, barradas pelos religiosos do Campo. O problema só foi resolvido no século XIX, em 1810, por decisão do então príncipe regente D. João.

É atribuída ao monarca a alcunha “Ilha dos Amores” para designar o lugar graças ao qual se salvara de um terrível temporal, enquanto cruzava a Baía de Guanabara em direção a Macacu. Dizem também que o ele curou-se de uma úlcera na perna após se banhar com a água abençoada do poço de São Roque, padroeiro de Paquetá. E foi pagar sua promessa na pequena capela que homenageia o santo.

A relação de afeto com a ilha, porém, não parou por aí. Ele, frequentemente, costumava se hospedar na casa de Francisco Gonçalves da Fonseca, oficial de milícias da época. Inclusive, segundo fontes não oficiais, usava a residência como *garçonnière* para encontros extraconjugais. A presença do ilustre personagem deixou marcas definitivas na cultura local. Hoje, o refúgio de D. João transformou-se no Solar D’El-Rey, uma biblioteca pública com acervos de peças usadas pelo português. Na Praia dos Tamoios, está localizado um dos canhões que eram usados para avisar à população sobre a chegada do regente príncipe. Consta que até o final de sua permanência no Brasil, já como D. João VI, ele usufruiu dos amores oferecidos pela ilha.

Outro personagem histórico que até hoje marca o imaginário paquetaense é o “Patriarca da Independência” José Bonifácio, que em 1831, antes mesmo de aceitar o pedido de D. Pedro I para tutelar o futuro imperador, havia se mudado para seu “retiro filosófico”, como costumava se referir à ilha. Em 1833, ele foi destituído do cargo de tutor através de um decreto da Regência e teve que se recolher preso dentro de casa. Para vigiar seus passos, o governo destacou uma guarda em frente à residência, em uma praia, que, por este motivo, passou a ser popularmente chamada de Praia do Guarda, mas cujo nome oficial é Praia José Bonifácio. A detenção domiciliar do político abolicionista durou até 1835, mas ele continuou em seu “retiro filosófico” por mais três anos.

Mas não só de episódios românticos vive Paquetá. Em setembro de 1893, a ilha foi sitiada por marinheiros comandados pelo Almirante Custódio José de Melo, naquela que ficou conhecida como Revolta da Armada, levante contra o governo do presidente Marechal Floriano Peixoto. A maioria dos moradores ali permaneceu, obrigada a seguir as ordens dos revoltosos. Como a parte continental da capital do país era alvo das ações bélicas dos oficiais da Marinha, Paquetá acabou servindo de base terrestre, a única na qual eles conseguiram se fixar durante todo o conflito. Por isso, o lugar foi militarmente ocupado, de modo a facilitar o tráfico entre os navios rebelados na Guanabara e os recursos necessários para batalha, já que “mais de uma vez por dia, lanchas da Armada chegavam a Paquetá para trazer feridos e cadáveres, para buscar o pão e a carne enquanto a houve” (p. 78).

Não há notícias de que, durante os seis meses de guerra, a ilha de Paquetá tivesse sido bombardeada por tropas leais a Floriano, mas o perigo iminente de um conflito sangrento afetou drasticamente a dinâmica social. A sofrida população precisava cooperar com os marinheiros por uma questão de sobrevivência. Só que, em março de 1894, os revoltosos se renderiam, dando início a uma nova ocupação militar; desta vez, os homens do presidente desembarcavam para punir severamente aqueles que, por ventura, houvessem colaborado com a tentativa de golpe. Ou seja, na prática, quase todos os paquetaenses. Ao longo de outros seis meses, as perseguições aos moradores viraram rotina. Muitos, inclusive, foram presos e fuzilados.

2.2.2. Aspectos folclóricos

Cada ponto da ilha tem algum mito fundador. Se esse trabalho fosse voltado a contar todas as lendas locais, provavelmente não sobraria espaço para os capítulos seguintes. Assim como as passagens históricas descritas acima, o folclore configura papel essencial no imaginário coletivo a respeito de Paquetá, e em cada lenda há um fundamento que dialoga com a realidade. Mais uma vez, serão selecionados aspectos que ainda exercem fascínio àqueles que moram no bairro ou vêm visitá-lo. Eles foram encontrados nos livros, nas ruas e, também, no diálogo com quem preserva a memória local.

A começar pelos os escravos que, entre os séculos XVII e XIX, vinham abastecer a capital do Brasil e chegavam ao Cais do Valongo, na região central da cidade. Muitos eram desembarcados antes em Brocoió, ilha vizinha à de Paquetá, onde

passavam por uma triagem para que doenças contagiosas ou anomalias pudessem ser identificadas. Entre esses, estava o negro João Saudade, como era conhecido por seus pares, ou João da Nação Benguella, assim chamado pelos feitores. Por conta da força e da exuberância muscular, foi servir aos senhores na terra apadrinhada por São Roque. Nenhum sentimento conseguia entrar em seu coração além da tristeza, pois havia sido separado da mulher e filhinho em solo africano. Todas as noites, sentado à beira-mar em um cais apontado para Brocoió, ele rezava para que pudesse reencontrar a família. Passavam-se anos e lá ficava olhando para o horizonte à espera dos dois. “João não era apenas um escravo triste. Para alguns dos velhos, era a própria encarnação humana da saudade.” (CARDOSO, 1975, pág. 39)

Eis que, em uma dessas noites, formou-se um clarão no céu que jorrava raios de prata sobre a ponte. Subitamente, a imensa luz se apagou. Onde estava João? Ninguém nunca mais o viu. O mistério acabou dando origens a várias teorias, uma delas a de que uma estrela veio de Benguela para buscá-lo. Os mais céticos, porém, acreditam que ele tenha mesmo se suicidado no mar. Independentemente de seu paradeiro, João se transformou em personagem lendário e a Ponte de Saudade, em uma das referências turísticas do bairro.

Nessa mesma época da escravidão, nasceria outra lenda para marcar o imaginário popular. Trata-se da história da Maria Gorda, um baobá centenário, símbolo máximo de Paquetá e que está localizado na Praia dos Tamoios. Segundo fontes não oficiais, a árvore típica das savanas africanas seria a reencarnação da mucama Maria Apolinária da Nação Cabinda. Indignada com o sofrimento dos irmãos negros, ela sempre pedia aos orixás que, ao morrer, fosse deixada alguma lembrança na natureza de Paquetá sobre os tempos da senzala. O que contam por aí é que Maria Apolinária desapareceu no mesmo dia em que um pequeno arbusto, que nunca existira na ilha, brotou em frente da casa onde morava. Hoje, visitar Paquetá sem deixar de beijar o baobá é a mesma coisa que viajar para Paris e não conhecer a Torre Eiffel ou ir para Nova York sem ver a Estátua da Liberdade. Nela há uma placa com os seguintes dizeres: “*Sorte por longo prazo a quem me beija e respeita. Mas sete anos de atraso a cada maldade a mim feita*”. Desde 1967, Maria Gorda é tombada pelo Instituto Estadual de Patrimônio Cultural (Inepac).

Mas outra história já era conhecida pelos paquetaenses dos séculos XVIII e XIX, muito antes que o amor entre Augusto e Carolina fosse eternizado na literatura brasileira pelo romance “A Moreninha”, de Joaquim Manuel de Macedo, publicado em 1844. A

lenda da moreninha chegou aos ouvidos do escritor, que em sua célebre obra, conta através da personagem D. Anna o caso entre a índia Ahy e o índio Aoitin.

Eu vou lhe contar a história das lágrimas de amor, tal qual a ouvi da minha avó, que em pequena aprendeu de um velho gênio que nesta ilha habitava. Era no tempo em que ainda os portugueses não haviam feito a descoberta da Terra de Santa Cruz. Essa pequena ilha abundava de belas aves e em derredor pescava-se excelente peixe [...]. (MACEDO, 1997, p. 64)

Havia uma gruta, de onde a jovem Ahy assistia, todos os dias, a Aoitin chegando para pescar e caçar na ilha. Ao final da jornada, ele se deitava e descansava dentro da gruta. A jovem era perdidamente apaixonada, mas nunca teve o reconhecimento por parte do índio, que a ignorava. Tamanha tristeza fez com subisse o rochedo para chorar e cantar diariamente. Nem assim conseguia atenção. Porém, o canto rompeu a rocha, permitindo que as lágrimas escorressem pela pedra. Uma gota caiu em cima dos olhos de Aoitin, que passou a enxergá-la. Outra gota caiu em seu ouvido, e ele passou a ouvi-la. Por último, seu coração foi atingido por uma gota e ele se rendeu à paixão. O restante das lágrimas de Ahy formou uma fonte de água, que ao entrar em contato com a sede de Aoitin, fez o índio ter a certeza de que o sentimento de amor era recíproco. A partir daí, eles viveram felizes para sempre.

Inspirado nesse conto, Joaquim M. de Macedo escreveu, no mesmo cenário, a história da outra moreninha, Carolina, que em um feriado de Sant'Ana, encontra familiares e amigos de seu irmão na casa da avó. Um deles é Augusto. Eles se apaixonam e têm de enfrentar as dificuldades impostas pelo enredo, mas no final tudo se resolve para a felicidade do casal.

Considerado o primeiro romance da literatura nacional, “A Moreninha” ganhou adaptações no cinema e na teledramaturgia. Em 1965, a TV Globo produziu a novela, protagonizada por Marília Pêra e Cláudio Marzo. Dez anos mais tarde, outra versão, agora com Nívea Maria no papel de Carolina. No cinema, o filme de 1970 teve como a Moreninha a atriz Sônia Braga. Mesmo depois de tanto tempo, o palco literário cristalizou-se como principal referência a respeito de Paquetá. Quando se comenta sobre o bairro com pessoas de fora, muitas lembranças são feitas a partir do livro, do filme ou da novela. Desfrutando do sucesso, a Praia da Moreninha se manteve como a mais famosa entre todas.

2.2.3. Aspectos sociológicos

Desde que Estácio de Sá dividiu a ilha em duas sesmarias, em 1565, e as doou para dois de seus maiores aliados, Paquetá possui duas metades que vão muito além de meras localizações geográficas. Ao longo do tempo, o *Campo* e a *Ponte* se transformaram em categorias de pensamento responsáveis pela principal auto-representação dos paquetaenses. Ultrapassando as bases cartográficas, viver “da Ladeira do Vicente para cá” ou “para lá” é incorporar um conjunto de atribuições coletivas que funcionam como marcações individuais, que vão provocar engajamentos ou enfrentamentos de acordo com as circunstâncias.

Após a “guerra santa” envolvendo a Capela de São Roque e Igreja Matriz Senhor Bom Jesus do Monte, foi fundado em 1918, no lado de São Roque, o Municipal Futebol Clube. Naturalmente, o outro lado, que passou a ser chamado de *Ponte*, não deixaria barato e criou, posteriormente, o Barreirinha Futebol Clube. Os embates entre as equipes, realizados em seus respectivos estádios, localizados em cada extremidade da ilha, incendiavam o orgulho local por pertencer a um dos dois territórios. Não bastasse o futebol e a religião, a disputa acirrada também aconteceria no samba, com os blocos Silêncio do Amor e União Campista (depois, Unidos de São Roque) lutando pelo título de Campeão do Carnaval de Paquetá, por décadas. Portanto, todo um sistema de imaginário social da ilha se constituiu a partir de episódios históricos oriundos dos duelos.

Acontece que uma série de mudanças socioeconômicas, urbanas e ambientais, intensificadas desde a década de 1960, tem alterado o panorama demográfico e cultural do bairro e, conseqüentemente, o modo de manter viva a rivalidade entre as partes. A começar pela poluição da Baía de Guanabara e os novos acessos da metrópole à Região dos Lagos, tirando pouco a pouco o caráter de balneário de Paquetá em relação à elite carioca, que não só frequentava a ilha como também alugava casas de veraneio para longas estadias, o que dava ao bairro certa prospecção econômica. A forte migração nordestina, originária de uma única região – a Vila de Siriji, no município de São Vicente Ferrer, e dos municípios vizinhos, Vicência e Limoeiro, do estado de Pernambuco – principalmente nos anos 1980, modificou a dinâmica social da ilha, tendo em vista que se trata de uma coesa organização “quase exclusivamente baseada nos laços de parentesco e amizade originais, sem muita inserção no plano social local” (LEITÃO, 2013, p. 97).

O principal elemento apontado como justificativa de tal mudança é a expressiva migração de famílias nordestinas que se instalaram no seio

de uma ordem social já conhecida. A presença de numerosas famílias com hábitos e perspectivas diferentes em relação a Paquetá instaurou uma nova ordem sociológica, com a introdução de elementos nas relações sociais diversos da natureza conhecida como práxis local. (p. 14)

Desde 1970, quando o Barreirinha pôs fim à sua equipe de futebol, o Municipal até vinha apresentando expressivos resultados nas divisões amadores do esporte, ganhando títulos e enchendo seu modesto estádio aos domingos. Porém, os anos 2000 trouxeram a extinção do time adulto e o abandono parcial da sede. Hoje, alguns times de pelada ainda brincam no gramado, o mesmo que recebia os clássicos que paravam Paquetá. Quanto ao carnaval, os dois blocos encerraram suas atividades há dois anos, após perderem o incentivo e o apoio financeiro da prefeitura. Até então, desfilavam pelas ruas do bairro como se estivessem na Marquês de Sapucaí, apresentando carros alegóricos, todos componentes com fantasiadas adequadas ao enredo e baterias devidamente ensaiadas. Agora, durante os quatro dias de folia, assiste-se à pulverização de blocos dispersos, a maioria dos quais com um número reduzido de participantes, que vestem a camisa abada de acordo com o bloco. Simultaneamente, a proliferação de inúmeras igrejas neopentecostais, de diferentes ordens, abalou a hegemonia católica da ilha, representada pelos dois templos seculares. As missas semanais continuam recebendo os fieis, mas sem a pujança de outrora.

Embora a tradição de rivalidade ainda seja cultivada pela memória daqueles que presenciaram os áureos momentos de enfrentamento, a chegada recente de novos moradores contribui para dar lugar a uma nova categoria de classificação: a baseada no tempo de habitação na ilha, em uma escala de valores que engloba os usos e direitos sobre a ilha. Segue assim “novo dispositivo de segmentação para circunscrever e distinguir os moradores ditos ‘estranhos’ por oposição aos moradores tradicionais, ou seja, *gente conhecida*” (LEITÃO, 2013, p. 13).

Na verdade, Paquetá sempre recebeu um fluxo de pessoas estranhas às famílias que ali habitam há gerações, e, atualmente, “segundo os dados da imobiliária local, os que têm procurado casas para comprar são, principalmente, famílias do Rio de Janeiro, que querem fugir da violência da cidade” (p.14). Mesmo com a constatação de que muitos têm deixado residência nas regiões nobres, como Copacabana, Botafogo, Santa Teresa e Grande Tijuca, para habitar em Paquetá, não é possível ainda comprovar se houve algum aumento considerável populacional.

Com o fim das atividades das instituições que promoviam a coesão social através da oposição territorial, observa-se a predominância de uma dinâmica marcada por uma gradação hierárquica, que vai variar de acordo com o ponto de vista, como, por exemplo, aqueles que *ninguém conhece, de fora, têm casa aí, paraibas, antigos e nativos (ou locais)*.

Na realidade, percebe-se que a ordem social em Paquetá está baseada em relações segmentadas, e que não apenas se referem às distinções mais evidentes, como entre moradores e veranistas, peculiares aos balneários e, mais recentemente, a oposição entre o morador antigo e os novos. [...] No âmbito mesmo das esferas de relacionamentos entre a população mais antiga, percebem-se nítidas “associações” que se revelam nas relações cotidianos de *quem fala com quem* ou *quem não fala com quem* e que vão ordenando uma práxis local e refletindo a posição e a distância social de cada um desses indivíduos (ou grupo de indivíduos). (p. 190)

O problema é que Paquetá está sofrendo com a falta de engajamento político por parte da população quanto às questões de interesse do bairro. A associação de moradores, por exemplo, corre o risco de se extinguir caso realmente ninguém se candidate às próximas eleições. As reuniões marcadas tanto pela associação, quanto por comissões designadas a resolver problemas específicos, costuma receber um número ínfimo de pessoas, mesmo com toda a facilidade de acesso devido às características geográficas da ilha.

2.2.4. Aspectos de locomoção

É incontestável que, do ponto de vista ecológico, a bicicleta seja o meio de transporte perfeito. Qualquer discussão política de âmbito internacional voltada para resolver os problemas ambientais do mundo precisa necessariamente tratar da redução da cadeia produtiva e de consumo da indústria automobilística. Mas seus benefícios também se estendem a outros campos. Sociologicamente, a bicicleta proporciona uma experiência de integração real à sociedade, na medida em que o ciclista faz de seu corpo o mediador do tempo, enquanto que no transporte de tração motor a velocidade exercida pela máquina é a responsável pela mediação. O ciclista torna-se frágil, que sem o escudo de aço ao redor, precisa manter um alto nível de atenção ao que acontece à sua volta, permitindo que os estímulos aos sentidos sejam intensificados.

O fluxo de imagens, o não pertencimento e a paisagem asséptica da cidade passa a ser substituída pelas imagens que se prolongam na retina, pelos cheiros, pelas imundícies que se aglomeram pelas ruas, mas também pelo olhar detido às casas, pessoas e natureza. (PAIVA, 2014, 65)

A segurança pessoal depende do respeito daqueles com os quais se divide o caminho. Portanto, o transporte ciclovitário prescinde de uma via de mão-dupla que carregue a educação, a generosidade e, em especial, o respeito ao próximo. Diferentemente do motorista, o sujeito que anda de bicicleta tem o livre-arbítrio para ir ou estacionar onde quiser, pode modificar sua rota diariamente, está em contato direto com as forças orgânicas que compõem a sociedade. Ou seja, a bicicleta derruba por completo os discursos publicitários, construídos por décadas, que vendem a liberdade através do carro. Não existe nada mais libertário na mobilidade urbana do que conduzir e ser conduzido pela “magrela”.

Quando pedalo minha bicicleta pela cidade vejo coisas acontecendo, posso parar e explorá-las a fundo sem dificuldades. Também vejo meus amigos e conhecidos, posso parar e falar com eles diretamente. Isso, combinado com a ausência da mídia de massa martelando no meu cérebro no isolamento do meu carro, acaba estabelecendo laços orgânicos e canais diretos de experiência e comunicação humanas. (LUDD, 2005, p. 126)

Nenhum outro veículo de locomoção individual simboliza tamanho respeito à tradição histórico-cultural de Paquetá do que a bicicleta. Em cima dela, os moradores realizam as atividades cotidianas. Vão à padaria, ao supermercado, encontram os amigos, passeiam pelas praias, exercitam-se, enfim, entre diversas outras ações que tangem o dia-a-dia. Apesar do tamanho relativamente pequeno do bairro, se comparado a outros da cidade, o comércio se concentra na porção central da ilha e se estende em pontos isolados, tornando mais cansativo o acesso a pé. Portanto, o uso bicicleta não se restringe à livre fruição ou ao esporte, mas apresenta-se como solução para encurtar as distâncias entre a casa e o destino circunstancial.

A diferença é que andar de bicicleta em Paquetá não se restringe à ciclovía, até porque ela não existe. Pelas características urbanísticas do bairro, não há obstáculos para a livre circulação da magrela, com exceção apenas do interior do Parque Darke de Mattos, onde está proibida. A bicicleta exercer plena soberania nas ruas é para a boa parte da sociedade urbana uma quebra de paradigma.

Do ponto de vista econômico, o veículo de tração mecânica torna-se um meio de sustento para uma parcela da população através de duas maneiras. Os estabelecimentos que alugam e concertam bicicletas empregam paquetaenses e lucram com a chegada de turistas. Mas são os táxis ecológicos, conhecidos como ecotáxis, que movimentam parte da economia local. Cobrando o valor de R\$ 5 por pessoa, as bicicletas elétricas

adaptadas com banco traseiro circulam com passageiros o dia inteiro, especialmente, nos horários de desembarque das barcas e dos catamarãs.

Em compensação, o tradicional passeio de charrete tem entrado em crise. A polêmica a respeito do fim ou não do uso de tração animal intensificou-se após ter chegado à câmara municipal com um projeto de lei⁶ para sua proibição, de autoria dos vereadores Dr. João Ricardo e Eliseu Kessler.

JUSTIFICATIVA

No dia 27 de março de 2013, após ser maltratado por seu proprietário, um cavalo foi apreendido na Ilha de Paquetá, mas não resistindo aos ferimentos morreu quatro dias depois. São fatos que vem se repetindo há anos. Animais utilizados para tração nos meios de transporte da Ilha de Paquetá e maltratados por seus proprietários ou por seus condutores [...]. Para substituir as charretes, a Prefeitura poderá providenciar junto aos charreteiros carrinhos elétricos, valendo lembrar que já existe transporte alternativo na Ilha de Paquetá a disposição dos turistas e moradores. Esta a razão deste Projeto, que submeto à consideração de meus pares, ilustres Vereadores desta Câmara Municipal, para se aprove o fim das situações deploráveis que ocorrem na Ilha de Paquetá, como a que relatamos acima. (PL nº 144/2013)

De fato, analisando a coxia onde dormem os cavalos, pela aparência, é compreensível que exista um movimento em defesa da vida dos animais. Mas esse é um assunto que divide opiniões dentro da ilha. Atualmente, circulam poucas charretes, cada uma com dois cavalos. A tendência natural é que, gradativamente, esse tipo de transporte seja substituído pelo de tração elétrica, mesmo sem a aprovação ainda do projeto de lei.

Porém, a mais nova polêmica é justamente sobre os limites de velocidade dos ecotáxis. A falta de regulamentação do veículo por parte da prefeitura gera risco para os moradores. Não se sabe ao certo quantas bicicletas elétricas circulam pela ilha, nem se elas estão em condições adequadas para o transporte de passageiros. O pior são os casos de atropelamento causado pelo excesso de velocidade, pois o limite máximo permitido é de 20 km/hora.

Um outro veículo acessível em Paquetá é o chamado “trenzinho”, mas que na verdade tem a parte dianteira igual a de um trator e carrega atrás dois compartimentos, divididos em bancos, que faz lembrar o bondinho de Santa Teresa, mas com pneus. Curiosamente é uma mistura de trator, ônibus e bonde, que ganhou o nome “trenzinho”.

⁶ Acesso disponível em <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro1316.nsf/0cfaa89fb497093603257735005eb2bc/63f76072a494422e03257b440062e586?OpenDocument>.

Possui tração motora, mas, também curiosamente, é permitido. Ele tem a vantagem de levar um grande número de pessoas, geralmente, pessoas que estão a visitar a ilha.

Sobre o transporte marítimo, ele será amplamente discutido no capítulo 4, mas vale alguns registros históricos. Até a primeira metade do século XIX, somente as embarcações à vela e, para distâncias reduzidas, os barcos movidos a remo eram meios usados para o deslocamento entre Paquetá e as demais regiões do continente. Nessa época, a ilha se caracterizava pelo desenvolvimento da produção agrícola e pela indústria da cal. Com a intensificação do fluxo comercial, que também impulsiona o fluxo de pessoas, as barcas movidas a vapor começaram a ser exploradas como transporte. Segundo Coaracy (2009, p. 75), a partir daí “a viagem entre a Côrte e a Ilha se fazia em 80 minutos, custando a passagem de 600 réis para as pessoas livres e 320 réis para os escravos”. Porém, a preferência pelas estradas de ferro, que ligavam a capital do país ao interior, acabou minando a importância do tráfego marítimo, o que culminaria na decadência desse tipo navegação em Paquetá. Apenas em 1881 que foi inaugurada a ponte de atracação na ilha para, enfim, iniciar o transporte coletivo regular, realizado pela Companhia Ferry. Ao longo do século XX, outras empresas foram se revezando no controle do trajeto, e as embarcações acompanhando o ritmo das inovações técnicas, como a locomoção por combustão. Acontece que, desde a década de 1960, algumas barcas de modelo mono casco vêm sendo usadas de forma ininterrupta, transformando-se em um símbolo tradicional da viagem entre a Praça XV e Paquetá.

A Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (CONERJ) operou o transporte de 1973 até 1998, quando foi transferida à iniciativa privada, passando a ser administrada pelo consórcio Barcas S/A, sob o regime de concessão do direito de exploração das linhas regulares pelo período de 25 anos. No ano de 2012, houve a aquisição de 80% da concessionária pelo Grupo CCR, e se passou a chamar então CCR Barcas. Até a metade de 2015, a linha Praça XV – Paquetá era composta por doze horários durante a semana, em cada sentido, e outros doze horários aos finais de semana.

De forma oposta ao continente, se supõe que a atmosfera pacata e bucólica da ilha, sua dinâmica social e o modo de locomoção interna via bicicleta e externa pela barca favoreçam a um padrão de comportamento oposto ao da “doença da pressa”. Apesar de também ser parte integrante da vida urbana carioca, o bairro possui um arquétipo e um imaginário historicamente construído desassociados da pressa.

CAPÍTULO 3 – FAZENDO BALDEAÇÃO NA MODERNIDADE

O desenvolvimento do sistema de transmissão de informação é indissociável do processo histórico da modernidade, assim como da evolução dos meios de transporte. Desde a concepção do indivíduo moderno, o modo de vida urbano, cujo ritmo coincide com a velocidade dos meios de comunicação e de transporte, foi se tornando hegemônico, trazendo consigo novos padrões de consumo e, principalmente, de pensamento. Os planos urbanísticos e a mobilidade urbana variam de acordo com a concepção que se tem do corpo em um determinado contexto.

O Rio de Janeiro, sendo hoje uma das principais metrópoles do mundo, é fruto das aceleradas transformações pelas quais o mundo tem passado nos últimos trezentos anos. Apesar de suas particularidades, a cidade é afetada diariamente pelo o que acontece numa escala global, ainda mais numa época de supressão do espaço pelo tempo através dos aparatos tecnológicos. É de se supor que a mente do carioca não se difira completamente daquela que é produzida nos principais centros urbanos do Ocidente, principalmente quando se fala de hábitos e gostos. A própria transnacionalização das marcas e dos serviços, seguindo a lógica do livre mercado, acaba de certa forma, embora sem lograr êxito completo, padronizando práticas cotidianas que deveriam levar em maior consideração o real histórico de cada lugar e os valores que estão no cerne de culturas locais. Dessa forma, não seria tão eficaz realizar um apanhado histórico de uma cidade como Rio sem buscar referências teóricas que abrangessem a discussão para uma estrutura social macro.

Com o *bios-midiático* a “pleno vapor”, compreender o papel da comunicação com viés de interação e da comunicação voltada à vinculação na (des)construção do sentimento de pertencimento a um território, seja este um microcosmo social ou uma megalópole, oferece novos rumos a uma ciência voltada empiricamente para o comum. Situar o conceito de comunidade dentro do cenário urbano contemporâneo surge como uma necessidade, até pelo fato de se estar lidando com um território de proporções físicas reduzidas, como no caso de Paquetá.

A ilha, com toda sua particularidade, mantém a dicotomia em relação ao continente carioca não só pela distância espacial, mas principalmente por uma questão de temporalidade. Assim, uma baldeação na modernidade se faz imprescindível a fim de evitar ficar à deriva pelas águas da Baía de Guanabara. Antes de finalmente embarcar deve-se garantir que a viagem está segura em termos teóricos.

3.1. De Harvey a Harvey: os meandros da Modernidade

O médico britânico William Harvey publicou, em 1628, a obra *De motu cordis*, que mudaria radicalmente a concepção de corpo até então vigente. Desde a Atenas de Péricles, no século V a.C., a ciência médica vinha aceitando a teoria do calor corporal para explicar a diferenciação entre homens e mulheres, e assim ditar regras de subordinação e dominação. Acreditava-se que o macho era por natureza quente, forte e ativo, enquanto a fêmea, o oposto. Mas as descobertas sobre a circulação sanguínea feitas por Harvey desmistificaram essa tradição de mais de dois mil anos, pois se o coração bombeava sangue através das artérias, a circulação era o responsável por aquecer o corpo. Ou seja, a teoria de que o sangue corria através do corpo aquecido por um “calor inato” não fazia mais sentido.

A introdução da noção de movimento deu uma nova imagem ao ser humano. Nesse mesmo contexto histórico, o liberalismo econômico já defendia que o homem deveria ter autonomia para circular, tal qual a economia e os bens de mercado. Nada melhor para a legitimação do capitalismo que a ciência finalmente chegasse à conclusão de que o corpo continha os princípios da circulação na própria estrutura interna. Esse novo ponto de vista médico sobre a circulação do sangue, a respiração e os impulsos nervosos criou uma ideia de organismo saudável graças à estimulação que lhe conferiam os movimentos. Ao mesmo tempo, Adam Smith e outros teóricos da mesma vertente “falavam de saúde econômica nos mesmos termos com que os médicos se referiam à saúde do corpo, utilizando imagens como ‘respiração das mercadorias’, ‘exercício do capital’ e ‘estimulação da energia do trabalho’” (SENNETT, 2003, p. 225), como se realmente a circulação de ordem econômica fosse tão importante quanto à sanguínea e respiratória.

A partir daí, a modernidade passa a adotar o conceito de movimento autônomo como essência primordial, a se manifestar nas demais esferas da vida social. Nasce o individualismo, produto de um processo de formação de uma mentalidade quantificadora, uma racionalidade instrumental, concebida como lucidez e sabedoria ética, mas também como valor de medida e de normatização, afetando todos os âmbitos ideológicos. A estabilização do novo regime, a monarquia absoluta, corrobora também para o amadurecimento de uma forma universal e histórica relativamente progressista, a qual tem sua expressão ideológica na filosofia de Descartes e na estética do classicismo.

A generalização, a tipificação, a abstração empírica adquirem um valor central na descrição do mundo.

Embora o termo “moderno” tenha uma história bem mais antiga, o que Habermas chama de projeto da modernidade entrou em foco durante o século XVIII. Esse projeto equivalia a um extraordinário esforço intelectual dos pensadores iluministas para desenvolver a ciência objetiva, a moralidade e a lei universais e a arte autônoma nos termos da própria lógica interna deles. (HARVEY, 2007, p. 23)

Como consequência, há uma dissociação do corpo humano com o conceito de pessoa, onde o primeiro é convertido em um objeto entre outros, enquanto o segundo declara independência de qualquer conexão visceral com o meio ou com sentimentos de pertencimento a um lugar, pois agora basta encontrar suas coordenadas dentro de si mesmo, ratificando a autossuficiência característica do homem moderno. Necessita-se abandonar urgentemente as velhas lealdades, haja vista que a individualidade é o meio através do qual o universal se manifesta.

De acordo com Foucault (1979), o poder investe no corpo, sobre o qual se exerce, e o indivíduo é um de seus primeiros efeitos, além de ser seu centro de transmissão. O poder, portanto, passa através do indivíduo que ele constituiu. Porém, para o pensador francês, o corpo é uma realidade bio-política, uma superfície de inscrição dos acontecimentos. Na sociedade disciplinar, onde o instrumento principal passa a ser a vigilância, o poder distribui os indivíduos no espaço e os ordena no tempo para julgá-los, medi-los, classificá-los, enfim, para utilizá-los ao máximo. Simultaneamente, o poder também é massificante na medida em que constitui aqueles sobre os quais se exerce em um corpo único, as instituições disciplinares.

A Verdade, “circularmente ligada a sistemas de poder, que a produzem e apóiam, e a efeitos de poder que ela induz e que a reproduzem” (p. 10), em torno da consolidação de um saber médico produziu um primeiro objeto que foi o corpo enquanto força de produção, força de trabalho. E a medicina social francesa, desenvolvida no século XVIII, tinha como um de seus alicerces a purificação do espaço urbano, através da análise das regiões de amontoamento, de confusão e de perigo. Era preciso uma boa circulação de água e de ar, a fim de zelar pelo meio de existência.

O poder político da medicina consiste em distribuir os indivíduos uns ao lado dos outros, isolá-los, individualizá-los, vigiá-los um a um, constatar o estado de saúde de cada um, ver se está vivo ou morto e fixar, assim, a sociedade em um espaço esquadrihado, dividido, inspecionado, percorrido por um olhar permanente e controlado por um registro, tanto quanto possível completo, de todos os fenômenos. (p. 51)

Baseando-se no discurso da saúde pública, os urbanistas da época recomendavam que o espaço fosse desenhado para encorajar todas as atividades aeróbicas. Assim, o desenho urbano promove a circulação de grande número de indivíduos. Na Roma de Adriano, por exemplo, como era preciso olhar e obedecer, a arquitetura do espaço romano, baseada na geometria corporal, já disciplinava o movimento do corpo, de modo que uma pessoa se deslocasse sempre para frente, sem nada que chamasse atenção lateralmente. Mas, agora, o desejo de facilitar as funções respiratórias e a circulação mudaria radicalmente o paradigma urbanístico das cidades, onde “as ruas tornaram-se mais limpas; abaixo delas, ‘veias’ urbanas substituíam bueiros rasos, carregando água suja e excrementos para novos canais de esgoto” (SENNETT, 2003, p. 220), preparando um espaço saudável para a livre circulação.

A revolução de Harvey favoreceu mudanças de expectativas e planos urbanísticos em todo o mundo. Suas descobertas sobre a circulação do sangue e a respiração levaram a novas idéias a respeito da saúde pública. [...] Construtores e reformadores passaram a dar maior ênfase a tudo que facilitasse a liberdade do trânsito das pessoas e seu consumo de oxigênio, imaginando uma cidade de artérias e veias contínuas, através das quais os habitantes pudessem se transportar tais quais hemácias e leucócitos no plasma saudável. (p. 214)

Mas foi após a Revolução Francesa que a liberdade no espaço passou a conflitar com a liberdade no corpo revolucionário, que teve que ser pacificado mediante os grandes locais abertos, onde a vigilância se daria de forma mais assertiva. Era preciso desencorajar os movimentos de grupos organizados, privilegiando, assim, a livre circulação da multidão de corpos individuais. Percebeu-se que à medida que o movimento aumentava de velocidade, menos vinculado o corpo era do lugar pelo qual se movia e das pessoas com as quais convivia.

De acordo com Tocqueville (*apud* SENNETT, 2008), no século XIX chegava-se à “Idade do Individualismo”, caracterizada por uma solidão cívica, já que “cada pessoa age como se fosse estranha à sorte dos demais (...). Nas transações que estabelece, mistura-se aos seus concidadãos, mas não os vê; toca-os, mas não os sente; existe apenas em si e somente para si mesmo” (p. 264). Como a comodidade no sentido individual vira um valor imprescindível à modernidade, o corpo se movimenta sozinho e em silêncio, enquanto, do ponto de vista social, anda para trás. Até o século anterior, essa noção de conforto estava associada à liberdade dos movimentos, através da qual “mesmo sentada a pessoa poderia inclinar-se para os lados e manter conversações à sua volta” (p. 275), mas, a partir do século XIX, “o estofamento alterou de forma sutil, mas

decisiva, a experiência sociável de sentar. [...] O ritual do *relax*, nessa época, engajava o usuário num mergulho na cadeira estofada, imobilizando o seu corpo”.

O voyeurismo coletivo, então, toma conta da realidade urbana, cujo cotidiano industrial divide a cidade pelos parâmetros de funcionalidade. Há o lugar e a hora do lazer, o lugar e a hora do trabalho, o lugar e a hora do descanso. A urbe passa a ser controlada a partir dessa lógica de ordenamento e isso vai refletir na forma que o homem se desloca dentro do território.

A cidade, por sua vez, também se especializa: desenvolve-se a zona industrial, local onde se produz; os bairros residenciais, onde se descansa; os bairros comerciais, onde se fazem as compras; as zonas de lazer, lugar de diversão, etc. Trata-se da cidade funcional [...]. Significa que trabalho, vida, oração, diversão e embriaguez não se encontram mais concentrados numa só casa, nem num só bairro. Agora é o ser humano que se desloca rapidamente de um lugar para o outro. E assim nascem também os sistemas de transporte da cidade moderna: metrô, avenidas, auto-estradas. (DE MASI, 2000, p. 42)

Essa cidade sincronizada para o mercado precisa que todos estejam presentes na mesma hora, desde os engravatados burocráticos dos escritórios até os trabalhadores da linha de montagem da fábrica. Assim, eles saem de casa e voltam para casa seguindo por trajetos monótonos e obrigatórios, através de veículos motorizados que apresentam como contrapartida a diminuição na escolha de pontos de destino, mostrando a face oposta da suposta liberdade moderna do ir e vir.

Mais próximo da época de Smith, relógios mecânicos haviam substituído os sinos das igrejas, e em meados do século dezoito os relógios de bolso achavam-se em uso generalizado. Agora podia-se saber o tempo matematicamente exato onde quer que se estivesse, ao alcance da vista ou do ouvido de uma igreja ou não: o tempo deixara assim de depender do espaço. (SENNETT, 2008, p. 40)

A rotina baseada na divisão social do trabalho na sociedade, um dos grandes legados da modernidade, “reprime o jorro da simpatia” (p. 42), pois “nada há de previsível ou rotineiro na simpatia”. O caráter humano vai se degradando com a repetição e a perda de controle dos próprios esforços, embrutecendo a explosão espontânea. Nesse regime, os sujeitos são livres, mas trata-se de uma “liberdade amoral” (p. 69).

Fazendo uma comparação com a cidade pré-industrial, onde havia uma mistura maior entre as atividades domésticas, de trabalho e de lazer em um mesmo lugar, as pessoas conseqüentemente tinham uma percepção diferente com o tempo, já que este não sofria uma ruptura entre trabalho e vida: o tempo dedicado ao trabalho estava associado ao tempo da vida. O fato de existir uma “completa co-penetração entre as

esferas produtiva e reprodutiva, racional e emotiva” (p. 131) criava enraizamentos profundos com o meio, até o momento em que a indústria tornou-se categoria dominante na vida humana, através do deslocamento do eixo tempo-espaço de modo a esvaziar a mediação exercida pelo lugar, sendo substituída pelo “controle regular das relações sociais dentro de distâncias espaciais e temporais indeterminadas”. (GIDDENS, 2002, p. 22).

Nesse mundo moderno, que é um “mundo em disparada”, os mecanismos de desencaixe, que consistem nas fichas simbólicas e nos sistemas especializados, “deslocam as relações sociais de seus lugares específicos, recombina-as através de grandes distâncias no tempo e no espaço” (pág. 10). Enquanto o dinheiro, por exemplo, permite que pessoas que nunca se viram na vida façam transações entre si (deslocamento do espaço) e com a opção de recorrer ao crédito (deslocamento do tempo), o conhecimento técnico atua independente do quando e do onde. São alguns dos traços da chamada modernidade, que tem na realidade urbana seu modo de vida típico e tem como uma de suas dimensões a industrialização, de cuja divisão social do trabalho projetada a partir da especialização profissional dos cargos deriva a tal especialização funcional dos espaços.

A partir daí, o desenvolvimento tecnológico no transporte acentua o papel da cidade como elemento dominante da civilização moderna, a qual tem no modo de vida urbano algo que vai além da própria cidade, pois ela não se limita à moradia ou local de trabalho, mas “é o centro iniciador e controlador da vida econômica, política e cultural que atraiu as localidades mais remotas do mundo para dentro de sua órbita e interligou as diversas áreas, os diversos povos [...] num universo” (WIRTH, 1973, p. 91). Naturalmente, com a explosão demográfica nas cidades, restringe-se a possibilidade de cada membro da sociedade conhecer todos os outros, o que gera a predominância dos contatos secundários sobre os primários, caracterizados pelo face a face.

Tipicamente, nossos contatos físicos são estreitos, mas nossos contatos sociais são distantes [...]. Contato físico estreito frequente, aliado a grande distância social, acentua a reserva de indivíduos não-ligados entre si e, a não ser que seja compensada por outras oportunidades de reação, dá origem à solidão. [...] O necessário movimento frequente de um grande número de indivíduos num habitat congestionado ocasiona atrito e irritação. As tensões nervosas que derivam dessas frustrações são acentuadas pelo ritmo acelerado e pela complicada tecnologia sob os quais a vida em áreas densas tem de ser vividas. (WIRTH, 1973, p. 103-104)

Certos efeitos desse fenômeno urbano são o anonimato, o superficialismo, o ar *blasé*, a indiferença, a reserva, com os quais um indivíduo pode se emancipar de determinados controles emocionais de grupos íntimos que, muitas vezes, comprometem a privacidade e até a liberdade pessoal de assumir escolhas. Essa autonomia, porém, cobra um preço alto na formação do *self*. Afinal, saber quem se é equivale a estar orientado no espaço moral, onde surgem questões acerca do que é bom ou ruim, a partir de distinções qualitativas. Trata-se do horizonte dentro do qual se é capaz de tomar uma posição. Por isso, só se é um *self* no meio de outros, tendo em vista que o *self* nunca pode ser descrito sem referência aos que o cercam, pois a plena definição de identidade também envolve alguma referência a uma comunidade definitiva (TAYLOR, 2005). Ou seja, saber quem se é depende de onde se fala e a quem se fala. Sem qualquer articulação se perderia todo contato com o bem, mas ela, tampouco, é plena, o que torna a identidade tão complexa e multiforme.

Como a cultura moderna desenvolveu concepções de individualismo que retratam a pessoa humana como independente das redes de interlocução, o *self* é determinado por propósitos e planos a partir de si mesmo, à procura de contatos baseados no valor utilitário, no qual ancora um “instrumentalismo desprendido” que esgota a vida de significado e ameaça a liberdade pública. Taylor aponta a contradição dessa sociedade ocidental moderna, cuja moral tem como característica central a vinculação do respeito pela vida e da integridade humanas à noção de autonomia, exprimida nos direitos naturais universais. Como afirma Bernstein (apud HARVEY, 2007), “o desenvolvimento [da racionalidade proposital-instrumental] não leva à realização concreta da liberdade universal, mas à criação de uma ‘jaula de ferro’ da racionalidade burocrática da qual não há como escapar” (p. 25).

Segundo Sennett (2008), “as pessoas não acolhem as diferenças, a dessemelhança cria hostilidade, a melhor expectativa está na tolerância” (p. 290), e por isso, um saber cívico participativo está comprometido com o afastamento promovido pela disparidade e pelo progresso do individualismo. E desde que o homem assumiu o volante do automóvel, as distâncias passaram a ser ainda maiores.

O que Robert Park (1973) chama de “mobilidade do homem individual” é derivante das mudanças ocasionadas pelo transporte e pela comunicação, que junto com a segregação, estabelece distâncias morais “que fazem da cidade um mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram” (p. 62). E não há outro

símbolo que expresse com tanta fidedignidade esse homem individual moderno como o automóvel particular.

O carro é vendido pela publicidade como a possibilidade de controle do próprio destino. Mas tudo isso não passa de ilusão, pois embora o sujeito esteja no volante, na direção de sua viagem, trazendo consigo essa ilusão de liberdade, de ausência de constrangimentos, “quando a velocidade de seus veículos ultrapassa uma certa margem, as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho” (ILLICH, 2005, p. 44), e essa extensão do raio de deslocamento diário tem como contrapartida a diminuição na escolha de pontos de destino, de paradas, de acessos, de contatos. Cria-se “ilhas de privilégios ao preço de uma escravidão geral”.

Mesmo acreditando na ilusão, o motorista se incomoda com a desigualdade crescente, com escassez de tempo e com sua própria impotência, “mas, de maneira insensata, põe sua única esperança em mais da mesma coisa: mais circulação por meio de mais transporte” (p. 47). Os veículos motorizados produzem distâncias que só eles podem reduzir, e para reduzi-las acabam beneficiando alguns, em detrimento da maioria.

[...] é o homem que cria o território com seu corpo, e assume por território o que não é mais que uma paisagem vista através de uma janela por um ser amarrado a seu banco. Já não sabe marcar a extensão de seus domínios com a pegada de seus passos, nem se encontrar com os vizinhos, caminhando na praça. Já não encontra o outro sem bater o carro, nem chega sem que um motor o arraste. Sua órbita pontual e diária o aliena de qualquer território livre. [...] A velocidade dos veículos concentra a potência energética e o poder debaixo da bunda de alguns: é estruturalmente demagógica e elitista, independentemente das intenções de quem se propulSIONA velozmente. (p. 48-53)

Coube a indústria automobilista deter o monopólio da circulação, impondo uma aceleração hegemônica que afeta os ritmos pessoais, deixando como refém a vida cotidiana, já que esta passa a depender do deslocamento motorizado. E o carro se converteu nesse símbolo de seleção social. A massificação deste materializou o triunfo da ideologia burguesa de vender a crença ilusória de que cada um pode tirar vantagem à custa dos demais, levando-se em consideração que no princípio apenas uma pequena elite econômica tinha o privilégio de circular de forma muito mais veloz do que a grande maioria. Por outro lado, as ruas perderam a finalidade de “estar” para somente por elas “passar”, enquanto o automóvel se oferece como a única alternativa viável para escapar do caos urbano, que ele próprio ajudou a construir.

A urbanidade atingindo um nível hegemônico sem que haja uma infraestrutura compatível dá origem a “uma situação em que grande parte da população nas grandes capitais carece de transporte adequado, o que se reflete no crescimento da moradia e do transporte informais, a preços elevados” (GIAMBIAGI *apud* PERO & MIHESSEN, 2012). O controle da natureza pela racionalidade humana objetiva tornar esse lugar minimamente habitável, produtivo e ao mesmo tempo apto ao consumo. Por isso, o urbanismo se intitula como a ciência própria para resolver as questões relacionadas ao urbano, e o Estado delega funções a órgãos específicos para o estudo e intervenção sobre ele.

Acontece que os planos urbanísticos associados a interesses da indústria automobilística e da especulação imobiliária costumam transformar a malha urbana em um balcão de negócios, com reflexos políticos e, principalmente, sociais. Os conflitos urbanos, além daqueles causados pelo individualismo moderno, imergem em uma dimensão mais profunda, acarretando inclusive na violência epidêmica e no trânsito caótico, tão presentes nas grandes cidades. A favelização, como produto da massificação da pobreza, torna-se uma dor da cabeça para o Estado, que na maior parte das vezes chega à periferia apenas sob forma de repressão. A segregação espacial entre as classes sociais nas metrópoles, sintetizada pela dicotomia centro-periferia, não se configura somente por uma lógica higienista de isolamento, baseada no racismo e na intolerância, mas fundamentalmente pela manutenção de um *status quo* de estratificação econômica, muito conveniente àqueles que têm a possibilidade de usufruir vantajosamente dos serviços públicos, pois mobilidade urbana e mercado de trabalho estão diretamente relacionados à medida que as oportunidades de emprego variam de acordo com o custo e o tempo gasto para a locomoção da mão de obra.

Mas ao invés de um efetivo esforço para romper as barreiras físicas e sociais entre as classes, as massas tornam-se apenas amostras ou dados, com a crise dos meios de confinamento, a partir de meados do século XX, quando surge a sociedade de controle (DELEUZE, 2013), cuja marca é justamente contrapor os indivíduos entre si e dividi-los em si mesmo. Sob égide das novas tecnologias e do capitalismo de superprodução, o corpo passa a ser simultaneamente dívida e capital. Dívida como moratória ilimitada que nunca será paga, no máximo, adiada. Capital porque o corpo possui a capacidade de consumir e ser consumido. Desta forma, o poder não tem como alvo o sujeito diretamente, mas a produção de subjetividade, onde o consumo é pensado mais pelo prazer e desejo do que pela necessidade.

É nessa sociedade da fragilidade que o conceito de corpo-propriedade torna-se pertinente para descrever a forma da experiência de cada indivíduo com o seu corpo. O conceito de corpo-próprio, tão importante para o pensamento moderno, designava um corpo que participava da gênese de uma identidade, podendo, por isso mesmo, questioná-la. O corpo-propriedade designa aquele adequado a uma identidade. (VAZ, 1997, p. 9)

Por outro lado, o poder abandona as velhas indústrias e, junto com ela, a cidade (SODRÉ, 2014). Dessa maneira, a sensação de que a violência e o trânsito caótico parecem ser máculas irreversíveis na contemporaneidade. O contexto urbano passa a ser regido por outros atores, como o capital especulativo financeiro, o marketing e o controle tecnológico da ordem. Muitos pensadores definem essa fase como a pós-industrial, pós-moderna ou de alta modernidade, onde a influência de acontecimentos distantes sobre eventos próximos, e, principalmente, sobre as intimidades do eu, se torna ainda mais comum.

Na ordem pós-industrial da modernidade, e contra o pano de fundo de novas formas de experiência mediada, a auto-identidade se torna um empreendimento reflexivamente organizado. O projeto reflexivo do eu, que consiste em manter narrativas biográficas coerentes, embora continuamente revisadas, tem lugar no contexto de múltipla escolha filtrada por sistemas abstratos. (GIDDENS, 2002, p. 12)

Essa reflexividade do eu, como um estágio mais complexo de individualismo, se dá em um contexto em que o repertório de significados se hibridiza a um nível global, através de um processo agonístico de tradução cultural e de movimentos de resistência e de superação, mas também de incorporação, distorção, negociação e recuperação. Juntamente com as tendências homogeneizantes da globalização, há também a proliferação subalterna da diferença, fazendo com que o local e o global se atrelem. Além disso, “o nível de distanciamento tempo-espaço introduzido pela alta modernidade é tão amplo que, pela primeira vez na história humana, ‘eu’ e ‘sociedade’ estão inter-relacionados num meio global” (p. 36).

Essa compressão espaço-temporal, ocasionada pelas novas tecnologias, afrouxam os laços entre a cultura e o lugar. Isso porque o velho moderno centro-periferia é exatamente aquilo que está desabando, já que a perspectiva diaspórica da cultura se apresenta como subversão dos modelos tradicionais voltados à nação, desconstruindo ainda mais o binarismo “tradição versus modernidade” (HALL, 2003). Exatamente agindo de modo a problematizar as articulações que a modernidade estabeleceu com as tradições que tentou excluir ou superar, o pós-moderno não encerra a modernidade (CANCLINI, 2001).

Na modernidade contemporânea, por conta de tudo isso, o *self-construction* se torna uma grande angústia. A sociedade oferece várias referências valorativas ao mesmo tempo, sendo que muitas delas concorrem entre si. As diferentes fontes morais desarticuladas e a busca do eu autêntico vão gerar uma crise de identidade. A mercantilização de singularidades está na base da “cultura codificada” (SODRÉ, 2006), onde o valor do sujeito é o afeto inserido na interatividade dele com as máquinas de comunicação. A “autenticidade” vira o valor predominante para a auto-realização, embora represente um processo moralmente questionável, e a materialidade do corpo passar a ser constituída pelo imediato da experiência, do aqui e agora.

Assim como o totemismo, o nacionalismo, o partidarismo político, qualquer outro sistema no qual a vinculação do indivíduo que se dê em relação com outras unidades a partir de binarismos está justamente sofrendo os impactos do fim das grandes narrativas. O advento da chamada “modernidade tardia” (HALL, 2011) fragmentou as divisões e os antagonismos sociais em diversas perspectivas, que se transmutam de acordo com as circunstâncias específicas.

Dentro do contexto da globalização, prevalece então um particularismo universalizado, conhecido como pós-modernismo ou, como prefere Eagleton (2005), cultura como bem de mercado. Prometendo evitar as piores características de alta cultura e da cultura como identidade, mas, simultaneamente, preservando suas respectivas qualidades, opta por um conflito real, ao invés de reconciliação imaginada. Uma cultura sem classes à medida que o consumismo também não os tem, embora impulse um sistema de produção que enxerga as classes como indispensáveis.

Começo com o que parece ser o fato mais espantoso sobre o pós-modernismo: sua total aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico que formavam uma metade do conceito baudelariano de modernidade. Mas o pós-modernismo responde a isso de uma maneira bem particular; ele não tenta transcendê-lo, opor-se a ele e sequer definir os elementos ‘eternos e imutáveis’ que poderiam estar contidos nele. (HARVEY, 2007, p. 49)

Quando o “coração vibrante do laço social pós-moderno” (MAFFESOLI, 2012, p. 43) passa a ser a fragmentação da pessoa, o *tribalismo* fica responsável por elaborar um novo espaço público, não mais baseado em uma concepção unificada, mas a partir justamente dessa fragmentação. O fenômeno tribal, efeito da globalização, está inserido dentro de processo em curso de definhamento da imagem da totalidade. Como o mundo parece agora “um campo de forças dispersas e díspares”, com o “Grande Cisma” fora do caminho (BAUMAN, 1999, p. 66), assiste-se ao fim da mobilização da energia por um

objetivo longínquo, por um sentido arraigado no aqui e agora, onde a paixão e o desejo são os elementos essenciais.

Além do mais, o sujeito pós-moderno difere-se tanto daquele do Iluminismo, unificado e centro na razão, quanto do sujeito sociológico, cuja identidade o costurava na estrutura, ao alinhar sentimentos subjetivos com os lugares objetivos. A identidade do novo sujeito se torna uma “celebração móvel” (HALL, 2011), pois assume identidades diferentes em diferentes momentos. Agora ele mesmo é a única fonte de significado e valor, e não suporta, na sua liberdade absoluta, qualquer limitação. Para David Harvey (2007, p. 51), a “atomização do social em redes flexíveis de jogos e de linguagem” sugere que cada um pode recorrer a um conjunto distinto de códigos, dependendo da situação em que se encontrar, seja em casa, no trabalho, etc.

“Um eu maleável, uma colagem de fragmentos em incessante vir a ser, sempre aberto a novas experiências — essas são as condições adequadas à experiência de trabalho de curto prazo, a instituições flexíveis e ao constante correr riscos” (SENNETT, 2009, p. 159-160), através dos quais a nova ordem econômica global se manifesta.

Eis aí o lugar central ocupado pelo conceito de risco na sociedade contemporânea. A informação sobre o que o futuro pode ser é modo de obter um futuro que se deseja; a simulação é modo de delimitar aquilo que os homens podem fazer, pois informar sobre os riscos é dizer aquilo que pode e deve ser feito; por fim, antecipar o futuro para propor compromissos é modo de estabilizar os valores do presente na medida em que não são confrontados com um mundo onde valores totalmente outros pudessem vigorar. Trata-se sempre de preservar o mundo e os indivíduos e não de transformá-los. (VAZ, 1999, p. 15)

Nesse jogo entre o hábito e a sua consequência, ou entre vício e o risco, chega-se à questão de que corpo o pensamento pode produzir, de modo a “reduzir a distância entre o que quer o pensamento e o que quer o corpo” (p. 3), através dos mais avançados mecanismos tecnológicos biomédicos. Esse imediatismo contemporâneo, resultante das novas condições de tempo impostas pelo *turbocapitalismo*, acaba desorientando a ação a longo prazo e afetando as relações de confiança e compromisso. Já que evitar se sacrificar nos relacionamentos sociais ou nas grandes causas tornou-se a outra face da busca pelo prazer efêmero sob cuidados, a competitividade típica do mercado se interioriza nos padrões comportamentais dos sujeitos. A ética no trabalho, por exemplo, subserviente a uma economia política flexível, faz o trabalho em equipe “encenar as relações humanas como uma farsa” (SENNETT, 2009, p. 127), onde os grupos “tendem a manter-se juntos ficando na superfície das coisas; a superficialidade partilhada

mantém as pessoas juntas evitando questões difíceis, divisivas, pessoais” (p.129). Enquanto isso, os que estão em cima na ordem hierárquica se fortalecem com a negação da contestação interna, usando a estratégia de um poder sem autoridade que abafa certas necessidades pessoais com o argumento de falta de cooperatividade.

Segundo De Masi (2000), a sociedade pós-industrial oferece uma nova liberdade: depois do corpo, ela liberta a alma. Mas a obra do autor italiano não menciona o fato de que essa alma, na verdade, está doente. O surgimento de novas patologias psicológicas mostra o quanto os habitantes, principalmente, das grandes metrópoles tem sido prisioneiros de transtornos de natureza mental decorrentes da pressa e da ansiedade, dentre outros fatores. David Harvey (2007) procura apresentar a mais problemática faceta do pós-modernismo: “seus pressupostos psicológicos quanto à personalidade, à motivação e ao comportamento [...] se concentra(m) na esquizofrenia”. (p. 56)

A ansiedade, por exemplo, é uma reação fisiológica do organismo que prepara o ser humano para fugir ou lutar de um perigo (KING; NARDI & CARDOSO, 2014). Através da angústia, tremores, nervosismo, taquicardia, alterações de respiração, entre outros sintomas, alguns transtornos causados pela ansiedade podem ser conhecidos, tais como: fobia específica, transtorno de pânico, transtorno obsessivo-compulsivo, transtorno de ansiedade generalizada, transtorno de ansiedade social ou fobia social, e transtorno do estresse pós-traumático.

Psicólogos e médicos do Laboratório de Pânico e Respiração (LABPR), vinculado ao Instituto de Psiquiatria da Universidade Federal do Rio de Janeiro, ao atenderem pacientes com transtornos de ansiedade, puderam presenciar o surgimento de sentimentos, sintomas e novos padrões de comportamento, relacionados a uma convivência inadequada, excessiva e diária dos pacientes com dispositivos modernos de comunicação. Havia nessas pessoas uma dependência patológica das tecnologias, que estava relacionada aos transtornos de ansiedade. Eles verificaram que alguns pacientes faziam uso inadequado de aparelhos eletrônicos com a finalidade de preencher um determinado vazio de acordo com o transtorno específico. Por exemplo, um com transtorno de fobia social usava o computador como um escudo para se esquivar dos contatos ao vivo; outro, com transtorno do pânico, tinha no celular seu porto seguro para sair de casa e ir a lugares distantes.

Esses profissionais construíram a teoria da *nomofobia*. Trata-se de um termo originado da expressão em inglês *no-mobile*, acrescido da palavra grega *fobos*, a qual

significa fobia, para designar “desconforto ou angústia causados pelo medo de ficar incomunicável ou pela impossibilidade de comunicação por intermédio do telefone celular, computador ou internet (ficar *off-line*) (p. 4).

Funcionando como um sinal para a presença de um transtorno primário, ela expressa uma dependência patológica de uma tecnologia, computador ou telefone celular, como forma de minimizar as dificuldades, pelo fato desses dispositivos costumarem trazer sensações de segurança, de confiança, de bem-estar, reduzindo, assim, o estresse.

Os pacientes com nomofobia apresentam um perfil ansioso, inseguro e com uma predisposição característica aos transtornos de ansiedade e, quando ficam sem seu “objeto” de dependência para se comunicar, acabam deixando em evidência sintomas e alterações comportamentais e emocionais. Dessa forma, o uso diário e por muitas horas não caracteriza dependência patológica, ou seja, “mesmo que pessoas sem transtornos mentais se considerem dependentes e “viciadas” (termo inapropriado) desses aparelhinhos modernos, isso não significa que elas tenham algum problema” (p.14). Assim como as novas tecnologias podem trazer inúmeros benefícios, entre eles o de promover a globalização aos usuários, também podem revelar transtornos, a partir de hábitos adquiridos com o uso indevido delas.

Portanto, para que se tenha o diagnóstico clínico de uma pessoa é preciso que ela passe pelo crivo dos profissionais que competem à área da Psiquiatria, já que, baseando-se em diversos fatores, será possível saber se há ou não um caso de nomofobia. Porém, foram criadas escalas para avaliar dependências, por intermédio de questionários. A do Telefone Celular (*Mobile Phone Addiction Test – MPAT*) é composta por 25 perguntas, que medem os níveis leve, moderado e grande de dependência do aparelho.

Hoje, através do *smartphone*, uma pessoa consegue emitir informações instantâneas e compartilhá-las com um número irrestrito de outras pessoas sobre, por exemplo, questões relacionadas aos acontecimentos cotidianos repentinos, que podem modificar a ação de se deslocar pela cidade. Assim como, por intermédio dos aplicativos locativos, é possível definir uma trajetória e saber qual a melhor forma de se integrar ao transporte coletivo, ou então, chamar um táxi. Os *territórios informacionais*, os quais favorecem conexões à internet, passam a entrar invariavelmente na rota daqueles que precisam usufruir dos recursos disponibilizados pelas novas tecnologias da comunicação/informação, interligando os conceitos de mobilidade informacional com mobilidade física, pois se move e se imite informação ao mesmo tempo.

Acontece que diversos efeitos colaterais desse fenômeno estão causando transtornos à sociedade moderna contemporânea. Entre os quais, está a nomofobia. Ainda que sejam imprescindíveis outros fatores psicopatológicos para o diagnóstico nomofóbico, já são visíveis a olhos clinicamente leigos os efeitos do uso generalizado dos celulares nos relacionamentos humanos.

Seja nos restaurantes, no ônibus, em casa, na escola, nas calçadas, no ambiente de trabalho, em todo lugar, há gente fissurada no aparelho, cuja função principal era, ou talvez ainda seja, telefonar. Os limites dentro da normalidade e da prática saudável, comumente, são ultrapassados quando as pessoas deixam de experimentar o mundo físico, de “carne e osso”, para preencherem certos vazios de natureza humana íntima com as coisas provenientes do uso do celular, caindo na ilusão de que a vida vivida no virtual se basta para atingir a plenitude. A angústia causada pelo mero engano, por sua vez, acaba sendo enfrentada com mais doses de interatividade virtual, alimentando um ciclo vicioso. Dizem que esse tipo de conexão aproxima os distantes e distancia os próximos.

Outra patologia crônica da contemporaneidade é a chamada “Doença da Pressa” ou padrão comportamental Tipo A. Os cardiologistas americanos Meyer Friedman e Ray H. Rosenman chegaram à conclusão que a causa primordial dos males da artéria coronária e do coração devia-se a um complexo de reações emocionais, que denominaram padrão de comportamento Tipo A. A partir dos resultados clínicos, eles verificaram que aqueles indivíduos severamente afligidos por esse tipo de padrão de comportamento exibiam todo o quadro de anomalias de gordura no sangue e hormonal manifestadas também pela maioria dos pacientes das coronárias. Independente do tipo de alimentos gordurosos ingeridos, a ausência de exercícios físicos ou a quantidade de cigarros fumados, a cardiopatia coronariana quase sempre ocorre após os 70 anos de idade aos que não apresentam esse padrão de comportamento. Em compensação, a doença se manifesta facilmente entre os 30 e os 40 anos de quem sofre do comportamento Tipo A.

Trata-se de um particular complexo de traços de personalidade envolvendo um exagerado impulso de competição, agressividade, impaciência e uma torturante sensação de premência no tempo. Os indivíduos que denotam esse padrão parecem estar engajados numa luta crônica, incessante e geralmente infrutífera com eles próprios, com os seus semelhantes, com as circunstâncias de que se vêem cercados, com o tempo e, por vezes, com a própria vida. Revelam também com frequência uma forma superficial, porém bastante

racionalizada de hostilidade e, quase sempre, uma insegurança profundamente arraigada. (FRIEDMAN; ROSENMAN, 1976, p. 12)

De acordo com esses dois médicos, é uma forma de conflito socialmente reconhecida e até muitas vezes enaltecida, não se encaixando na classificação de uma psicose ou de um conjunto de fobias e obsessões. Através de um complexo de ação-emoção, o traço mais peculiar do homem Tipo A é a sua habitual sensação de urgência no tempo, também conhecida como “doença da pressa”. Ele se entrega à realização ou participação de um grande número de atividades durante um tempo reservado para isso, mas se o tempo pudesse ser esticado de modo que essa pessoa fizesse tudo aquilo que desejasse, nem assim ela se daria por satisfeita.

O portador desse padrão comportamental não consegue perceber ou aceitar que o fato de que o tempo do homem se esgota em função das atividades que desempenha, e, portanto, não se acabam nunca as atividades para preencher o tempo. Pior: na tentativa de poupar tempo, ele cria prazos fatais para si, acreditando que terá êxito sobre seu maior inimigo, que se tornou o próprio tempo.

Esse sujeito se pune ao comportar-se como escravo da “tirania voluntária” e também ao excluir o encanto da existência, não se permitindo desfrutar das belezas que o circundam. Ao contrário, tem a tendência de desdenhar do ritmo não competitivo e do aspecto lerdo das coisas e de outras pessoas, fazendo “sucumbir” seu coração e “transformar em frangalho o seu lado espiritual” (p. 74).

Importante frisar que não foi encontrada correlação alguma entre a posição ocupacional da pessoa e a incidência do padrão de comportamento Tipo A, assim como em relação à posição socioeconômica, com raríssimas exceções. Significa que um dono de uma grande multinacional pode viver livre dos sintomas, assim como um floricultor pode se aprisionar à “doença da presa”. E o inverso igualmente será possível.

A corrida contra o tempo, sem distinção de classes, faz com que o portador do padrão comportamental Tipo A, conscientemente ou não, aplique processos de pensamento e ação anteriormente “codificados” ao arcar com a nova tarefa a ser executada de forma mais ligeira, inclina-se cada vez mais a pensar a fazer as coisas de um modo exatamente igual. Gradativamente, ele troca “o ‘melhor’ e ‘diferente’ por aquilo que é ‘mais rápido’, no seu modo de pensar e de agir [...], transige em reações estereotipadas e substitui a energia criativa pela urgência persistente” (p. 73).

Com uma auto-expectativa muito acima da média, essa pessoa objetiva sempre um desempenho ideal e não um que esteja na média, crendo que ela deva ser perfeita e obter o controle sobre tudo.

“Tempo é dinheiro”, “não gosto de perder tempo”, “não dá tempo” são frases constantemente pronunciadas por pessoas bem-sucedidas que no fundo sentem que é perder tempo levar uma hora conversando com os amigos, ir a uma reunião na escola dos filhos ou pura e simplesmente passar alguns minutos apreciando a beleza da natureza. [...] será que, sem se aperceber do que estão fazendo, elas criam para si próprias essa pressão de tempo constante aceitando muito mais incumbências do que seria razoável? Além disso, será que ao criarem essa premência de tempo para si mesmas essas pessoas, sem dúvida capazes e competentes, não estão também criando stress para todos ao seu redor? (MALAGRIS, 2000, p. 21)

De acordo com estudos posteriores, algumas pessoas com esse padrão já nascem com uma predisposição para tal, mas é preciso que situações ou contextos específicos se apresentem para que essa predisposição se desenvolva. Assim sendo, nota-se que o fator ambiental é um dos responsáveis, “mas também considerar o que a própria pessoa faz com esse ambiente” (p. 26).

Friedman e Rosenman (1976) criaram uma lista de diagnósticos com 13 itens para identificar se uma pessoa sofre da “doença da pressa”. Tais como: 1) ter por hábito acentuar explosivamente diversas palavras-chave em sua maneira usual de falar ou a tendência para enunciar muito mais rapidamente as palavras finais das orações do que as iniciais; 2) locomover-se, caminhar ou comer rapidamente; 3) sentir impaciência ante o ritmo em que se desenrolam quase todos os acontecimentos; 4) deixar-se levar por pensamento ou desempenho polifásico (pensar ou fazer duas ou mais coisas simultaneamente); 5) fingir que está ouvindo o interlocutor, durante uma conversa, mas permanecer preocupado com suas próprias ideias; 6) sentir quase sempre culpado quando relaxa tensão ou passa horas sem fazer absolutamente nada; 7) não perceber objetos mais importantes ou interessantes que se encontram dentro de um ambiente em que se está; 8) não dispor de qualquer tempo vago para tornar as coisas valiosas por estar demais preocupado em possuir o que é valioso; 9) tentar-se programar para agir em um número cada vez maior de ação e em tempo cada vez menor; 10) sentir-se compelido a desafiar uma pessoa que seja afligida pelo padrão comportamental do Tipo A; 11) ter certos gestos característicos ou tiques nervosos; 12) acreditar que o sucesso obtido é fruto da capacidade de se fazer as coisas mais rapidamente do que os outros; e 13) dar-se conta de que está traduzindo as atividades em termos de algarismos.

[...] a pessoa do Tipo B raramente se vê atribulada pelo desejo de obter freneticamente um número crescente de coisas ou de participar de uma série cada vez maior e infindável e eventos, num espaço de tempo cada vez mais restrito. A inteligência de que é dotada poderá ser tão boa ou até melhor que a do indivíduo Tipo A. De igual maneira, sua ambição pode ser tão grande ou ainda maior do que a do seu oposto Tipo A. Poderá também possuir considerável grau de “impetuosidade”, mas o seu traço característico é de tal ordem que lhe inculca firmeza, confiança e segurança, em lugar de investigá-la, irritá-la e enfurecê-la, como acontece com o homem Tipo A. (p. 71)

Em relação à pessoa do Tipo B, os itens de identificação são os seguintes: 1) estar livre de todos os hábitos ou não relevar quaisquer dos traços do perfil Tipo A; 2) jamais sofrer de premência do tempo e da impaciência que a acompanha; 3) não abrigar qualquer instabilidade hostil e não sentir necessidade de exibir as coisas que realiza ou adquire; 4) jogar para encontrar distração e descontração e não para dar mostras de superioridade própria; e 5) relaxar a tensão sem consciência de culpa, assim como trabalhar sem agitação.

Há também aquelas pessoas que estão inseridas no *Tipo X* (MALAGRIS, 2000), o qual possui 50% das características do Tipo A e 50% das do tipo B. Dessa forma, determinadas pessoas “não são consideradas exatamente opostas às do tipo A, podendo, na verdade, apresentar, além das descritas acima, as mesmas características do tipo A, só que não de maneira exagerada.” (p. 24).

Nas metrópoles contemporâneas, os tipos A, B e X convivem e se cruzam diariamente pelas calçadas e avenidas, compartilhando, mesmo sem interagir entre si necessariamente, as experiências proporcionadas pelo cotidiano. Independentemente do nível de estresse de cada um, o “tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um ‘palimpsesto’ de formas passadas superpostas umas às outras e uma ‘colagem’ de usos correntes, muitos dos quais podem ser efêmeros” (HARVEY, 2007, p. 69) é o pano de fundo dessas relações sociais. Desde que a “revitalização urbana” substituiu conceitualmente a moderna “renovação urbana”, o espaço é visto como algo independente e autônomo a ser moldado segundo objetivos e princípios estéticos sem que tenham necessariamente um objetivo social amplo, ao contrário da concepção modernista de espaço, subserviente à construção de um projeto social. Dessa forma, “ficção, fragmentação, colagem e ecletismo, todos infundidos de um sentido de efemeridade e de caos, são, talvez, os temas que dominam as atuais práticas da arquitetura e do projeto urbano” (p. 96).

Diante de toda essa dimensão “esquizofrênica” da condição pós-moderna, marcada pela transição da ética para a estética como um sistema de valores dominante, compreender a sociabilidade em um contexto urbano tão complexo como o carioca torna-se fascinante para uma investigação empírica acadêmica. Para tanto, é imprescindível recorrer à Comunicação e seus paradigmas epistemológicos e teóricos a fim de balizar a discussão em direção a um caminho fundamentado que leve à reflexão de novos pontos de vista para o pensamento contemporâneo.

3.2. Sociabilidade, comunidade e comunicação: desdobramentos na modernidade

Segundo Simmel (1983), a sociabilidade é a forma lúdica de sociação. Em outras palavras, ela é a abstração da socialização que se realiza com caráter de jogo, num processo de construção de relações sociais que, por sua vez, sustentam o processo social como um todo. Sem propósitos objetivos, nem resultados exteriores, o alvo dela não seria nada além do sucesso do momento sociável. Esse fenômeno se dá na liberação das formas da vida societária em relação aos conteúdos, à medida que as verdadeiras motivações da sociação, condicionadas pela vida, não teriam importância para a sociabilidade. Isso significa que riqueza, posição social, fama, méritos e capacidades excepcionais não poderiam exercer qualquer papel na sociabilidade, devido a uma espécie de estrutura democrática, onde se é criado um mundo sociológico ideal, “no qual o prazer de um indivíduo está intimamente ligado ao prazer dos outros” (p. 172). Por estas razões é que se poderia dizer que a sociabilidade se difere de uma simples interação entre indivíduos na sociedade.

Esse processo funciona também na separação do que chamei de conteúdo e forma da vida societária. Aqui, "sociedade" propriamente dita é o estar com um outro, para um outro, contra um outro que, através do veículo dos impulsos ou dos propósitos, forma e desenvolve os conteúdos e os interesses materiais ou individuais. As formas nas quais resulta esse processo ganham vida própria. São liberadas de todos os laços com os conteúdos; existem por si mesmas é pelo fascínio que difundem pela própria liberação destes laços. É isto precisamente o fenômeno a que chamamos sociabilidade. (SIMMEL, 1983, p. 168)

Sem que haja uma redução da autonomia e da exacerbação pessoal na relação do indivíduo com outros, a sociabilidade fica comprometida já que ela afasta o homem dos âmbitos puramente interiores e inteiramente subjetivos de sua personalidade. Além disso, as qualificações objetivas dessa personalidade também se perdem, deixando somente os interesses e atrações ligados a sua humanidade. Simmel afirma ainda que a

sociabilidade é um jogo onde o “faz de conta” constrói a igualdade entre todos e ao mesmo tempo reverencia cada um em particular, mas não se trata de mentira pelo fato de se desviar da realidade, pois se ela cortar inteiramente os laços com a realidade deixa de ser um jogo para virar um “namorado leviano” com formas vazias. Então, “exatamente por sua distância da realidade imediata, pode revelar a natureza mais profunda desta realidade, de maneira mais completa, consistente e realista que qualquer tentativa de apreendê-la mais diretamente” (p. 180).

Diferentemente da interação, que é própria da sociação, a vinculação, essência da sociabilidade, exige radicalmente a partilha de existência com o Outro, “dentro de uma lógica profunda de *deveres* para com o *socius*, para além de qualquer racionalismo instrumental ou de qualquer funcionalidade societária” (SODRÉ, 2006, p. 95). Portanto, pressupõe-se a inserção social e existencial dos indivíduos desde a dimensão imaginária até às orientações práticas de conduta, em um processo de radicalização da diferenciação e da aproximação entre eles.

Essa diferenciação quando não implica no fim da sociação assume o caráter sociologicamente positivo do conflito, pois “uma certa quantidade de discordância interna e controvérsia externa estão organicamente vinculadas aos próprios elementos que, em última instância, mantêm o grupo ligado” (SIMMEL, 1983, p. 126), já que a sociedade necessita de quantidades proporcionais de harmonia e desarmonia, de associação e competição, para que alcance uma determinada unidade, a qual, então, se forma por relações de conflito em cooperação com forças unificadoras. O antagonismo de viés integrador opera mediante sentimentos subjetivos, ao fazer da luta o elemento somente através do qual as energias interiores podem ser satisfeitas. Assim, sentido e satisfação fazem parte desse jogo, cuja estrutura agonística “que pressupõe uma disputa bem demarcadas entre um eu (ou nós) e um outro (ou outros), favorece, sobremaneira, a instauração da identificação e da diferenciação” (DAMO, 2014, p. 26), e além da tensão estrutural instaurada entre um “eu” e um “outro”, há ainda a questão da representação, que implica, necessariamente, mediação.

“O desafio é, portanto, o de destrinchar os sentidos das contradições das concepções acerca do espaço (e da modernidade), a partir de uma dinâmica sociocultural moldada pela continuidade histórica” (O’DONNELL, 2008, p. 68), uma vez que as concepções diversas sobre o meio dialogam entre si pela mediação de ações e atividades sociais, sintetizadas no jogo da sociabilidade. Até porque o exercício dessa

sociabilidade emerge como fruto de um contexto moderno feito de novos espaços e novas idéias, constituindo-se como a prática urbana por excelência.

Simmel mostra que a sociabilidade e a individualidade são faces de um mesmo processo de modernização do self e do mundo, num quadro no qual cada vez mais indivíduos se apresentavam a um público com o qual compartilham um ethos, mas no qual ansiavam diferenciar-se. (p. 66)

O enfraquecimento dos laços de parentesco e o declínio do significado social da família são os traços característicos do modo de vida urbano, que transferiu para “instituições especializadas fora do lar” (p. 109) muitas funções associadas à prática comunitária. Isso porque o homem se associou no espaço urbano por finalidades que lhe assegurassem resultados decorrentes de sua capacidade produtiva. Como mostra Roberto Esposito (1998), esse homem moderno é o *immunis*, ou seja, aquele que não tem dívida, nem obrigação em relação aos demais. Isso porque o Estado, apropriando-se de normas reguladoras em nome do controle de conflitos, leva o homem a sair do estado de *communitas* (aquele que compartilha) para o de *immunitas*. Esta dívida não precisa ser vista como algo negativo, pois os indivíduos vão se beneficiar de seu cumprimento na medida em que isso traz, automaticamente, aspectos positivos ao grupo no qual estão inseridos. Para o pensador italiano, a propriedade do singular é o que todos os membros da comunidade possuem em comum, ou seja, a identidade que compõe a comunidade é o partilhamento de características, do território, da língua, e principalmente, da dívida.

“Independente das esferas e dos campos de vontade separados, a garantia e a unificação são feitas pelo contrato, pelo documento que é reconhecido, legitimado e validado pela lei. E isto se encontra implícito no consenso geral das associações” (TÖNNIES, 1979, p. 79), quando o sujeito se transforma em indivíduo, à medida que a postura individualista prevalece sobre os interesses do grupo. Ferdinand Tönnies enxerga a dívida como um elemento oriundo da esfera do contrato, estabelecido pelas associações, na ambiência do que ele classificou como *Gesellschaft*, cuja forma de relação social está voltada à racionalidade imposta pela Era Moderna.

Essas associações são consequências das novas formas de produção que tomaram conta da sociedade globalizada, entre os séculos XIX e XX, fazendo com que o sujeito assumisse uma postura individualista e priorizasse a produção de riqueza e de mercadoria. Assim, a aglomeração populacional das cidades enfraqueceu os laços vinculativos comunitários do *Gemeinschaft*, caracterizado pela lógica da troca simbólica com a finalidade de manutenção grupal. Pois, na associação, “toda pessoa luta por

aquilo que supõe ser um benefício e afirma os atos alheios só enquanto podem servir a interesses próprios” (TÖNNIES, 1979, p. 81).

Na *Gemeinschaft* tönnesiana, como o autor alemão se refere ao conceito de comunidade tradicional, as vinculações estão sedimentadas sob sentimentos de pertencimento, em primeiro lugar, ao grupo familiar, seja pela relação entre mãe e filho, entre homem e mulher ou, então, entre irmãos. A partir da vinculação sanguínea, o território se estabelece como um ente articulador de sentimento comunitário. Já quando a esfera física é atravessada por uma ordem do intelectual e do espiritual, o pensamento constitui o terceiro pilar que sustenta essa base, desde que haja um consenso entre os membros de modo a dar sentido à convivência, a qual só pode se efetuar graças à língua comum. Outros formatos comunitários são o parentesco, a vizinhança e a amizade. Buber (1987) acredita que os laços afetivos de amor e de proximidade com o outro são os componentes elementares para a realização da comunidade, “onde existe uma vitalidade da coexistência espacial, funcional, emocional e espiritual” (p. 54).

Bebendo na fonte da teoria sociológica *tönnesiana*, Paiva (2003) defende que há espaço para o local da comunidade e o global das associações coabitarem, pois as instituições da Sociedade Civil estão em processo de remodelação.

É possível conceber comunidade não apenas como um estágio anterior à sociedade. Talvez ambas coexistam, e a preponderância de uma ou outra seja o que caracteriza cada momento histórico. O objetivo é refletir sobre como se estabelece esta convivência na atualidade, e quem sabe, ensaiar uma saída para a *Ge-stell*, ou “armação” tecnointustrial do mundo. (PAIVA, 2003, p. 71)

Embora Bauman (2003) adote um tom de perda do sentimento comunitário na sociedade globalizada, pelo fato do homem ter buscado se associar nos espaços urbanos com o objetivo principal de ganhar a recompensa pela capacitação produtiva e que, além disso, ele negue que seja possível se encontrar concomitantemente na comunidade e na sociedade já que “não seremos humanos sem segurança ou sem liberdade; mas não podemos ter duas ao mesmo tempo e ambas na quantidade que quisermos” (p. 11), Raquel Paiva (2003) assegura que “os processos de globalização e localização são indissociáveis” (p. 26), e que, portanto, é pertinente adotar um modelo regido pelo ambiente comunitário, embora, talvez, “não possamos mais pensar em comunidade no sentido tradicional, em especial aquela centrada no enfoque da pertinência a localidade, uma das três formas previstas por Ferdinand Tönnies” (PAIVA, 2012, p. 71).

A ideia do filósofo italiano Gianni Vattimo (2003) sobre a comunicação pressupõe uma comunidade afetiva, mantida por um acordo de gostos em torno do problema da partilha coletiva de vozes e

sensações. Mais ainda que, aparentemente partindo de Kant, ele se revela plenamente heideggeriano quando assevera que “a afetividade não é um acidente que se coloque ao lado da pura visão teórica das coisas” (Vattimo, 1971: 39), por ser um aspecto constitutivo da abertura humana para o mundo. (p. 70)

Portanto, é possível que uma saída contra a “armação” presente na atualidade seja tratar a vinculação afetiva como um caminho para se retornar ao sentido comunitário. Para contribuir teoricamente com a ideia de *comunidade do afeto*, defendida por Paiva, as expressões comunitárias deveriam ser vistas como possibilidades para essa vinculação, cuja *philia* ou predisposição à sociabilidade é o embrião que contém o vitalismo necessário para o desenvolvimento.

Em latim, as palavras *communitas*, *communio* e *communis* (*cum* é o que liga ou reúne, *munus* é cargo ou serviço que se presta a outro) referem-se à idéia de pôr uma tarefa em comum, ou seja, dispô-la como possibilidade de realização a mais de um, o que implica o coletivo (*koinos*, *koinonia*, em grego), oposto a particular. O ser-em-comum da comunidade é a partilha de uma realização, e não a comunidade de uma substância. [...] na palavra *communicatio* (do latim clássico, ciceroniano), que inclui os mesmos *cum* e *munus* de *communitas* e significava propriamente *societas* ou sociedade abordada pelo ângulo comunitário de atração, comércio ou vinculação entre humanos, deuses e humanos, vivos e mortos. (SODRÉ, 2002, p. 224-225)

Se etimologicamente a comunicação e a comunidade têm origens comuns, o resgate do sentido de comunidade também traz um resgate da função primordial da comunicação, considerando a vinculação muito além de um simples processo interativo. Para Sodré (2014), a comunicação significa o fazer organizativo das mediações imprescindíveis ao comum humano, através do encadeamento do vínculo originário estabelecido pelo símbolo. Já que “é impossível não viver em comunidade [...] assim como é impossível não se comunicar” (p. 213), comunicar é a ação de sempre instaurar o comum da comunidade, apesar de que a comunidade não é a atualização institucional do comum originário, “mas algo em que sempre estamos na medida em que sempre nos comunicamos, no interior da distribuição dos lugares e das identificações constitutivas do calo coesivo” (SODRÉ, 2014, p. 209).

Nessa dimensão do comum, o vínculo é a “harmonia”, não traduzida pela reconciliação, mas como um laço coesivo que dinamiza, de forma conflitiva, a aproximação das diferenças. E esse vínculo se dá pela *philia*, “termo cujo sentido não se limita ao de “amizade”, pois abrange o de laço comum, traçando o círculo do convívio e significando tanto partilha como vizinhança” (p. 201) e que não deve entendida como mera convenção ou acordo, mas como *predisposição à sociabilidade*.

Porém, os fenômenos de trocas discursivas ou de transformações na mídia, “habitualmente tratados como o marco regulatório do campo acadêmico” (p. 17), aproximam-se da ideia de *comunicação funcional*, definida como “as necessidades de comunicação das economias e das sociedades abertas, tanto para as trocas de bens e serviços quanto para os fluxos econômicos financeiros ou administrativos” (WOLTON *apud* SODRÉ, 2014, p. 22). Ou seja, a comunicação passa a ser entendida como um ecossistema tecnológico com valores humanos pautados pela realização eletrônica e, “embora comunicar não seja realmente o mesmo que informar, a pretensão ideológica do sistema midiático é atingir, por meio da informação, o horizonte humano da troca dialógica supostamente contida na comunicação” (p. 11). Um dos resultados desse processo é a emergência de uma tecnofilia acrítica nos estudos acadêmicos.

Por outro lado, a *comunicação normativa* é entendida como “a vontade de trocar, para compartilhar algo em comum e se compreender. A palavra ‘norma’ não designa um imperativo, e sim o ideal perseguido por cada um” (WOLTON *apud* SODRÉ, 2014, p. 22). A normativa, então, também pode ser interpretada como outra designação para uma comunicação próxima à noção de *communicatio*.

Para compreender melhor esse processo, seria interessante fazer uma pequena recapitulação histórica da comunicação, associando o modelo de transmissão de signos ao aprimoramento dos meios de transporte, de modo a explicitar como ambos estão intrinsecamente ligados.

Tendo como marco histórico a Revolução Industrial, justamente porque ela acabou incentivando o desenvolvimento da comunicação através da mobilidade cada vez mais rápida, Briggs & Burke (2006) afirmam que “a ‘Revolução Industrial’ e a ‘revolução da comunicação’ podem ser vistas como parte do mesmo processo — com a revolução dos transportes em primeiro lugar na seqüência tecnológica que parecia ter uma lógica própria” (p. 112). A navegação pelos canais, antes mesmo da locomoção a vapor, não somente transportava pessoas e mercadorias, mas também cartas. Mas quando o combustível carbonífero finalmente ganhou os mares, foi possível realizar a travessia do Atlântico de forma muito mais rápida. “Karl Marx (1818-83) viu a invenção do motor a vapor como o grande marco da história humana, separando o passado do presente e descortinando um futuro revolucionário” (p. 115) e prestou atenção em especial na relação entre o vapor e a impressão gráfica.

Em 1814, uma enorme prensa a vapor, feita de ferro e patenteada na Inglaterra por Frederick Koenig, foi instalada por seu filho, John

Walter II, na sede do The Times, na Printing House Square: ela não somente poupava mão de obra, mas tornou possível a produção de mil exemplares por hora. O jornal agora podia ser impresso mais tarde e trazer notícias mais recentes. (p. 117)

Por outro lado, através do vapor, a colocação de cabos submarinos oceânicos entre o continente americano e a Europa pelo transporte marítimo permitiu que a telegrafia se transformasse em um empreendimento revolucionário. Além de fazer a ligação entre mercados nacionais a internacionais, “também aumentou a velocidade de transmissão de informação, pública e privada, local e regional, nacional e imperial, e essa característica, a longo prazo, foi seu efeito mais significativo” (p. 139). O nascimento das primeiras agências de notícias, inclusive, se deve à “diminuição” da distância conquistada por essas novas tecnologias.

Mas o desenvolvimento do telégrafo estava associado ao desenvolvimento das ferrovias, já que as linhas de sinalização seguiam os trilhos. Antes de aderir à eletricidade, o telégrafo havia sido projetado por um jovem francês no fim do século XVIII, dentro do contexto da Revolução. A invenção, porém, foi registrada como sendo de autoria de dois britânicos, William Cooke e Charles Wheatstone, em meados do século XIX. Este último definiu o telégrafo a partir de sua capacidade de proporcionar “melhorias em dar sinais e alarmes sonoros em lugares distantes por meio de correntes elétricas transmitidas por circuitos metálicos” (p. 139), o que evidencia a importância do sistema ferroviário nesse processo.

Se, com a percepção de hoje, consideramos as ferrovias, seguidas de bicicletas, automóveis e aviões, como um provável capítulo da história do transporte, e consideramos a telegrafia, seguida por telefonia, rádio e televisão, como um provável capítulo da história da mídia, toda essa separação é artificial. (BRIGGS & BURKE, 2006, p. 106)

O telégrafo elétrico, a primeira invenção elétrica de um processo de transformação que veio a ser chamado de ‘mídia’, se tornaria, posteriormente, o precursor da telefonia, do rádio e da televisão. Diante do quadro progressivo tecnológico, a ideia de mídia acabou se resumindo a diversidade dos dispositivos de informação e fazendo parte de um sistema cuja pretensão ideológica está em atingir o “horizonte humano da troca dialógica supostamente contida na comunicação” (SODRÉ, 2014, p. 11).

À aceleração do processo circulatório dos produtos informacionais (culturais) tem-se chamado de comunicação, nome de velha cepa que antes designava uma outra ideia: a vinculação social ou o ser-em-comum, problematizado pela dialética platônica, pela *koinomiapolitiké* aristotélica e, ao longo dos tempos, pela palavra comunidade. (SODRÉ, 2002, p. 15)

Em tempos de uma mediação social tecnologicamente exacerbada, chamada *mediatização* (p. 24), a interface comunicacional vira um alicerce onde o homem e a sua imagem já não se diferenciam tanto, devido ao simulacro de autorreferência no qual seu reflexo transformou-se. A modificação nas condições espaço-temporais promovidas por essa esfera de sociabilidade tecnológica afeta diretamente a experiência do partilhamento comum no tempo e no espaço dos sujeitos históricos do local, pois a hipertecnologização contemporânea (SODRÉ, 2002, p. 195) estimula o deslocamento e o esvaziamento do sentido comunitário. Na ótica globalista, comunidade designa apenas uma simulação de diversidade e comunhão, assemelhando-se a uma ordem artificial. As imagens-mercadorias tendem a passar pela lente do espetáculo, que é o instrumento através do qual a vida cotidiana é moldada e mediada.

Sodré considera a *mediatização* como “uma qualificação particular da vida, um novo modo de presença do sujeito no mundo ou, um *bios* específico (p. 24), responsável por uma mediação regida pela “virtualização ou telerrealização das relações humanas” (p.21). Significa que há uma mediação social tecnologicamente exacerbada, cujo discurso de “quase-presença” cria uma imagem tátil reorientadora de sentidos, capaz de anestesiar sujeitos pelos estímulos às afecções e aos afetos e que os leva a viver virtualmente no espaço imaterial da ambiência, chamada bios-virtual (SODRÉ, 2006, p. 120). Nela, a simulação do real está inserida na lógica de representação “apresentativa” própria do espetáculo, que “não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens, [...] é uma visão de mundo que se objetivou” (DEBORD, 2000, p.14). A realidade, portanto, é “materialmente invadida pela contemplação do espetáculo e retoma em si a ordem espetacular à qual adere de forma positiva. [...] a realidade surge no espetáculo, e o espetáculo é real” (p. 15).

Fenômeno este decorrente do papel da mídia como principal disseminadora e distribuidora de uma cultura de *infroentretenimento tabloidizada* (KELNNER, 2006, p. 119), cujo alcance atravessa os limites da arte popular e do entretenimento para chegar até à política, banhada pela estética da espetacularização. Quanto mais o homem vira um produto, mais ele se distancia da vida, ou “quanto mais ele contempla, menos vive; quanto mais aceita reconhecer-se nas imagens dominantes da necessidade, menos compreende sua própria existência e seu próprio desejo” (DEBORD, 2000, p. 24), sofrendo influência da monológica interação quase-mediada dos meios de comunicação, que embora não anule a dialógica e presencial interação face a face, expande-se progressivamente na sociedade.

A quase-interação televisiva cria assim o que podemos chamar de *experiência espaço-temporal descontínua*. Os indivíduos que assistem à televisão suspendem, até certo ponto, as coordenadas de espaço e de tempo do cotidiano e temporariamente se transportam para um diferente conjunto de coordenadas espaço-temporais. (THOMPSON, 2012, p. 86)

A absorção do *self* (p. 184) pela interação vinculada à mídia estabelece uma situação de dependência junto a essas formas simbólicas mediadas, que acaba por distanciá-lo da práxis do cotidiano e enfraquecer, com isso, a conexão entre a formação e o local compartilhado. Atrás dessas estruturas simbólicas, existe um emaranhado de signos responsáveis pela formação de um determinado produto ideológico, partindo do princípio que “tudo que é ideológico possui um valor semiótico” (BAHKTIN, 1986, p. 32). Na cadeia de interação entre uma consciência individual e outra, socialmente organizadas em um grupo, a comunicação materializa os signos, que são construídos a partir de saberes, de certos discursos, articulados por relações de poder afirmativas.

Para que tais relações sejam desvendadas deve-se optar por uma genealogia, ou seja, “o acoplamento do conhecimento com as memórias locais, que permite a constituição de um saber histórico de lutas e a utilização deste saber nas táticas atuais” (FOUCAULT, 1979, p. 171), capaz de diagnosticar as práticas sociais por elas mesmas, a fim de entrar em movimentos descontínuos, em acontecimentos, gerando um processo de subjetivação, cuja dimensão permite a invenção de novas possibilidades de vida. Ou então, como prefere Gilles Deleuze (2007), traçar uma cartografia dos devires, um mapa, onde as linhas sejam dobradas e desdobradas e, assim, cultivar uma zona fértil ao ato de pensar.

Desta forma, seria possível vislumbrar saídas para um horizonte não hegemônico, que resgate o sentido de comunidade vinculada ao real, à tradição local, ao sentimento de coletividade, à vontade de estar junto, onde a solidariedade (PAIVA, 2003, p. 19) contribua como estratégia para a convivência entre os indivíduos.

Necessita-se apostar no humanismo prático, que consiste na compreensão e aproximação das diferenças e na adaptação à singularidade do homem no espaço, e que se encontra “conjugado à cidadania, à possibilidade de apropriação dos bens sociais adequados às necessidades das comunidades, dos laços vinculativos e, algumas vezes, indo além dos aparelhos estatais e dos interesses político-econômicos” (PAIVA & NÓRA, 2008, p. 13).

O estabelecimento de um fio condutor de sentido está na capacidade de vinculação, o que é muito mais do que apenas interação, mas a relação entre o “eu” e o

“outro” de forma a inserir socialmente o sujeito tanto na dimensão imaginária, quanto na orientação relativa às práticas de conduta, baseadas em valores. A vinculação social é o grande paradigma comunicacional e pauta-se em ações afetivas entre indivíduos, que não necessariamente estão no contexto midiático. Porém a orientação mercadológica e o fascínio pelo agigantamento tecnológico contribuem para a formação de uma ambiência caracterizada pela abstração simulativa, e onde o virtual “tem mais peso fenomenológico do que as representações clássicas do real histórico, elaboradas e desenvolvidas em função de uma ligação semanticamente objetiva com o real” (SODRÉ, 2002, p. 239).

A questão fundamental de uma ciência da comunicação, a vinculação humana, implica uma interrogação crucial (etnopolítica) sobre o além do puro mercantilismo do mercado e sobre as possibilidades de reorientação crítica das teletecnologias na direção dos imperativos de responsabilidade humana para com as marcas de sua singularização. Isto implica, em termos práticos, pensar não midiaticamente [...] e pesquisar os caminhos políticos de abertura existencial para o homem contemporâneo, a quem se tenta dar a impressão de que tudo está dito pela técnica ou de que o futuro já chegou. (SODRÉ, 2002, p. 259)

Para tanto, é preciso combater um olhar hegemônico, que se limita apenas ao reconhecimento da pluralidade, mesmo quando pressionado por um consenso intelectual. Como a hegemonia “é a imposição dos valores que conformam os interesses da cidadania e concorrem para a direção moral e intelectual dos indivíduos” (SODRÉ, 2008, p. 27), ou seja, uma configuração particular de dominação ideológica, colocar o foco do debate na vinculação, por intermédio dos fenômenos de predisposição à sociabilidade, em detrimento à mera socialidade característica da interação, é trilhar necessariamente por um caminho “contra-hegemônico”.

Nesse sentido, o sentimento de pertencimento ao território, “que é o espaço exclusivo e ordenado das trocas que a comunidade realiza na direção de uma identidade grupal [...] [e] cria características que irão dar corpo à ação do sujeito (SODRÉ, 1988, p. 22)”, se torna um elemento fundamental para a constituição das expressões comunitárias.

Uma vez que a barca tradicional passa a ser uma extensão territorial de Paquetá, de acordo com o pressuposto básico da pesquisa, o *viajar junto* pode se tornar uma ação vinculativa na medida em que os vizinhos de bairro, que ali são também vizinhos de assento, compreendam aquela específica ordenação simbólica como parte integrante de sua prática cotidiana.

Tal é a idéia de Barel, que define território como: 1) lugar pertinente – localização, limites – da ação do sujeito; 2) especificidade de um espaço social, que o distingue do resto da sociedade ou de outros territórios; 3) zona de limites entre o social e o que não se define inteiramente em termos sociais (o não-social): a biologia, a língua, a física das coisas etc. (p. 50)

Como será mostrada no capítulo a seguir, a barca se enquadra nessas atribuições de território, que pelo mar se desloca, carregando códigos e regras que comunicam de distintas formas a concepção de mundo daqueles que vivem na ilha e contendo sistema de regras de movimentação humana de determinado grupo, de modo a trilhar um caminho de troca com o real. Enquanto que o catamarã também carrega um sistema de regras, mas pouco favoráveis à predisposição à sociabilidade, ou seja, mais alinhada à lógica da interação em detrimento à vinculação. Diante dos mecanismos disciplinares que reduzem o repertório de possibilidades nesse *viajar junto*, forma-se uma extensão do *ethos* continental carioca.

Como diz Thomas Mann (apud SODRÉ, 1988, p. 17) “onde há muito espaço, há muito tempo”, e por isso a rentabilização do espaço implica na capitalização dos tempos sociais. A dimensão territorial, ao sofrer modificações, afeta diretamente a dinâmica social de seus membros. Resta saber de que forma esse fenômeno territorial tem se manifestado em Paquetá.

CAPÍTULO 4 – UMA ETNO-REPORTAGEM NA BARCA E NO CATAMARÃ

Atravessar o mar é estar subserviente às forças da natureza. Embora o homem, ingenuamente, jure de pés juntos que é ele quem detém o controle da situação, só porque tem nas mãos o leme de um equipamento que construiu, a verdade é que o mar está concedendo suas águas, de forma generosa, para que este homem faça a travessia. “*Não sou eu quem me navega quem me navega é o mar / É ele quem me carrega como nem fosse levar*” já dizia os versos da canção *Timoneiro* de Paulinho da Viola, mostrando que há uma hierarquia de poder a ser respeitada pelo homem quando corta a maré.

As mitologias, ao longo da História, buscam retratar o enigmático universo oceânico, criando monstros, lendas e deuses. A partir das Grandes Navegações, nos séculos XV e XVI, o homem descobriu novos continentes e, graças ao conhecimento náutico, passou a ter uma nova relação com o mar, baseada em menos mistificação e mais racionalidade. A colonização, a catequização de povos bárbaros, a fome, o desemprego, as guerras, as perseguições religiosas, o tesouro escondido, as riquezas minerais, as catástrofes naturais e o turismo foram ou ainda são alguns dos pretextos usados para o ser humano se deslocar a grandes distâncias, dentro de embarcações. As civilizações se metamorfoseiam, mas o fascínio exercido pelo mar continua intacto.

Dentro do imaginário marítimo, a ilha transformou-se em símbolo de uma vida utópica, onde os males da humanidade não poderiam alcançar. A literatura, a música, a pintura, as artes em geral, e até a política estão cheias de representações que romantizam um pedaço de chão cercado por águas. Vai ver que o diabo não saiba nadar ou prefira andar somente por vias terrestres, seu habitat natural. Na hipótese de Deus querer tirar umas férias no planeta Terra, naturalmente, Ele escolheria alguma ilha sossegada para desfrutar daquilo que criou com selo de perfeição divina.

Mas as pontes físicas ou simbólicas trouxeram à ilha as imperfeições morais do continente e tirando-lhe o glamour do “paraíso perdido”. Ainda assim, existem ilhas que minimizaram os impactos da relação quase nunca cordial do homem em relação à natureza. E bem no meio da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, a ilha de Paquetá se posiciona como um lugar de distinção se comparado às terras circunscritas. Em pleno século XXI, em uma região metropolitana essencialmente urbana, é possível sentir, através do olfato, o cheiro rural das fezes de cavalo. Através da audição, ausência de buzinas, das freadas dos ônibus, dos arranques ensurdecedores das motocicletas,

fazendo com que o silêncio seja quebrado pelo canto dos passarinhos, pela quebrada das ondas nas pedras, pelos bafafás das conversas, pelas rodas de bicicleta tocando o chão, e pela sirene da estação das barcas avisando a partida.

Através da visão, uma volta aos tempos idos, daqueles que deixam qualquer sujeito saudosista com os pelos do braço arrepiados. Não há espigões de concreto, que transformam o homem em uma insignificante formiga, mas casas tombadas pelo patrimônio histórico, conservando uma arquitetura secular. Através do paladar, as frutas maduras caídas originárias de variados tipos de árvores, prontas para serem saboreadas pelo primeiro sortudo que as encontrar. Através do tato, além do contato físico com a natureza, a proximidade com o outro ser da mesma espécie. As pessoas se cruzam quando fazem compras no mercado ou na padaria, quando praticam exercícios físicos ao ar livre, quando passeiam pelas praias, quando pedalam, e, principalmente, quando estão na barca entre a ilha e a Praça XV.

Fazendo parte do cotidiano de todos os moradores de Paquetá, seja os que “descem” todos os dias, seja os que permanecem em terra, as barcas marcam o tempo da ilha. Praticamente em todos os sentidos, a temporalidade em Paquetá é regulada pelas saídas e chegadas da barca. São esses horários que, de certa forma, organizam o movimento nas ruas, sendo referência não apenas para os que vão viajar, mas para os demais moradores, para o comércio e serviços em geral. A previsibilidade dos horários qualifica o viver em Paquetá, relevando importantes elementos que nos permitem entender um pouco este lugar. Na ilha, se vive num ritmo de espera, pautando pelos horários estabelecidos das viagens. (LEITÃO, 2013, p. 72)

Durante pelo menos uma hora por dia, vizinhos de bairro se tornam vizinhos de assento. Eles compartilham a experiência de estarem juntos em uma viagem sem paradas, onde todos entram e saem ao mesmo tempo, com exceções emergenciais que raramente acontecem. Nesse *viajar junto*, a relação de amizade entre pessoas que acabaram por se distanciar em outros planos da vida social pode ser restabelecida, ou então, novas amizades acabam surgindo de forma espontânea. Só que, na pior das hipóteses, as chances de um encontro indesejado também se tornam bem reais. Até porque o constrangimento já é possível logo na plataforma de embarque, onde fica exposto a todos quem é que chega, a que horas, com quem e como. Os momentos do embarque e desembarque geram além da troca de informações, um controle social rígido e difuso.

Os quinze minutos que antecedem a entrada na embarcação costumam definir a sociabilidade daquela viagem, o que não significa que uma conversa travada na estação tenha que necessariamente continuar dentro do transporte. Até porque, no caso do

catamarã, forma-se uma grande fileira em frente à estreita porta, onde a passagem se dá quase que individualmente, um por um. Esse rito torna-se o fiel da balança para um diálogo aberto lá na plataforma de embarque: se a vida útil dele for curta, provavelmente o emparelhamento causado pela fila há de justificar propositalmente o seu cessar. Mas caso seja forte o bastante para atravessar a porta, então as chances dessas pessoas sentarem juntas e darem prosseguimento à prosa são enormes.

Também no âmbito do catamarã, chegar atrasado à estação, principalmente quando o alerta do minuto final dispara, para desespero daqueles que ainda estão estacionando a bicicleta, é diminuir drasticamente a possibilidade de sentar ao lado de alguém que se queira. Na barca, o atraso pode ser “corrigido” devido às suas peculiaridades físicas e “atmosféricas”, que permitem uma maior circulação e visão.

Dentro desse espaço físico característico da barca são permitidas diferentes maneiras de se comportar. As janelas abertas convidam à contemplação do maravilhoso cenário, em cuja paisagem estão presentes as belezas naturais e históricas da Baía de Guanabara. O mar, com toda sua imponência, embora também com sua sujeira oriunda da insensatez humana, atrai a atenção com a finalidade de estabelecer contato com a *psique* das pessoas. É olhando para seu balanço que muitas relembram o passado, vangloriam ou lamentam o presente, fazem projeções para o futuro, descarregando sobre suas águas sentimentos de angústia, medo, alegria, ansiedade, prazer, etc. Por outro lado, ele transmite o respeito, a cautela e a esperança por renovação.

Viajar na proa da barca é uma ótima oportunidade para esse contato transcendental. Basta encostar-se à mureta que fica na altura do abdômen e sentir o vento no rosto. Na polpa, parte traseira que fica aberta, dependendo de qual for a barca, é possível se sentar em um dos assentos e deixar-se levar pela fruição, com mais conforto. Por isso, enquanto a barca se configura como um espaço social em que se reproduzem as relações presentes na ilha, as viagens permitem, igualmente, outros tipos de “deslocamentos”.

O ambiente interno, sendo amplo, favorece a circulação entre os corredores. Os assentos de madeira terminam na metade das costas e, muito embora desconfortáveis, permitem que as pessoas sentadas sejam vistas e reconhecidas de longe. O espaço considerável entre as fileiras evita que se tenha que fazer contorcionismos quando alguém precisa passar pela sua frente, como acontece no cinema, por exemplo, o que também evita constrangimentos ao ter de levantar para circular ou trocar de lugar. Esses assentos estão distribuídos em três colunas, uma na esquerda, outra na direita e a com

maior quantidade de bancos ao centro. O bebedouro e o banheiro masculino ficam no primeiro andar, enquanto que o feminino, no segundo.

No primeiro, há lances de escada, a casa de máquinas e grades nas laterais, por onde todos embarcam e desembarcam. Em Paquetá só é possível entrar ou sair pela lateral direita, por conta das características da estação, mas na Praça XV pode-se fazer isso pela dianteira. Quem carrega malas ou compras, normalmente, fica no andar inferior. Esse andar também é destinado àqueles que têm algum problema físico ou simplesmente não fazem questão de subir ao segundo, onde está localizada a já citada proa. Mas, efetivamente, não há grandes diferenças em viajar em qualquer um dos ambientes.

Entre os passageiros, os marinheiros, profissionais da companhia responsáveis pelo auxílio à tripulação, se misturam e também costumam sentar em algum banco. Eventualmente, eles interagem com os passageiros, pois, assim como estes, mantêm a mesma rotina, viajando no mesmo horário, o que cria, se não uma relação de intimidade, pelo menos de reconhecimento mútuo.

Quanto ao aspecto sonoro, o barulho do motor e o impacto no contato da barca com o mar tiram o silêncio da viagem e promovem uma certa privacidade nas conversas entre as pessoas, pois o som proveniente do diálogo não é alto o suficiente para chegar aos ouvidos de alguém que esteja um pouco mais afastado. Nem tampouco o barulho externo chega a incomodar ou sequer atrapalhar a audição de uma conversa.

Mas é aconselhável que não se permita uma distração completa, porque, vira e mexe, algumas baratinhas inconvenientes e indisciplinadas dão o ar da graça, subindo pelos bancos próximos à parede ou, no pior dos casos, pelos pés dos passageiros. Como diz o ditado, é preciso estar com “um olho no padre, e outro na missa”. Quando as barcas estão vazias, funcionários fazem faxinas periódicas, principalmente, nos dias em que as baratinhas perdem totalmente o pudor. Elas, definitivamente, não são bem-vindas, só que o lixo deixado pelos próprios passageiros as convida a participar da viagem junto com os humanos.

Outra convidada de honra na barca é a informalidade, sem a qual certamente a viagem não seria a mesma. Manifesta-se de distintas formas: pode aparecer no cigarro, de tabaco ou até de maconha, acendido na parte aberta da embarcação; no cafezinho, no chocolate quente ou no bolo vendido pelos ambulantes, que por sinal são também moradores; no carteadado jogado pelos de idade mais avançada; pelo gingado da capoeira que rola em algum final de semana; pelos acordes do cavaquinho de um músico; pelo

beijo de língua de um casal adolescente; enfim, por uma infinidade de coisas vindas das mais inusitadas e espontâneas circunstâncias.

Curiosamente, cada barca tem nome próprio, o que facilita a identificação de diferenças entre si. Por exemplo, a Vital Brazil é uma “senhora” de 53 anos, mas que ao longo do tempo passou por uma série de “plásticas” para dar uma “turbinada” no visual e se adequar às exigências das leis e das normas e garantir segurança necessária aos viajantes. Ela poderia ser “irmã gêmea” da Martim Afonso, pois ambas têm a mesma idade e também sofreram semelhantes mudanças externas e internas. Outra, de 45 anos, é a Ipanema, cuja capacidade máxima de 2.000 passageiros é uma das características comuns com as “gêmeas”. A mais carismática é a Itaipu, também de 1970, mas carregando no máximo mil pessoas. Ela tem bancos acolchoados, a parte traseira com assentos ao ar livre, que se estende através das laterais do segundo andar, o que torna sua configuração espacial diferente das demais. Porém, o mais interessante é um painel no andar inferior com fotos de vários moradores em Paquetá. Nada poderia estabelecer tanto vínculo afetivo e sentimento de pertencimento para o morador em relação àquele espaço do que se ver representado pelas fotografias. Atrás do painel, as cadeiras foram posicionadas umas de frente para as outras, com mesinhas entre elas. Tudo isso dá a entender que a barca não trata os passageiros como meros usuários, mas como seus verdadeiros donos.

Só que, desde 2013, essas barcas tradicionais vêm perdendo gradativamente o ofício de ser uma extensão do bairro, em detrimento dos catamarãs, que já fazem 75% das viagens durante a semana, ou seja, 18 dos 24 horários, somando os dois sentidos. Assim, apenas aos finais de semana que as barcas se tornam hegemônicas, cumprindo 100% das viagens. Na época, houve um consenso entre concessionária e associação de moradores para a implantação do novo veículo marítimo. Do lado da prestadora do serviço, seria interessante direcionar as barcas para travessia Praça XV – Araribóia, por conta da capacidade máxima delas, que atenderia à alta demanda. Para os paquetaenses, a formação de novos horários de embarque supriria uma vontade de maior mobilidade entre a ilha e o continente. E as partes chegaram a um comum acordo. Além disso, foi mantido o benefício da gratuidade nas tarifas aos moradores em até duas passagens por dia, vigente desde 2012.

4.1. Uma viagem na barca Itapuca (dias úteis, 18h35, sentido Praça XV - Paquetá)

Isolada na penúltima cadeira de uma fileira vazia do segundo andar, Cecília A 46 debruçava-se sobre um pacote de papel alumínio, levando à boca um garfo de plástico que equilibrava uma mistura de arroz com feijão. “Jamais comeria uma quentinha no catamarã”, afirma categoricamente. Ela, que mora na ilha há 39 anos, havia tido um dia de trabalho bastante corrido, sequer conseguira almoçar. Às 18h30, a fome a fez abrir mão de qualquer cerimônia e também abrir um apetitoso “prato feito”, comprado horas antes no centro da cidade. Entre uma garfada e outra, justifica a afirmação anterior: “Como as pessoas ficam pertinhas no catamarã, seria constrangedor se o cheiro da comida incomodasse os outros. Além do mais, me sinto muito mais à vontade aqui”. Cecília garante que o isolamento foi totalmente voluntário, da mesma forma que poderia estender a cabeça, procurar por grupos de amigos e se estabelecer entre eles. A ideia de fazer refeição durante a viagem partiu da própria filha, que pega a barca de 12h e aproveita o tempo para “comer com calma”. Segundo ela, muitas mães preparam o almoço dos filhos estudantes em quentinhas, de modo a serem consumidas entre Paquetá e a Praça XV.

- Por esse e outros motivos, eu prefiro a barca. Já formei um grupo com pessoas que eu nem me relacionava direito na ilha, só aqui mesmo. Há três anos, eu reconhecia uns 80% das pessoas embarcadas. Agora, tem muita gente nova. Sempre ouço “quando acabar com a gratuidade, esse povo volta para o Rio”. Mas acho que está chegando uma galera com um perfil bacana, que contribui para a renovação do bairro.

Uma dessas pessoas é Elaine B 62, moradora recente de Paquetá. “Na barca das 7h, via várias pessoas conversando e jogando. Passei a interagir com a vendedora de café e ela me apresentou a outros. Conheci o Eduardo, que virou um amigo”, conta a mulher, que agora precisa ir ao Rio no catamarã de 5h30. Assim, só resta a barca das 18h30 para que ela possa “recarregar as energias com o barulhinho do mar” ao usar os cinco minutos iniciais da viagem, invariavelmente, para olhar as águas da Guanabara. Lamenta que, com a mudança de horário de manhã, sua filha pequena não possa mais tocar flauta à bordo, o que fazia dela muito conhecida pela tripulação, até o ponto de ter sua atenção chamada quando estava quieta: “Sempre aparecia alguém para perguntar ‘E aí, menina? Não vai tocar hoje não?’. E então a flauta voltava a fazer a alegria de

todos”. Por ser nova na Itaipu, Elaine ainda aguarda fazer novas amizades. Enquanto isso, aproveita para ler e estudar.

Aquelas pessoas que já têm entre si um estreito laço de amizade, como é o caso de Marcela A 73, Julia B 63 e Cristina B 35, a viagem é uma grande oportunidade de colocar o papo em dia. Julia, paquetaense há quatro anos, diz que elas vão ao continente e voltam sempre juntas, e chegou à conclusão de que “no catamarã, não dá para fazer um grupo grande de amigos, os bancos atrapalham. Ali a sensação é de ‘ufa, tô chegando’, porque a relação é de pressa”, enquanto que na Itapuca ela fica “louca para encontrar alguém para conversar”, fazendo com que o tempo passe mais rápido. Cristina também faz críticas ao catamarã, onde “qualquer conversa faz você perder a privacidade. A própria disposição dos assentos interfere no campo de visual, o que se torna um impedimento”. E faz um paralelo com a barca:

- Sou moradora desde 2004. Dentro da barca já vi gente fazendo de tudo. Maquiagem, unha, limpeza de bolsa, lista de compra. Também é bom para manter a leitura em dia. Tem gente até que termina de se arrumar para o trabalho. Antigamente, todo mundo sentava no mesmo banco todos os dias, como se fosse um lugar marcado.

Foi por guardar lugar para uma das amigas, que Marcela levou, recentemente, um fora de uma mulher dentro do Jumbo. Ela justifica a ação pelo fato de que “às vezes, uma de nós chega mais cedo e, como fica tudo apertado, não conseguimos ficar juntas”. As três amigas esclarecem que ali na barca há uma divisão espacial, com a formação de núcleos de passageiros, o que faz com que cada um já saiba mais ou menos onde sentar de acordo com seu interesse.

O primeiro exemplo citado são os chamados “maconheiros”. Na Itapuca, raramente são vistos, mas é na Itaipu, que sai no horário de 7h, onde eles demarcam o território, embora Cristina afirme que “não é só na Itaipu que fumam maconha”. Os componentes desse grupo escolheram a polpa da embarcação, que fica aberta, por razões óbvias. “A galera fuma bastante maconha. Algumas pessoas que não fumam sentam lá fora, mas não deixam de embarcar por causa disso”, garante Marcela. Existe uma relação de boa convivência entre os “maconheiros” e o restante dos passageiros, na medida em que cada grupo respeita o seu espaço.

Os idosos, as crianças, os deficientes costumam ficar no primeiro andar, pois podem usufruir de maior segurança tanto ao entrar quanto para sair da barca. No segundo andar, na parte coberta, as pessoas dispersas são aquelas que querem aproveitar

a tranquilidade para dormir, estudar, ler um livro, enfim, ter algum tipo de privacidade. Enquanto que os que preferem passar o tempo conversando têm a oportunidade de escolher suas redes de amizade, as quais, normalmente, se traduzem na formação de localização geográfica específica. Como é o caso das três amigas, que em companhia de alguns outros, ocupam a fileira central na parte da frente do segundo piso.

Durante as viagens, o uso dos espaços da barca obedece a uma organização relativamente estável dos lugares, segundo as preferências e hábitos dos passageiros, refletidos no *status quo* conferido a cada um: pessoas e lugares. Por exemplo, na parte de baixo (piso inferior), na frente, costuma sentar o *stablishment* local, nas palavras de uma jovem moradora, “os mais tradicionais”. Na parte de cima (piso superior) vão estudantes, principalmente, e “descolados” de um modo em geral. Os que aproveitam a viagem para jogar cartas, geralmente, sentam-se na parte de trás, tanto no andar superior quanto no inferior. Esta preferência já existia, e foi ainda mais fortalecida com sua determinação como área de fumantes. Aqueles que gostam de dormir, geralmente, sentam-se junto às janelas, evitando contatos perturbadores que podem atrapalhar seu sono. (LEITÃO, 2013, p. 76)

O universo descrito pela pesquisadora Wilma Leitão, no livro *Sob um céu de flamboyants*, manteve-se intacto. A autora, cuja tese de doutorado em antropologia tratou das relações sociais dentro da ilha, considera a barca como um espaço social onde se reproduzem, até certo ponto, as relações presentes “em terra”, à medida que a proximidade dos assentos, como o convívio também estreito nas ruas da ilha, não expressa a proximidade entre as pessoas. Por outro lado, ali é possível serem criados encontros que não ocorreriam normalmente em Paquetá e que, muitas vezes, se dão graças à intermediação de uma terceira pessoa, algum amigo em comum.

A Itaipuca consegue com êxito carregar códigos e regras que transmitem de diferentes modos a visão de mundo dos moradores de Paquetá, mantendo ao mesmo tempo várias formas de organização social do bairro e instaurando outras. Apesar de sofrer os efeitos da deteriorização, causada pelas décadas de prestação de serviço à população aliado ao descaso dos proprietários, a quase quinquenária embarcação ainda é capaz de proporcionar o encontro, vital para a sociabilidade.

Depois que ela finalmente faz seu merecido repouso no píer velho de Paquetá, após pouco mais de sessenta minutos desde a partida na Praça XV, o caminhar meio apressado entre a porta da saída e a Praça Pedro Bruno inicia um processo de retorno ao tempo real da ilha que não se difere muito da percepção temporal a bordo da Itaipuca.

4.2. Uma viagem no catamarã Jumbo (dias úteis, 7h45, sentido Paquetá - Praça XV)

Para entrar na estreita porta do catamarã, é formada uma fila que lentamente vai seguindo adiante. Em um horário de maior demanda, a espera pode durar até cinco minutos. Com lotação máxima de 400 pessoas, o moderno veículo marítimo recebe seus visitantes friamente. Primeiro, porque o ar-condicionado sempre está a uma temperatura muito abaixo do agradável, independente da estação do ano ou das condições climáticas externas. E, segundo, devido à dispersão quase que imediata dos passageiros ao conseguirem finalmente entrar. Cada um vai escolhendo sua poltrona forrada do que há de mais confortável em termos de assento. Ela é alta, terminando na altura da cabeça, e ainda pode ser inclinada para trás caso um botãozinho seja acionado. Muito semelhante, por exemplo, a um assento de avião. O espaço dentre as fileiras é tão estreito que para alguém levantar tornar-se necessário que pedir licença a todos os que estão sentados na sequência de poltronas. Isso se a pessoa tiver realmente um motivo muito urgente para levantar-se, como ir ao banheiro, já que é proibido viajar em pé dentro do catamarã. A disciplina do corpo começa com as placas avisando essa proibição, mas se for necessário um dos marinheiros dará o recado pessoalmente. Em último caso, o alto-falante vai fazer questão de enfatizar a medida, expondo o “indisciplinado” ao constrangimento geral. Dizem que é por uma questão de segurança, embora ficar em pé ali não desequilibre.

A informalidade parece ter sido proibida de embarcar, pois é veementemente proibida a venda de qualquer coisa, deixando a tia do cafezinho a R\$1,50 e outros ambulantes sem trabalho. Quando algum deles decide desafiar as normas, logo chega a coação direta do marinheiro ou, então, do alto-falante. Obviamente, não há espaço para fumo (de qualquer substância), para manifestações artísticas e culturais, e para eventuais improvisos. O script da viagem já está escrito e cabe aos passageiros segui-lo sem maiores emoções.

Além do corpo, o olhar também é disciplinado. A visão externa se tona praticamente escura, devido ao vidro-fumê das janelas. Dependendo de qual for o catamarã, ainda se vê um pouco da paisagem, mas mesmo assim de forma turva e distante. Em compensação, foram colocados monitores de TV em alguns pontos, mostrando repetidamente uma animação de poucos segundos com instruções de segurança em caso de emergência. Por mais que esse conteúdo não seja novidade, são

facilmente testemunháveis os olhares hipnotizados pelo monitor, como se os efeitos puramente imagéticos fossem capazes de atrair uma atenção irracional e automática.

A audição e a fala são outros sentidos afetados pela viagem no catamarã. Como o ruído do motor e o som do atrito entre embarcação e mar passam despercebidos, a manutenção do silêncio vira o modelo ideal de comportamento. Por essa razão, as vozes que atinjam uma tonalidade um pouco mais alta vão parar nos ouvidos alheios sem maior esforço. Consequentemente, o diálogo fica constrangido, pois é preciso uma atenção redobrada por parte dos falantes, caso eles não queiram expandir a intimidade. Aos que pouco se importam com isso, o risco de incomodar a viagem do próximo torna-se grande.

Há outro agravante: tudo que foi descrito até agora estimula profundamente o sono do passageiro, ainda mais se o horário for um dos primeiros do dia ou vir logo após o fim do expediente. Abre-se a possibilidade de que irritações apareçam em decorrência da quebra do silêncio, mesmo que não se manifestem abertamente e fiquem restritas à esfera íntima das pessoas.

Mas, segundo Kátia B 41, os problemas ali não são somente de ordem sentimental, pois “já roubaram até televisão dentro do catamarã. Pessoal vai ao banheiro e rouba papel higiênico, rouba saboneteira, o que tiver”. Ela diz que é preciso dar mais segurança à viagem, embora afirme que todos se conhecem e, portanto, os riscos de um eventual incidente a envolvendo, por exemplo, sejam minimizados. O grande temor dela é em relação a panes nas máquinas da embarcação, como já ocorreu certa vez, quando os passageiros tiveram que trocar de catamarã no meio do mar. “Ficamos à deriva, e fomos obrigados a atravessar em cima de uma rampa. Além do mais, como os marinheiros demoraram a avisar aos passageiros o que estava acontecendo, todo mundo ficou apavorado. Nunca mais quero passar por isso”, relembra, criticando a atuação da tripulação da concessionária, que “deveria circular, observar os banheiros, ser ativa”. Kátia reconhece que na barca o conforto seja “zero”, pelo menos é segura, principalmente em temporal ou maré alta.

Como tem passado por momentos complicados na vida pessoal devido à internação da mãe, sente-se melhor ao interagir com os outros, o que faz quando não está lendo ou ouvindo rádio. Pelo fato de não trabalhar, ela não possui uma rotina fixa, mas pega o Jumbo por ser um “horário tranquilo”. A expressão simpática de Kátia só se desfaz no momento em que aponta para aqueles que começam a se preparar para o desembarque:

- Falta educação nas pessoas. Avisam para não levantar antes da atracação, porque o risco de cair é grande, mas não adianta. Só vamos sair quando abrirem a porta e a demora nem é tanta.

Ela se refere a uma espécie de competição enrustida entre os passageiros, para ver quem consegue sair primeiro. Basta que o catamarã aproxime-se da Ilha Fiscal e fique a poucos metros do desembarque, que uma fila já se forma. O espírito solidário muitas vezes é deixado de lado, quando idosos ou mulheres com crianças de colo ficam para trás. Parece que a lógica de atomização que se impõe ao longo da viagem inteira faz com que as pessoas, ao chegarem à Praça XV, nem se lembrem mais dos laços de vizinhança.

Hamilton B 34, porém, tem outro motivo para reclamar do catamarã, visto que “o Barack Obama e o Saddam Hussein não se dão bem de jeito algum e não podem permanecer no mesmo lugar. O Saddam é da rua, enquanto o outro, caseiro”. São os seus dois gatos de estimação, homônimos do presidente americano e do ex-ditador iraquiano. “Se tiver com meu Obama, fico constrangido porque parece que estou rompendo a intimidade de alguém.” Por isso ele prefere levar ao continente o bichinho na barca tradicional, de preferência, aos finais de semana. A mesma coisa acontece com as compras feitas no Rio, como as de frutas, por exemplo, já que trazer peso acaba incomodando os passageiros. Mas, segundo ele, “como na ilha não há tudo à disposição, isso deveria ser levado em consideração”.

Morador há três anos, costuma usar o tempo de viagem para trabalhar, corrigindo provas. Dentro do catamarã, porém, “é mais para leitura”, pois o espaço apertado dificulta o manuseio do material. Sua interação com outros vizinhos fica mais restrita ao período de espera na plataforma de embarque, onde pode cumprimentá-los e conversar, diferentemente do Jumbo, onde as pessoas ficam “menos visíveis, mais distantes”, sendo “um lugar onde prevalece a impessoalidade”. Enquanto que “ali no curral”, como se refere à plataforma de embarque, “dá para conversar”. Mesmo com convívio dentro da ilha, há pessoas que ele só consegue encontrar nas viagens para a Praça XV.

Embora reconheça que não sinta tanta falta do diálogo com os vizinhos, um aspecto do Jumbo o incomoda bastante:

- É importante interagir com o entorno e perceber o tempo. Se está chovendo, a pessoa já se prepara. Às vezes dá para ver uns golfinhos na Baía de Guanabara, algo raro. O que só é possível testemunhar caso se esteja na barca. Aqui, perde-se todo o charme.

Mesmo reconhecendo todas as desvantagens do catamarã, ele não abre mão do horário, justamente para economizar no tempo de viagem. Da mesma forma que Luciana B 52. Ela gosta da barca, mas “o catamarã chega quase junto, coisa de uns dez minutinhos de diferença”. Pensando em dormir um pouco mais, ainda recorre ao lugar onde “o barulho é maior e o contato com a paisagem é limitado”. Se na barca Luciana conseguia meditar, ler e escrever, agora admite que “não tem motivação para isso” dentro do novo espaço. Antes podia administrar essa uma hora, a dividindo em atividades, o que se tornou complicado por causa da rapidez do catamarã. O passatempo dela é ir conversando com a amiga Ana Paula A 66, que é enfática ao defender o moderno veículo marítimo:

- O que me prendeu na ilha foi a implantação de um transporte mais rápido. Passava mais tempo dentro barca do que em casa. A chegada do catamarã foi o grande ‘boom’ para Paquetá. Graças a ela, muitas pessoas vieram morar no bairro. Se tivesse catamarã de hora em hora seria ainda melhor. Barca é para os românticos.

Sua visão a respeito do aumento da população é positiva, porque considera que a maior parte desses novos paquetaenses é composta por “pessoas de outro padrão cultural”, “vindos da zona sul ou de Santa Teresa”. Pensamento completamente oposto ao de André B 23:

- Houve uma renovação de moradores de dois anos para cá, com um outro tipo de perfil, graças a chegada do catamarã. Paquetá virou sinônimo de “lugar perto do centro, onde não se paga passagem”. Portanto, a lógica da rapidez tornou-se muito presente, o que é algo completamente incoerente para quem opta para viver no bairro. Quem quer chegar rápido ao centro que more em Botafogo, sei lá. É justamente pensando em afastar-se do centro da cidade e do tipo de vida do continente, que vim para a ilha há quatro anos.

Segundo ele, “quando se perdia a barca, ninguém morria por isso”, mas, agora, “se uma pessoa perde cinco minutos, ela faz um drama danado”. André tem aversão ao catamarã, onde “apesar de economizar 20 minutos, você perde outros 45 de vida”. E embarca nele somente por necessidade. Admite nunca ter conseguido travar uma

conversa no Jumbo, o que se deve, além de sua personalidade reclusa, ao próprio ambiente hostil a uma relação mais íntima. Já na barca, adora viajar na parte aberta traseira, e não sente que seja um tempo perdido, por, entre outras coisas, ser estimulado a pensar nos compromissos do cotidiano. Em compensação, as críticas ao novo modelo não se esgotam:

- Aqui se você tiver o azar de sentar ao lado de um cara chato, já era. Se levantar, vai parecer um maluco. A paisagem também não tem a menor importância, sempre é cinzenta.

Mas, durante o período de entrevistas no Jumbo, foi identificado o seguinte arquétipo de passageiro: aquele que não produz opiniões mais complexas sobre o tema ou que se limita a responder monossilabamente, normalmente atribuindo a escolha pela catamarã pelo “conforto” e “rapidez”. Embora a descrição dessa fala no texto acabe não contribuindo efetivamente para a elucidação da discussão por conta da escassez de maiores detalhes, o não-dito representa uma grande fonte de análise. Esse grupo de pessoas está dividido em três sub-grupos.

O primeiro é aquele ao qual pertence Antônio A 33. Estava concentrado na leitura do jornal quando foi abordado. Tirando os olhos da página com muito esforço, aceitou responder a série de perguntas. Era um homem pra lá de seus cinquenta anos de idade, com um jeitão de ser meio “bronco”, mas que não apresentava qualquer traço de rispidez ao falar. Só que antes mesmo de ser interrogado para questionário da “doença da pressa”, já demonstrou pertencer indubitavelmente ao Tipo A, devido às expressões exatamente exemplificadas no questionário. A começar pelo aperto de mão bem firme. As respostas abreviadas sobre perguntas introdutórias e de apresentação apontavam para o provável padrão comportamental. Mas no momento em que ele não pareceu muito satisfeito quando foi-lhe dito que a entrevista o faria perder um pouco de tempo, aí que se teve certeza que Antônio era Tipo A. A aplicação do questionário, em seguida, só ratificou a ideia. Com alguma dificuldade, também foi feito o teste da nomofobia, cujo resultado evidenciou quase um total desapego ao telefone celular.

Tanto que, após os dois testes, tratou de devorar o jornal sem o menor constrangimento, como se aqueles minutos de entrevista tivessem na verdade atrasado seu ritual diário. Diante de sua pressa em terminar a leitura, não foi possível obter depoimentos mais aprofundados para a pesquisa. Por motivos opostos, Giselle X 104 trouxe muitos poucos esclarecimentos orais a respeito de sua viagem, pois em momento

algum, durante a entrevista, deixou de mexer no celular. Estava entretida no aplicativo *whatsapp* ao mesmo tempo em que seu teste de nomofobia dava o nível máximo, embora o padrão comportamental fosse X, ou 50% A e outros 50% B.

Por isso, ela entra no segundo sub-grupo desse arquétipo, que são das pessoas que não têm a “doença da pressa” mas que apresentam alta tendência à nomofobia, juntando-se aos do primeiro, aquele composto por tipos A com baixa pontuação. Em ambos sub-grupos, houve respostas bem homogêneas e superficiais, sendo utilizada em todos os casos a “dobradinha” conforto/rapidez.

Mas a presença do terceiro sub-grupo bagunça um pouco com a hipótese de que os Jumbos responsáveis pelos escassos depoimentos tenham necessariamente “doença da pressa” ou propensão aguda à nomofobia. Trata-se, neste caso, dos sujeitos antipáticos, que podem ou não possuir ambas características, somente uma delas, ou simplesmente nenhuma. Por serem avessos à entrevista, não foi possível chegar a uma definição melhor. Provavelmente, são tão antipáticos no catamarã quanto na barca, embora um espaço mais tranquilo e aberto possa influenciar no estado de humor.

Quando se tinha a falta de sorte de escolher um entrevistado antipático, normalmente se perdia um dia de trabalho, pois, como a locomoção dentro do catamarã é complicada, o ato de levantar-se para trocar de lugar poderia soar como um gesto de indelicadeza, ou pelo fato de quase todos os assentos estarem ocupados.

Certa vez foi abordado um morador bastante folclórico da ilha. Ele havia sido apresentado ao pesquisador em uma circunstância festiva, quando ele reunia, ao redor de um banco na pracinha central, uma plateia que gargalhava com suas intermináveis histórias, como uma da qual se vangloriava por ter feito o comandante da barca retornar à estação: “Um dia que cheguei atrasado pra embarcar, ela já tinha partido. Mas aí o pessoal da cachaça fez um tumulto tão grande, que o comandante teve que voltar só para me buscar. Tava levando um isopor cheio de birita pra galera”. Agora, ao ser entrevistado no catamarã, esperava-se naturalmente que do encontro surgissem preciosas falas. Para surpresa do pesquisador, porém, quem se apresentou foi um homem carrancudo, mostrando nitidamente o desconforto por ter sido interrompido de ler o jornal. Indisposto a estabelecer diálogo, foi curto e grosso quando questionado sobre algum caso engraçado que tivesse acontecido com ele na barca: “passado é passado, não tenho nada que contar. Deixa isso para lá”. E encerrou-se aí a melancólica entrevista.

A partir de então, adotou-se um critério para a abordagem: aquela pessoa que demonstrasse má vontade em falar teria seu direito ao silêncio preservado, mas, sem perceber, ela estaria sob atenciosa observação. Fechar os olhos é a arma mais utilizada por quem deseja evitar o contato com o outro. Há aqueles que dormem de verdade, chegando, inclusive, a emitir roncos audíveis a um vizinho de assento. Porém, muitos são os que fingem estar dormindo para não serem incomodados, principalmente quando o já reconhecido pesquisador aproxima-se. Basta que cesse o risco de ser “a próxima vítima” para que as pupilas se manifestem. O fone de ouvido também se torna indispensável para um distanciamento planejado. Infelizmente, não se chegou a provar se realmente sai algum som desses fones, embora suspeita-se que, assim como o falso dorminhoco, haja um “falso ouvinte”. É bem provável que a grande maioria se entretenha mesmo com músicas ou com rádio.

Também não se pode deixar passar em branco a resistência de certos moradores à imposição de condutas comportamentais decorrentes da lógica do catamarã. Existe um processo contínuo de negociação entre as partes, de modo a tornar a ideia de passividade dos passageiros perante essas novas exigências algo questionável. No segundo andar do Jumbo, tem uma pequena cabine na parte esquerda, que passa quase despercebida para quem vem subindo as escadas. São duas poltronas em frente a outras duas, e, no meio, uma mesinha. É justamente nesse espaço reservado que quatro amigos jogam carteados, diariamente, durante a viagem.

“Bota cinquentinha aí”, diz um deles. E todos colocam em cima da mesa algumas moedas, o que dá a entender que o dinheiro a ser investido naquela rodada está na casa dos centavos. No meio da intensa batalha de naipes, copas e espadas, esse mesmo homem, ao ser abordado para a entrevista, brinca (ou não) com um tom de sarcasmo após ser assegurado que nenhuma informação saída dali serviria para incriminá-lo: “Óh, vê lá hein...senão a gente te joga pela janela”. Ele e os outros têm motivos para sentirem-se realmente ressabiados, pois o jogo envolvendo dinheiro é veementemente proibido no local. Conta que os marinheiros costumavam implicar, mas que, por causa da constante desobediência, “agora nem reclamam mais”.

Interessante notar que todos são favoráveis ao novo veículo marítimo, exaltando seu conforto e sua capacidade de chegar rápido ao continente. “Quem reclama do catamarã é porque não deve descer todo dia para trabalhar”, resume o outro jogador. O mais velho entre eles, que aparenta ter mais de 80 anos, é categórico ao afirmar que “as melhorias foram grandes”, já que “a comunicação social é maravilhosa, o atendimento é

fantástico” dentro do Jumbo. O mais jovem, com a idade lá pela casa dos 20 e poucos, complementa, acusando a barca de ser “estressante” e “massante”.

Como o essencial da entrevista era conseguir extrair o máximo possível de seus testemunhos sem com isso atrapalhar a jogatina, pois a falta de concentração poderia resultar em perda das moedas do bolso, a identificação dos personagens pelos respectivos nomes não entrou em questão, até pela reação desconfiada que eles tiveram ao ver o “território” deles sendo invadido por uma pessoa estranha, perguntando curiosa sobre a prática, teoricamente, inapropriada.

Portanto, trata-se de uma espécie de submundo dentro do universo disciplinador do catamarã. Aqueles que tinham na jogatina o grande passatempo da viagem não abriram mão do prazer ao embarcarem no Jumbo, cujas regras internas iam ao sentido contrário. Adotaram estratégias para driblar os marinheiros, como o de simplesmente desobedecer aos comandos, e ressignificaram um micro-território ao transformar o espaço, originalmente pensado para receber um tipo de comportamento adequado, em um lugar próprio para o carteado valendo grana.

De qualquer forma, para a maioria dos passageiros, o repertório de ações no modo de viajar dentro do Jumbo é tão restrito que o corpo perde sua significância em termos de expressão, tendo em vista que ao ser movimentado de forma livre sua performance vai comunicar certos elementos simbólicos, tão importantes para a construção de sentidos e de vínculos.

4.3. O adeus definitivo das cinquentenárias

A etno-reportagem caminhava para seu desfecho natural, quando uma notícia bombástica foi divulgada pelo governo: as barcas tradicionais iriam sair definitivamente de circulação até o final de 2015, sendo que, ao longo da semana, elas seriam aposentadas o quanto antes. A nota oficial⁷ do dia 24 de agosto é a seguinte:

A Secretaria de Estado de Transportes (Setrans), com a CCR Barcas, inaugurou novo píer flutuante na Estação Paquetá para receber a barca Ilha Grande, que vai operar na linha Praça XV-Paquetá, a partir do dia 10 de outubro. O píer tem 16 metros de comprimento por 8,8 metros de largura e foi construído todo em aço. O novo equipamento permite a atracação de diferentes modelos de embarcações e foi colocado no lugar do antigo píer flutuante, retirado de serviço para reforma.

[...] A Ilha Grande é a terceira das nove novas embarcações adquiridas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para reforçar a frota do transporte aquaviário. Com capacidade para 500 passageiros, a nova barca conta com sistema de ar condicionado, acessibilidade plena,

⁷Divulgada em: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=2560139>.

poltronas acolchoadas, bicicletário, fraldário e um espaço para o transporte de cargas. A novidade é o espaço para cargas, antiga reivindicação dos moradores de Paquetá, que agora poderão utilizar a barca para transportar, por exemplo, compras, móveis e eletrodomésticos. Além disso, por ser uma barca mais rápida e moderna, o tempo de travessia será reduzido em 20 minutos.

A embarcação Ilha Grande substituirá a antiga embarcação, da década de 60, que será retirada de operação. Assim com os catamarãs Pão de Açúcar e Corcovado, a barca Ilha Grande passará por registro, homologação, vistoria e teste de mar, e deverá entrar em operação, no dia 10 de outubro.

No dia 12 de setembro foi marcada uma reunião no Paquetá Iate Clube entre os moradores, o governo e a concessionária. Além de comunicar a chegada do catamarã Ilha Grande, as autoridades, porém, anunciaram o lado negativo da mudança: a diminuição das viagens diárias de doze para apenas nove. Iniciou-se um rebuliço no local e a indignação da população foi tamanha, que o governo e a CCR Bancas tiveram que recuar de modo que ficasse definida a formação de uma comissão de moradores para discutir a questão dos horários em outra data.

Ao longo das três reuniões posteriores, a comissão encontrou um quadro acirrado de conflito entre partes. Por um lado, a concessionária afirmou em *off* que pretendia larga a operação do transporte marítimo o mais rápido possível, pois o governo teria quebrado a promessa de que a nova embarcação cobriria o prejuízo financeiro do serviço. Na verdade, o catamarã Ilha Grande despenderia um alto custo de manutenção e de combustível. Do lado oposto, a governo disse que o contrato de concessão, em vigor desde 1998, era maléfico às contas públicas e aos usuários e que esperava realizar nova licitação a partir da segunda metade de 2016. Em meio a essa guerra, os moradores tentavam heroicamente mostrar que o principal derrotado seria, de fato, Paquetá. E conseguiram minimizar os estragos ao garantirem onze viagens diárias, ao invés das nove.

Marcelo, membro da comissão, havia se mudado para a Ilha em novembro de 2013 justamente porque a linha Paquetá – Praça XV estava fazendo, desde agosto daquele ano, 19 viagens diárias, praticamente de hora em hora. Acontece que, no mês seguinte, a concessionária voltou atrás e reduziu a grade horária para doze. Mesmo desiludido e tendo que reajustar seus compromissos no continente, ele tem lutado para que em 2016 haja os mesmos doze horários de antes já que “o ideal é que os intervalos entre as viagens fossem regulares, para que ninguém se sentisse prejudicado”. Seu gesto de solidariedade e compreensão perante a maior parte da população, infelizmente, é um caso isolado diante da participação da comunidade nesse episódio. Marcelo conta que o

engajamento da população por algo tão importante e que influi diretamente na vida de todos o decepcionou. Se na primeira reunião cerca de apenas sessenta pessoas se dispuseram a ir ao Paquetá Iate Clube, nas reuniões seguintes esse número caiu pela metade.

- Tentamos passar um abaixo-assinado para a mobilização, mas nem isso foi possível. Tinha folha de assinatura em todo lugar para conseguir, no final, somente oitenta assinaturas. Seria vergonhoso entregá-lo ao governo. A população reclama muito no facebook, mas se mobiliza muito pouco. Talvez seja por causa das características dos novos tempos, das rivalidades entre pessoas, do stress do dia a dia, enfim... O individualismo prevalece, mesmo dentro da própria comissão.

No último encontro, após a comissão ter explicado aos poucos presentes a árdua luta travada para reconquistar ao menos duas viagens diárias e o critério da escolha dos horários para atender à demanda da maioria, várias perguntas feitas pelos moradores eram formuladas como críticas a partir de perdas individuais, o que acabou atrapalhando o bom andamento da reunião. “Todo mundo quer rapidez e mais horários. Só que a escassez de horário também favorece a negociação comunitária, implica em discussões comuns. Caso houvesse barca de meia em meia hora, não teria o que negociar”, completa, demonstrando os aspectos teoricamente positivos para os laços vinculativos entre os moradores.

Outra curiosidade observada é que raríssimas pessoas se sentiram incomodados com o fim definitivo das barcas tradicionais, previsto para a primeira metade de 2016, exceto um pequeno grupo que as enxerga como espaços culturais. De acordo com o membro da comissão, como elas foram adquiridas pela CCR Barcas, o destino daquelas que por décadas se transformaram na segunda casa dos paquetaenses é “virar gilete”, consequência do reaproveitamento do aço das embarcações que é considerado de alta qualidade. A concessionária teria dito mesmo em uma das reuniões que não haveria hipótese de continuarem circulando. O governo estadual, inclusive, já publicou um decreto no qual determina que se cesse o serviço de transporte por meio delas. A principal justificativa é que os usuários correm riscos por elas estarem em atividade durante um período muito maior que o tempo de vida útil.

Quem também não gostou nada do fim da barca foi Gracy, vendedora de sanduíche natural e de quitutes. Embora seja professora de teatro, ela havia encontrado como fonte de renda a comercialização dos alimentos dentro da embarcação. Saída de

Santa Teresa por causa dos assaltos frequentes, está há um ano e meio na ilha onde vive sozinha. “Agora ferrou de vez. Só tenho a barca do final de semana, por enquanto. Tô até passando fome, apesar desse tecido adiposo aqui”, contra o drama brincando, mas nem tanto. Segundo ela, até o carnaval de 2015, ainda era possível vender seu sanduíche de ricota com cenoura, azeite e cebola dentro do catamarã. Mas aí passou a ser sistematicamente abordada pelos marinheiros, que a proibiam de transitar pelos corredores e de oferecer a mercadoria aos passageiros.

- Fiquei desesperada. Não tinha nem como pagar o aluguel. Aí tomei coragem e fui vender na barca grande o dia inteiro. Só que lá não conseguia vender nem metade das coisas. O espaço é mais disperso, mais quente, e as pessoas estão menos propensas a te ouvir. Mesmo assim, passei a vender doce e acabou dando certo.

Enquanto falava sobre a importância da barca tradicional no relacionamento entre os moradores, a partir de suas próprias observações diárias, uma vizinha amiga a interrompeu: “É uma ilusão as pessoas se agregarem por causa de barca. Para que se comunicar é importante? A melhor coisa é o povo de Paquetá não se relacionar”. O depoimento polêmico da mulher iniciou um fervoroso debate entre as duas. “As pessoas daqui são ignorantes, mais inferiores. Na barca, você via uma, duas ou três no máximo lendo um livro. Elas se juntavam para falar de baile, essas coisas”, continuou a vizinha, atribuindo aos passageiros da barca a sujeira e a bagunça dentro da embarcação. Portanto, de acordo com ela, o catamarã trouxe a “civilidade”, já que o progresso “infelizmente vem de fora”, além do fato da barca ser “lotada de gente que tira a camisa”.

Querida por alguns, odiadas por outros tantos que a responsabilizam pelo atraso na ilha, não só no sentido temporal. Assim, a barca tradicional vai se despedindo de Paquetá e da Baía de Guanabara sem deixar muita saudade. Justiça seja feita, com o devido respeito às opiniões de todos os moradores entrevistados, a maioria dos problemas enfrentados pelos passageiros continuou acontecendo mesmo com a retirada da Itapuca e companhia, o que as isenta, em parte, da culpa por vários transtornos. Mas, sem direito de defesa, elas já foram condenadas a entrar para o time das lendas da ilha. A proposta do governo era de que as barcas tradicionais fossem reaproveitadas em um futuro museu sobre a navegação carioca, porém, como proprietária, a CCR já selou o destino delas: vão virar sucata em breve.

4.4. A viagem final no catamarã Ilha Grande

Sexta-feira, dia 09 de outubro de 2015, por volta de 10h. O cumprido catamarã Ilha Grande vem atravessando as águas de Paquetá para realizar seu primeiro desembarque oficial. A bordo, entre os passageiros, estão o governador do Rio, Luiz Fernando Pezão, e o secretário estadual de transporte, Carlos Osório. Enquanto que, na estação de Paquetá, alguns curiosos aproximam-se do portal de saída. A maioria é composta por charreteiros e ecotaxistas, aqueles que se transformaram informalmente nos mestres de cerimônia do bairro ao abordar os turistas quase que simultaneamente à primeira respiração destes em solo paquetaense ou até antes mesmo de terminar o processo respiratório.

De repente chega uma comitiva de aproximadamente cinquenta pessoas, entre os quais muitos assessores, políticos coadjuvantes do cenário fluminense, fotógrafos e diretores da CCR Barcas. O governador e o secretário, cercados por todos os lados, cumprimentam moradores antes de tirarem o véu que cobria a placa de inauguração do novo píer. Sob os cliques das câmeras, eles e o restante da enorme comitiva descem na Praça Pedro Bruno e andam pouco mais de cinquenta metros. Após um breve diálogo entre os representantes da comissão de moradores e a autoridade máxima do executivo estadual, todos dão meia-volta e retomam seus assentos no Ilha Grande. Sem alarde nem clamor da população local, a moderna embarcação estava, a partir daquele momento, à disposição para fazer a travessia Paquetá - Praça XV.

O Ilha Grande causa certa curiosidade à primeira vista. Mais baixo e mais espichado do que um catamarã convencional, tem apenas um andar para os passageiros e é pintado com as cores da bandeira do estado do Rio de Janeiro (azul e branco). Dentro, quinhentos assentos azuis acolchoados estão divididos entre a parte dianteira e traseira, pois ao centro há um espaço para cargas onde é possível deixar malas, compras e móveis. O bicicletário e o fraldário, próximo aos banheiros, são as grandes novidades em relação às embarcações até então em circulação.

Outro ponto que o diferencia dos demais catamarãs são os vidros “limpos”, sem o fumê que tampava a visão para a Baía de Guanabara. Inclusive, ambiente parece ser mais *clean* graça a entrada dos raios solares. Porém, determinadas características do catamarã foram mantidas no Ilha Grande, tais como: ar-condicionado, televisores transmitindo incessantemente instruções em caso de emergência, alto-falante acionado

quando alguém cisma de se manter em pé, e porta de entrada bem estreita retardando consideravelmente o embarque e o desembarque.

Apesar de ser reconhecidamente mais bonita e mais confortável do que o Jumbo, a nova embarcação gasta dez minutos a mais para fazer a viagem, ou seja, a travessia demora 50 minutos, exatamente o meio termo entre o catamarã normal (40 minutos) e a barca tradicional (60 minutos). Quanto ao “termômetro” da sociabilidade, ela aparece ser mais quente que o primeiro e mais fria do que a segunda. Isso porque as pessoas ainda teimam em se comunicar, independentemente das imposições e disciplinações exercidas pelo meio.

O vidro fechado entre o passageiro e o vento da Baía de Guanabara pode protegê-lo do forte odor proveniente da poluição da mesma forma que pode privá-lo de uma reoxigenação física ou subjetiva/psicoemocional. Como há prós e contras em qualquer instância, cada indivíduo enxerga e sente aquilo que procura. Embora o novo modelo de transporte seja inevitável, carregando novos hábitos, aqueles que interpretam aquele período diário embarcado como um momento para reflexões e de vinculações, provavelmente, continuarão as praticando, mas se adaptando às condições, enquanto os que tendem à introspecção social se manterão mais isolados.

Caberá, inevitavelmente, ao tempo apontar os novos rumos comunicacionais dentro do catamarã Ilha Grande.

CONCLUSÕES

De que forma a barca tradicional, considerada uma extensão territorial de Paquetá e representante simbólica de um modelo de comunicação calcado na vinculação, está sendo preterida por outro tipo de transporte, que funciona como uma extensão territorial do continente, e cuja lógica da aceleração se assemelha a do modelo de comunicação ancorado na interação?

Embora reconheçam o papel da barca tradicional no estabelecimento de vínculos, os moradores da ilha têm no sentimento de pertencimento ao território algo mais ligado à dimensão afetiva, constituída por um imaginário do bucólico e da ausência da violência urbana e que se torna a principal responsável pelo reconhecimento do Outro como um ser-em-comum a si, ao mesmo tempo em que a questão do território físico propriamente dito, como a barca, torna-se secundária para a vinculação. A experiência cotidiana, na prática, tem sido compartilhada cada vez menos durante o período de viagem entre o bairro e a Praça XV, ou vice-versa, compreendido hoje como um momento de locomoção e não mais como de sociabilidade. A desmobilização comunitária em torno da substituição da barca pelo catamarã pode ser interpretada como um sinal de que as especificidades em se vincular atualmente devam prescindir de demandas diferentes daquelas existentes em gerações mais antigas de paquetaenses, da mesma forma que o conceito de comunidade tradicional vem perdendo sentido com o surgimento de outros tipos de expressões comunitárias.

Essa nova ambiência da ação humana, o *bios-midiático*, pode estar redefinindo o que é pertencer a um território afinal. A virtualização da vida contemporânea abre novas perspectivas para o engajamento. A nomofobia, um de seus efeitos colaterais, é uma patologia de escala global. Tirando lugares exóticos, onde a população ainda não teve acesso aos bens tecnológicos, na maior parte do mundo a dependência psicológica aos aparelhos tem, em certa medida, afetado às relações “carne e osso”, embora a internet apresente um leque gigantesco para novas possibilidades de interação e de vinculação. O processo em andamento de reorganização da estrutura social da ilha, dentro de uma conjuntura onde a vida cotidiana moderna passa por profundas transformações associadas à expansão de mecanismos de desencaixe espaço-temporais que inter-relacionam o “eu” e “sociedade” em um meio global, tem contribuído, portanto, para afrouxar dos laços tradicionais de coesão.

No caso específico de Paquetá, a propensão à nomofobia encontra-se tanto na barca quanto no catamarã e ela está comprometendo, de forma inerente, a sociabilidade dentro desses territórios. Portanto, não há uma relação direta entre os resultados da possível patologia e o ambiente. Isso dá uma resposta negativa ao pressuposto anterior de que o catamarã funcionasse como um “foco de transmissão”. Quanto à “doença da pressa”, a conclusão também acabou desconstruindo outro pressuposto, o de que a barca favoreceria a um padrão comportamental Tipo A. Os tipos A, B e X estão em ambos os lugares, até porque, na prática, não há escolha entre pegar uma barca e um catamarã. O transporte de preferência é aquele que se encontra disponível no horário, portanto o fulano tipo A ou tipo B vai embarcar no que está ancorado na plataforma. Por outro lado, é compreensível a pressa dos passageiros, haja vista o cansaço por permanecer no total, contando ida e volta, quase duas horas diárias embarcado, quando se quer chegar o mais rápido que puder ao destino final, seja para rever a família, para descansar, para divertir-se, ou até para trabalhar. E nesse sentido são indiscutíveis as vantagens geradas pelo moderno veículo marítimo se comparado à barca tradicional. Há um senso comum de que a barca é sinônimo de atraso e de arcaico.

No meio do mapa, uma Baía de Guanabara estabelecendo uma mediação temporal sujeita literalmente ao temporal meteorológico, alterando o fluxo de suas águas. A variação das condições climáticas, no entanto, não é sincrônica às mudanças decorrentes da articulação dos diferentes tempos da história, onde os fatos de fôlego mais curto, os ciclos econômicos e mentalidade coletiva formam uma “dialética das durações”, no sentido *braudeliano*. Ao invés do esforço em traçar um panorama histórico do processo de urbanização carioca, com suas vertentes na mobilidade urbana e na distribuição espacial socioeconômica, compreender a mente do paquetaense levando-se em consideração um ciclo de lenta mutação deveria ter sido alvo de maior investigação teórica. Mas o repertório de leitura do pesquisador obviamente vai se aprofundando ao longo da própria pesquisa, quando, muitas vezes, já não é mais possível reverter certas escolhas, a não ser reconhecer nas conclusões que outros caminhos poderiam ter sido mais exitosos.

Mas no Rio de Janeiro, *locus* de experimentação da alta modernidade e da complexidade urbana contemporânea, onde se encontra uma sociedade pulverizada identitariamente, existe uma lógica hegemônica de aceleração das práticas cotidianas que vão ao encontro de relações cada vez mais fluidas, reticentes a comprometermos a longo prazo. Os grandes problemas da urbe, como a violência epidêmica e o trânsito

caótico, acabam afastando os indivíduos do estar-em-comum, isolando-os em seus respectivos mundos particulares, onde impera a autossuficiência e o individualismo exacerbado. Do ponto de vista urbanístico, a capital olímpica tem priorizado políticas públicas alinhadas à especulação imobiliária e conseqüentemente à gentrificação de uma parte significativa da sociedade carioca. Sem que haja uma estratégia eficaz para diminuir o abismo entre a zona privilegiada econômica-culturalmente e a periferia, incluindo as favelas, os contatos primários continuam esporádicos.

Enquanto isso, a 15 km da Praça XV, o bairro de Paquetá possui uma dinâmica social interna que aparenta ser a de uma comunidade idealizada, por conta de todo imaginário romântico construído em torno da literatura e da poesia, longe dos principais problemas urbanos, como a violência e o trânsito. Mas a suposta “democracia de shorts e sandálias de borracha” está longe de significar uma coesão social homogênea, muito pelo contrário. A ideia equivocada de uma comunidade bastante simples esconde a complexidade das relações cotidianas, principalmente, quando recentes transformações políticas e socioeconômicas, que vêm ocorrendo ao redor da Baía de Guanabara, interferem diretamente nessa *práxis* cotidiana local. Enfim, o tempo todo, a ilha é e não é: é perto e distante, é real e imaginada, é conhecida e desconhecida, é presente e é passado. Mesmo assim, ainda é possível vislumbrar nesse território a possibilidade da partilha da experiência pelo afeto, justamente por conta da enorme distinção espaço-temporal em relação ao ritmo de vida metropolitano.

Através da distinção entre a comunicação entendida como transmissão de signos e a vinculativa, baseada na predisposição à sociabilidade, a discussão teórica conseguiu relacionar o progresso da modernidade ao desenvolvimento dos meios de transporte junto ao dos meios de comunicação com viés de interação. O catamarã, simbolicamente uma extensão do território continental carioca, é um veículo que dificulta a prática da comunicação dita *normativa* ao delimitar o repertório sensível dos passageiros. Ao contrário da barca tradicional, que acabou se tornando uma “inimiga” de uma temporalidade avessa ao *modus operandi* da ilha.

Portanto, resumindo a resposta para a questão que norteia a pesquisa acadêmica, a forma da qual a barca está sendo preterida por outro modelo de transporte passa pela flexibilização do sentimento de pertencimento ao território de Paquetá, permeada por uma conjuntura global que acaba deslocando a sociabilidade para além do real histórico, por novas formas de se estar-em-comum, por estratégias hegemônicas de rentabilidade do tempo, pelo contexto urbano específico de uma metrópole tão complexa como o Rio.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Mauricio. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. IPLANRIO. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1987.
- _____. VAZ, Lilian. **Sobre as origens da favela**. Anais do IV Encontro Nacional da ANPUR, 1991.
- AMARAL FILHO, Nemézio. **Mídia e quilombos na Amazônia**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro (ECO-UFRJ). Rio de Janeiro, 2006.
- ANGROSINO, Michael. **Etnografia e observação participante**. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- AZEVEDO, André Nunes de. **A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana**. Dossiê Temático – Revista Rio de Janeiro, 2003.
- BAHIA, Maria Dolores P. **Política de intervenção urbana: uma leitura crítica sobre os programas Rio Cidade e Favela Bairro**. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2000.
- BAKHTIN, M. **Marxismo e filosofia da linguagem**. 3ª ed. Tradução de M. Lahud e Y. F. Vieira. São Paulo: Editora HUCITEC, 1986
- BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- _____. **Globalização: as conseqüências humanas**. Tradução Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.
- BISZTOK, Jacob. **Crise e construção de uma nova ordem territorial no estado do Rio de Janeiro**. GEOgraphia (Universidade Federal Fluminense), Ano 1, nº2, 1999.
- BRIGGS, Asa; BURKE, Peter. **Uma história social da mídia: de Gutenberg à Internet**. 2ª ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.
- BUBER, Martin. **Sobre Comunidade**. São Paulo: Perspectiva, 1987.
- CAMPOS, Andreilino. **Do Quilombo a favela. A produção do espaço “criminalizado” no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2004.
- CANCLINI, Nestor García. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. 4ª Ed. São Paulo: Edusp, 2001.
- CARDOSO, Marcelo. **Lendas de Paquetá**. Editora Gráfica Brasileira. Rio de Janeiro: 1975.
- CEZAR, Luiz Felipe; SARDINHA, Thalyta S. **Avenida Brasil: os caminhos e descaminhos do desenvolvimento, declínio e reestruturação econômica e social da metrópole fluminense**. URBICENTROS#3 - III Seminário Internacional Morte e vida dos centros urbanos. Salvador, 2012.

- CLIFFORD, James. **Sobre a autoridade etnográfica**. In: GONÇALVES, J. Reginaldo (org.). *A experiência etnográfica*. Rio de Janeiro: EDUFRJ, 1998.
- COARACY, Vivaldo. **Paquetá**. Rio de Janeiro: Documenta Histórica Editora, 2009.
- CRACCO, Rodrigo Bianchini. **A longa duração e as estruturas temporais em Fernand Braudel: de sua tese O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Felipe II até o artigo História e Ciências Sociais: a longa duração (1949-1958)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Assis: 2009.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. 2ª Reimpressão. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.
- DELEUZE, Gilles. **Conversações**. São Paulo: Editora 34, 2013.
- DUTTON, Rafael Bomfim. **Estratégias e táticas nos trens daSupervia**. Dissertação de mestrado - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Sociologia e Política, 2012.
- EAGLETON, Terry. **A idéia de cultura**. São Paulo: Ed. Unesp, 2005.
- ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. **O estabelecido e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- ESPOSITO, R.. **Communitas. Origen y destino de la comunidad**. Tradução de C. R. M. Marotto, Buenos Aires: Ed. Amorrortú, 2003.
- FERNANDES, Tatiana. **Barra da Tijuca (RJ), Plano Piloto, Legislação e Realidade: o processo de urbanização, ocupação e suas consequências ambientais**. Revista VITAS – Visões Transdisciplinares sobre Ambiente e Sociedade, Ano III, Nº 6, 2013.
- FOUCAULT, Michel. **A Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.
- FRIEDMAN, Meyer; ROSENMAN, Ray H. **O tipo A, seu comportamento e seu coração por Meyer Friedman e Ray H. Rosenman**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1976.
- GEERTZ, Clifford. **O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativa**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.
- GIDDENS, Anthony. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2002.
- GOMES, Pedro Henrique O. **A transformação de fábricas desativadas em moradia popular na cidade do Rio de Janeiro: o caso da fábrica da CCPL**. Monografia apresentada ao curso de graduação em Geografia do Instituto de Geociências, do Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2009.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução Tomás Tadeu da Silva, Guacira Lopes Louro. 11. ed., 1. reimp. – Rio de Janeiro: DP&A, 2011.

- _____. **Da Diáspora**. Belo Horizonte: Ed, UFMG, 2003.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 16ª edição. São Paulo: Edições Loyola, 2007.
- _____. **O direito à cidade**. Revista Piauí, Ed. 82, Tribuna Livre da Luta de Classes, 2014.
- ILLICH, Ivan. **Energia e equidade**. In: Ludd, Ned (org.). Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2ª ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.
- KELLNER, Douglas. **Cultura da mídia e triunfo do espetáculo**. In: MORAES, Denis de (org). Sociedade Midiatizada. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.
- KING, A.L.S.; NARDI, A.E.; CARDOSO, A. **Nomofobia: dependência do computador, internet, redes sociais? Dependência do telefone celular?** – 1ªed. – São Paulo: Atheneu Editora, 2014.
- LEITÃO, Wilma Marques. **Sob um céu de flamboyantes: cotidiano e história social na Ilha de Paquetá**. – 1.ed. – Rio de Janeiro: Interciência, 2013.
- LIMA, Evelyn Furquim Werneck. **Cidade e cultura: práticas e representações de espaços urbanos espetaculares**. IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR). Salvador, 2005.
- LUDD, Ned. **Nós somos o trânsito! Ou everyday is a Holiday**. In: Ludd, Ned (org.). Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2ª ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.
- MACDOWELL, Fernando. **Parecer técnico alicerçado em estudo técnico sistêmico entre o novo projeto viário e a perimetral na região do Porto Maravilha**. Relatório de atualização do estudo de impacto de vizinhança da operação urbana consorciada da região do porto do Rio de Janeiro, 28 de maio de 2013. Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/atualizacao-eiv-e-de-trafego/volume-1.pdf>>. Acessado em 05 junho de 2015, 11:43:06.
- MACEDO, Joaquim Manoel de. **A Moreninha**. Coleção Livros O Globo, 1997.
- MAFFESOLI, Michel. **O Tempo Retorna – Formas Elementares da Pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2012.
- MAGNANI, José Guilherme C. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. Revista Brasileira de Ciências Sociais – Vol.17, nº49, junho de 2002.
- _____. **Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole**. In: Magnani, José Guilherme C. & Torres, Lilian de Lucca (orgs.) Na Metrópole - Textos de Antropologia Urbana. EDUSP, São Paulo, 1996.
- MALAGRIS, Lucia Emmanuel Novaes. **Correr, competir, produzir e se estressar**. In: Lipp, Marilda E. Novaes (org.). O stress está dentro de você. 2ªed. São Paulo: Contexto, 2000.

- MARIZ, Vasco; PROVENÇAL, Lucien. **Villegagnon e a França Antártica**. 2.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005.
- MASI, Domenico de. **O ócio criativo**. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.
- MATELA, Igor Pouchain. **Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 16, n. 31, pp. 149-167, 2014.
- O'DONNELL, Julia. **De olho na rua: A cidade de João do Rio**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.
- PAIVA, Raquel. **A Comunidade do afeto**. Revista Matrizes, São Paulo, ECA/USP, v. 6, p. 63-75, 2012.
- _____. **Expressões do comum na cidade: a ocupação pela mobilidade**. In: Paiva, Raquel; Tuzzo, Simone (org.). *Comunidade, mídia e cidade: possibilidades comunitárias na cidade hoje*. Goiânia: Cirgráfica, 2014.
- _____. **O Espírito Comum - Comunidade, Mídia e Globalismo**. Rio de Janeiro: MAUAD, 2003.
- _____; NORA, Gabriela. **A comunidade e humanismo prático: a apresentação da periferia no Rio de Janeiro**. In: Paiva, Raquel; Santos, Cristiano Ribeiro dos (orgs.). *Comunidade e Contra-hegemonia: Rotas de Comunicação Alternativa*. Rio de Janeiro: Mauad, 2008.
- PARK, Robert. **A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano**. In: In: Velho, Otávio (org.), *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1973.
- PAULA, Dilma A. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, 2010.
- PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. **Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro**. Série Working Paper BNDES/ANPEC, nº 46, setembro de 2012.
- RANDOLPH, Rainer; GOMES, Pedro Henrique O. **Mobilidade e expansão do Rio de Janeiro para áreas perimetropolitanas**. Cadernos metrópole 17, pp. 59-80, 1º sem. 2007.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; LAGO, Luciana Corrêa do. **A oposição favela-bairro no espaço social do Rio de Janeiro**. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, 15, p. 144-154, 2001.
- SANTOS, Ângela Moulin S. P. **A experiência da metrópole carioca como Estado da Guanabara (1960/1975)**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.
- SANTOS, Milton. **A divisão social do trabalho social como pista para o estudo da organização espacial e da urbanização nos países subdesenvolvidos**. Espaço e Sociedade, Petrópolis: Vozes, 1979.
- SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter: as conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. 14ª ed. - Rio de Janeiro: Record, 2009.

- _____. **Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- SIMMEL, G. **A natureza sociológica do conflito.** In: Moraes Filho, Evaristo (orgs.). Simmel. São Paulo: Ática, 1983.
- SILVA, Marta do Nascimento. **A Favela como expressão de conflitos no espaço urbano do Rio de Janeiro: o exemplo da Zona Sul carioca.** Dissertação de mestrado - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia, 2010.
- SODRÉ, Muniz. **A Antropológica do Espelho: Uma teoria da comunicação linear e em rede.** Petrópolis: Vozes, 2002.
- _____. **A ciência do comum: notas para o método comunicacional.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.
- _____. **As estratégias sensíveis: afeto, mídia e política.** Petrópolis, Vozes, 2006.
- _____. **O jogo contra-hegemônico do diverso.** In: Coutinho, Eduardo Granja (org.). Comunicação e contra-hegemonia: processos culturais e comunicacionais de contestação, pressão e resistência. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2008. p. 27-37.
- _____. **O Terreiro e a Cidade: a formação social negro-brasileira.** Rio de Janeiro: Vozes, 1988.
- TAYLOR, Charles. **Asfontes do self: a construção da identidade moderna.** São Paulo: Loyola, 2005.
- THOMPSON, John B. **A mídia e a modernidade: Uma teoria social da mídia.** 12ª. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.
- TÖNNIES, Ferdinand. **Comunidad Y Asociacion - El comunismo y el socialismo como formas de vida social.** Trad. José Francisco Ivars. Barcelona: Ed. Peninsula, 1979.
- TRAVANCAS, Isabel. **Fazendo etnografia no mundo da comunicação.** In: Duarte, Jorge; Barros, Antonio (Orgs.). Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação. 2.ed. São Paulo: Atlas, 2006.
- TRIVINÕS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação.** São Paulo: Atlas, 1987.
- VAZ, Paulo. **Corpo e risco.** In: Villaça, N.; Góes, F; Kosovski, E. (org.). Que corpo é esse? Rio de Janeiro: Mauad, 1999
- _____. **O corpo-propriedade.** In: Fausto Neto, Antônio; Pinto, Milton. Mídia e cultura. Rio de Janeiro: Diadorim, 1997.
- WEID, Elisabeth Von der. **O bonde como elemento de expansão urbana no RJ.** Rio de Janeiro: Casa de Rui Barbosa, 1997.
- WIRTH, Louis. **O urbanismo como modo de vida.** In: Velho, Otávio (org.), O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1973.

ANEXOS

Questionário sobre a “doença da pressa”, extraído de MALAGRIS, 2000. Responder “sim” ou “não”:

Tipo A

- 1 - um firme aperto de mão;
- 2 - um andar rápido;
- 3 - ritmo rápido para comer;
- 4 - voz alta e/ou vigorosa;
- 5 - respostas abreviadas nas conversas;
- 6 - tendência a cortar os finais das palavras, tendo uma falha na pronúncia;
- 7 - rapidez na conversa e aceleração da fala no final de uma longa frase;
- 8 - fala explosiva, enfatizando certas palavras;
- 9 - está sempre interrompendo quando o outro fala, dando respostas rápidas antes que o outro tenha completado sua afirmação;
- 10 - apressa a fala do outro dizendo “sim, sim”, “hum, hum”, “certo, certo” ou acenando com a cabeça freqüentemente;
- 11 - reage veementemente quando é impedido de realizar as coisas rapidamente, por exemplo, quando tem que dirigir ou comer devagar;
- 12 - cerra o punho ou aponta com o dedo para enfatizar sua verbalização;
- 13 - é hostil em situações que parecem levá-lo a perder tempo;
- 14 - usa freqüentemente apenas uma palavra para responder questões, como “sim!”, “nunca!”, “definitivamente!”, “absolutamente!”.

Tipo B

- 1 - expressão geral de relaxamento, calma e solicitude;
- 2 - aperto de mão gentil;
- 3 - andar moderado a lento;
- 4 - voz branda e de baixo volume;
- 5 - prolixo nas respostas, ou seja, muito detalhista ao se expressar;
- 6 - não corta o discurso do outro quando este fala; é muito raro interromper quando o outro fala;
- 7 - é lento ou moderado nas suas respostas verbais;
- 8 - não acelera o final da sentença;
- 9 - é quase monótono, sem explosividade na fala;
- 10 - não fala de modo apressado;
- 11 - não reage de maneira intensa quando é impedido de realizar as coisas rapidamente;
- 12 - dificilmente é hostil;
- 13 - não costuma responder de forma monossilábica;
- 14 - raramente usa o punho cerrado ou o dedo apontado para enfatizar sua fala.

Questionário sobre nomofobia, extraído de KING; CARDI & CARDOSO, 2014 (0 quando “não se aplica”, 1 para “nunca”, 2 para “quase nunca”, 3 quando é “às vezes”, 4 ao “quase sempre” e 5 para “sempre”). Com que frequência, você:

- 1 – usa o TC ao longo do dia?
- 2 – precisar levar o TC ao sair?
- 3 – quando esquece o TC, costuma voltar para buscá-lo?
- 4 – sente ansiedade quando percebe que está sem o TV ou sem bateria?
- 5 – sente angústia quando percebe que está sem o TV ou sem bateria?
- 6 – sente pânico em alguma situação por não ter o TC por perto ou quando fica sem bateria para se comunicar?
- 7 – tem medo de sair sem o TC e passar mal na rua e não ter como pedir “socorro” imediato ou fazer contato com alguém de sua confiança?
- 8 – se sente rejeitado quando ninguém liga para você no TC?
- 9 – sente baixo estima quando vê que seus amigos recebem mais ligações no TC do que você?
- 10 – com o TC, gosta de poder ser encontrado a qualquer hora?
- 11 – mantém o TC sempre por perto mesmo em casa?
- 12 – mantém o TC ligado 24h por dia?
- 13 – dorme com TC ligado e próximo a você?
- 14 – sente nervosismo por não ter o TC por perto ou quando fica sem bateria para se comunicar?
- 15 – você não desliga ou não coloca no modo silencioso o seu TC quando está com amigos?
- 16 – não desliga ou não coloca no modo silencioso o seu TC quando está com o seu par?
- 17 – não desliga ou não coloca no modo silencioso o seu TC quando está com a família?
- 18 – insere na agenda do TC o número de um médico com medo de passar mal na rua?
- 19 - insere na agenda do TC o número de um psicólogo com medo de passar mal na rua?
- 20 - insere na agenda do TC o número de um hospital com medo de passar mal na rua?
- 21 – acessa a internet no TC?
- 22 – joga no TC?
- 23 – você não emprestaria o seu TC para alguém próximo por um dia?
- 24 – se sente inseguro sem o TC em mãos ou sem bateria?
- 25 – tem a sensação de estar acompanhado com o TC?