

MESTRADO INTEGRADO
ARQUITETURA

474 JACARÉ-COPACABANA:
o projeto de uma linha
Gabriel Weber de Almeida

M
2022



Gabriel Weber de Almeida.
474 JACARÉ-COPACABANA: o projeto de uma linha



474 JACARÉ-COPACABANA:
o projeto de uma linha
Gabriel Weber de Almeida



474 JACARÉ - COPACABANA:

O PROJETO DE UMA LINHA

GABRIEL WEBER DE ALMEIDA

DISSERTAÇÃO APRESENTADA À FAUP EM 8 DE NOVEMBRO DE 2022,

JÚRI:

PRESIDENTE: PROF. DOUTOR JOSÉ ALBERTO ABREU LAGE

ARGUENTE: PROF. ARQUITETO SÉRGIO LEOPOLDO FERNANDEZ

ORIENTADORA: PROFª DOUTORA CARLA ALEXANDRA GARRIDO DE OLIVEIRA
(CO-ORIENTADORA PROFª DOUTORA ANA SOUSA BRANDÃO ALVES COSTA)

CLASSIFICAÇÃO: 20 | 20 VALORES.





SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS P.07

RESUMO P.09

MOTIVAÇÃO P.10

INTRODUÇÃO P.12

LISTA DE ABREVIATURAS P.14

NOTAS PRÉVIAS P.15

PARTE UM: **LOTAÇÃO**

I. ÔNIBUS P.18

II. **AS CARAVANAS:** *LINHAS ABISSAIS* P.24

PARTE DOIS: **474**

PRÓLOGO: **TEMPOS** P.34

I. **HELL DE JANEIRO** P.42

II. **VIADUTÓPOLIS** P.70

III. **PASSAGEM** P.76

IV. **FIM DE LINHA** P.86

EPÍLOGOS:

O RETORNO P.94

O PROJETO DE UMA LINHA P.96

CONCLUSÃO P.100

APÊNDICE P.102

REFERÊNCIAS P.116

LISTA DE FIGURAS P.119

SUMÁRIO DETALHADO

AGRADECIMENTOS P.07 | RESUMO P.09 | MOTIVAÇÃO P.10 | INTRODUÇÃO P.12 | LISTA DE ABREVIATURAS P.14 | NOTAS PRÉVIAS P.15

PARTE UM: **LOTAÇÃO**

I. ÔNIBUS

DO SISTEMA P.18 | DO ESPAÇO P.20 | DOS JEITINHOS P.22

II. **AS CARAVANAS**: LINHAS ABISSAIS P.24

PARTE DOIS: **474**

PRÓLOGO: **TEMPOS** P.34

DIA DE SEMANA P.36 | *BACURAU* E O BANHO DE LUA P.38 | SÁBADO DE SOL P.40

I. **HELL DE JANEIRO** P.42

1. JACARÉ: *NOVA HIROSHIMA* P.44

O BURACO DO LACERDA P.50 | PONTO DE PARTIDA P.54

2. A SORVETERIA COLEGIAL P.60

3. SINAL P.64

4. PEDREGULHO P.66

II. **VIADUTÓPOLIS** P.70

5. SURF P.72

III. **PASSAGEM** P.76

6. ARRASTÃO P.78

7. BLITZ P.82

IV. **FIM DE LINHA** P.86

8. PONTO FINAL P.90

EPÍLOGOS

O RETORNO P.94 | **O PROJETO DE UMA LINHA** P.96

CONCLUSÃO P.100

APÊNDICE P.102

TEXTOS PARALELOS P.104 | *RELATOS SELVAGENS*: HISTÓRIAS DO 474 P.108 | GLOSSÁRIO P.115 |

REFERÊNCIAS P.116 | LISTA DE FIGURAS P.119

Para Ana Tereza,
a quem muito queria ter mostrado este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço às minhas orientadoras, professoras Ana e Carla, pela confiança no tema, pelo prazer dos encontros de orientação, pela pertinência das críticas, pelo cuidado das revisões e por fazerem parte integral desse capítulo da minha formação.

Às instituições públicas e republicanas que me tornaram cidadão: Universidade do Porto, Universidade Federal do Rio de Janeiro e Colégio Pedro II. Desta última, um especial agradecimento à professora Liliane pela leitura crítica do trabalho.

Aos meus pais por todo o esforço que fizeram para me manter longe de casa durante esses cinco anos de saudade.

À Ednair e à Vovó Catarina pelo equilíbrio, pelas conversas e pelo apoio sempre presente.

À Camila, à Giuliana, ao Pedro Henrique e ao Rafael por serem minha família aqui desde o início.

Ao Antônio e à Zaína cuja comida foi sempre um alento. Aos meus avós e à Tina sempre preocupados se eu estava comendo ou se estava muito frio.

A Baptiste e à Morgane cuja acolhida permitiu realizar uma parte essencial da minha formação [à Baptiste et à Morgane dont l'accueil a permis de réaliser une partie essentielle de ma formation].

À Júlia e à Maria que me deram força quando este trabalho era esboço.

À Dona Marta, seu Edson e todos os motoristas e funcionários que trabalham com o 474 pelo tempo de conversa disponibilizado. Aos passageiros que tinham boa vontade em partilhar suas histórias comigo, em meio aos solavancos e cansaço do trajeto.

À Sorveteria Colegial, pelo picolé de graça.

ABSTRACT

“Usually, drivers like to drive on days without rain. With us the opposite happens: we love to drive when it’s raining, ‘cause we know we’ll work without stress.”

The 474 [read *quatro sete quatro*] is a bus line of Rio de Janeiro that connects Jacaré - one of the most violent and miserable neighborhoods in the city - to Copacabana and Ipanema - rich and touristic zones. Conceived primarily as a mean to feed downtown and the South Zone with cheap workers, the line assumes a subversive character when it is appropriated as a vector by the poors to go to the beach in the weekends

Baptized as *hell’s line*, the 474 has acquired the status of an urban myth. It would rely on it the responsibility of the chaos and insecurity that disturb the tranquility of the *decent folks*. The large amount of robberies that occurs on a sunny day is responsible by a path of terror that serves as platform for discriminatory speeches criminalizing the access of the marginalized population to the beach.

This work intends to reveal and register the dynamics and processes of partition and porosity of a fraction of Rio reduced to crime in its representations. Through different forms of drawing, it is intended to present the line beyond the one-dimensional character of the union of two points in the city. The dissertation thus defends the 474 as a system of spaces, significant of uneven access to Rio’s leisure structure.

Recognizing the limits of Architecture and the necessary disciplinary articulation with other areas of study, such as Sociology and Anthropology, the work aims to investigate the possible contributions of design thinking tools on the recognition and denunciation of the spatial dimension of social inequalities.

KEYWORDS:

Rio de Janeiro, bus, 474, drawing, architecture.

RESUMO

“Normalmente, os motoristas gostam de dirigir em dias sem chuva. Conosco ocorre o contrário: adoramos dirigir quando está chovendo, pois trabalhamos sem estresse.”¹

O 474 [lê-se *quatro sete quatro*] é uma linha de ônibus do Rio de Janeiro que conecta o bairro do Jacaré - um dos mais violentos e miseráveis da cidade - a Copacabana e Ipanema - zonas ricas e turísticas. Desenhada como meio de alimentar o Centro e a Zona Sul com trabalhadores baratos, a linha assume um caráter subversivo nos fins de semana ao ser apropriada como meio de acesso à praia pelos moradores dos bairros pobres.

Conhecida na cidade como a *linha do inferno*, o 474 adquiriu o status de mito urbano. Competeria a ele a origem do caos e da insegurança que perturbam a tranquilidade da praia das *peessoas de bem*. O grande número de assaltos que ocorre nos dias de sol é responsável por um lastro de suspeita, plataforma para discursos discriminatórios que criminalizam o acesso das populações marginalizadas à praia.

Este trabalho tem por proposta revelar e registrar as dinâmicas e processos de partição e porosidade de uma porção do Rio reduzida ao crime em suas representações. Através de diferentes formas de desenho pretende-se apresentar a linha para além do caráter unidimensional da união de dois pontos na cidade. A dissertação defende assim o 474 como um sistema de tempos e espaços, significante das desigualdades de acesso à estrutura de lazer do Rio.

Reconhecendo os limites da Arquitetura e a necessária articulação disciplinar com outras áreas de estudo, como a Sociologia e Antropologia, o trabalho investiga as possíveis contribuições das ferramentas do pensamento de projeto sobre o reconhecimento e denúncia da dimensão espacial das desigualdades sociais.

PALAVRAS-CHAVE:

Rio de Janeiro, ônibus, 474, desenho, arquitetura.

¹ Ouchana, G. (29 de outubro de 2016). Vandalismo e roubos nas viagens do 474 colocam medo em motoristas da linha. *O Globo Online*. <https://oglobo.globo.com/rio/vandalismo-roubos-nas-viagens-do-474-colocam-medo-em-motoristas-da-linha-20379390>

MOTIVAÇÃO

A iniciativa para este trabalho parte de uma dimensão afetiva. Enquanto morava no Rio de Janeiro, o 474 era meu principal meio de acessar a cidade e seus serviços. Não sendo a opção mais rápida para mim, convencia pelo conforto de parar na porta da minha casa e rodar 24h por dia. Foi o 474 quem me apresentou ao Rio cru, seja pelo seu trajeto, seja por seus passageiros-personagens.

Sempre que digo que sou do Rio a alguém, perguntam se moro em frente ao mar. Quando conto da viagem de 474, necessária para lá chegar, as reações vão da descrença e horror ao compadecimento. A linha quando exposta a pessoas fora do [sur]realismo carioca deixa clara a singularidade das estruturas espaciais de exclusão e autoritarismo que desenham as metrópoles brasileiras.

Durante os cinco anos em que a linha fez parte do meu cotidiano [2012-2017], meus amigos me perguntavam como saía vivo das viagens. Se tivesse seguido os conselhos dos meus pais e ido de metrô ou 457 à Zona Sul, este trabalho não teria sido possível. Os retornos anuais ao Rio para o Natal confirmavam a rotina da linha. Muito mais rica que a dos assaltos que fazem sua fama externa, entendo ter responsabilidade em torná-la visível.

O tema do trabalho foi previamente abordado em dois momentos do curso. O primeiro, *Viagem Pitoresca pelo 474 Jacaré - Copacabana*, realizado na unidade curricular de Urbanização da Pobreza² da FAUP. O segundo, *474 Jacaré - Copacabana: parcours d'une ville brisée*, escrito em Erasmus na ENSA-Paris Belleville³. O primeiro, exploratório, foi fundamental para afastamento do objeto e apontamento de uma estrutura sequencial. O segundo, escolha condicionada tendo em vista viabilizar o desenvolvimento e a apresentação da dissertação durante o quinto ano-inscrição, foi fundamental para estabelecer o desenho como metodologia principal de investigação e encadeamento do discurso.

Reconheço de antemão um duplo privilégio para a produção dessa dissertação: o primeiro de ser branco e classe média, podendo circular praticamente sem obstáculos pela cidade. O segundo por ser *cria do Riachuelo*. Tomando o 474 na primeira parte do percurso, no primeiro ponto depois do Jacaré, encontrei-me sempre protegido pela ética interna do veículo, que coibe roubos a *trabalhador*.

CRIA: alguém nascido e criado na região.

TRABALHADOR: alguém encarado como igualmente desfavorecido.

[02] BRASIL, 200 ANOS

Lola Ferreira, 2022.

Transformando as comemorações do Bicentenário da Independência [1822-2022] em comício fascista, Jair Bolsonaro convoca uma *motociata* de apoiadores por Copacabana.

Com o bloqueio do trânsito por batedores, passageiros do 474 à caminho da praia vão à janela contra a passagem do presidente e seus apoiadores.

² Realizado sob orientação de Álvaro Domingues e Ana Fernandes no primeiro semestre de 2020-21

³ Artigo redigido sob coordenação de Cristiana Mazzoni e contributos de Jean Attali, Mete Kutlu e Christelle El Hage, inserido na unidade curricular Séminaire: Métropoles en Miroir, cursada no primeiro semestre de 2021-22.



INTRODUÇÃO

O 474 Jacaré - Copacabana foge, enquanto *linha*, à unidimensionalidade da união entre dois pontos do mapa da cidade. Tampouco se restringe às cenas de roubo e depredação, enfocadas por aqueles que desejam bloquear seus usuários de chegarem ao mar. Seu trajeto estrutura um sistema de espaços, com códigos e tempos particulares.

A Arquitetura neste trabalho final é assumida como disciplina privilegiada de análise e representação espacial. A dissertação pretende assim revelar o desenho dos mecanismos de exclusão e partição do Rio de Janeiro a partir de uma viagem de ônibus do subúrbio à praia num fim de semana. O 474 é portanto entendido como recorte de um *projeto de cidade*, significativa da luta pelo acesso ao lazer, incluindo seus esquemas de forças e negociação.

“A maioria da população que não tem tido outra alternativa senão aceitar as imposições, acabou por criar mecanismos de defesa e superação. Reverte os significados dos espaços que lhe são impingidos. Cria, às vezes com muita dificuldade e desgaste, ordens próprias que ultrapassam as ordens simplistas e abstratas dos planejadores.”⁴

A pesquisa é estruturada sobre dois recursos metodológicos complementares. O primeiro constituído pela observação direta de viagens no ônibus. O segundo formado por uma recolha de material bibliográfico sobre o 474 e o transporte público carioca.

De maneira a [re]conhecer a rotina da linha, repetiu-se o percurso em diferentes horários, com diferentes pontos de partida durante três semanas de fevereiro de 2022. O trabalho *in loco* consistiu também em conversas com passageiros, despachantes e motoristas [disponibilizadas em Apêndice], bem como em levantamentos fotográficos e desenhados do veículo e de suas paragens significantes.

Foi de fundamental importância a pesquisa em hemerotecas digitais, de forma a revelar a extensão temporal do fenômeno na rotina da cidade. Essa frente de trabalho confirmou a constância e ciclicidade do 474, já previamente percebidas pelas viagens realizadas pelo autor ao longo de dez anos [2012-22]. Dessa maneira, os acontecimentos e práticas espaciais apresentadas não têm data fixa definida, sendo extraídos da rotina da linha.

De maneira a explicitar a exclusão enquanto projeto espacial, a argumentação é construída pela dialética entre estas duas frentes complementares e o desenho, regido por um posicionamento crítico. *O que se desenha* e *como se desenha* a partir do ônibus, corpo espacial e temporalmente dinâmico.

Estabelece-se de princípio uma direção referencial na abordagem: do Jacaré a Ipanema. Assim, pretende-se apresentar a cidade pelo posicionamento daqueles que não têm direito a ela, reconhecendo os *lugares de fala*⁵ sociorraciais explícitos.

“O fundamental é que indivíduos pertencentes ao grupo social privilegiado em termos de locus social consigam enxergar as hierarquias produzidas a partir desse lugar e como esse lugar impacta diretamente na constituição dos lugares de grupos subalternizados.”⁶

O trajeto rumo à praia em um Sábado de Sol fornece o tempo e a estrutura sequencial do trabalho, a partir do qual se apresentam os episódios, entendidos como as interações entre os corpos, o veículo e a cidade.

A manipulação e capacidade de síntese de informação dos diferentes tipos de imagem tornam-se também objeto e ferramenta metodológica do discurso. O desenho

4 Vogel, A., Silva Mello, M. A. e Mollica, O. (1981). *Quando a rua vira casa* (4ªed.). Niterói: Eduff, p. 12.

5 Entendido como “a posição de onde olho para o mundo para então intervir nele”. Borges, R. em Moreira, M. e Dias T. (15 de Janeiro de 2017). O que é ‘lugar de fala’ e como ele é aplicado no debate público? *Nexo Jornal, Expresso*. nexojornal.com.br/expresso/2017/01/15/O-que-é-lugar-de-fala-e-como-ele-é-aplicado-no-debate-público

6 Ribeiro, D. (2017). *O que é lugar de fala?* Belo Horizonte: Editora Letramento, p. 48.

apresenta-se assim sob uma operacionalidade dual: se de um lado responde ao anseio de comunicar e registrar os episódios enquanto matéria de Arquitetura é assumido também como forma primeira de inquirir os espaços.

Apesar da força do discurso gráfico, o trabalho não é um atlas, uma vez que recusa a deriva e “imanência flutuante das imagens”⁷. O 474 tem caminho e objetivos bem fixados e, acima de tudo, vigiados, excluindo assim a possibilidade de deriva, tanto na estrutura da dissertação quanto na cidade por ele percorrida. Dessa maneira, o corpo gráfico assume-se como autônomo do encadeamento narrativo sobre este Rio excludente.

O entrelaçamento dos diferentes eventos pretende estabelecer uma leitura multiescalar do itinerário, alternando desde a perspectiva do passageiro à sua inserção no desenho metropolitano. Sendo assim, foi necessário desde a elaboração de cartografia à escala 1:1000000 ao desenho 1:25 de componentes do espaço interno do veículo.

A transposição do espaço e tempo das viagens para o suporte de papel é acompanhada pela desvatagem da perda das sonoridades e conversas entreouvidas. Quando elucidativos e fundamentais à compreensão da atmosfera do episódio, os diálogos ou vozes registrados pelo caderno de campo foram transcritos para o corpo de texto, bem como as gírias e o calão. Entendendo-as como caracterizante inalienável do trajeto e de seus usuários parte delas aparece no texto, sempre munidas de tradução direta ou explanação em glossário lateral.

A dissertação é dividida em duas partes. Na primeira, é feita a aclimação necessária do leitor não-carioca às dinâmicas do transporte público e ao verão do Rio de Janeiro. A segunda aprofunda as questões relacionadas às especificidades do 474 e de seu território, percorrido e itinerante.

Em Epílogo, a dissertação discorre sobre o espaço e interações possíveis entre arquitetura, arquiteto e democracia na cidade atravessada a partir do 474.



LISTA DE ABREVIATURAS

AN - Arquivo Nacional

BN-RJ - Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BOPE - Batalhão de Operações Especiais da Polícia Militar do Rio de Janeiro

FGV - Fundação Getúlio Vargas

FIRJAN - Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro

GRES - Grêmio Recreativo Escola de Samba

IFF- Instituto Federal Fluminense

INEA - Instituto Estadual do Ambiente

IPP - Instituto Pereira Passos

MCM - Museu Castro Maya

MPL - Movimento Passe Livre

NA - National Archives

PM - Polícia Militar

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UNIRIO- Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

NOTAS PRÉVIAS:

A dissertação foi redigida sob as regras do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990. Aconselha-se a leitura do ficheiro em *spread A3*.

Todos os desenhos foram produzidos pelo autor.

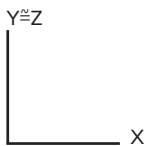
As figuras humanas utilizadas nas colagens foram descontextualizadas de seu enquadramento original, referenciado na lista de figuras na dissertação. Procedeu-se ao uso de pessoas reais nas representações perspécticas como forma de dar *corpo e cara* aos espaços, reais mas por vezes demasiadamente depurados pelo traço.

A carroceria de ônibus apresentada corresponde à do modelo *Apache Vip 4* [2014-22], que constitui a maior parte da frota que roda na linha 474. Uma vez que a montadora Caio não respondeu às tentativas de contato, os desenhos foram construídos pela adaptação de um modelo 3D, realizado por terceiros⁸, a levantamentos métricos executados pelo autor em campo. As maiores adaptações foram referentes ao *layout* interno e ao alçado das portas.

As peças cartográficas estão todas orientadas a Norte. As axonometrias apresentam os eixos em verdadeira grandeza $x:y:z = 1:1:1$, com y e z coincidentes, ou seja, $x:y:z = 0^\circ:90^\circ:90^\circ$. Como a maioria está também orientada a Norte, apenas naquelas orientadas segundo outro ponto cardinal apresentam a marcação de orientação.

A progressão de escalas dos desenhos rigorosos é organizada da seguinte maneira:

Base de satélite	1.2000000 - 1.125000: região metropolitana
	1.75000 - 1.50000: percurso
	1.20000: cenários
	1.10000 - 1.5000: bairros
Base vetorial	1.1000 - 1.100: axonometrias externas
	1.1000: elevações de ruas
	1.50: cortes
	1.25: pormenores interiores



PARTE UM:

LOTAÇÃO



“Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o **transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”⁹

LOTAÇÃO: sinônimo para transporte coletivo

I.ÔNIBUS

DO SISTEMA

O Rio de Janeiro possui organização e práticas *sui generis* de transporte público que convêm apresentar ao leitor não-carioca. Os trajetos pendulares casa-trabalho-casa são caros, desconfortáveis, lotados e demorados. Em média, o trabalhador gasta 2h10 diárias no transporte público do Rio, o maior tempo do país¹⁰.

Numa metrópole de frenética urbanização linear, onde a rede ferroviária mantém a mesma configuração desde o início do séc. XX e o metrô conta com apenas uma linha e meia na prática, cabem aos ônibus 72% das viagens diárias¹¹. Outra particularidade do sistema é a desintegração entre os modais. Por mais que haja um desconto na sobreposição de tarifas, a troca sempre envolve um custo adicional para o passageiro. Sendo assim, mais do que penetração e capilaridade nos territórios, complementares aos modais de alta capacidade, as linhas de ônibus respondem em grande parte a trajetos completos de *porta à porta*.

A frota de ônibus do Rio de Janeiro é privada, bem como as empresas que as administram, encontrando-se organizadas em consórcios pela Prefeitura, que lhes concede o direito de exploração do serviço. A hegemonia em torno do transporte rodoviário começou a ser construída na década de 1950, em substituição ao bonde [elétrico], finalmente erradicado no Governo Carlos Lacerda [1960-65].

A estabilidade do sistema, recentemente sacudido pela queda do número de passageiros causada pela pandemia de COVID-19, é fruto do cartel sob o qual ele é organizado. “Monopolizado por um pequeno número de empresas familiares que se estabeleceram no negócio desde os inícios desse transporte na cidade”¹², no qual quatro empresários controlam um terço dos negócios¹³. Jacob Barata Filho, conhecido como *Rei dos Ônibus* e sócio de 25 empresas [incluindo a Braso-Lisboa que controla o 474] é personagem da crônica carioca. Uma reportagem de 1993 já denunciava os esquemas de operação desses *chefões*:

“Dividem a cidade entre si, respaldados por um lobby poderoso na Câmara de Vereadores, na Prefeitura e na Assembléia Legislativa. [...] Raramente pagam multa - e muitas vezes ainda conseguem cancelá-las. Ditam os preços das passagens, já que são eles que fornecem os principais dados usados na elaboração da planilha de custos.”¹⁴

O Relatório Alternativo da Comissão Parlamentar de Inquérito [CPI] dos Ônibus, apontou para a existência de uma máfia, “composta por autoridades públicas e empre-

9 Emenda nº. 90 de 15/09/2015 à Constituição Federal Brasileira de 1988; grifo do autor.

10 FIRJAN, (setembro, 2015). *O custo do deslocamento nas principais áreas urbanas do Brasil*, p.3. Dado ratificado pela Moovit em https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%ABlico_Brasil_Rio_de_Janeiro-322.

11 Motta, T. (relator). (março de 2018). *Relatório Alternativo à Comissão Parlamentar de Inquérito instituída pela resolução Nº 1.394/2017 CPI dos Ônibus*. Rio de Janeiro: CM, p. 8.

12 id., ib., p. 28.

13 Berta, R. e Magalhães, L. E. (17 de maio de 2013). Poucos donos, grandes negócios. *O Globo, Rio*, p. 10.

14 Seara, B. e Silva, C. (8 de agosto de 1993). Os dez chefões do transporte no Rio. *O Globo, Rio*, p. 26.

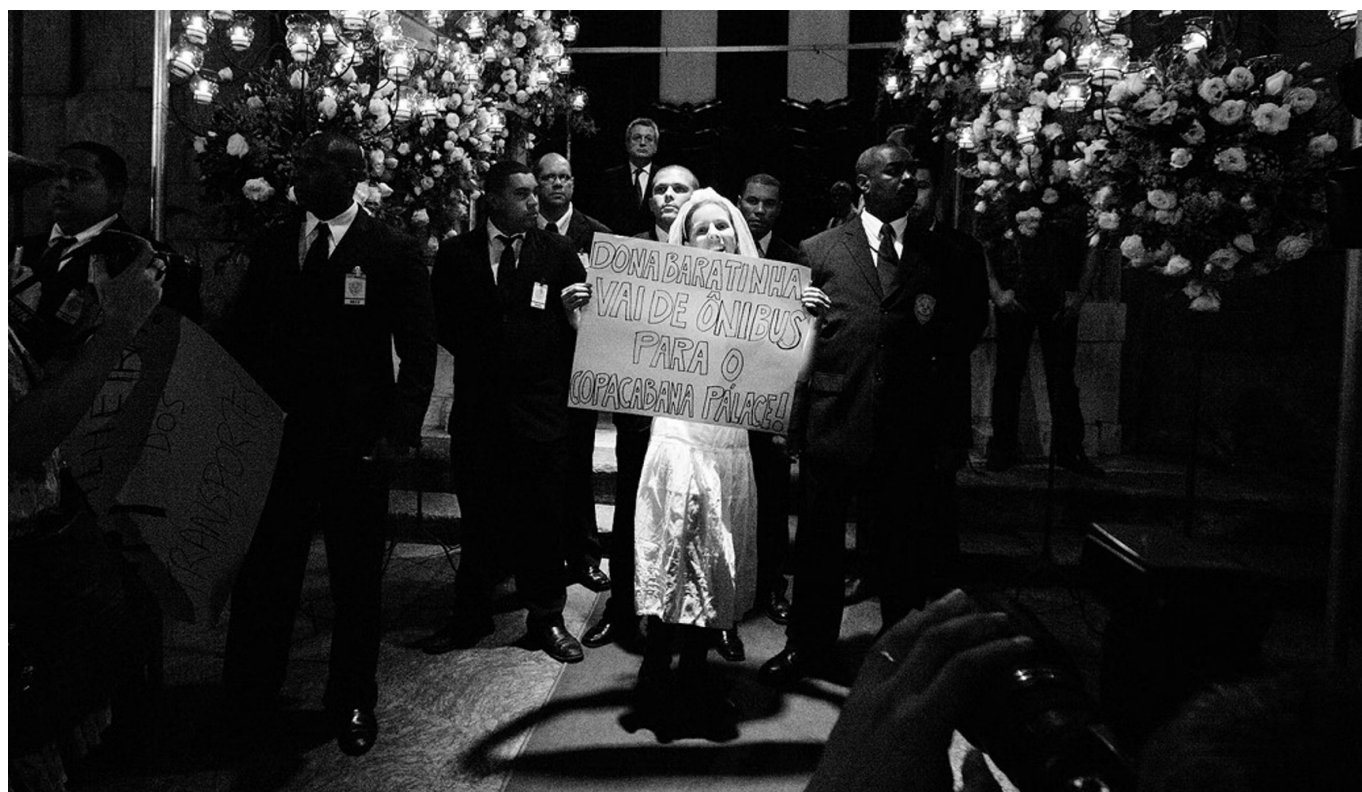
[04 p. ant.] ÔNIBUS INCENDIADO
Intervenção de Guga Ferraz, 2003.

[05] ESPERA E FILA
©AN, 1962.



[06] QUEM QUER CASAR COM A DONA BARATINHA?
André Mantelli, 2013.

Protesto no casamento da filha de Jacob Barata Filho.



sários [...], que comanda o sistema municipal de ônibus do Rio de Janeiro e atua para extrair vantagens e lucros ilícitos por meio do controle do planejamento, da gestão e da operação do sistema”¹⁵. A falta de transparência das empresas e promiscuidade entre interesses públicos e privados conduzem a aumentos tarifários não ratificados e sem melhoria aparente do serviço. Foi um aumento de 20 centavos na passagem que levou às Jornadas de Junho de 2013:

“revoltas multitudinárias que trouxeram à tona tudo aquilo que havia sido recalçado sob o manto do crescimento com inclusão da década anterior: cidades segregadas e violentas, sistemas de transporte coletivo precários e caríssimos, carência nos serviços públicos e fechamento do sistema político.”¹⁶

A contradição do transporte público começa pelo nome, já que sua operação atende sobretudo a interesses privados. Desenhado pelo capital em conluio com um Estado de raiz autoritária e racista, o sistema torna os passageiros e a cidade em clientes, reféns de um serviço para o qual não há alternativas.

A mobilidade urbana deve ser entendida como uma forma de capital, “que incorpora as dimensões estruturais e culturais dos movimentos”¹⁷, conceito entendido como *Motilidade*¹⁸. Sendo assim, as potencialidades de mobilidade social e espacial encontram-se intimamente relacionadas, retroalimentando e exacerbando hierarquias e processos de exclusão.

“Se o transporte é caro e ineficiente, as Joanas do Brasil não conseguirão se deslocar facilmente pelas cidades. [...] Sem emprego, sem dinheiro e sem acesso, as Joanas estão fadadas a permanecer segregadas nas periferias.”¹⁹

DO ESPAÇO

“O pulo inicial para embarcar no veículo dá desde logo a medida do esforço que será questão durante a viagem. O passageiro enfrenta um degrau alto e muitas vezes procura onde se apoiar para dar o impulso e não o acha. O espaço é exíguo antes da roleta, que aponta já imediatamente após o último degrau. É pagar logo. É também entrar logo porque muito frequentemente o motorista dá a partida antes que já se tenha alcançado o solo do veículo, ou por vezes quase que no mesmo instante em que o segundo pé toca no degrau. Já se vai portanto aos solavancos, mesmo antes de pagar”²⁰.

Um mito urbano carioca afirma que as carrocerias dos ônibus da cidade são montadas sobre chassis de caminhão. Isso explicaria o porquê dos veículos serem tão altos e desconfortáveis. Contíguo à entrada - mais conhecida como *curralzinho* - localiza-se o assento do motorista. O anteparo de acrílico instalado como forma de prevenção à COVID-19 confere ao espaço a claustrofobia de um aquário, no qual o motorista fica sentado por até cinco horas contínuas de trajeto, a depender do trânsito.

As viagens são solitárias, exceto pelas horas de ponta. Nestas painéis e escadas tornam-se também assentos ou apoio aos passageiros, condicionados seja pela superlotação do veículo seja pelo Bilhete Único [BU], que promove a integração entre modais

15 Motta, T. (relator). (março de 2018). *Op. cit.* p. 20.

16 Andrés, R. (2019). *Introdução à edição brasileira* em Secchi, B. *A Cidade dos Ricos e dos Pobres* [edição para Kindle]. Belo Horizonte: Editora Âyiné, p. 4.

17 Traduzido pelo autor. Kauffman, V., Bergam, M. M. e Joye D. (2013). *Motility: mobility as a capital*. *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 28.4, ps. 745-56.

18 *id. ib.*

19 Petrone, T. (2021). *Uma Saída para Joanas, Marias, Clarices* em Santini, D; Santarém, P. e Albergaria, R. (org.). *Mobilidade Antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária, p.20.

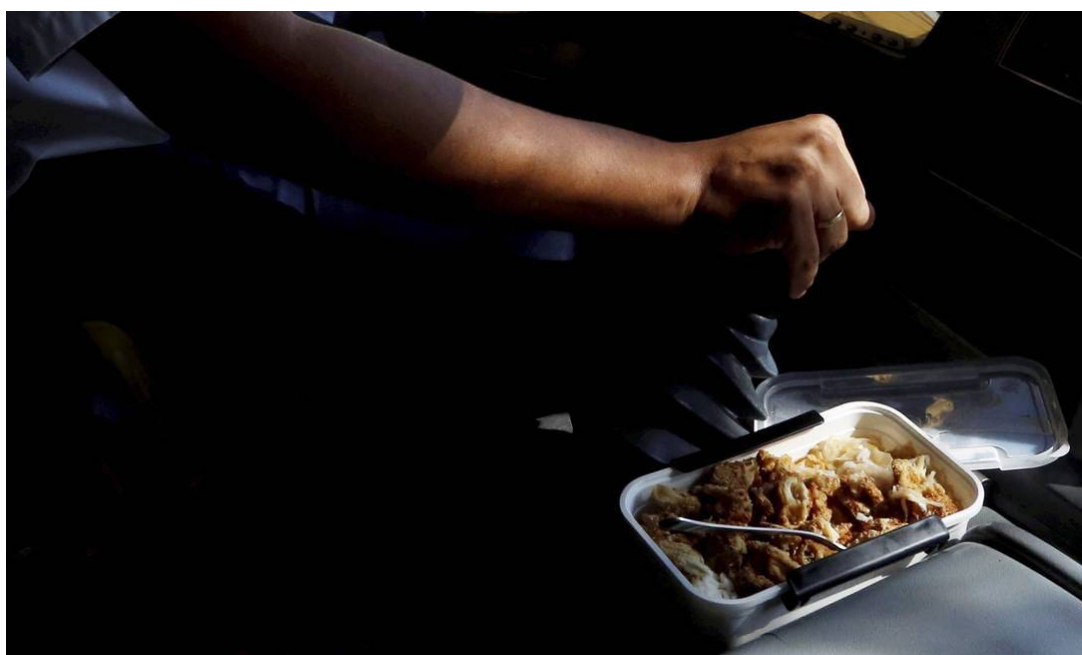
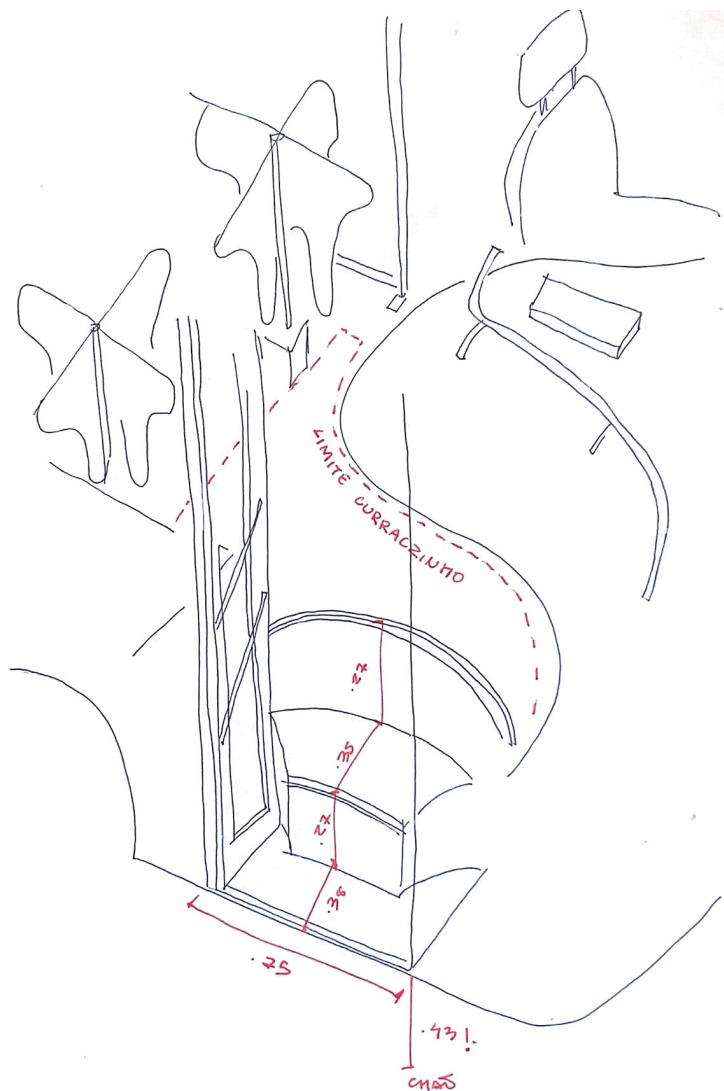
20 Caiafa, J. (2002). *Op. cit.* p. 42.

[07] ENTRADA

Desenho do autor, 2022.

[08 ab.] REFEITÓRIO

Custódio Coimbra, 2015.



por um intervalo de duas horas. Sendo assim, muitos passageiros optam por garantir o benefício, viajando o máximo que podem antes de validarem seus cartões. O motor dianteiro fornece a trilha sonora e vibração da viagem, servindo também de forno.

“Ao levantar o capô, surge um compartimento conhecido como micro-ondas ou defumador, por aquecer a comida com ‘notas’ de óleo diesel. [...] Para refrigerar a perna, colada ao motor, trabalha-se com a calça dobrada na altura do joelho”²¹.

Limitando o curralzinho, seguem-se as catracas, cuja duplicação como forma de agilizar o embarque levou à perda de lugares sentados. As catracas representam uma barreira multiescalar. Se por um lado definem um antes e um depois no veículo “discrimina, segundo o critério da concentração de renda, aqueles que podem circular pela cidade daqueles condenados à exclusão urbana”²². Paralelamente, multiplicam-se as barras que impedem - ou tentam impedir - o *calote*. A impressão é a de que se entra numa gaiola. Na superlotação, o espaço intersticial entre as barras torna-se porta-malas ou assento privativo.

CALOTE: viajar sem pagar.

Andar de ônibus pressupõe sentir o *bafo*. Se a completa climatização da frota foi conseguida depois de anos de reclamações e luta, a pandemia foi utilizada como argumento para que as empresas abrissem a janela e desligassem o ar condicionado, contornando assim os sucessivos reajustes dos preços dos combustíveis. Desembarcar pingando de suor é portanto condição *sine qua non* da viagem. A alternativa são os *frescões*, ônibus executivos administrados pelas mesmíssimas empresas do serviço convencional e cuja passagem custa até três vezes mais.

Os assentos, aparentemente equivalentes, têm significado relativo ao posicionamento dentro do veículo. À janela, tem-se a vantagem do vento e a inconveniência da possibilidade do telefone ser levado na *mãozona* nas paragens e engarrafamentos. A desvantagem é a mesma das cadeiras próximas à porta traseira. Os bancos altos compensam pela oportunidade de controle daqueles que chegam. A escolha do lugar faz-se também pela hora do dia. Uma das manhas essenciais para o passageiro é conseguir georreferenciar o trajeto, de maneira a saber de antemão quais das duas filas estará mais exposta ao calor durante o percurso, conhecimento geralmente adquirido pela rotina. A luz se não é em forma de maçarico solar - para o qual as janelas não oferecem qualquer proteção - é branca-necrotério à noite.

MÃOZONA: roubo rápido em que o pertence é puxado sem que se apresentem armas.

O espaço vibra continuamente, sentindo-se sempre instável, com a impressão desmonte iminente. Os assentos têm um espaldar alto e fino, respondendo aos mínimos da ergonomia. Viajando sentado nas cadeiras, sente-se a toda a transmissão do veículo, pela falta de amortecedores. Em pé, cansam-se as pernas e os braços, que devem segurar firme para manter o equilíbrio frente à selvageria do trânsito. O controle e maximização dos lucros têm consequência espacial, tanto pelas opções de acabamento e conforto do veículo, quanto por sua forma de operação, visto que o número de passagens arrecadas é inversamente proporcional ao espaço disponível para cada passageiro.

DOS JEITINHOS

“Mobilidade espacial não é um interstício ou ligação entre um ponto de partida e um destino. É dimensão estruturante da vida social.”²³

²¹ Motta Gueiros, P. (19 de julho de 2015). Condutores de alta tensão: a rotina estressante dos motoristas de ônibus do Rio. *O Globo Online*. <https://oglobo.globo.com/rio/condutores-de-alta-tensao-rotina-estressante-dos-motoristas-de-onibus-do-rio-16836705>

²² MPL-SP. (2013). *Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo*, em: *Cidades Rebeldes*. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, ps. 13-18.

²³ Kauffman, V., Bergam, M. M. e Joye D. (2013). *Op. cit.*, p. 754.

Os ônibus são parte fundamental da vivência e paisagem cariocas. Aqui o aforismo de Banham “I learned to drive in order to read Los Angeles in the original”²⁴ traduz-se para português ‘em aprendi a pegar ônibus pra entender o Rio no original’.

Invertendo o Código de Trânsito, os ônibus se impõem pela lei do mais forte, como donos do asfalto. Há linhas reputadas por correrem desvairadas, como a 422 [quatro-dois-dois] Grajaú-Cosme Velho, rebatizada de *quatro-dois-doidão*. Muitas vezes há *rachas* [corridas] dentro da mesma linha, tendo em vista recolher o máximo de passageiros possível no ponto seguinte antes do outro. Essa prática é intensificada quando a linha é operada em consórcio.

Ônibus não se pega, se conquista. A inconstância dos horários e sumiços das linhas, já previsíveis, foram agravados pela pandemia. Há linha que “passar até passa, mas só quando quer”²⁵. Google Maps e Moovit são aplicativos demasiado republicanos para o Rio. As longas esperas nos pontos e nas viagens motivam a articulação dos passageiros entre si.

“A utilidade do grupo [da linha no whatsapp], minha amiga Lourrane me explicou, são na verdade várias:

- 1) os usuários perguntam onde o ônibus está e quem está nele responde – mandam localização e dá até para se programar antes de sair de casa,
- 2) os passageiros informam se o ônibus está cheio, se tem lugar pra sentar, quem é o motorista,
- 3) pessoas atrasadas podem implorar para o motorista ir mais devagar para dar tempo dela embarcar – às vezes cola pois estamos no Rio de Janeiro, né? Terra onde tudo é possível. E essa é uma função que nenhum aplicativo de mobilidade urbana oferece.”²⁶

Em resposta à inconstância do sistema e ao desemprego, as paragens tornam-se espaços ideais para a proliferação de pequenos negócios, cuja movimentação é assegurada pelos passageiros. Vende-se tudo: balas, bebidas, cartões de recarga, café da manhã e pratos-feitos. Os vendedores ambulantes normalmente carregam nas costas um expositor com gancho que se fixa às barras superiores do veículo, transformando o corredor do veículo em mercado.

Andar de ônibus é extenuante. Entretanto, frente a rotinas de trabalho cada vez mais desregulamentadas, as viagens com seus engarrafamentos e tempos de espera representam por vezes o único momento de pausa. Parado num engarrafamento, encontra-se um momento de refúgio para si dentro do espaço abarrotado.

A rotina do trajeto incide sobre a leitura da cidade, sendo possível antever a possibilidade de se conseguir um lugar sentado. Caras conhecidas mas principalmente uniformes indicam em que ponto determinado passageiro irá *saltar* [sair]. Operários, empregadas domésticas, pedreiros, estudantes, vendedores anunciam não-verbalmente partes bem definidas do percurso. Viaja-se quase sempre com as mesmas pessoas e motoristas todos os dias. O transporte público estabelece assim uma rede de relações, também espaciais. Transpassando as funções primárias de espera e locomoção, os espaços de embarque e do veículo tornam-se lugares de convívio - mesmo que forçado. Os *jeitinhos* expõem um espaço construído, altamente volátil e imaterial mas que na sua recorrência quotidiana é espaço social.

24 Banham, R. (1973). *Los Angeles: The architecture of four ecologies* (1976 - reimpressão). Harmondsworth: Pelican Books, p. 23.

25 Senhor que esperava no ponto de ônibus quando perguntado sobre a linha 693 em Fagundes, F. (7 de junho de 2019). ‘Perdi a condução, mas descobri os grupos de WhatsApp de ônibus’, usuários do transporte público se unem em grupos de WhatsApp para trocar informações sobre horários, atrasos e riscos das viagens. *The Intercept Brasil*. <https://theintercept.com/2019/06/06/descobri-grupos-de-whatsapp-de-onibus/>

26 id. lb.

II. AS CARAVANAS:

*É um dia de real grandeza, tudo azul
Um mar turquesa à la Istambul enchendo os olhos
Um sol de torrar os miolos
Quando pinta em Copacabana
A caravana do Arará, do Caxangá, da Chatuba
A caravana do Irajá, o comboio da Penha
Não há barreira que retenha esses estranhos
Suburbanos tipo muçulmanos do **Jacarezinho**
A caminho do Jardim de Alá
É o bicho, é o buchicho, é a charanga*

*Diz que malocam seus facões e adagas
Em sungas estufadas e calções disformes
É, diz que eles têm picas enormes
E seus sacos são granadas
Lá das quebradas da Maré*

*Com negros torsos nus deixam em polvorosa
A gente ordeira e virtuosa que apela
Pra polícia despachar de volta
O populacho pra favela
Ou pra Benguela, ou pra Guiné*

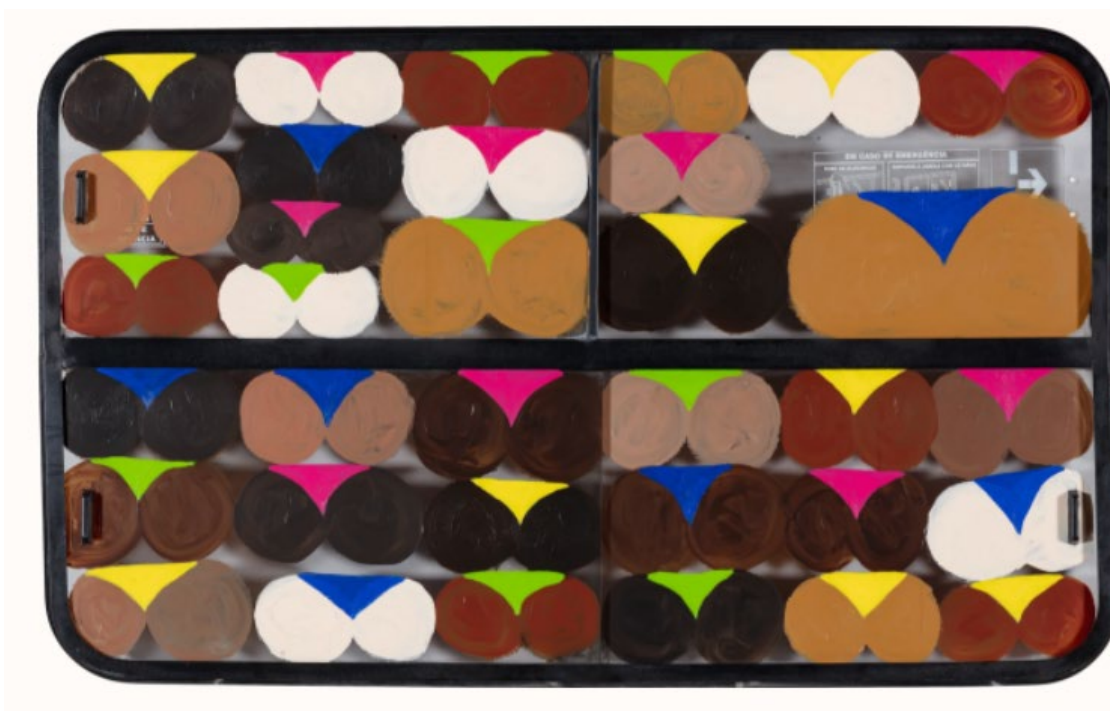
*Sol
A culpa deve ser do sol que bate na moleira
O sol que estoura as veias
O suor que embaça os olhos e a razão
E essa zoeira dentro da prisão
Crioulos empilhados no porão
De caravelas no alto mar*

*Tem que bater, tem que matar, engrossa a gritaria
Filha do medo, a raiva é mãe da covardia
Ou doido sou eu que escuto vozes
Não há gente tão insana
Nem caravana do Arará
Não há, não há*

*Sol
A culpa deve ser do sol que bate na moleira
O sol que estoura as veias
O suor que embaça os olhos e a razão
E essa zoeira dentro da prisão
Crioulos empilhados no porão
De caravelas no alto mar*

*Tem que bater, tem que matar, engrossa a gritaria
Filha do medo, a raiva é mãe da covardia
Ou doido sou eu que escuto vozes
Não há gente tão insana
Nem caravana
Nem caravana
Nem caravana do Arará²⁷*

[09] POP BRAZIL VOL. 2
Agrade Camiz, 2022.



[10] FIM DE PRAIA
Foto do autor, 2022.

AS CARAVANAS: LINHAS ABISSAIS

Caravanas, de Chico Buarque, estabelece o recorte espaço-temporal da dissertação: as viagens em fins de semana de Sol das linhas de ônibus Norte-Sul, do qual o 474 é o caso em estudo.

O aumento das temperaturas no Rio, em meados de outubro, é acompanhado pelo aumento da tensão sócioespacial. Com a chegada do verão, ela cruza os túneis e ocupa as praias dos metros quadrados mais caros da cidade. Em nome da segurança pública, Governo do Estado e Prefeitura se unem na *Operação Verão*. O principal objetivo apontado é impedir os arrastões, que mancham a reputação do principal chamariz turístico do Rio.

“Há 23 anos, o termo ‘arrastão’ ainda levava precavidadas aspas como acompanhamento obrigatório. No novo século, as aspas caíram e a expressão virou palavra oficial, trunfo para uma boa manchete, uma espécie de patrimônio imaterial da imprensa carioca. É praticamente a única diferença da cobertura dos principais jornais da cidade desde então.”²⁸

Os arrastões são utilizados como pretexto para coibir a circulação dos ônibus vindos da Zona Norte, encarados como a origem do mal que perturba o lazer sagrado da *praia-ao-fim-de-semana-das-gentes-de-bem*. Tais linhas são muito bem identificáveis pela lotação em que cruzam os túneis e pelas filas de espera formadas nas calçadas dos quarteirões internos às praias ao entardecer. Seus pontos finais desenhavam em projeção as zonas de areia a ser evitadas.

“Rotulando ou não, algumas pessoas crêem que a Zona Sul vai ser invadida por hordas de suburbanos e favelados [...]. A modelo e atriz Nani Venâncio está preparada para o pior:

- A moda no verão vai ser não levar bolsa, óculos, chapéu ou canga para a praia. Por causa do ‘arrastão’ as pessoas estarão mais despojadas, com o mínimo possível.”²⁹

A origem das *caravanas* remete aos anos 1980, quando são criadas as primeiras linhas conectando diretamente as Zonas Norte e Sul pelo Túnel Rebouças. Em apenas 20 min. “**trabalhadores** vindos diariamente do subúrbio [...]”³⁰ chegavam ao Leblon via 460 e a Ipanema via 461³¹.

“Até 1983, pareceu irrelevante o fato de os ônibus não passarem pelo Túnel Rebouças, inaugurado em 1966. Parecia natural que a choldra da Zona Norte não tivesse acesso fácil a Copacabana e Ipanema.”³²

A apropriação das linhas de ônibus Norte-Sul como vetor de acesso ao lazer encontra razão também na ausência de águas balneáveis no interior da Baía de Guanabara, relegada à grande latrina metropolitana [p. 31].

“- Eles têm direito de ir à praia, mas podem ir de maneira organizada. Ou senão ficar na praia deles, em Ramos. O governo podia fazer também um lago artificial pra eles lá no subúrbio.”³³

28 Sla. (2 de outubro de 2015). No fim do túnel, não há luz, apenas polícia. *Jornalistas Livres*. <https://jornalistaslivres.org/no-fim-do-tunel-nao-ha-luz-apenas-policia/>

29 Romanholi, L. H. (30 de novembro de 1991). Um Verão Heavy Metal. *O Globo, Ela*, p. 4.

30 Grifo do autor. Sondermann, E. (4 de junho de 1984). Para o Rio, ano 2000 chega esse ano. Lerner promete. *O Globo, Ipanema*, p. 9.

31 O mesmo trajeto, contornando as montanhas pelo Centro, como faz a linha 455, demora aproximadamente mais meia hora.

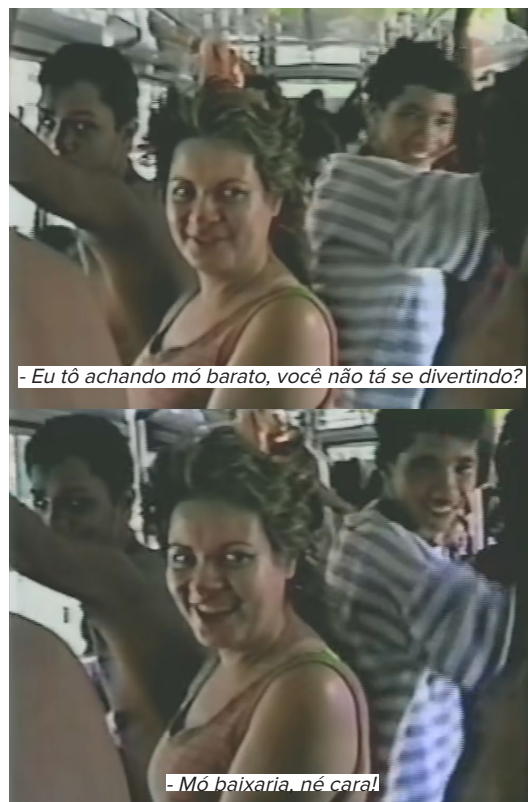
32 Soares, L. E. (2015). *Rio: histórias de vida e de morte*. São Paulo: Companhia das Letras, p. 86.

33 Fala de Maria Luiza Nunes dos Santos, vendedora em Ipanema in Ferreira dos Santos, J. (4 de novembro de 1984). Nuvens Suburbanas sobre o céu de Ipanema. *Jornal do Brasil, Caderno B*, capa.

[11] *OS POBRES VÃO À PRAIA*

Rede Manchete, 1989.

A mais célebre das reportagens realizadas sobre as Caravanas conserva extratos que se mantêm temporalmente imutáveis. Se a superlotação e o *perrengue* [provação] de chegar ao mar permanecem, é também persistente a representação estereotipada de seus passageiros, discriminando sob as categorias de *funkeiros-favelados* e *suburbanos-farofeiros*.



[12] *PISCINÃO DE RAMOS*

©Julio Bittencourt, 2013

E o fez. Única opção de praia do *lado-de-cá-do-túnel*, o Piscinão de Ramos foi construído em 2001 à beira da praia homônima - morta. Recebendo até 80 mil³⁴ banhistas, não dá vazão. Além disso, é pouco acessível, seja pela ausência de transporte ou pelas disputas territoriais entre facções rivais do entorno. Se as águas da Baía fossem limpas a dinâmica de lazer na cidade seria outra, não pondo em causa o direito ao usufruto das praias da Zona Sul pela população *além túnel*.

Se durante a semana essas linhas de ônibus são toleradas por serem vitais ao funcionamento da Zona Sul - fornecendo-lhes mão-de-obra barata - aos fins de semana, escapam ao controle do trabalho e da rotina. Apropriadas como vetores para o ócio tornam-se *perigosas*. Essa linha temporal, manifestada espacialmente pela vontade de impedimento dos deslocamentos, é a *linha abissal*³⁵:

“A linha abissal [...] divide a sociedade em duas: a sociedade dos cidadãos, dos que são iguais perante a lei, que têm direitos e são plenamente humanos - zona metropolitana [...]. E o outro lado da linha abissal, que é a zona colonial, ocupada por aqueles que não são plenamente humanos, são inferiores, não têm a mesma dignidade e obviamente não têm os mesmos direitos. [...] Essa linha tem formas territoriais e inter-relacionais.”³⁶

“Em certo momento crucial para o Rio, aquele da transição entre o trabalho escravo e o trabalho livre e entre a Monarquia e a República, a cidade encarou os pobres como elementos das ‘classes perigosas’ [...], que maculavam, do ponto de vista da ocupação e reordenação do espaço urbano, o sonho da cidade moderna e cosmopolita. Ao mesmo tempo era dessas ‘classes perigosas’ que saíam os trabalhadores urbanos que sustentavam - ao realizar o trabalho braçal que as elites não cogitavam fazer - a viabilidade desse mesmo sonho [...] . Pouca coisa mudou nesse embate disfarçado de cordialidade desde então.”³⁷

O metrô também é desenhado como barreira espaço-temporal. Durante os fins de semana e feriados, a linha 2 é encurtada às portas do Centro [p. 30]. Sendo assim, sua massa de passageiros é despejada sobre a já saturada linha 114. A redução da frequência dos trens, o transbordo e a superlotação visam desencorajar ao máximo a ida à praia. Deve-se atentar que tecnicamente não há nada que impeça que as composições vindas do extremo Norte da cidade sigam diretamente até Ipanema, uma vez que as linhas possuem interligações e sobreposições entre os seus trilhos e tal itinerário é realizado em *operações especiais*. A extensão do metrô sobre Ipanema foi alvo de protesto da associação de moradores. “Não podemos deixar que o nosso bairro vire um despejador de gente que vai usá-lo e deixar o bagaço.”³⁸ Lê-se claramente a dicotomia entre um antes e depois dos túneis que rasgam o Maciço da Tijuca, posicionamento espacial que é também simbólico.

Na Zona Norte, a resistência ao verão assume localmente a forma de banho de caixa d'água, mangueira, tanque, ou piscinas instaladas nas lajes ou calçadas. As representações de tais práticas pelos meios de comunicação assumem invariavelmente a ridicularização da precariedade, tal como no caso das jornadas das caravanas rumo às praias. Não obstante, associando-nas ao *gato* e ao patrocínio criminoso, o embate sobre apropriações do espaço público acaba servindo como argumento para a construção de um discurso de sufocamento do lazer marginal.

GATO: ligação ilegal a redes de energia, água e TV .

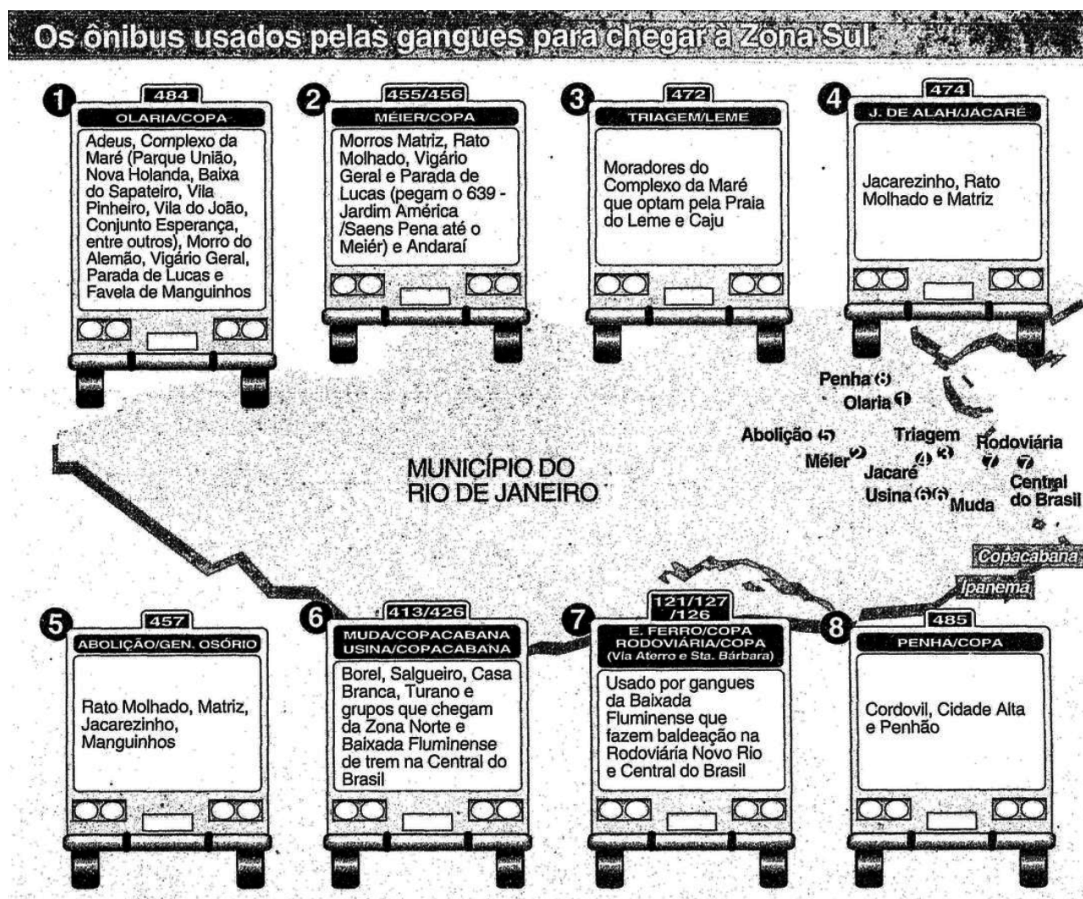
34 Finotti, I. (14 de dez de 2019). Com pastel a R\$ 1 e chope a R\$ 3, Piscinão de Ramos é atração no Rio há 18 anos. *Folha de S. Paulo Online*. <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/12/com-pastel-a-r-1-e-chope-a-r-3-piscinao-de-ramos-e-atracao-no-rio-ha-18-anos.shtml>

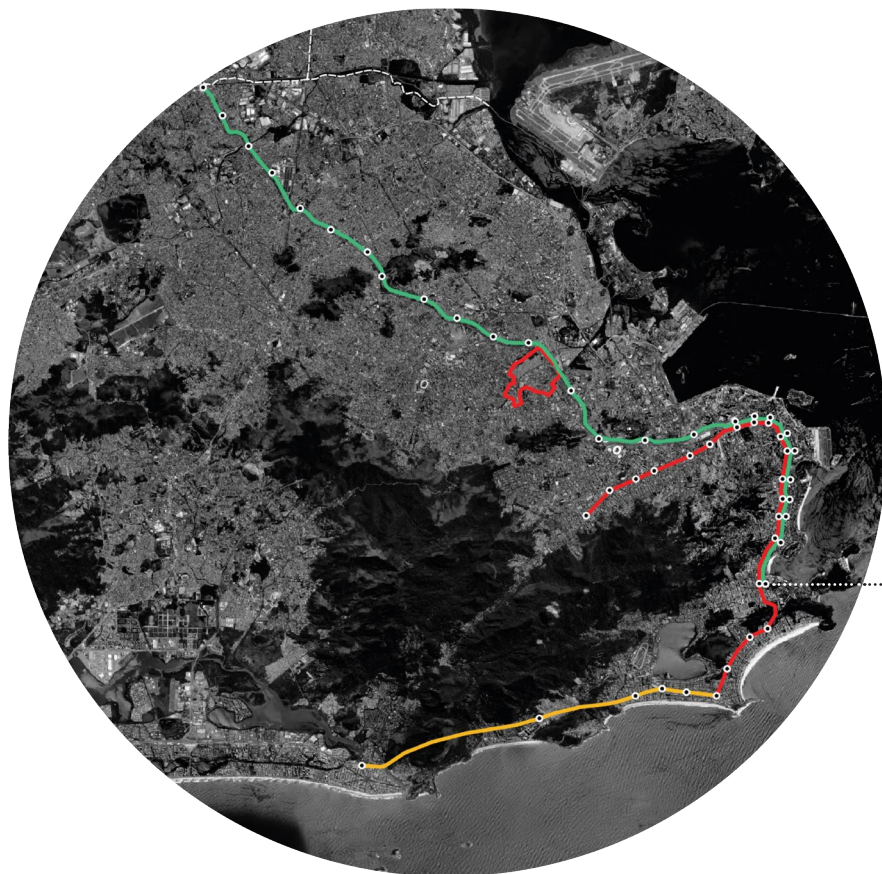
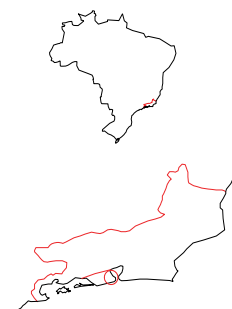
35 Sousa Santos, B. (4 de março de 2020). As cidades abissais: a arte entre a cidade das ausências e a cidade das emergências [Conferência]. *Ciclo (E)DUCERE: complexos, implexos e reflexos*. Porto: FAUP. <https://www.youtube.com/watch?v=qxa1B7KJrPI>

36 *id. ib.*

37 Simas, L. A. (2020). *O corpo encantado das ruas* (7ª ed.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 13.

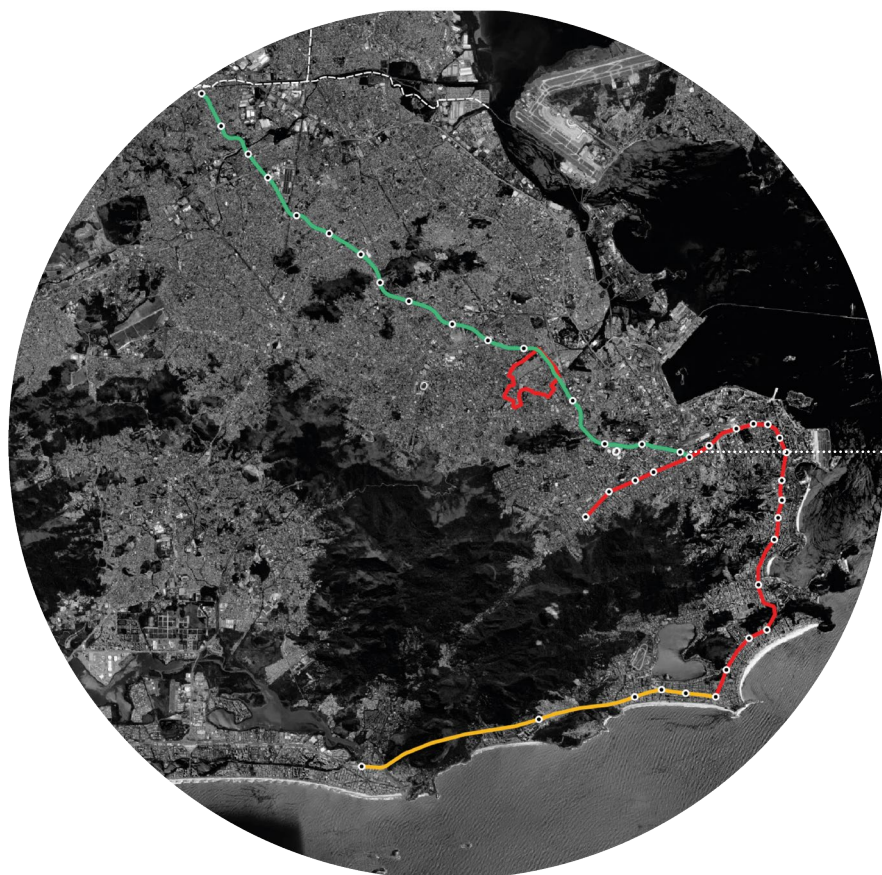
38 Trecho do abaixo assinado de moradores de Ipanema contra a construção de mais estações de metrô no bairro, apud Aquino, R. (12 de maio de 2011). O metrô e sua gente diferenciada. *Época Online*. <http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EMI233271-15230,00-O+METRO+E+SUA+GENTE+DIFERENCIADA.html>





..... LINHA 2 ATÉ BOTAFOGO

[15] METRÔ RIO
DIAS DE SEMANA

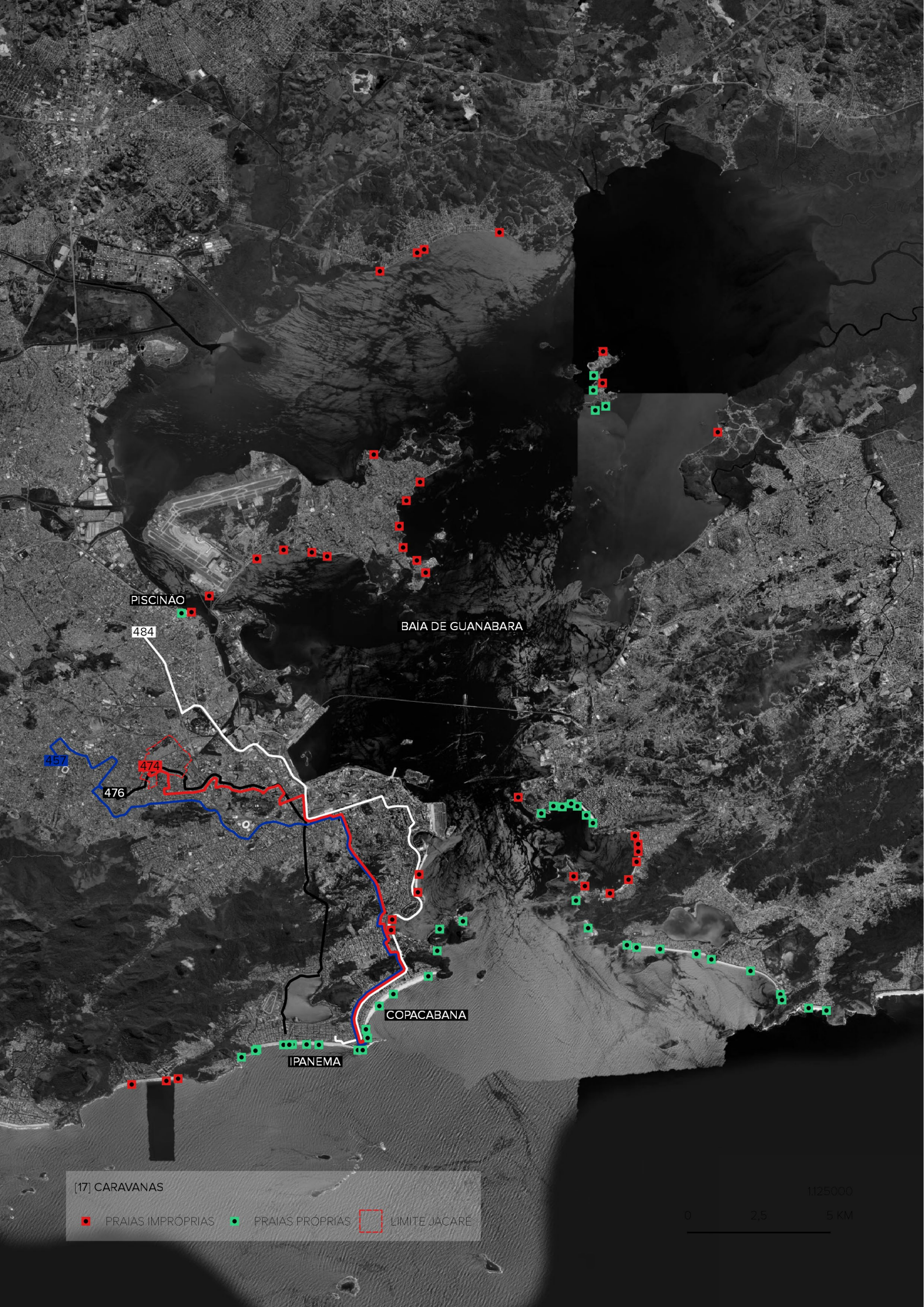


..... LINHA 2 INTERROMPIDA
NO ESTÁCIO

[16] METRÔ RIO
FINS DE SEMANA | FERIADOS

JACARÉ — LINHA 1 — LINHA 2 — LINHA 4

0 1.250000 5 KM



[17] CARAVANAS

■ PRAIAS IMPRÓPRIAS ■ PRAIAS PRÓPRIAS □ LIMITE JACARE

1:25000

0 2,5 5 KM





PARTE DOIS:

474

PRÓLOGO:

TEMPOS

Para compreender a estridência de uma viagem de 474 em um sábado de Sol - recorte central do trabalho - é preciso incluí-lo dentro da complexa estrutura temporal estabelecida sobre a linha. O 474 roda 24h por dia, sete dias por semana. Cada tempo representa uma heterotopia³⁹ própria, atribuindo ao ônibus diferentes significados, apesar dos extremos da linha e espaços do veículo serem os mesmos. Esses tempos são cíclicos, com as *caravanas* do Jacarezinho repetindo-se todos os finais de semana de verão desde 1984, data em que foram primeira vez relacionados pela imprensa *ônibus vindos do subúrbio, praia e crime*.

UM SÁBADO DE SOL



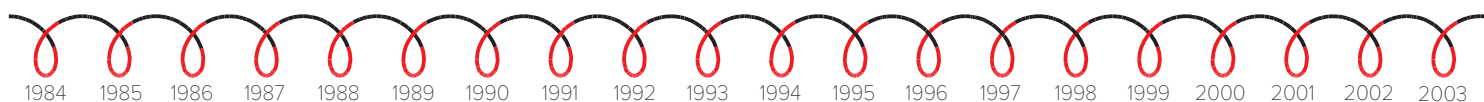
A SEMANA



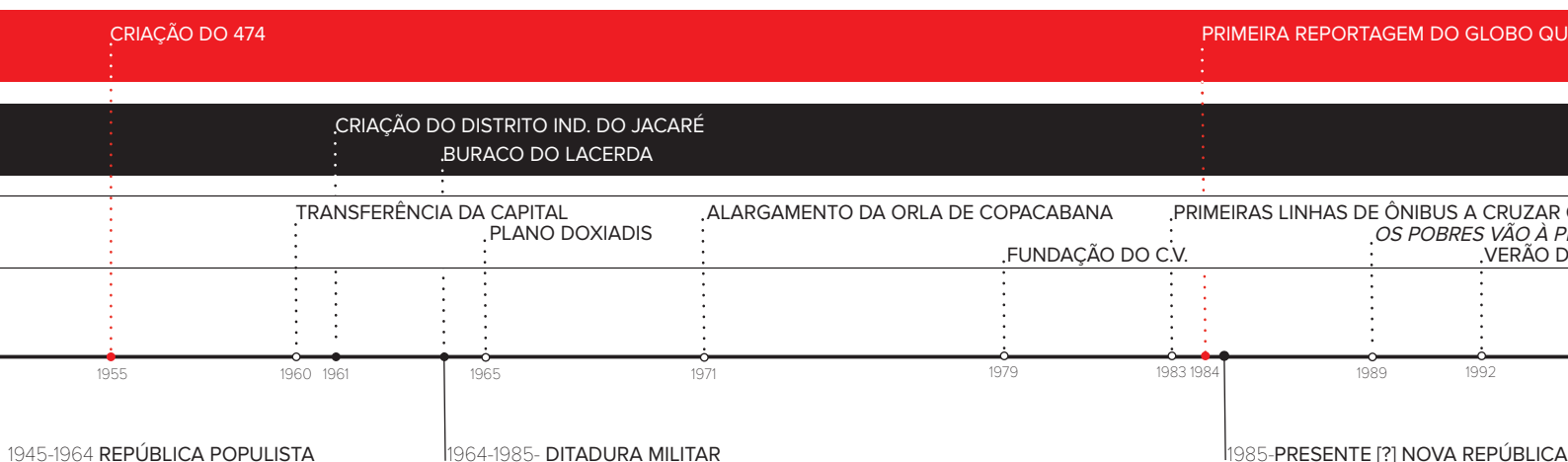
VERÃO ALARGADO: O TEMPO DAS CARAVANAS



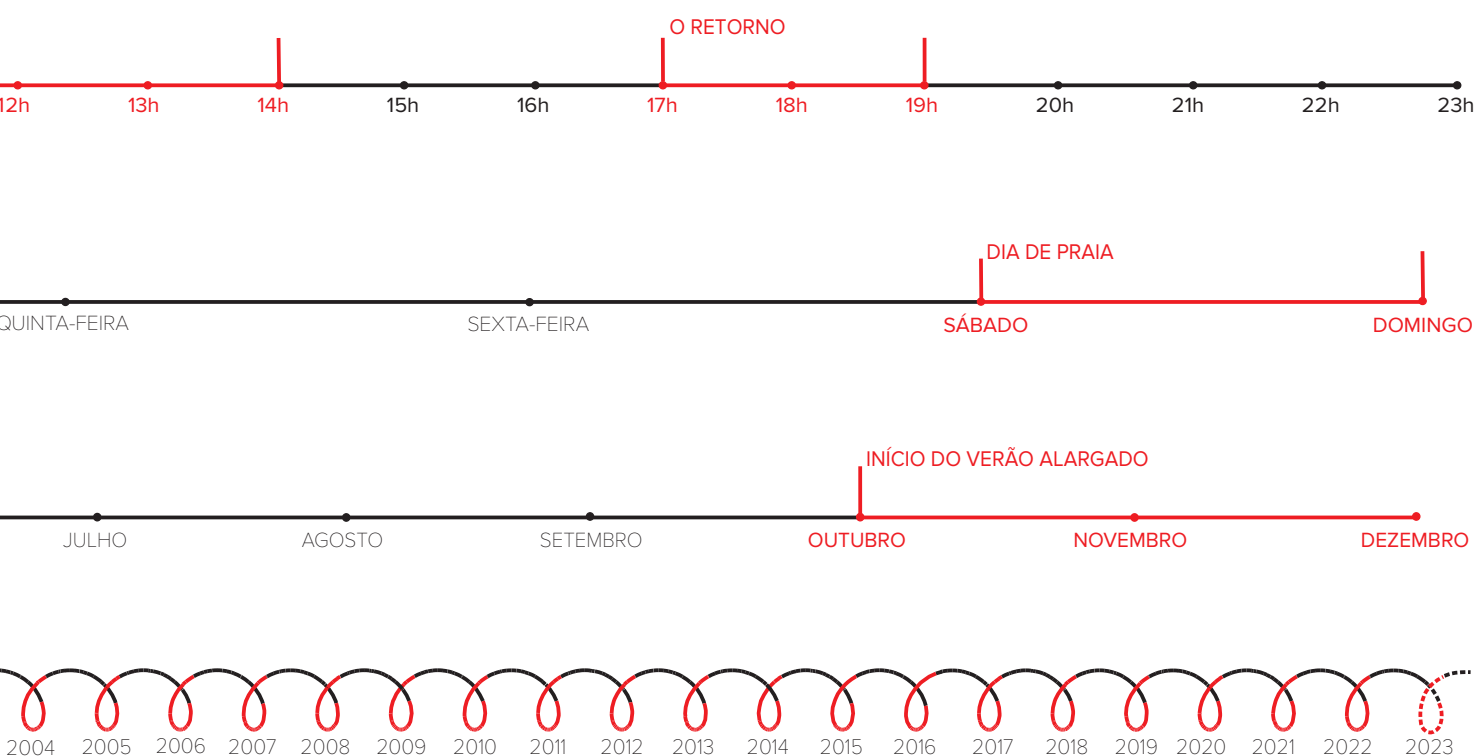
TEMPO CÍCLICO: A REPETIÇÃO DOS VERÕES



TEMPOS COMPARTILHADOS: ESPAÇOS RELACIONADOS



39 Entendido a partir da acepção de Foucault, M. (1967). Of Other Spaces, Heterotopias. *Architecture, Movement, Continuity*. 5. Paris: Moniteur, p. 46-49. <https://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heterotopia.en/>



E VINCULA 474 A ROUBOS NA PRAIA

PROJETO DE ENCURTAMENTO DA LINHA ATÉ O CENTRO
ENCURTAMENTO DA LINHA ATÉ COPACABANA

474

FECHAMENTO DA G.E.

PACIFICAÇÃO

CHACINA DO JACAREZINHO
CIDADE INTEGRADA

JACARÉ

O TN. REBOUÇAS
PRAIA
O ARRASTÃO

PISCINÃO DE RAMOS

JORNADAS DE JUNHO

JOGOS OLÍMPICOS

RIO

2001

2008

2013

2015

2016

2021

2022

DIA DE SEMANA

A cada dez minutos um 474, cheio e suado, cruza o túnel Santa Bárbara. É a metade da viagem, que pode levar até 2h30 até o ponto final. A partir do primeiro ponto do *lado-de-lá* começa o desembarque: babás, diaristas, domésticas, vendedoras, garçons e pedreiros. Entre os sovacos, distinguem-se cubos gigantes às costas: entregadores de delivery que vêm até a Zona Sul pegar a *Bike Rio* para trabalhar.

É em Copacabana onde o ônibus passa a esvaziar mais intensamente. Da porta traseira, seus passageiros dirigem-se para os balcões de lojas, lanchonetes ou da cozinha do patrão, acedidas por portas dissumuladas em entradas de garagens e elevadores segregados. O barulho do motor é substituído pelo ruído das marretas e das coifas dos restaurantes. Os espaços e a rotina servil são vividas de pé, desde a espera pelo ônibus no ponto até o retorno à casa, que só com muita sorte será sentado.

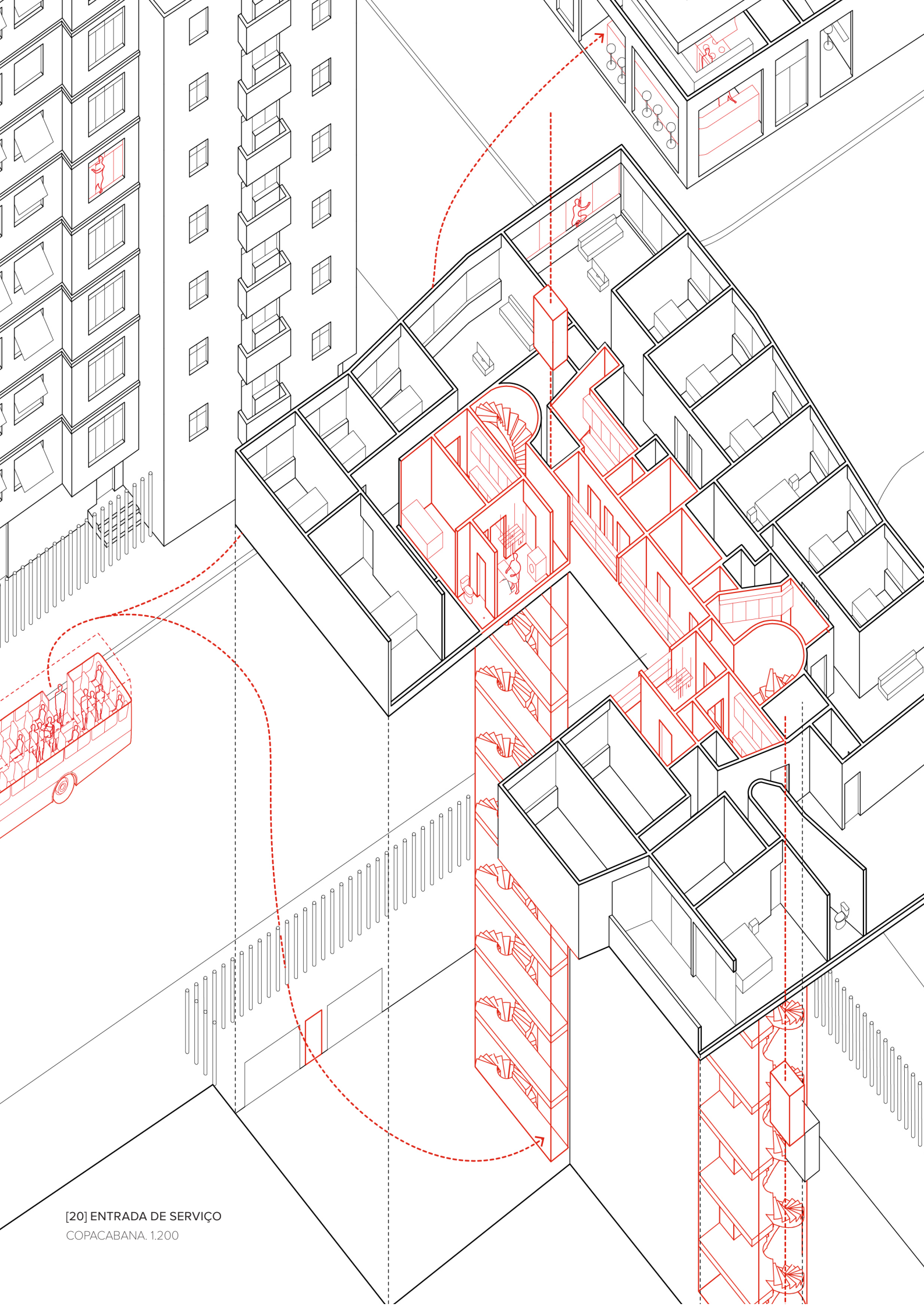
A linha é assim *entrada de serviço* na Zona Sul, conectando-na diretamente ao bolsão de trabalhadores pobres e mal remunerados do Jacaré. O serviço umbilical prestado pelo 474 permite a leitura do veículo como um corredor e desse último bairro como um grande quarto de empregada que, estando do outro lado da cidade, apresenta a vantagem de não estar à vista da porta traseira da cozinha. É sob o controle pressuposto pela jornada de trabalho e pela necessidade vital de seus serviços que é permitido ao ônibus e seus usuários o movimento pendular entre os Rios. Na direção contrária, no mesmo horário das 7h ou 8h da manhã, o ônibus circula quase vazio, servindo a alguns poucos que se dirigem às indústrias têxteis e gráficas de São Cristóvão e cujo posicionamento social é completamente diferente daquele dos que vêm do Jacaré.

O 474, como tantas outras linhas, é um vetor essencial do desenho de exclusão carioca, possibilitando ler a aparente partição sob um único projeto de cidade, de zonas de serviço e zonas sociais, simbioticamente relacionadas.

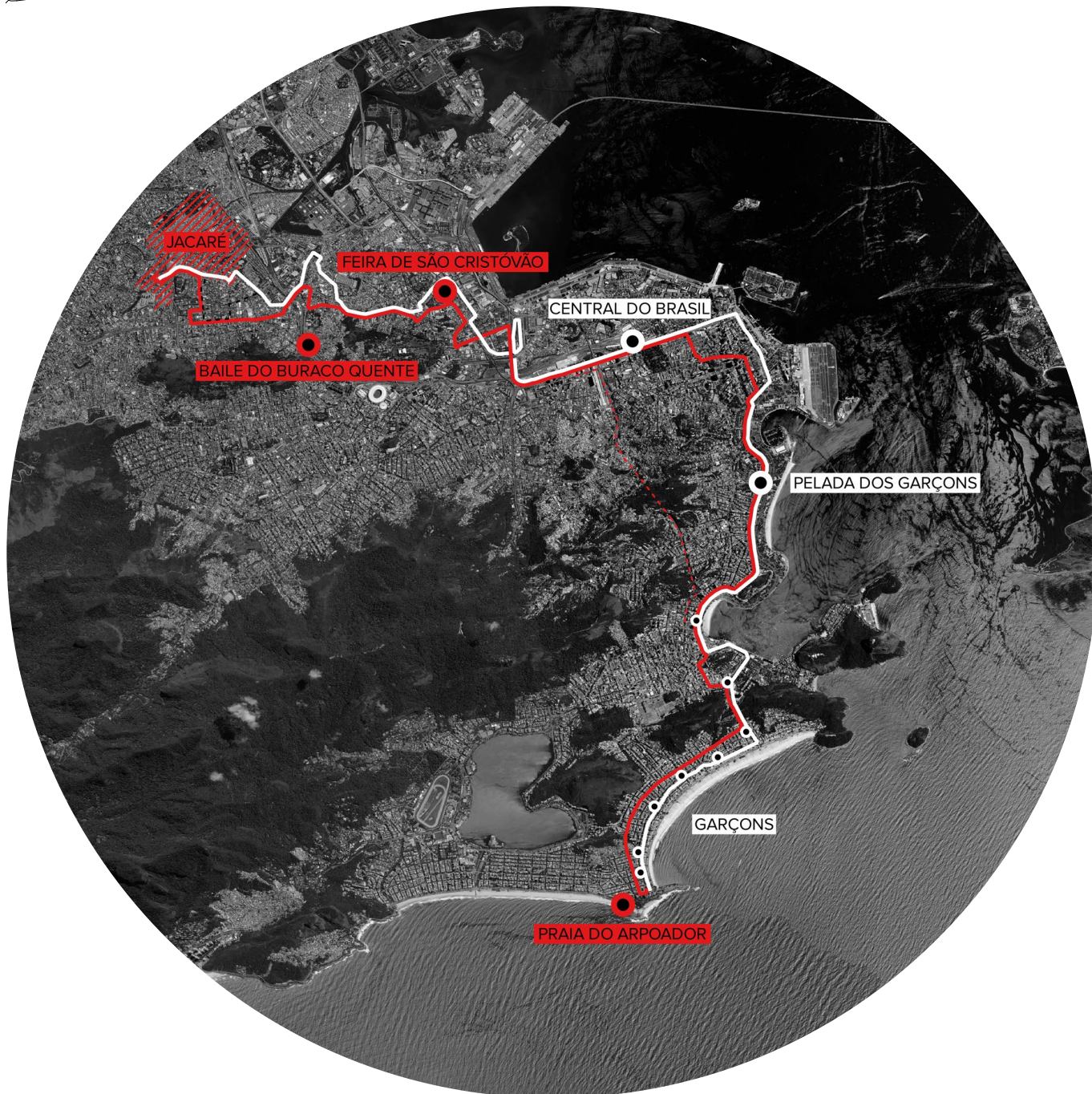
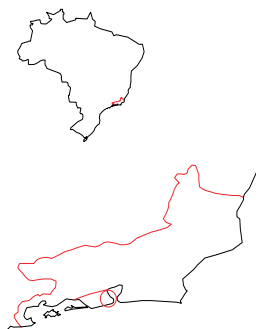
BIKE RIO: sistema de aluguel de bicicletas públicas, extensivamente presente no Centro e Zona Sul e quase inexistente na Zona Norte da cidade.



[19] COPACABANA
©Selusava, 2011.



[20] ENTRADA DE SERVIÇO
COPACABANA. 1.200



[21] BACURAU

— JACARÉ
— COPACABANA
--- TRAJETO DIURNO
● PONTOS-CHAVE IDA
○ PONTOS-CHAVE VOLTA

0 1.75000 2 KM

BACURAU

E O BANHO DE LUA

BACURAU: ave de vôos ligeiros e hábitos noturnos

CATA-CORNO: trajeto que se estende para recolher o máximo de passageiros.

HYPE: *da moda*. Expressão utilizada por gente também *hype*.

[22] BANHO DE LUA: também referente à descoloração dos pelos do corpo no espaço da praia, prática denotada como *suburbana*.

Bacurau é o nome dado ao serviço que roda madrugada adentro, todos os dias da semana, de meia noite às cinco da manhã. O tempo apresenta um desvio considerável de rota em relação ao percurso diurno. Adaptada para atender à volta dos empregados da noite, notoriamente garçons de Copacabana e Botafogo, a linha tem seu desenho alongado pela orla interior e Centro. Evitando vias expressas, têm como objetivo recolher o máximo de *almas perdidas da madrugada* rumo à Central do Brasil e à Zona Norte. Sem trânsito e driblando os sinais vermelhos, o trajeto dura em média 35min.

O serviço transpassa seu papel de *cata-corno*, sendo apropriado como meio de acesso do Jacaré ao lazer noturno da cidade, nomeadamente ao baile funk do Buraco Quente, na Mangueira, e aos forrós da Feira de São Cristóvão, centro de cultura nordestina. Tornada *hype*, essa última é um dos raros fatores de atração Sul-Norte.

O Bacurau representa também, pelo horário, uma possibilidade de driblar as barreiras policiais no acesso à praia. Os banhos de mar de 2h às 4h da manhã aproveitando-se dos refletores instalados para os surfistas do Arpoador foram rapidamente denunciados pelos moradores de Copacabana, acordados pelos gritos sob as janelas.

A volta do banho-de-lua também suscita embates dentro do espaço do veículo. O tempo de lazer, materializado por jovens cheios de areia, úmidos e enérgicos vai diretamente de encontro ao tempo de trabalho representado pelos garçons cansados de uma rotina de trabalho em pé.





[23] SÁBADO DE SOL

— 474: JACARÉ
COPACABANA



JACARÉ

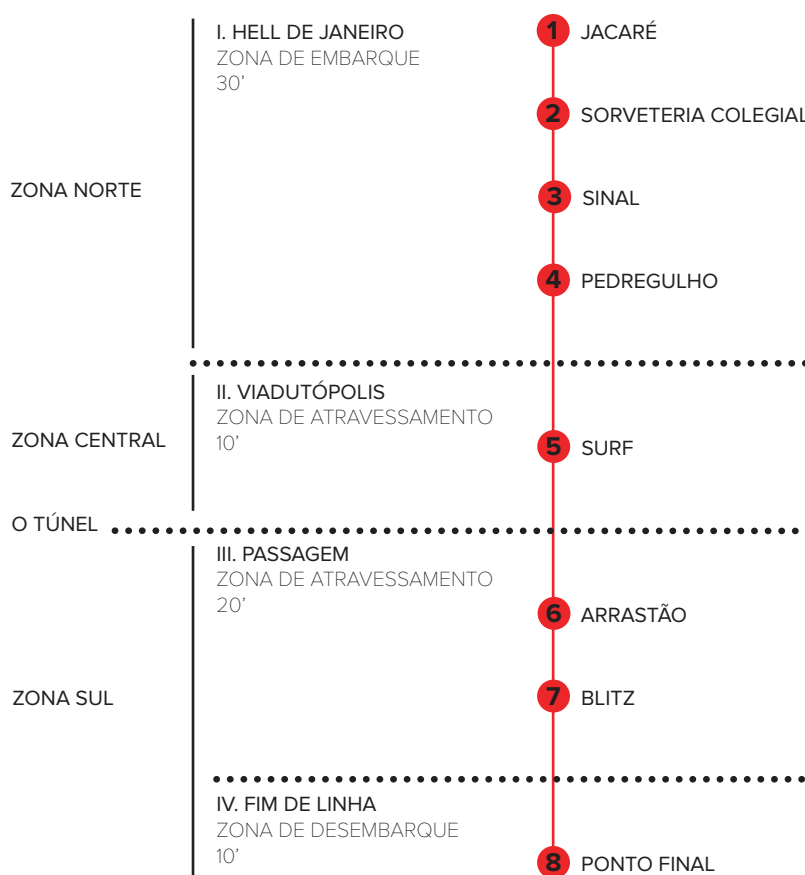
ITINERÁRIO DE UM SÁBADO DE SOL

O itinerário desse tempo, tema central da dissertação, pode ser dividido em quatro grandes cenários, dois de cada lado do Túnel Santa Bárbara. Do universo das 50 paragens efetuadas pelo veículo, são destacados oito episódios, retirados de um típico final de semana quente, cabendo salientar que tais eventos podem ou não ter tido lugar numa mesma viagem. Lidos em conjunto sequencial, tais pontos elucidam o sistema espaço-temporal estruturado sobre a linha nos Sábados de Sol. Os nomes atribuídos aos cenários e paragens relacionam-se aos topônimos, paisagens e acontecimentos da viagem.

Em 1h10 de uma jornada sem ar condicionado sob 40°C, o 474 põe em evidência e questiona um sistema de exclusão.

“O projeto colonial não é um projeto vitorioso exatamente porque os subalternizados conseguem incessantemente transformar esse projeto de extermínio em jogo”.⁴⁰

O Sábado de Sol é essencialmente um tempo de disputa, centrada na luta pelo direito ao verão e ao banho de mar. O trajeto do Jacaré em direção à praia, destino quase uníssono dos usuários, estrutura uma rede espacial relacional de lazer, trabalho, controle e conflito.



1:500000
0 1 km

40 Simas, L. A. (convidado) e Eduardo Somini (anfitrião). (19 de dezembro de 2020). Brasil institucional vive em guerra com a Brasilidade [episódio de podcast]. *Ilustríssima Conversa*. F. de São Paulo. <https://open.spotify.com/episode/5MBa27H3scJQxncrJWiyq4>

I. HELL DE JANEIRO

O cenário de embarque é conformado por sete bairros do subúrbio tradicional da Zona Norte carioca. Delimitado pelo Jacaré, extremo da linha, e São Cristóvão - antigos segundo e primeiro distritos industriais da cidade - o percurso através desse território testemunha o esvaziamento das atividades produtivas e domínio do crime organizado, processo que se arrasta desde os anos 1980.

O 474 é o vetor que conecta os centros de bairro depauperados que suportam o dinamismo econômico possível. Aparentemente próximos, esses encontram-se distanciados por grandes extensões de fachadas opacas, sejam de empresas que faliram ou se fecharam face à insegurança, sejam dos muro dos trens da Central do Brasil. Este é um forte marco da paisagem vista da janela do ônibus, junto ao emaranhando das fiações expostas e *gatos*, fecho visual superior das ruas quentes e sem árvores.

Hell de Janeiro é relativamente central na estrutura viária da metrópole - o que explica a anterior forte presença fabril. Contraditoriamente, é isolado da vida dinâmica da cidade, sendo difícil e extremamente cansativo sair dele, tanto por causa do percurso labiríntico do 474 pelo cenário, quanto por sua espera sob o Sol.

[24] HELL DE JANEIRO

— 474: JACARÉ: COPACABANA — LÍMITE JACARÉ ① JACARÉ ② SORVETERIA COLEGIAL ③ SINAI ④ LARGO DO PEDREGULHO





[25] FIOS, SOL E SOMBRA
Foto do autor, fev. 2022.

FAVELAS  CENTROS DE BAIRRO

1:20000
0 1 KM





[26] GALPÃO OCUPADO
Domingos Peixoto, 2012



127 JACARÉ E JACAREZINHO

1:10000

474 JACARÉ
CORACABANA

1 PONTO DE
PARTIDA

2 SORVETERIA
COLEGIAL

LIMITE JACARÉ

FAVELAS

GALPÕES

0

250 M

1. JACARÉ

NOVA HIROSHIMA

“A primeira impressão que se tem ao circular pela periferia da Favela do Jacarezinho é de que parte do bairro foi destruída por uma bomba. Ruínas das indústrias que quebraram financeiramente ou abandonaram o local por causa da violência já foram apelidadas pelos empresários que ainda resistem como Nova Hiroshima.”⁴¹

Este capítulo pretende dissecar o mito de origem do 474. Compreender as dinâmicas dos espaços esquecidos dessa extremidade do percurso é fundamental para estruturar a narrativa dos subúrbios decadentes que conformam *Hell de Janeiro*.

Em outro tempo segundo maior distrito industrial da cidade, era no Jacaré dos anos 1980 onde “dois mil empregados [...] produziam garrafas de Coca-Cola 365 dias por ano, 24 horas por dia”⁴². O Jacarezinho era então seu bolsão de mão de obra barata, favela cujas consolidação e dinâmica são simbióticas ao complexo fabril vizinho.

“O patrão estimulava até que o trabalhador saísse da *Baixada* ou de outros bairros para vir morar no Jacarezinho porque ele sabia que se aquele trabalhador, se ele precisasse de noite, sábado, domingo ele entrava. Então era comum [...] os chefes subirem o morro para ir chamar o empregado com algum problema na fábrica.”⁴³

No início do séc. XX, a área estabeleceu-se como *quilombo* urbano^{44,45}. O desenvolvimento industrial dos anos 1930 foi acompanhado pela instalação de fábricas no bairro, que passaram a atrair grande parte dos migrantes vindos do interior, sobretudo do Nordeste do país. Além da proximidade a outros parques industriais da cidade, a conectividade às zonas centrais oferecia aos residentes a possibilidade de ocupação no setor terciário.

A favela do Jacarezinho desenvolveu-se no morro, sendo ocupada de cima para baixo, com moradores ainda “desconfiados dos capitães do mato”⁴⁶. A favela desenvolveu-se no tardo das instalações fabris, entre-muros. O muro é, portanto um elemento arquetípico do território, estabelecendo uma clara leitura das fronteiras entre o núcleo Jacaré-Jacarezinho e o restante da cidade. Em sentido anti-horário [esquema p. 46] apresentam-se o muro da subestação de energia, o do trem e o da antiga fábrica da General Electric, no topo da colina, cujo fechamento deixou como herança um imenso terreno contaminado com mercúrio, chumbo e arsênico, o que ajuda a elucidar o porquê de suas instalações ainda não terem sido ocupadas.

O *valão* [rio morto] corta o território a meio e dita, junto com os tiroteios, o ritmo do bairro. Quando chove, transborda, impedindo a circulação nos principais eixos. O escoamento da enchente deixa como rastro barricadas de lixo e esgoto pelas ruas, que sob o Sol do Verão, tornam o ar irrespirável. Seu percurso é rematado por dois *Brizolões*, de Oscar Niemeyer. Previstos como símbolo arquitetônico de emancipação pela educação integral, encontram-se em estado de semi-abandono, implantados em

BAIXADA: arco de municípios ao norte da cidade do Rio de Janeiro

QUILOMBO: assentamentos formados por remanescentes de negros que fugiram da escravidão entre os séc. XVI e XIX. Formados como núcleos de resistência, muitas comunidades ainda persistem.

CAPITÃO DO MATO: Ex-escravos que executavam ordens de seus senhores contra outros negros, perseguindo e punindo aqueles que tentavam escapar à ordem estabelecida.

BRIZOLÃO: nome dado às escolas pre-fabricadas construídas na redemocratização pelo governador Leonel Brizola

41 Schimidt, S., e Araújo V. (8 de abril de 2001). Violência em favelas expulsa indústrias e lojas. *O Globo*, p. 15.

42 Grifo do autor. Trecho de relato de um funcionário do Sindicato dos Vidreiros in Muniz Thiago, C. (2007). *Rio de Janeiro Operário: memória dos trabalhadores do bairro do Jacaré* [Dissertação de mestrado pré-Bolonha, UNIRIO], p. 57.

43 Trecho de entrevista de professora e ex-moradora do Jacarezinho em Muniz Thiago, C. (2007). *Op. cit.*, p. 69.

44 Rumba, G. em entrevista a da Mata, J. (22 de maio de 2021). Jacarezinho: favela palco de massacre nasceu como quilombo, lutou contra a ditadura e hoje é refém da violência. *BBC News Brasil*. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-57208131>

45 O paralelo entre favelas e quilombos enquanto espaços de resistência coletiva são aprofundados a partir da argumentação de Costa, J. L. (18 de novembro de 2021). Toda favela tem um pouco de quilombo dos palmares. *O Estado de São Paulo Online*. <https://expresso.estadao.com.br/naperifa/toda-favela-tem-um-pouco-de-quilombo-dos-palmares/>

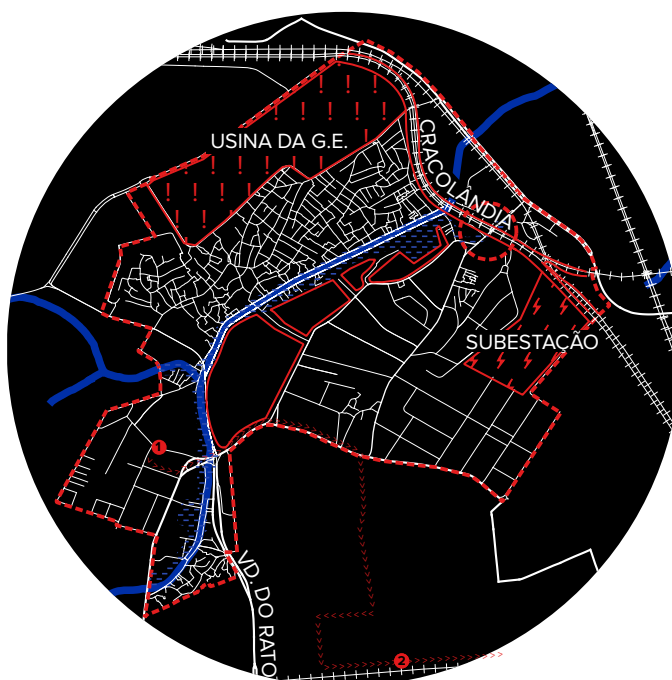
46 Rumba, G. em entrevista a da Mata, J. (22 de maio de 2021). *Op. cit.*

[28] LIMITES

 ZONA INUNDÁVEL

 RISCO QUÍMICO

 RISCO ELÉTRICO



[29] RIO JACARÉ
AN, 1968.

[30] CORREIO DA MANHÃ
BN, 1961.

**Favelados são o dôbro e
Jacarèzinho é a maior**

terrenos não comunicantes ao tecido circundante. Dando costas ao rio, confirmam-no como coletor de esgoto do bairro. A crise hiperinflacionária do fim da ditadura civil-militar [1964-84] provocou o progressivo esvaziamento do parque fabril, fenômeno ao qual se seguiram o desemprego e o domínio pela facção do *Comando Vermelho* [C.V.]. Com a redução dos empregos no setor secundário, muitos trabalhadores passaram ao setor de serviços ou a biscates. Dessa forma o 474 consolidou-se como a principal porta de saída - senão única - para as ofertas de trabalho.

O Jacaré apresenta-se como um território colapsado, social e espacialmente, pela violência perpetrada pelo tráfico, pelo Estado e pelo neoliberalismo. Pobre e densamente povoado com 39 mil moradores, o Jacarezinho apresenta a segunda maior taxa de contaminação por tuberculose da cidade⁴⁷.

Nos galpões abandonados e frestas de terreno disponíveis expandem-se ocupações e novas favelas. A Sul, espremida entre o valão e as muretas de concreto do viaduto da abandonada Linha Verde⁴⁸, desenvolveu-se a favela do Rato Molhado. Plana, é ainda mais densa e miserável que o Jacarezinho. O fechamento das indústrias ganha também um sentido espacial para além da falência. Para resistir à insegurança do bairro, acastelaram-se: entaipando portas, construindo guaritas e aumentando os muros - rematados por *cerca de Israel*.

A partir do segundo governo Lula [2008-2011], grandes recursos foram destinados à transformação de lotes de unidades industriais devolutas em unidades habitacionais do programa *Minha Casa Minha Vida*. Longe de produzir cidade, concebidos dentro de uma lógica de financeirização de moradia, os conjuntos foram rapidamente apossados pelas lógicas de dominação, propriedade e circulação do tráfico que vigoram na favela.

Da *Unidade de Polícia Pacificadora*, implantada para os Jogos Olímpicos [2016], ao *Cidade Integrada* [2022], os programas de intervenção estatal que têm por mote o trinômio *ocupação-obra-cidadania* são impostos de maneira autoritária, partindo de uma narrativa maniqueísta de *reconquista territorial*. Regidos pelo calendário eleitoral, tais programas confirmam a favela como espaço servil - atada ao cabresto de um assistencialismo não-emancipatório no qual obras tornam-se *benesses* - e inimigo - que precisa do controle militarizado para que a *cidade de bem* possa viver sossegada⁴⁹.

A aproximação ao Jacaré é feita pelas suas portas de saída, seja o 474, sejam os troços de macro-infraestruturas de escoamento e circulação da produção industrial, todas elas são apropriadas como os espaços de lazer possível desse Rio.

COMANDO VERMELHO:
[C.V.] maior grupo do crime organizado e tráfico de drogas do Rio. Divide a cidade com os inimigos do Terceiro Comando Puro [T.C.P.] e o Amigo dos Amigos [A.D.A.], muito inferiores territorialmente.

CERCA DE ISRAEL: arame farpado.

47 Em 2017 eram 332,9 casos por 100 mil habitantes, números superiores aos do Congo e Serra Leoa e cerca de 4x mais que a média do restante do Estado do RJ no mesmo ano - aprox. 70 casos por 100mil habitantes. De acordo com dados do *Boletim Epidemiológico Tuberculose Nº 01/2020* e Galdo R. e Marengo D. (16 de outubro de 2017). Quadro da tuberculose piora no Rio: favelas populosas têm piores índices. *O Globo Online*, disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/quadro-da-tuberculose-piora-no-rio-favelas-populosas-tem-piores-indices-21947857>

48 A Linha Verde é também herdeira do Plano Doxiadis, disponível em Doxiadis [p.106].

49 Souza Alves, J. C. em Moncau, G. (22 de janeiro de 2022). Operação policial inaugura "Cidade Integrada": "palanque político-midiático", diz pesquisador. *Brasil de Fato*. <https://www.brasildefato.com.br/2022/01/22/operacao-policial-inaugura-cidade-integrada-palanque-politico-midiatico-diz-pesquisador>.



[31] CHACINA

©Chris Vector, 2021.

Em 2021, 29 pessoas foram mortas no Jacarezinho por uma operação policial. Aos tiros e ao sangue conjuga-se o ônibus, símbolo de um bairro e das periferias enclausuradas do Rio.

[32] SALA DE ESTAR

Vd. do Rato Molhado, ©Google, 2018



O BURACO DO LACERDA

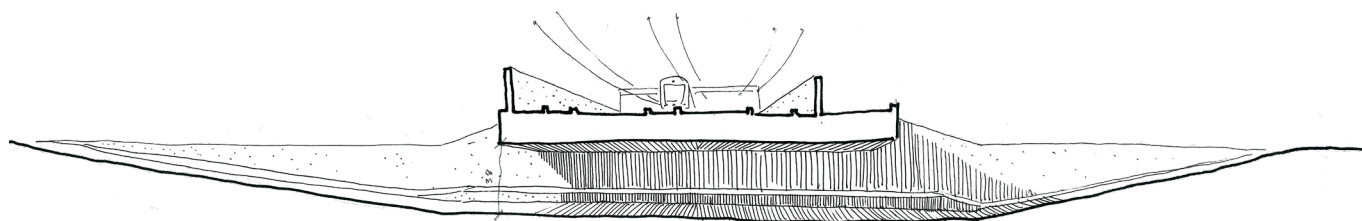
O Buraco do Lacerda é uma passagem de nível semi-enterrada que conecta o Jacaré à Av. Suburbana, um dos principais eixos da Zona Norte da cidade. Projetado quando da eletrificação dos trens do ramal auxiliar da Central do Brasil e aberto em 1964, inscreve-se dentro das muitas marcas viárias do governo Lacerda [1960 - 1965] que permeiam a paisagem carioca e em especial o percurso do 474 [destacadamente Viadutópolis, p.66]

A existência do Buraco está atrelada desde sempre a problemas de drenagem, seja pela falta de manutenção das bombas, seja pelo roubo destas. “Aqui choveu, fodeu”, nas palavras do dono de um dos bares vizinhos à passagem. A travessia no tempo seco já suscita cuidados: há crateras tanto no asfalto, quanto na laje que sustenta o caminho de ferro, com iminência de desprendimento de pedaços do concreto. Não há luz, uma vez que os cabos de energia também são frequentemente furtados e derretidos em fogueiras nos arredores para se extrair o cobre, espalhando pelo ar um cheiro contínuo de borracha queimada. Nem o Sol do Rio é capaz de fazer evaporar a água preta que se acumula eternamente em poças no fundo da passagem, alimentadas continuamente por afloramentos nas paredes.

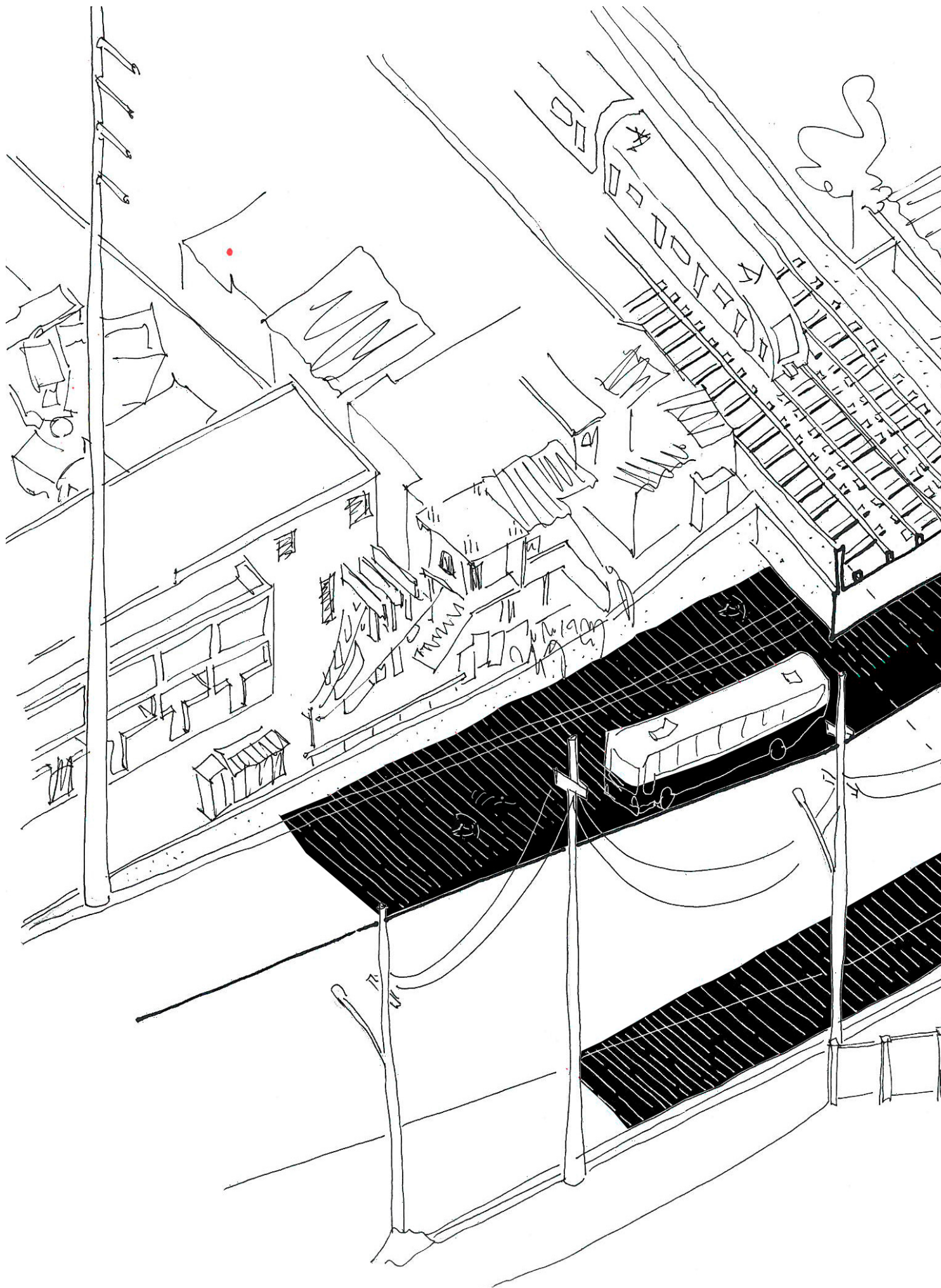
O espaço do Buraco é de tal maneira repulsivo à vida que os pedestres preferem atravessar por cima, entre os trilhos, através de duas interrupções no muro da linha do trem. Pela escala e maneira pela qual se apresentam - arestas vivas e rebocadas - essas passagens dão nota de uma improvisação oficializada, não se configurando como mais um fresta feita à marreta pelos moradores para encurtar caminho ou driblar o pagamento de passagem. Tal aspecto é confirmado pelo caminho pavimentado que conduz à travessia, em melhor estado de conservação e com o dobro de largura em relação ao que desce em direção ao Buraco.

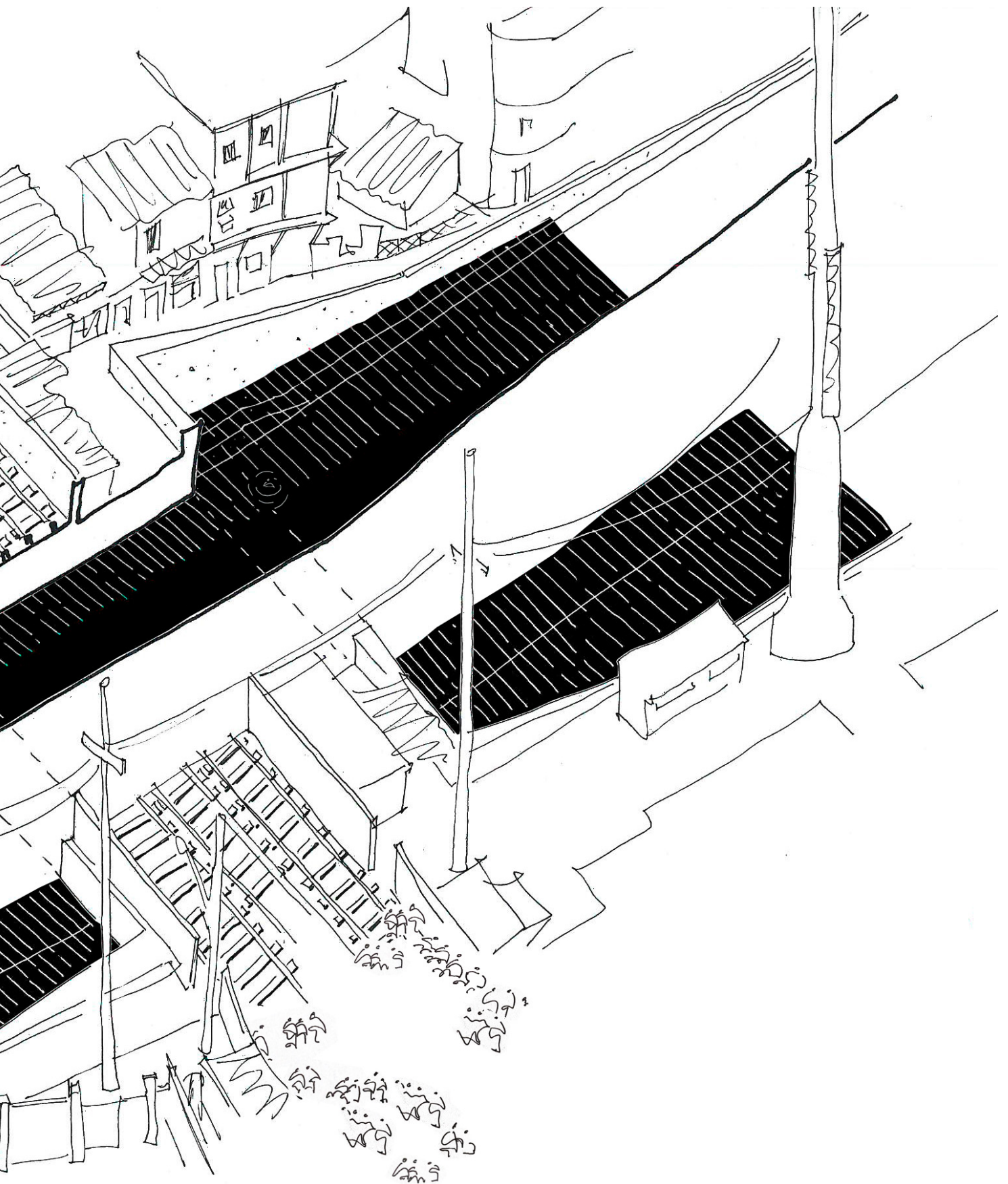
Esse cruzamento à superfície corta perpendicularmente a Cracolândia do Jacarezinho, a maior da cidade. Sua extensão flutua ao longo do caminho de ferro, estando, no entanto, sempre centrada sobre o Buraco. O muro e seus recortes servem de suporte e abrigo aos usuários, que instalam colchões e barracas tangentes à passagem dos vagões dos trens de subúrbio. Muitos dos *crackudos* tiram seu sustento catando sucata em outras partes da cidade, vindo ao Jacaré para negociá-la nos ferros-velhos e comprar as *pedras*. O 474 é seu principal modo de ir e vir, o que valeu à linha a alcunha de *quatro-sete-crack*.

A cada chuva de verão, o buraco empoça. Assim, os jovens da redondeza aproveitam o parque aquático que surge neste espaço fronteiro abaixo dos trilhos. Sob os cabos de alta tensão, os muros e os ônibus da 629 [*meia-vinte-morte*] bloqueados pela enchente tornam-se trampolins. A piscina efêmera de esgoto, onde crianças boiam ao lado de copos de Guaravita com crack, apresenta-se como a única opção de lazer aquático no bairro, produto espacial da necropolítica.









PONTO DE PARTIDA

Vindo pelo largo do Jacaré, um passeio de desenho igual ao de Copacabana anuncia o recuado onde está instalado o ponto de partida do 474. Sob uma extensa pala, protegidos do Sol já intenso às 8h da manhã, os passageiros esperam a chegada do ônibus. Estes podem ser divididos em dois grupos: a maioria - composta por famílias com crianças pequenas e casais - e a minoria - trabalhadores do setor terciário, denunciados pelo uso de calças. A escolha desse ponto de partida por esses grupos é justificada pelo desejo de fazerem sentados a viagem até à Zona Sul.

Extremo da linha, é no ponto de partida onde os motoristas prestam contas das passagens recolhidas e horários à empresa, encarnada pela figura do despachante. A presença desse funcionário é espacializada por um volume em fibra de vidro que lhe serve de escritório e abrigo.

A cabine do despachante, pelo dimensionamento, parece querer abstrair a condição de espaço de vida e aproximar-se da infinitesimalidade do ponto que deve marcar. Sua configuração expõe uma condição de trabalho precário na qual não há preocupação em responder aos mínimos da habitabilidade. A necessidade faz com que as atividades não contempladas pela infame cabine - quase todas - sejam articuladas pelos arredores, *com jeitinho*.

“Para a empresa o tempo do rodoviário fora do veículo inexistente [...]. A regra é que não haja banheiro, nem água ou qualquer instalação que lembre a presença humana nos pontos finais, fora o abrigo precário para o despachante.”⁵⁰

“Aproximo-me e apresento-me à dona M., despachante há 17 anos e damos início a conversa, inicialmente desconfiada.[...] Noto a ausência de banheiro.

-Dona M., onde você faz xixi? Não tem banheiro aqui?

-Tinha! Mas os cracudos levaram. Levaram o banheiro da gente três vezes, cê acredita? Levaram também meu quadro de luz, agora tô numa burocracia horrível pra Light vir aqui me ligar.

-E então como que você faz agora?

-Agora a gente conta com a camaradagem do dono da birosca dali [apontando para a direção de onde vim]. Ele deixa a gente usar na boa, mas é no corre-corre, porque não dá pra deixar aqui sem vigilância.”⁵¹

Dona M. trabalha sobre uma mesa alta, sob a pala. Sob o calor de 35°C úmidos, a cabine de fibra de vidro apertada torna-se um espaço de tortura. O suor é enxugado com uma toalhinha, levada a ombro, coadjuvante indispensável do uniforme dos motoristas cariocas. Para mitigar os efeitos do calor é preciso trazer um suprimento de água congelada de casa, já que, não existe refrigerador, mesmo antes quando havia energia elétrica. Também não há meios de esquentar a comida ou mesa para refeições. Nos 15 a 20 minutos de pausa entre viagens, um quiosque vizinho é assumido como cantina onde motoristas e despachantes tomam café e trocam *conversa fiada*. É preciso ter em conta que ir para o trabalho para muitos motoristas é por si já uma viagem. Com vista a estarem presentes na garagem da empresa para rodar de manhã, seus dias começam às três da madrugada.

O motorista sobe e dá a partida. Não sem antes fazer o sinal da cruz. - “Na Braso Lisboa a gente reza pra chover”, diz dona M. E hoje o dia vai ser quente.

BIROSCA: comércio modesto, mistura de bar, restaurante e mercearia.

[36] CABINE E
DESPACHANTE

Seu E. divide com dona M. a função de despachante do 474.

Foto do autor, 2022

50 Caiafa, J. (2002). *Op. cit.*, p.50.

51 Entrevista realizada pelo autor. Disponível na íntegra no apêndice Relatos Selvagens, p. 108.



NADA
COMBI
NADO

[37] CABINE - INTERIOR

Foto do autor, 2022

[38] LEVANTAMENTO

Desenhos do autor, 2022



[38] PONTO DE PARTIDA
JACARÉ, 1.200.

4. FILA DE EMBARQUE

5. PALA: PROTEÇÃO

3. TRAILLER: CANTINA

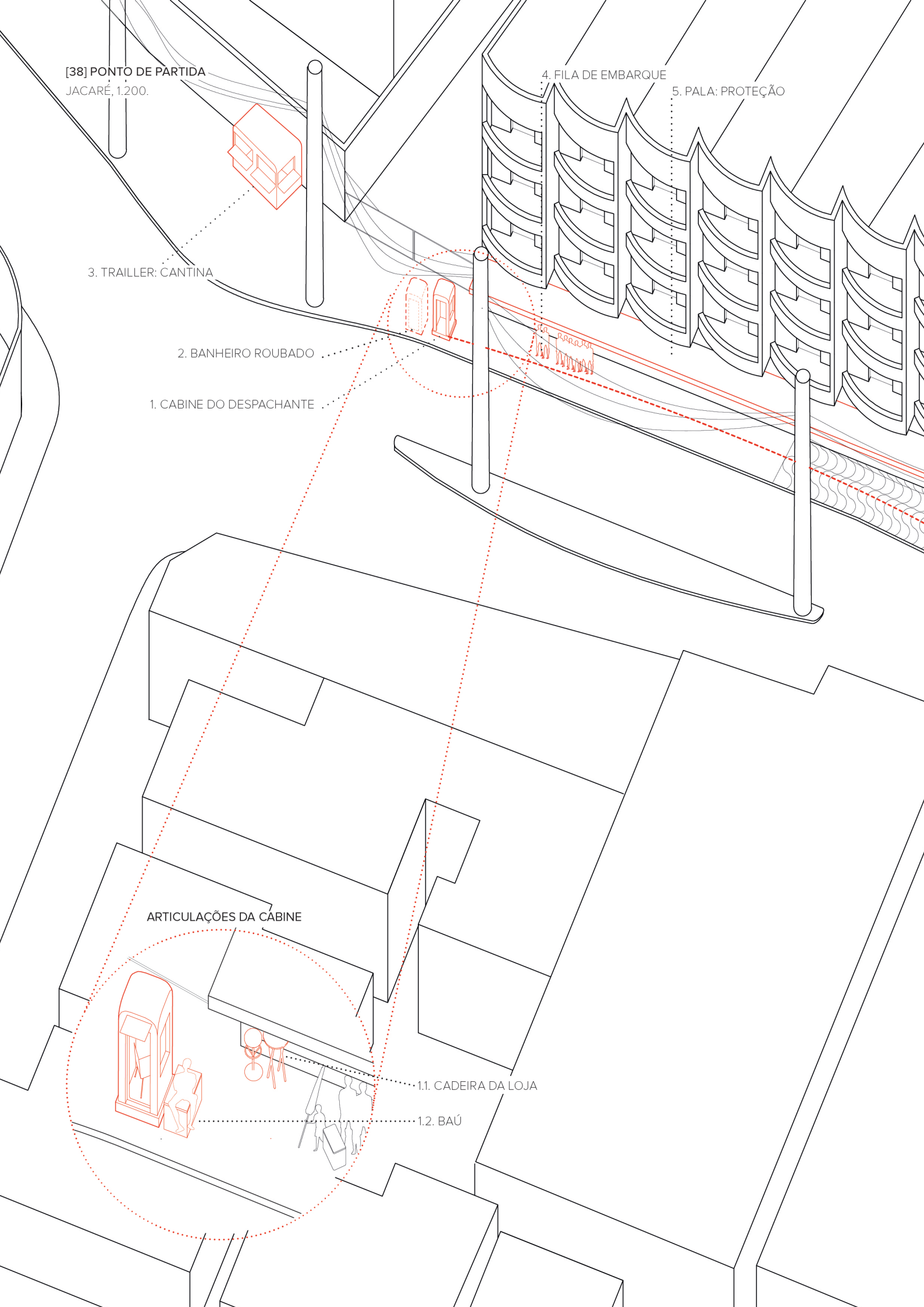
2. BANHEIRO ROUBADO

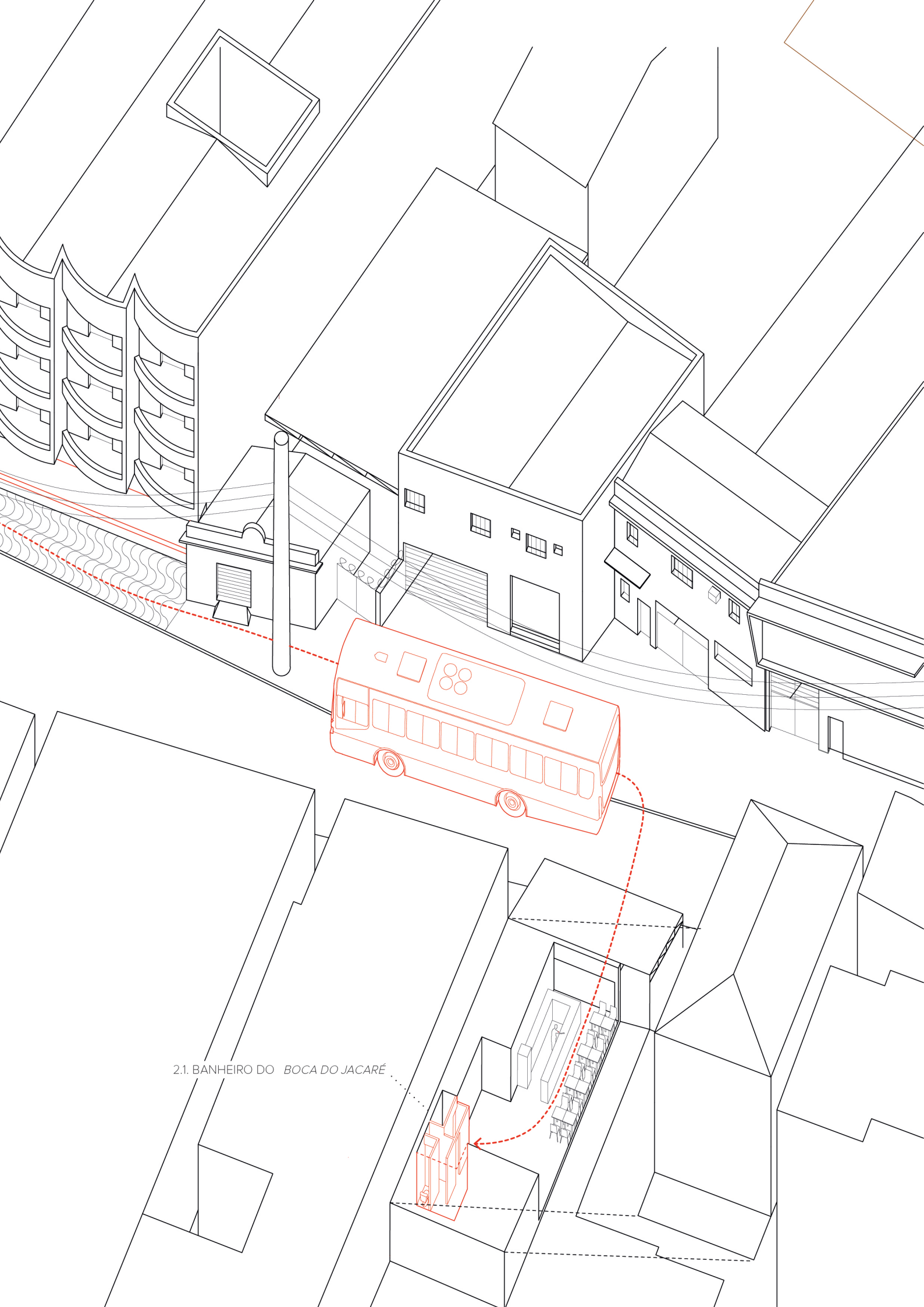
1. CABINE DO DESPACHANTE

ARTICULAÇÕES DA CABINE

1.1. CADEIRA DA LOJA

1.2. BAÚ





2.1. BANHEIRO DO BOCA DO JACARÉ

2. SORVETERIA COLEGIAL

Em um centro de bairro onde só restam dois *pés-sujos*, uma banca que vende tudo menos jornal e um apontador do *jogo do bicho*, sobrevive a Sorveteria Colegial, ocupando duas lojas geminadas que fazem frente ao muro da estação do Riachuelo.

Para aqueles que chegam a pé, sua entrada é demarcada pelo passeio recoberto com uma cerâmica 30x30cm cuja textura e desenho reproduzem, mais uma vez, o calçadão de Copacabana. Para aqueles que passam de trem, um imenso letreiro faz questão de mostrar que o bairro ainda não morreu.

O espaço é exíguo e não dá à vista que ali são produzidos quase 10000 *picolés* por dia no Verão⁵². O balcão de venda é quase no limite da loja com o passeio e atrás dele os vendedores se esquivam entre os *freezers* de armazenamento. Açúcar e perfumes artificiais adquirem tridimensionalidade, sentindo-se pelas paredes, mesmo sendo essas revestidas por azulejos brancos pasteurizados.

Os vendedores ambulantes asseguram a distribuição do *Colegial* para além da zona Norte, apoiando-se sobre dois vetores de transporte que passam em frente à fábrica: a linha da Central do Brasil e o 474, com o qual se alcança a praia. Tais modais espacializam o recorte de consumidores da marca.

A informalidade do trabalho dos ambulantes e a sua precariedade tornam-se tangíveis pelos desafios no transporte dos picolés até à areia. Tendo que assegurar que eles não derretam no trajeto infinito e quente, a carga de gelo-seco quase se iguala à de mercadoria. Dentro do ônibus, o *isopor*, revestido à fita Durex para aguentar os impactos do percurso, é posicionado no espaço reservado a cadeirantes, assumido como zona de transporte de cargas. A entrada é feita pela porta traseira, por onde se evita a barreira das catracas. A passagem é paga em picolé, em gratidão ao motorista, que acha um “*esculacho* cobrar de quem fica o dia inteiro na praia e não dá um mergulho”.

PÉ-SUJO: botequim.

JOGO DO BICHO: loteria ilegal, enquadrada como contravenção.

PICOLÉ: gelado | sorvete servido em palito.

ISOPOR: caixa térmica em esferovite.

ESCULACHO: no contexto, desafio.



⁵² De acordo com entrevista realizada com funcionária da Fábrica. Disponível na íntegra no apêndice Relatos Selvagens, p. 110.

ERO AÇUCAR

o
ATE

PICOLÉ

COCO
MARACUJÁ
CHOCOLATE
MORANGO
MILHO VERDE
QUEIJO
ABACAXI
LIMÃO
TANGERINA
UVA
GRAVIOLA
GOIABA
MANGA
AMENDOIM
LEITE COND.
CHICLETE
AÇAI

SKIMO
MORANGO
LEITE COND.
MARACUJÁ

2.50

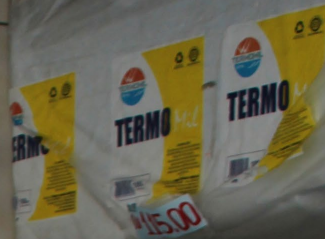
PREÇO NO VAREJO R\$ 1.50

PICOLÉ ATACADO ACIMA DE 50 UNID.

A UNIDADE SAI A R\$ 0.90



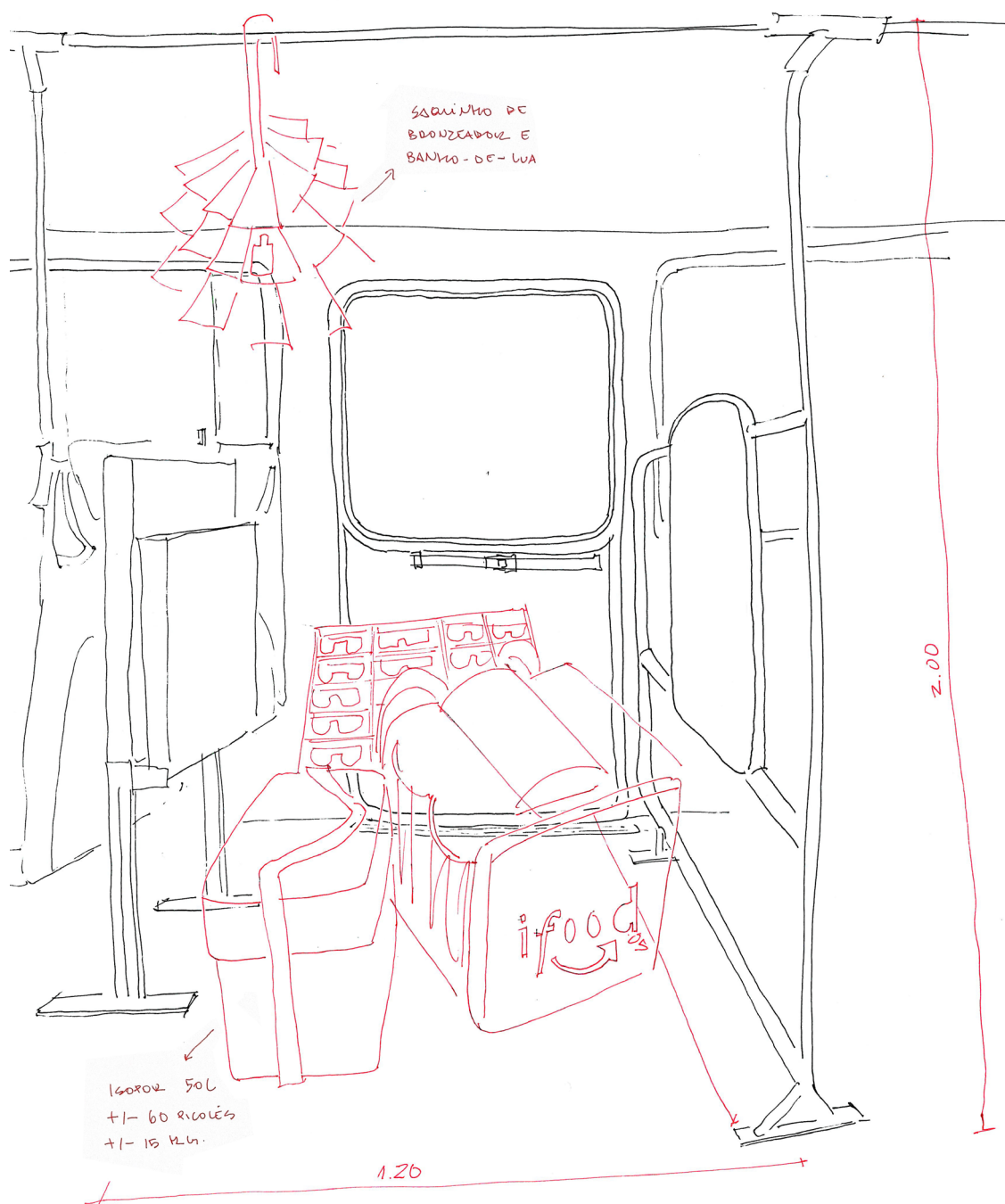
AÇAI

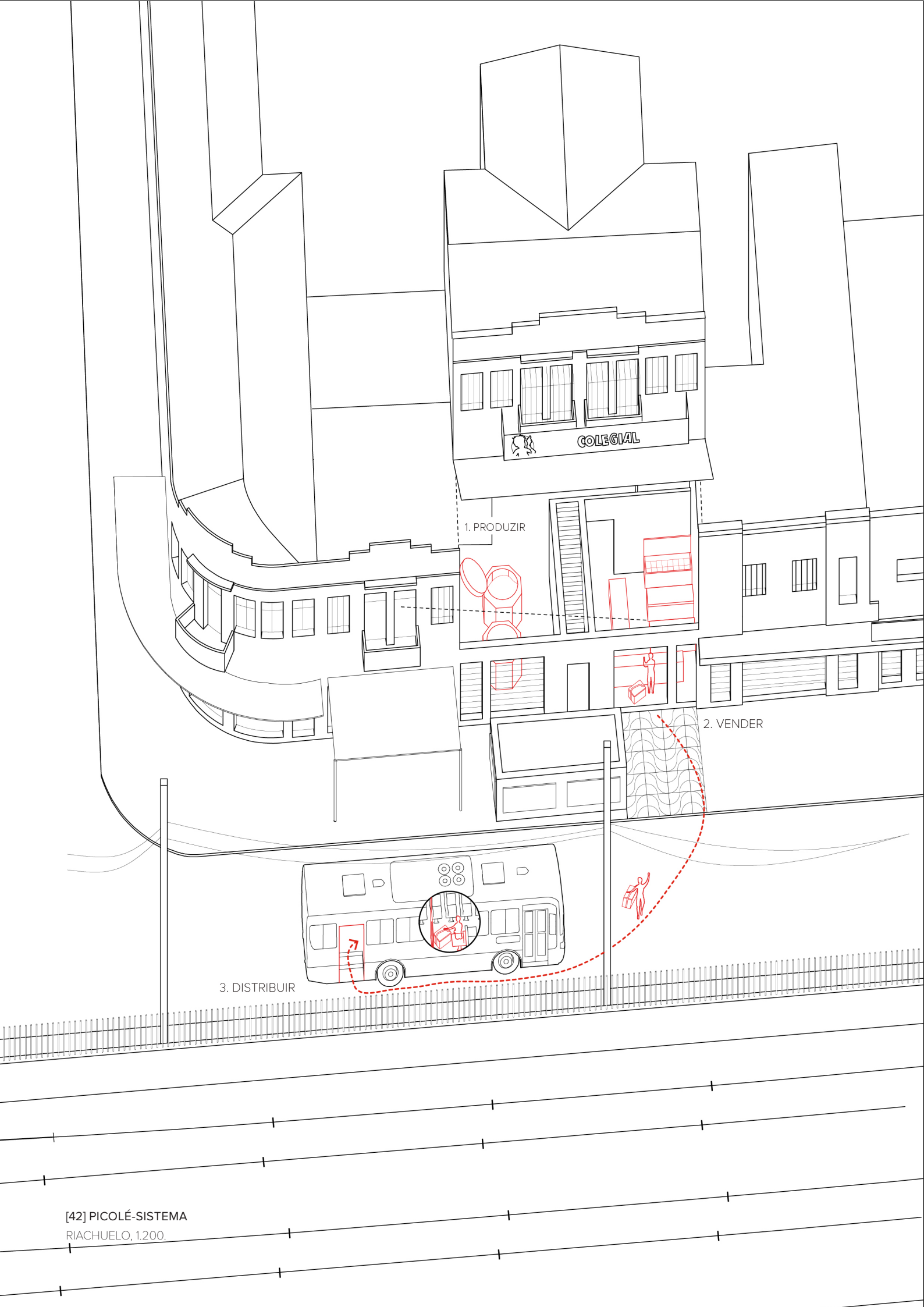


[41] ZONA DE CARGA

Banco de mobilidade
reduzida.

Levantamento do autor.





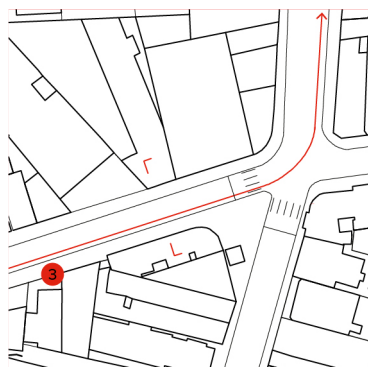
3. SINAL

O tempo à espera no sinal não corresponde necessariamente ao aparecimento do verde para o seguimento da viagem. Ainda sob controle do GPS mas longe do despachante, é estabelecido pelo motorista um espaço e tempo próprios ao seu reestabelecimento, por vezes não totalmente conseguido na pausa antes da partida.

Uma *fezinha no bicho*, uma ida ao banheiro, um café. Se não há muito tempo, ele nem precisa levantar. Em movimento, já abre a porta e grita o pedido de *coquinha* gelada e coxinha, prontamente atendido por um ou outro lado da rua, a depender das amizades.

A janela torna-se balcão, não só para o motorista; passageiros também aproveitaram a oportunidade. Para aqueles que se esqueceram de trazer de casa, trata-se de uma das últimas chances para comprar água e frutas para passar o dia, escapando aos preços mais caros praticados na Zona Sul. As trocas, acordadas aos berros entre janela e calçada, são realizadas em sobreposição ao trânsito que desvia do ônibus, aparentemente *em pausa*.

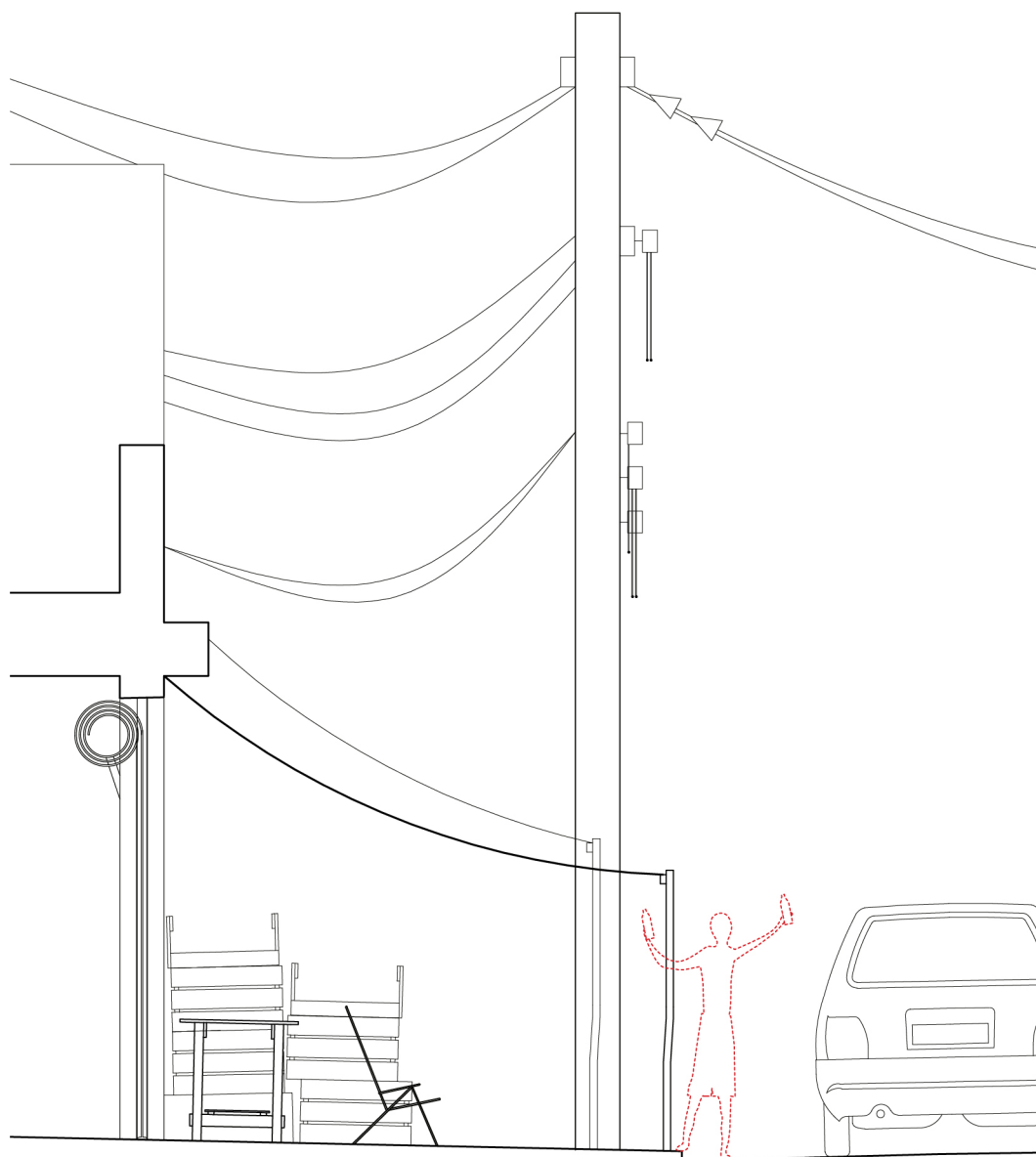
FEZINHA NO BICHO:
aposta no Jogo do Bicho.



[43 e 44] RUA ANA NÉRI

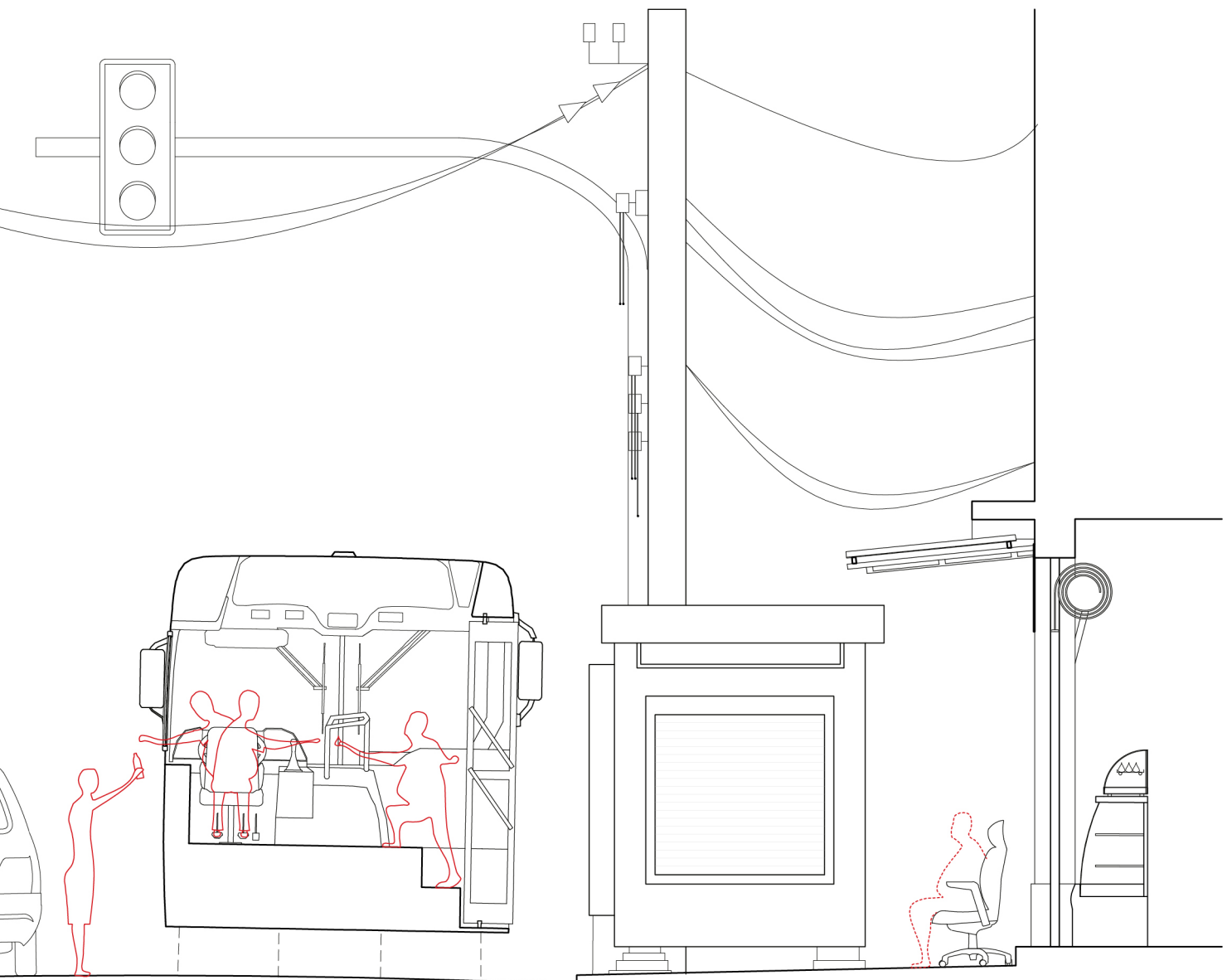
Planta 1:2000

Corte 1:50





[45] SEU ANTÔNIO, DRIVE-THRU
Foto do autor, 2022.



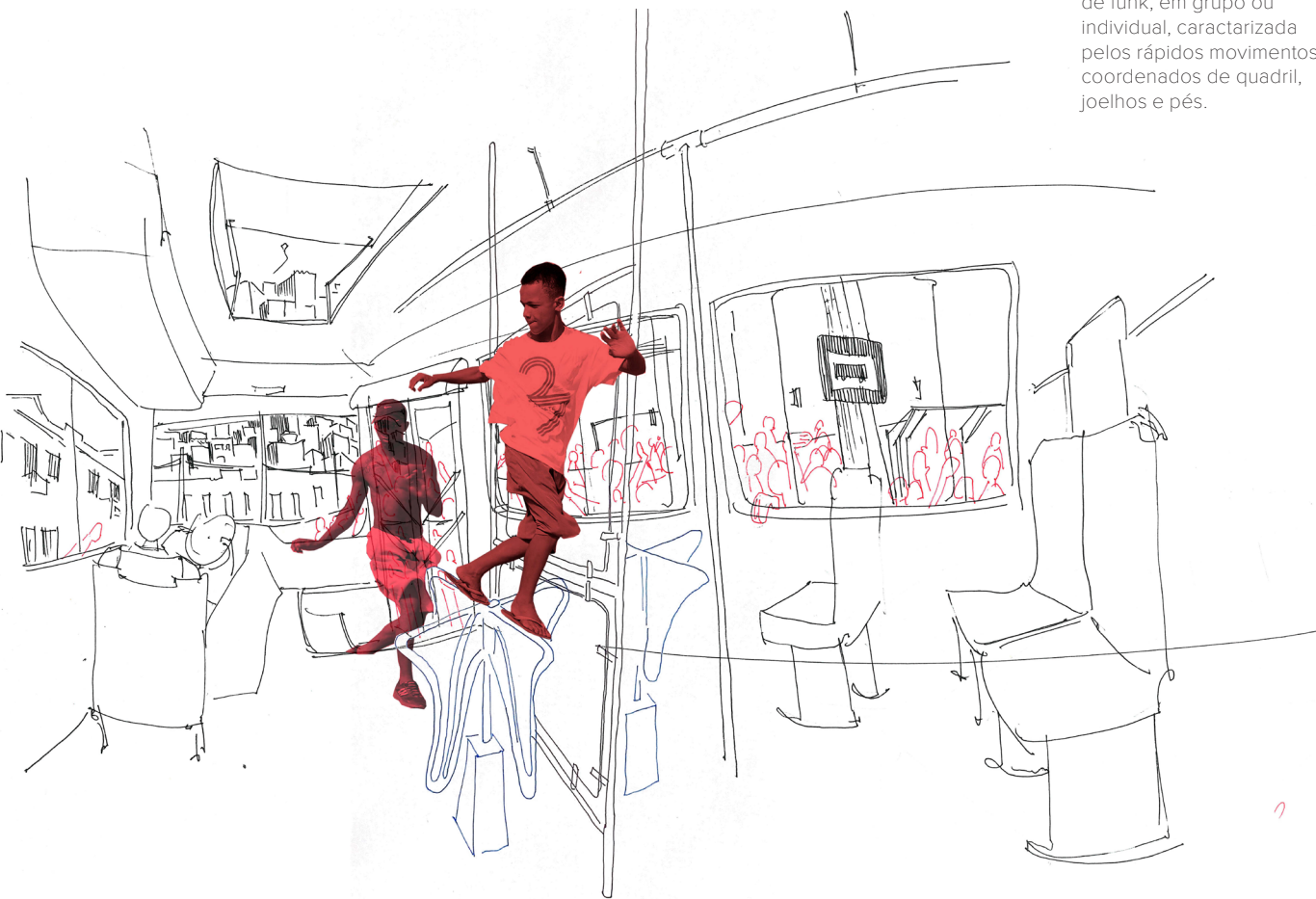
4. PEDREGULHO

A chegada ao Pedregulho é tensa. O ônibus tenta arrancar mas é bloqueado por uma multidão que ocupa a rua, forçando o veículo a parar. A paragem fica localizada na passagem entre dois morros - Mangueira e Tuiuti. Um ponto de mototáxi sobre a calçada faz a conexão para os pontos mais altos das favelas e a todo o tempo ouvem-se as buzinas que trazem freneticamente mais e mais passageiros para embarcar no 474.

No Pedregulho, todas as aberturas tornam-se entradas. O calote ocorre desde o primeiro ponto após o ponto de partida, sem a vigilância do fiscal. Entretanto, nada que chegue à escala do que se passa no Pedregulho onde se sente que o *morro desce* e quer fazer-se embarcar no veículo. Estima-se que em viagens do final de semana, até 70% dos passageiros embarcam por calote⁵³, a maioria deles entrando no Pedregulho, o pior dentre os *pontos abençoados*⁵⁴, nas palavras de diversos motoristas.

Dominando o veículo e cercando o piloto, que daqui em diante vira refém, exige-se que se troque o letreiro do ônibus para *Garagem* ou *Especial*, de modo a que ele não pare mais no caminho até à praia. A partir do Pedregulho, os gritos entre grupos de amigos e os funks⁵⁵ que saem das caixas de som, umas mais portáteis que outras, acabam por superar o barulho do motor como trilha sonora da viagem. A disputa entre músicas passa da sobreposição de volume aos corredores, transformados em arenas de *passinho*.

PASSINHO: dança de funk, em grupo ou individual, caracterizada pelos rápidos movimentos coordenados de quadril, joelhos e pés.



⁵³ O custo em passagens para um dia de praia numa família de 4 pessoas é de R\$ 32,40, consumindo 80% de todo o valor de um dia de trabalho pelo salário mínimo: R\$40,40.

⁵⁴ Os *pontos abençoados* são os pontos reputados pelo alto fluxo de passageiros e calote. Disponíveis no mapa inferior da p. seguinte.

⁵⁵ Gênero musical. Os funks tocados no trajeto são majoritariamente marginais ao grande mercado fonográfico. Inexistentes em plataformas de *streaming*, as gravações, em grande parte caseiras, circulam por um circuito independente de rádios de favelas, como a *Rádio Mandela Digital*.

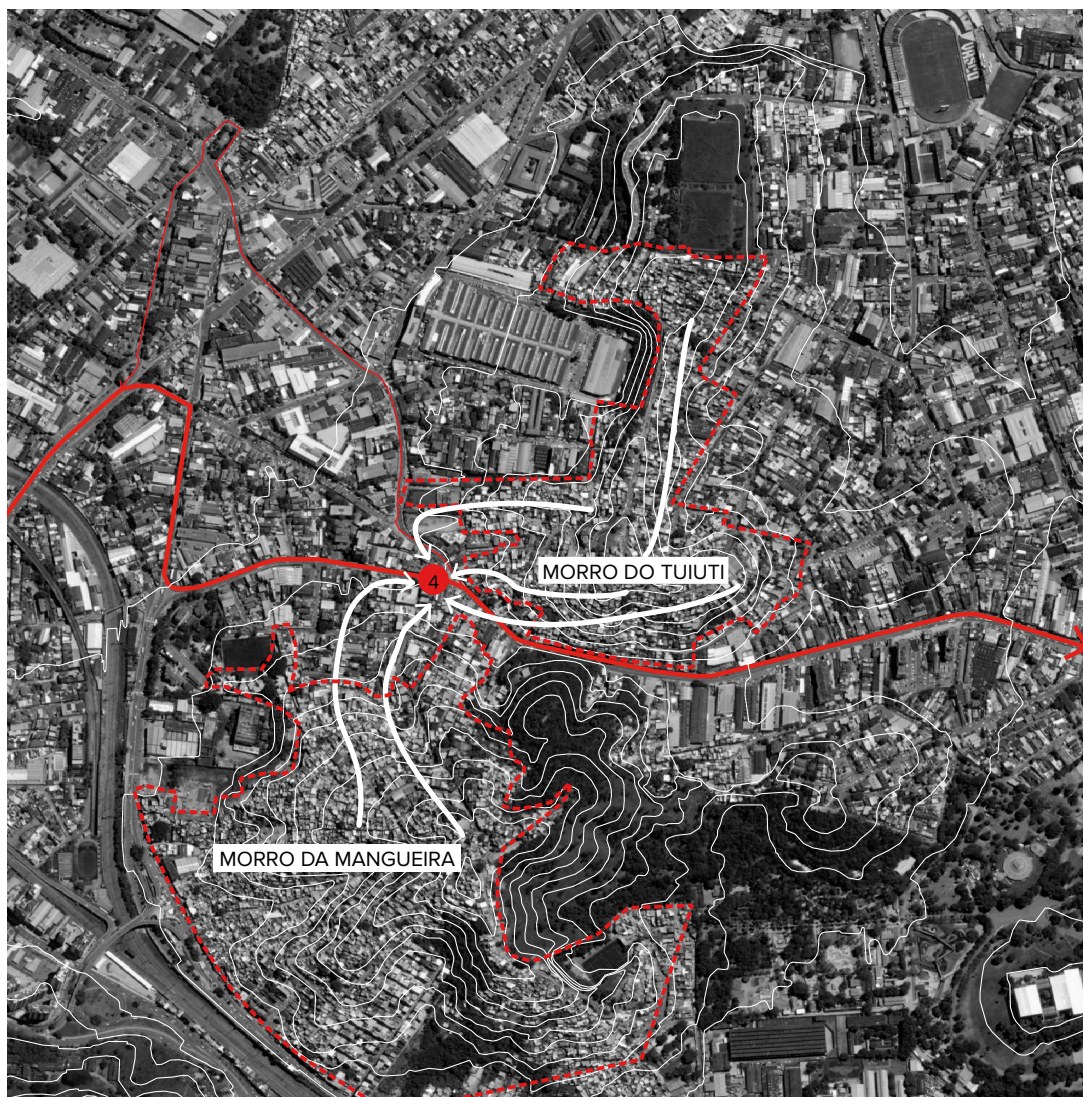
[46] DRIBLA CATRACA

Colagem do autor, 2022.

[47] LARGO DO
PEDREGULHO

1:10000

0 200 m



[48] PONTOS ABENÇOADOS

● 4 LARGO DO PEDREGULHO
 — 474: JACARÉ COPACABANA
 — LINHAS "AUXILIARES"
 ● PONTOS ABENÇOADOS
 ■ FAVELAS
 0 1 KM

1:40000



2.1. DRIBLAR A CÁTRACA

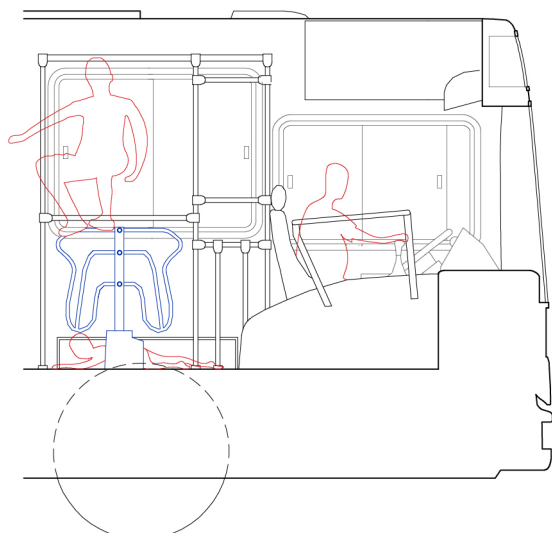
2.2. ENTRAR PELA JANELA

2.3. ENTRAR POR TRÁS

1. BLOQUEIO HUMANO

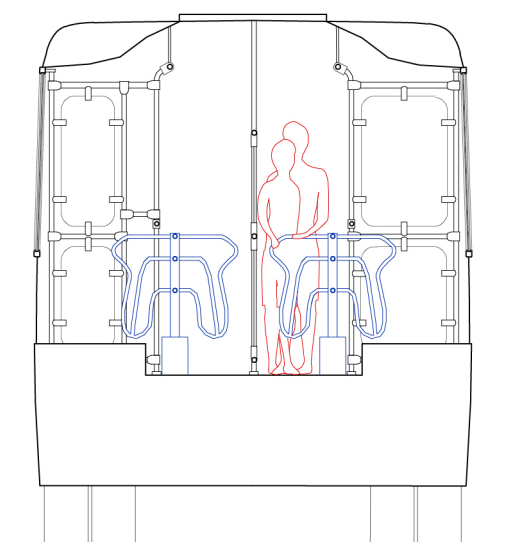
[50] 2.1 A CATRACA

1.50 e 1.25

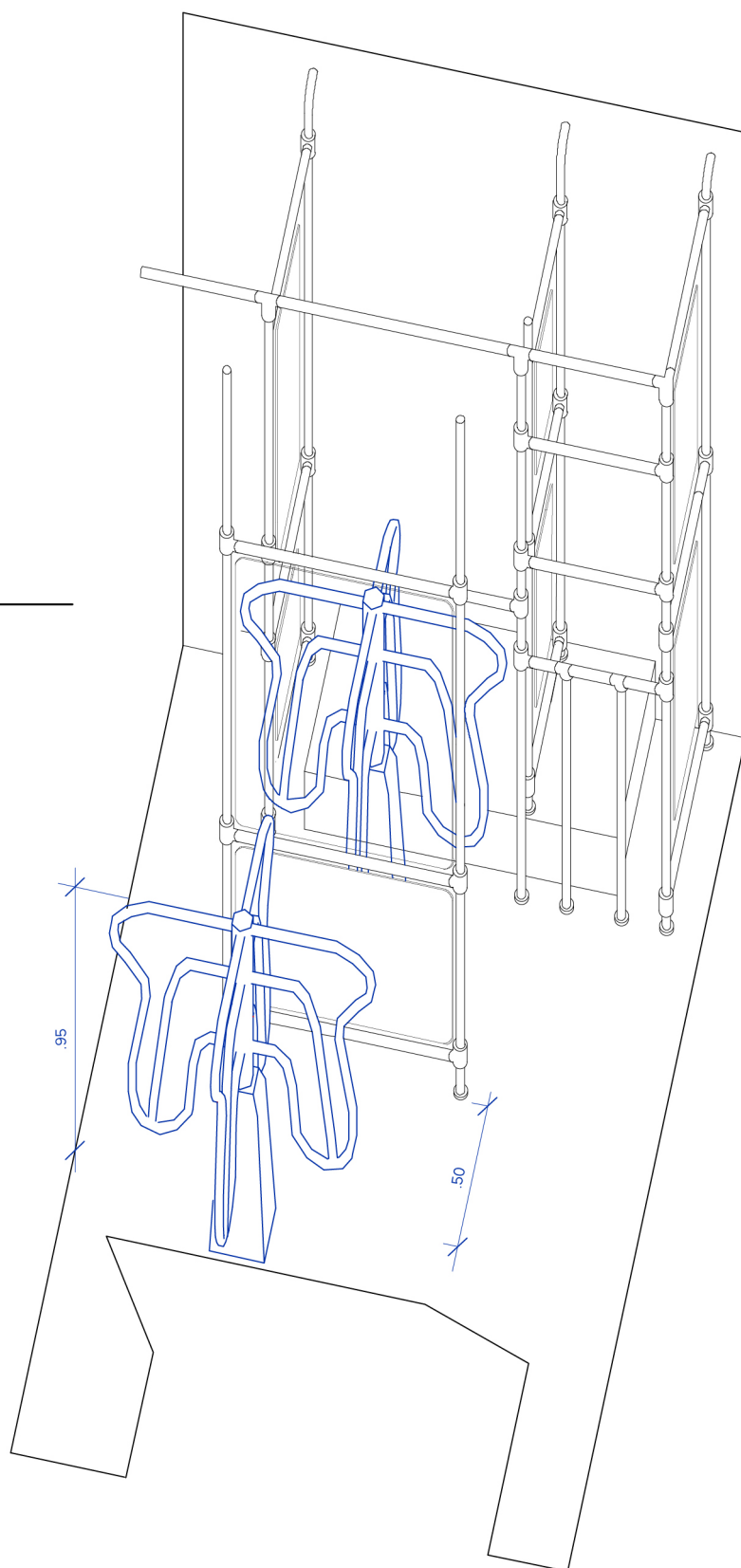


2.1.1. PULAR

2.1.2. PASSAR POR BAIXO [CRIANÇAS]



2.1.3. PASSAR JUNTO



II. VIADUTÓPOLIS

Um súbito sombreamento e eco anunciam a mudança de cenário. Sobre o veículo, elevam-se a partir da rua as duas pistas expressas da Linha Vermelha, cujo peso é sentido pela envergadura dos pilares que aterrissam nos passeios. Viadutópolis oferece uma alteração de escala, perceptível pelo volume do l de trânsito e pelo dimensionamento das vias que se sobrepõem à rota do 474.

Zona de transição expressa herdada do Plano Doxiadis⁵⁶, o cenário é desenhado pelos macro-eixos rodoviários da metrópole que conectam a Zona Norte e o outro lado da Baía ao Centro e ao Sul. Vista da janela do ônibus, a cidade aberta é também cidade morta, com o trajeto tangenciando bairros liquidados pela implantação dos viadutos.

Grande nó de entrada da cidade, era aqui que o governo pretendia embarreirar a linha, desviando-a para o Centro. Impedir a continuação e acesso dos moradores do Jacaré aos bairros pós-túnel valia-se de um duplo discurso⁵⁷: *racionalizar*⁵⁸ as linhas de ônibus e coibir arrastões, proposta abandonada pelo evidente caráter elitista.

Antes de apontar em direção ao Túnel Santa Bárbara, o 474 insiste em um desvio pelo Catumbi, em um “prolongamento empata-foda”⁵⁹ que só interessa ao dono da empresa. O trajeto cata-corno é rapidamente sustado por gritos de ‘é expresso, piloto!’. Coagido pelos passageiros, o motorista embica em direção ao viaduto, finalmente acelerando e passando a quinta marcha, integrando-se no ritmo e velocidade da via expressa.

A vista do Cristo Redentor de relance, privilégio para os que se sentam junto às janelas do lado direito confere um alívio e sinal de aproximação à cidade-cartão-postal para a qual o 474 se dirige.



[51] EXPRESSO

Colagem do autor, 2021

56 Publicado em 1965. Para mais consultar Doxiadis [p. 106].

57 Discurso evidenciado pela reportagem Sodré, L. (21 de setembro de 2015). Insegurança à beira-mar. Linha 474, que faz trajeto Jacaré-Jardim de Alá, tem rotina de ‘passe livre’, som alto e uso de drogas. *O Globo, Rio*, p. 8.

58 A Racionalização das Linhas de Ônibus foi um projeto da Prefeitura que visava suprimir e fundir itinerários de maneira a tentar organizar o transporte da cidade.

59 Depoimento de um motorista que preferiu não ser identificado. Caderno de campo.

[52] VIADUTÓPOLIS

1.20000
0 250 500 m

— 474: JACARÉ COPACABANA — CATA-CORNO × × PROJETO DE ROTA [2015] 5 SURF 6 ARRASTÃO • PARAGENS

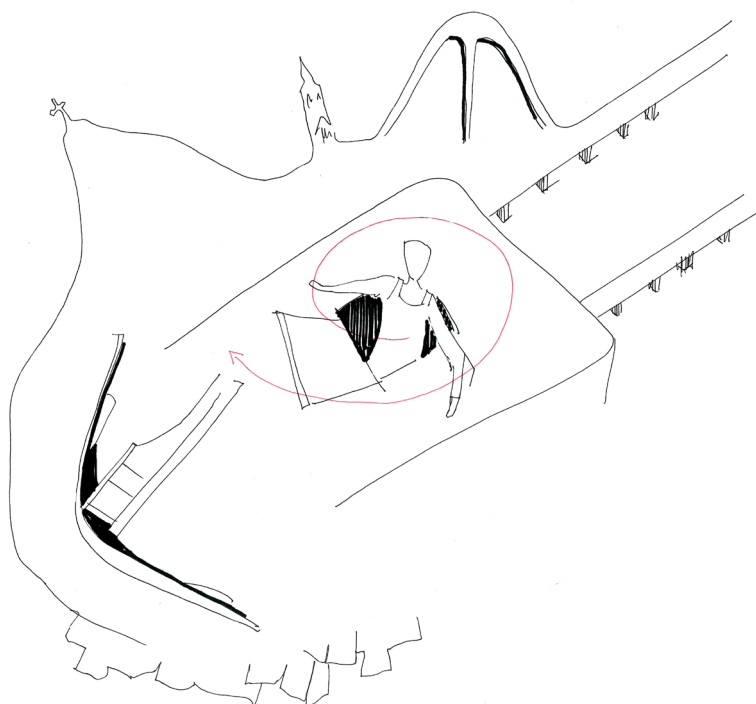


5. SURF

O surf rodoviário subverte a superlotação em um lazer suicida. De forma a contornar o calor e a completa saturação espacial do veículo, alguns passageiros se organizam em grupos para arrombar as escotilhas de ventilação do teto. Não sendo tarefa fácil, envolve primeiro abrir espaço na multidão de forma a tornar os movimentos possíveis.

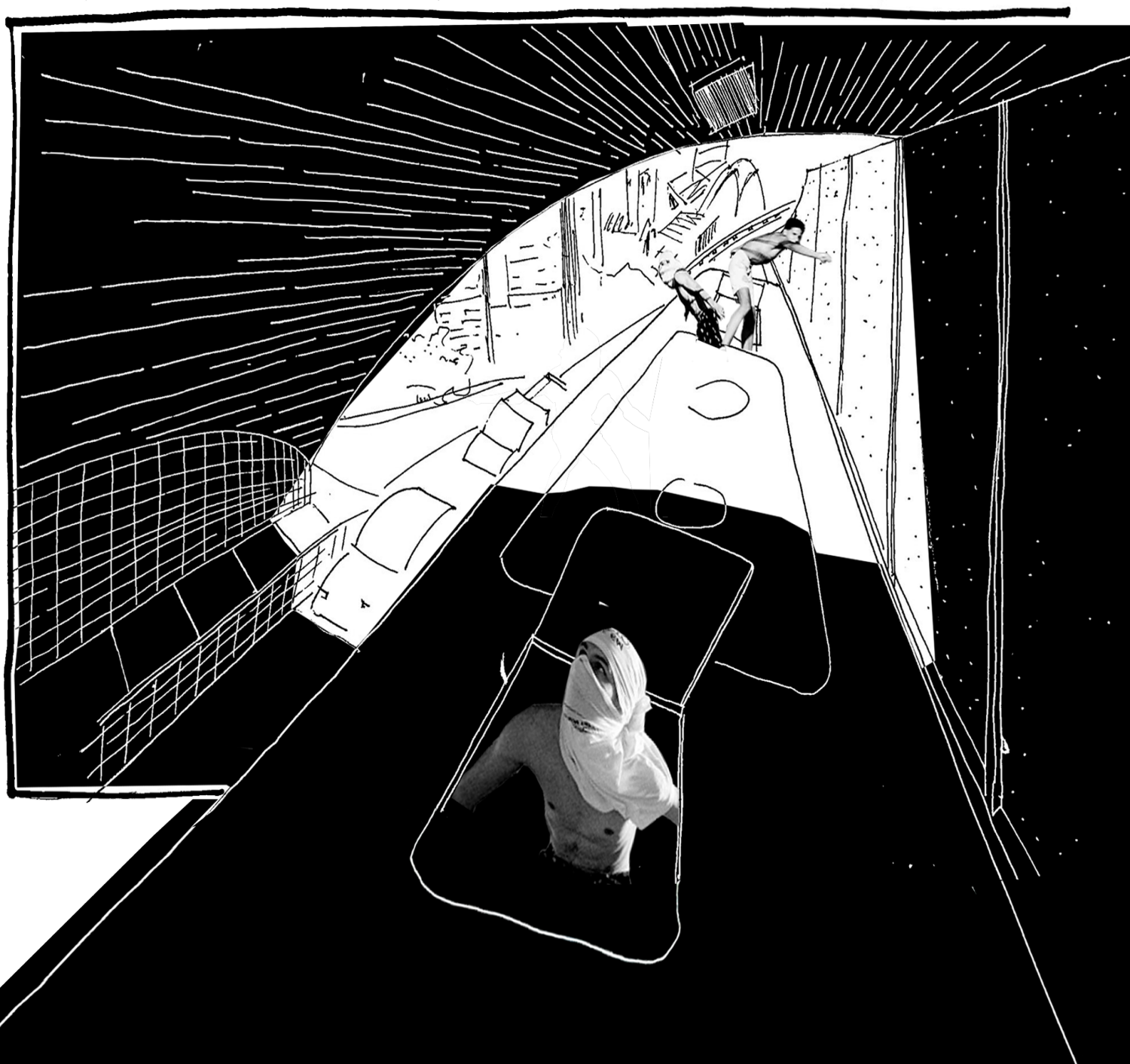
É preciso bastante força e equilíbrio de maneira a alcançar as aberturas, na maioria dos casos forçadas por pontapés. Neste caso, as barras horizontais de apoio desempenham o papel de barras de ginástica, improvisando-se uma arena Olímpica. Montar nas costas uns dos outros ou escalar bancos e catracas também são opções, todas elas a 80km/h. Erradicado dos trens da Central do Brasil, onde fizeram fama e mortos nos anos 1980 e 1990, os surfistas do asfalto subsistem nas *caravanas* - nomeadamente 474, 476 e 484 .

Sobre o viaduto, o teto do ônibus oferece uma vista dinâmica de 360° da escala metropolitana do trajeto, do qual o usuário sente-se finalmente ponto central. Novas perspectivas, não apreensíveis pelo recorte controlado da moldura da janela, bloqueada por corpos suados. Ao cruzar o túnel, estreito e baixo, o *bafo* [vento quente] remata a sensação de atravessamento de um portal místico que rompe o relevo da cidade, muro entre dois Rios.



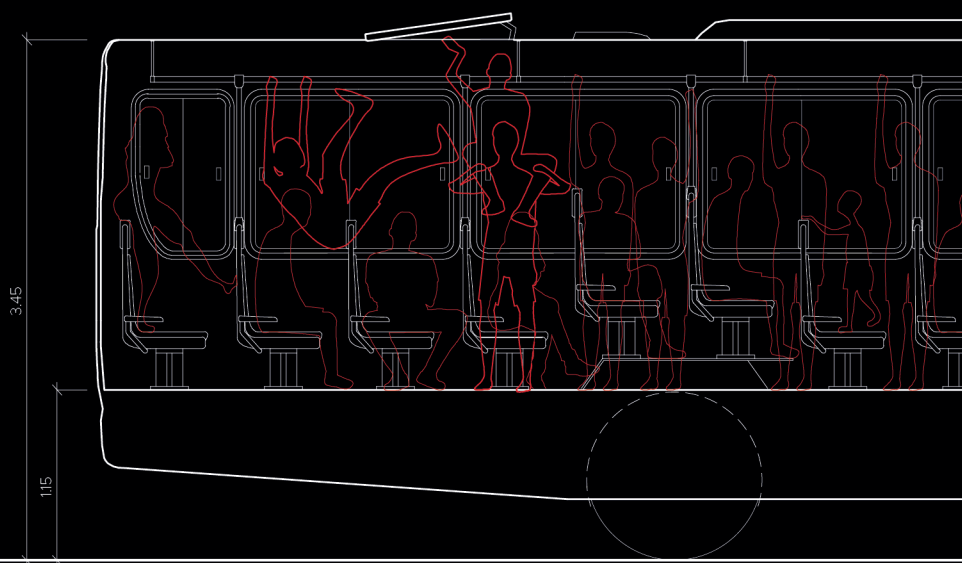
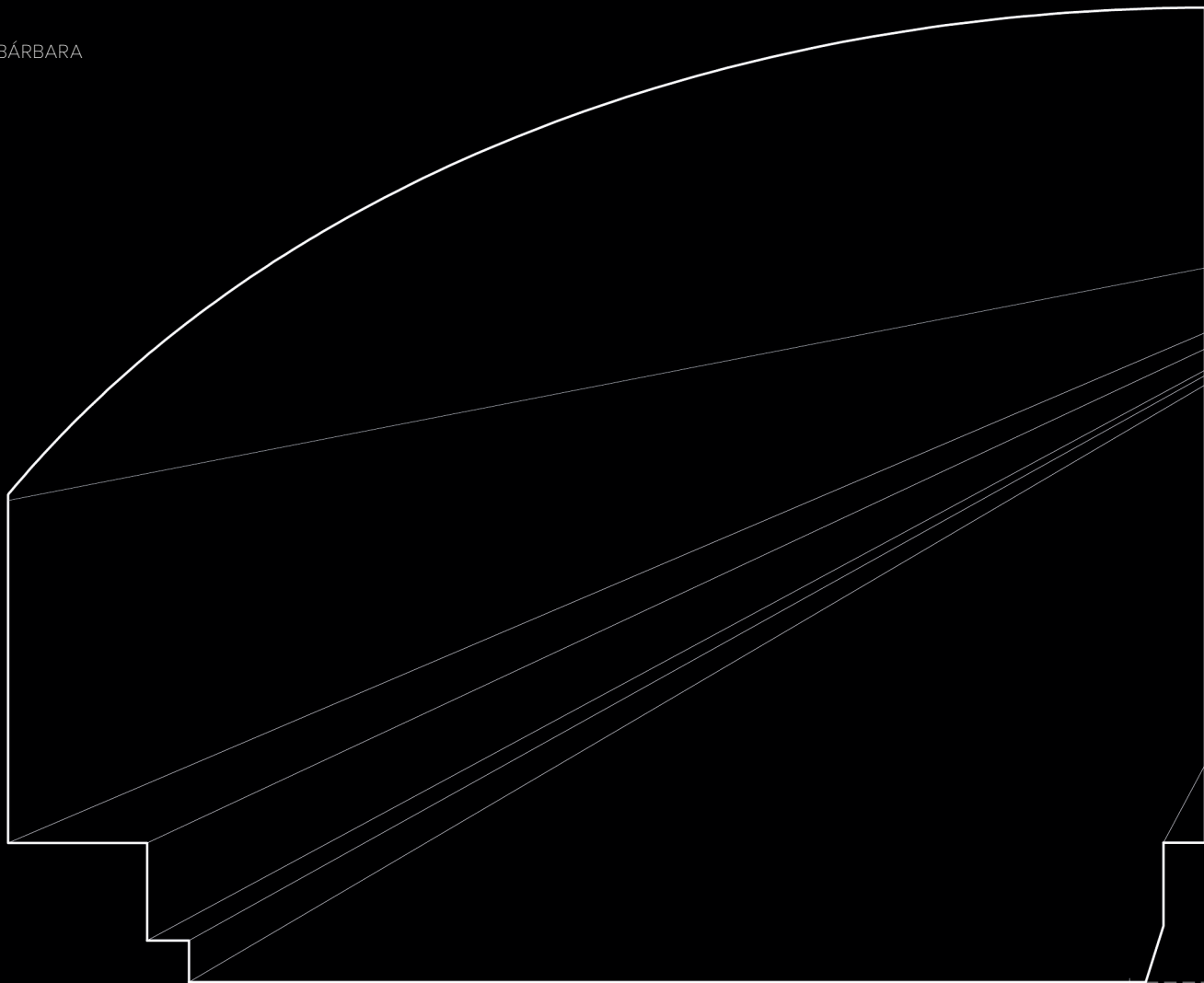
[53] CENTRO DA VIAGEM
Desenho do autor, 2022.

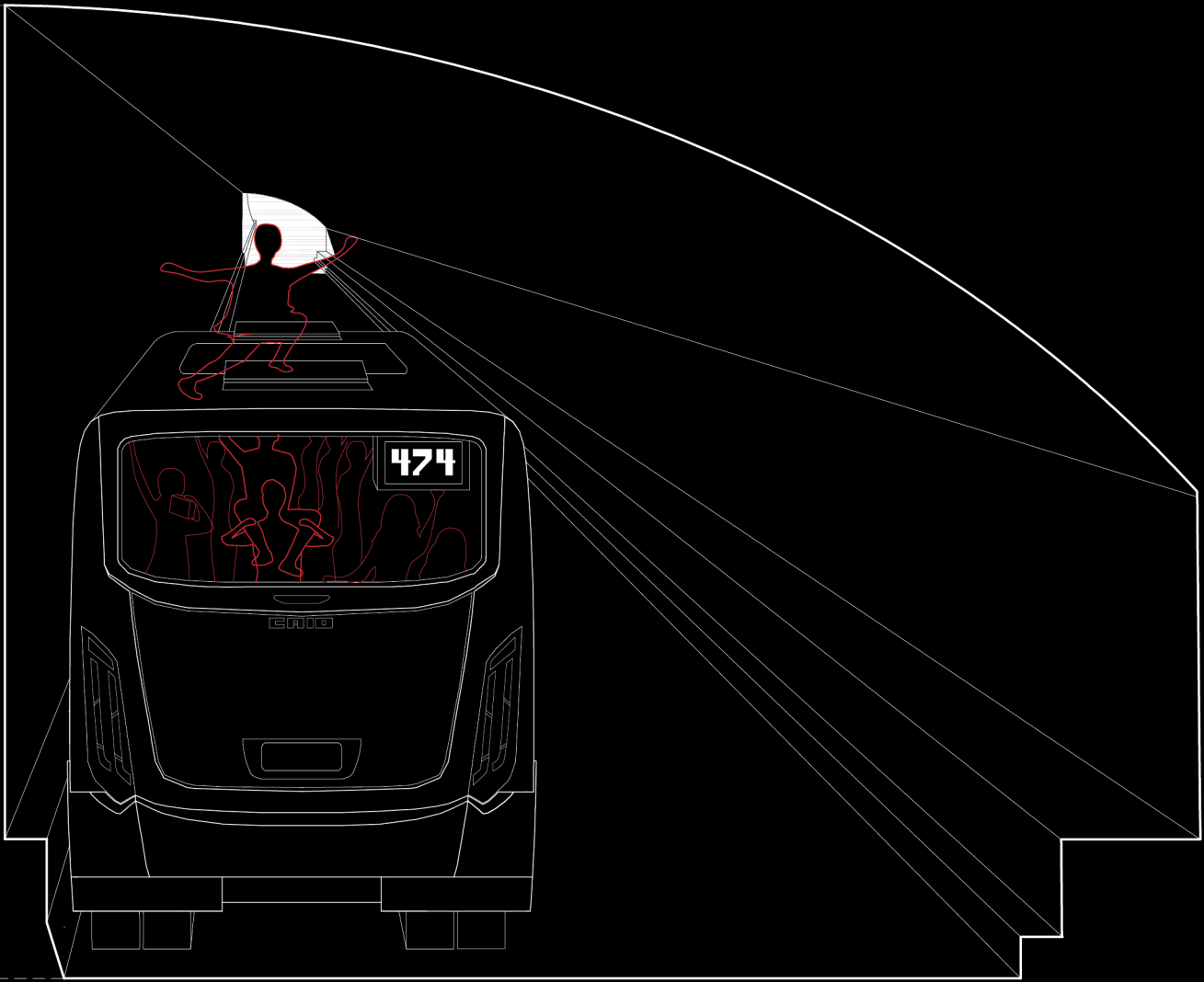
[54] SURF
Colagem do autor, 2022.



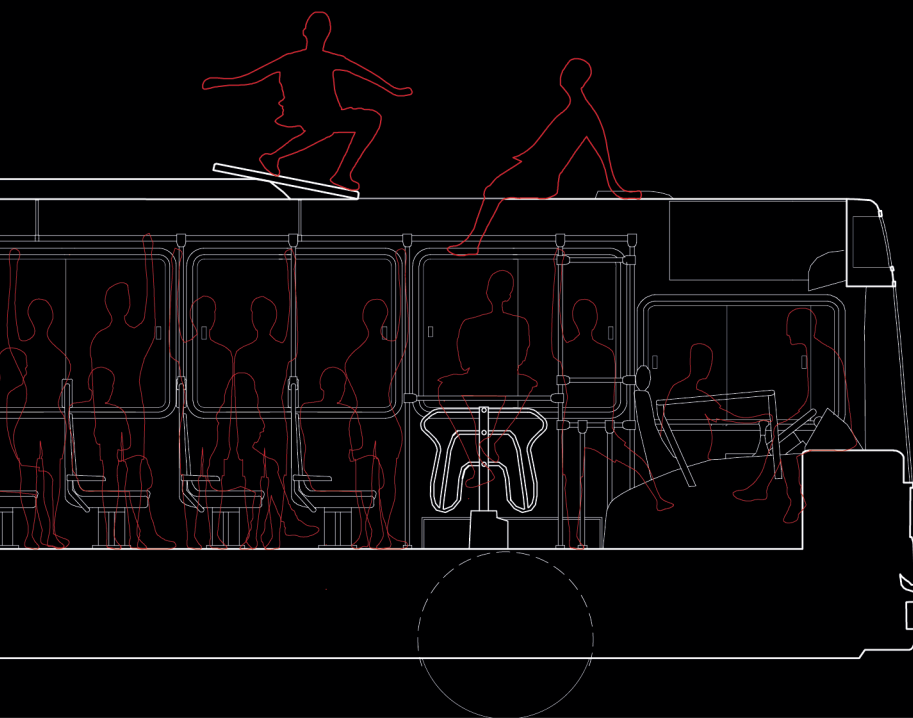
[55] SURF

TÚNEL SANTA BÁRBARA





CORTE - ALÇADO
1:50



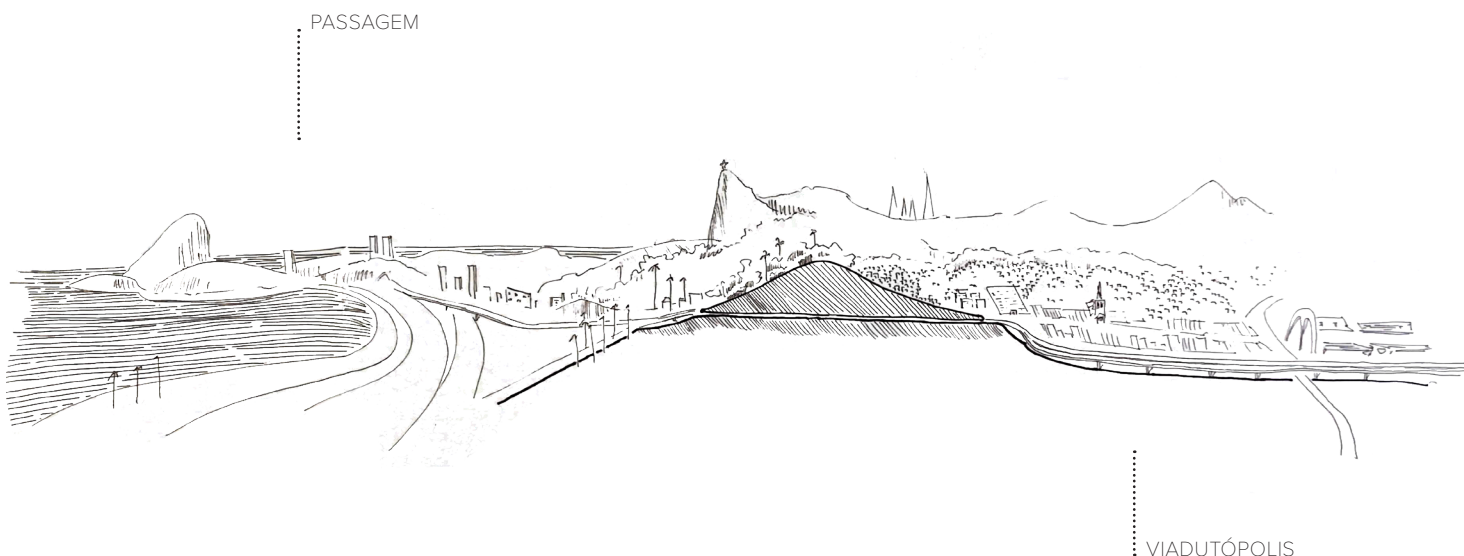
CORTE LONGITUDINAL
1:50 e 1:4000

III. PASSAGEM

O ar muda depois do túnel. Prolongamento da estrutura de *Viadutópolis*, *Passagem* é notoriamente mais abastada e apresenta maior zelo paisagístico na implantação das infraestruturas. Além disso, enquanto que o primeiro cenário é percebido como porta de saída, *Passagem* impõe-se como antecâmara e terra estrangeira para o passageiro do 474 onde é sentido choque da desigualdade entre as porções do Rio partido.

O cenário é conformado por dois bairros, antigos redutos das elites da República, cujos solares deram lugar a *espigões* [torres] para a classe média tradicional carioca, seduzidas pela vantagem de estar *no meio do caminho*, entre o Centro e a praia. Pela janela vê-se que não há mais emaranhados de fios sobre as ruas, arborizadas. O *bafo*, por sua vez, é um pouco menos inclemente, devido à proximidade ao mar.

O sentimento de passagem é reforçado pelo fato de ninguém desembarcar nesse cenário de praias poluídas da Baía da Guanabara. Muito menos embarcar, o que acabaria por tornar, na teoria, o trajeto em direção à praia mais expresso. O ônibus é notado de longe, como corpo estranho, *persona non grata*, notoriamente pelos arrastões [p. 78].

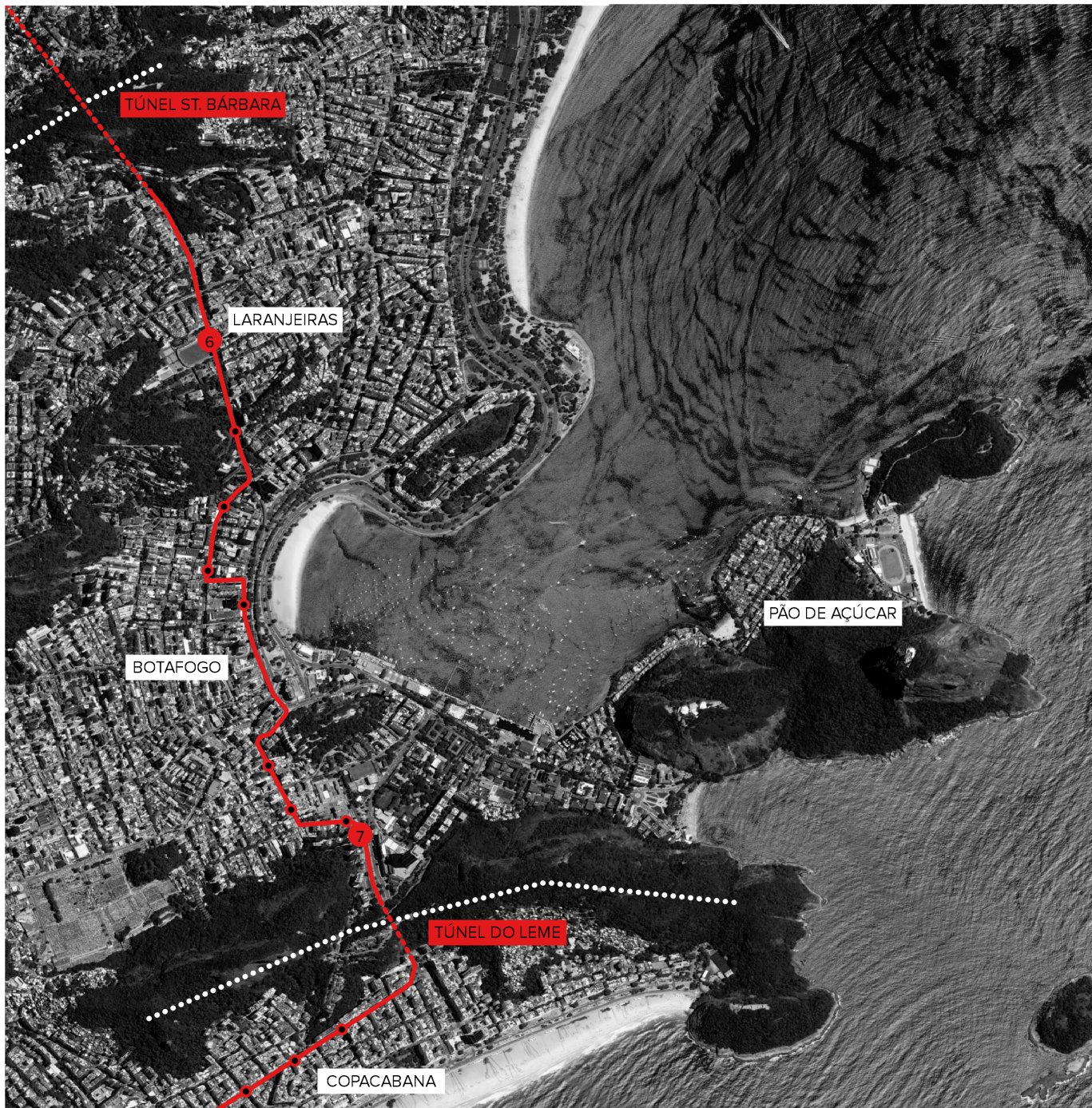


[57] PASSAGEM.

1.20000

— 474: JACARÉ-COPACABANA ... TÚNEIS 6 ARRASTÃO 7 BLITZ

0 250 500 m



6. ARRASTÃO

Um senso de autoproteção toma as pessoas na paragem assim que elas escutam e veem o 474 descer o viaduto que sai do túnel. O ônibus é de fácil identificação. Se o letreiro ainda não é legível, os surfistas no teto encarregam-se de anunciá-lo à Zona Sul. Além das escotilhas de ventilação, as alavancas de emergência das janelas são puxadas, o que faz com que todo o caixilho tombe para fora, permitindo a liberação total do vão, onde se penduram alguns passageiros numa versão mais *light* daquilo que se passa na cobertura do veículo. As janelas são as mais corriqueiras vítimas materiais do Sábado de Sol, obstáculo na diversão e comunicação pela cidade.

No curto intervalo entre o avistamento e a chegada do veículo, celulares são rapidamente escondidos em cuecas e soutiens pelas pessoas que esperam no ponto. O ponto da *JCDecaux*, bloqueado pelo painel publicitário e pela proteção vítrea atrás do banco torna aqueles que esperam presas fáceis. Há uma rápida procura por abrigo em pontos cegos ao veículo.

Dentro do veículo, alguns jovens se articulam e anunciam ao motorista: “a gente vai descer passando o rodo”. Saltando pelos vãos dos caixilhos derrubados, o grupo se enfia em meio ao trânsito, esquivando-se pelos vazios entre os carros e outros ônibus, puxando tudo o que é possível pela janelas não fechadas dos veículos. Pela porta traseira dirigem-se aos pedestres que andam distraídos na calçada. Os movimentos são orquestrados pela vigilância de um que fica à espreita de dentro do veículo, controlando a hora do grupo voltar e gritando ao motorista a hora de dar partida. O arrastão não espera pela praia.

É preciso ser rápido, novamente o tempo de um sinal fechado. Por vezes, assaltados revoltados com o roubo sobem ao ônibus para recuperarem seus bens. É a partir dos degraus que se desenrolam os litígios, rapidamente acertados com a pronúncia de um “me devolve que eu sou do Jacaré também”. Do outro lado da rua, os porteiros observam a passagem do 474 pela fresta das guaritas. As relações construídas com o Rio são outras deste *lado-de-lá* do Túnel, porque ele mesmo se apresenta como outro. Alheios a essa cidade que os despreza e os explora, não há empatia que impeça o arrastão.

Seguinte ao semáforo, o ônibus passa em frente ao Palácio Guanabara, sede do Governo do Estado. No espaço entre a porta e o último banco do veículo abre-se uma roda no corredor. Regido pela lei da rua, é dado o momento da prestação de contas do arrastão.



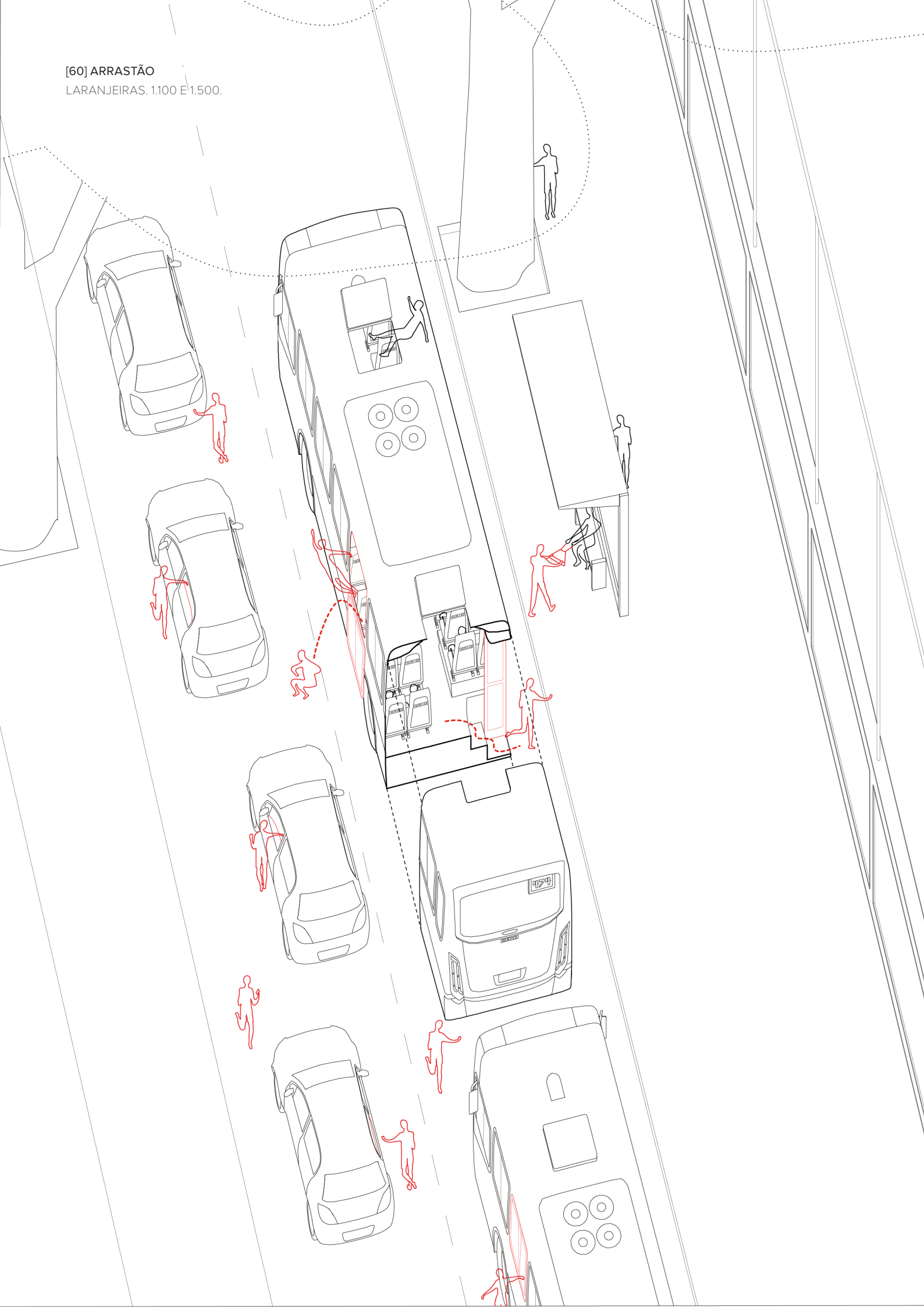
[58] EMERGÊNCIA
Adesivo, sld.

[59] ARRASTÃO
Colagem do autor, 2022.

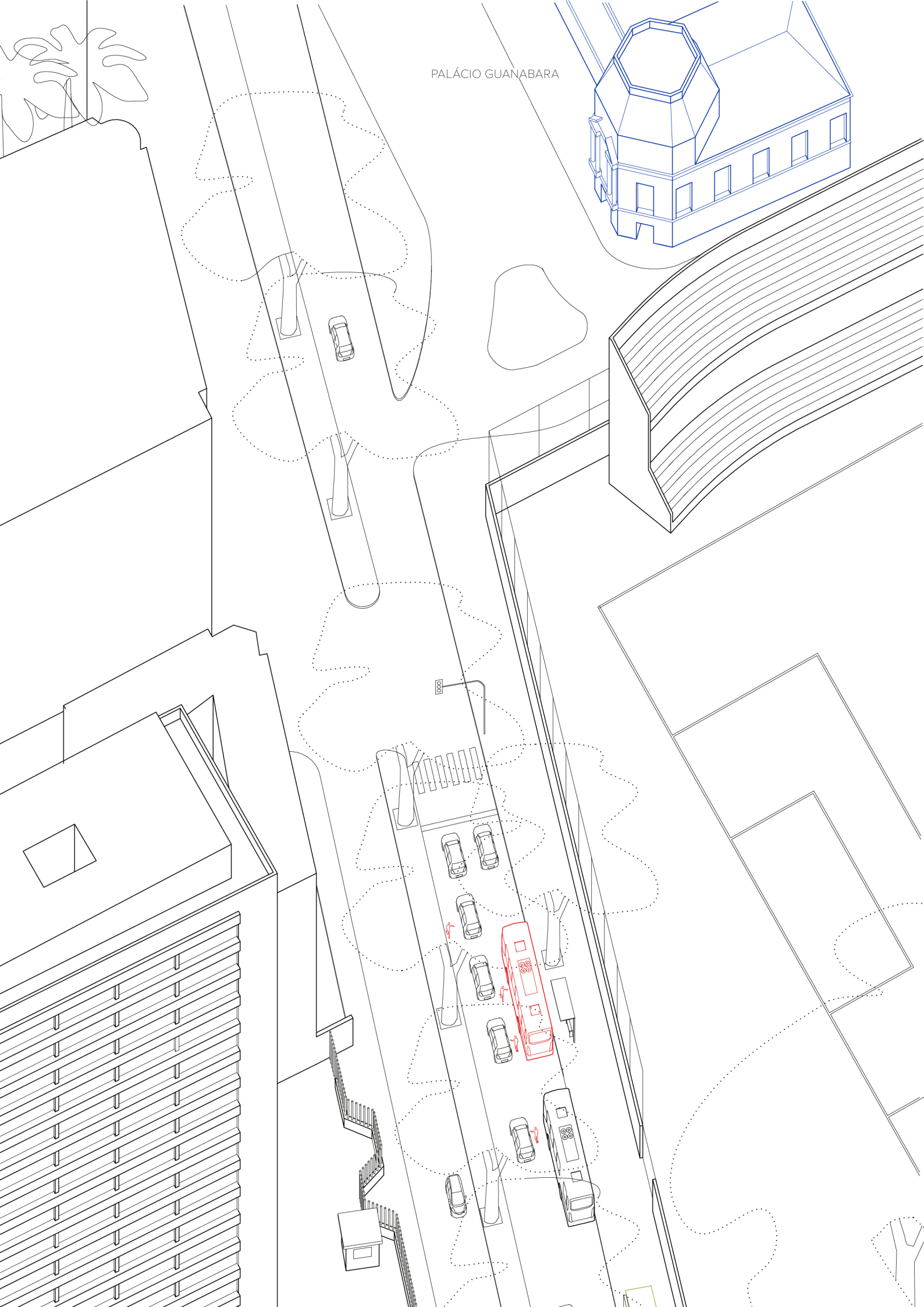


[60] ARRASTÃO

LARANJEIRAS. 1.100 E 1.500.



PALÁCIO GUANABARA



7. BLITZ

Já no alinhamento do acesso a Copacabana o ônibus é parado. Como último portal a ser cruzado no trajeto às praias, nada mais natural que seja aqui o local de instalação de um guichê de imigração pela polícia. Instaura-se uma incoerente dinâmica espacial, na qual se opõem a escala e a velocidade pressupostas pelo desenho da via de acesso à orla - referida como ponto central de reunião metropolitana - à escala do bloqueio: um carro e quatro policiais.

Os negros são quase todos retirados e revistados contra a parede do ônibus, resguardada dos olhares dos veículos que passam. Tentar fugir não parece possível. Pulando pela janela, corre-se o risco de atropelamento pelos carros que seguem em alta velocidade. Do outro lado, um acentuado talude impede a subida ágil da colina sob a mira dos fuzis.

Para seguir viagem é necessário mostrar *a priori*:

1. documento de identidade;
2. R\$ 4,05 mínimos, valor da passagem da volta;

parecendo muito suspeito, será ainda necessário averiguar:

3. antecedentes criminais;
4. carteira de trabalho.

O fim da linha é antecipado para muitos, encapsulados rumo à delegacia em um *camburão*. Para o motorista, parado à espera que a blitz acabe, este é um dos dois momentos de todo o trajeto em que pode ver o horizonte, refletido à distância depois do túnel.

CAMBURÃO: veículo da polícia com caçamba adaptada para o transporte de detentos.

Segunda-feira 19.1.2015

Rio

O GLOBO 7

SEGURANÇA NA ORLA

Reforço contra arrastões

Operação conta com blitzes, torres, monitoramento por câmeras e tem 53 são detidos



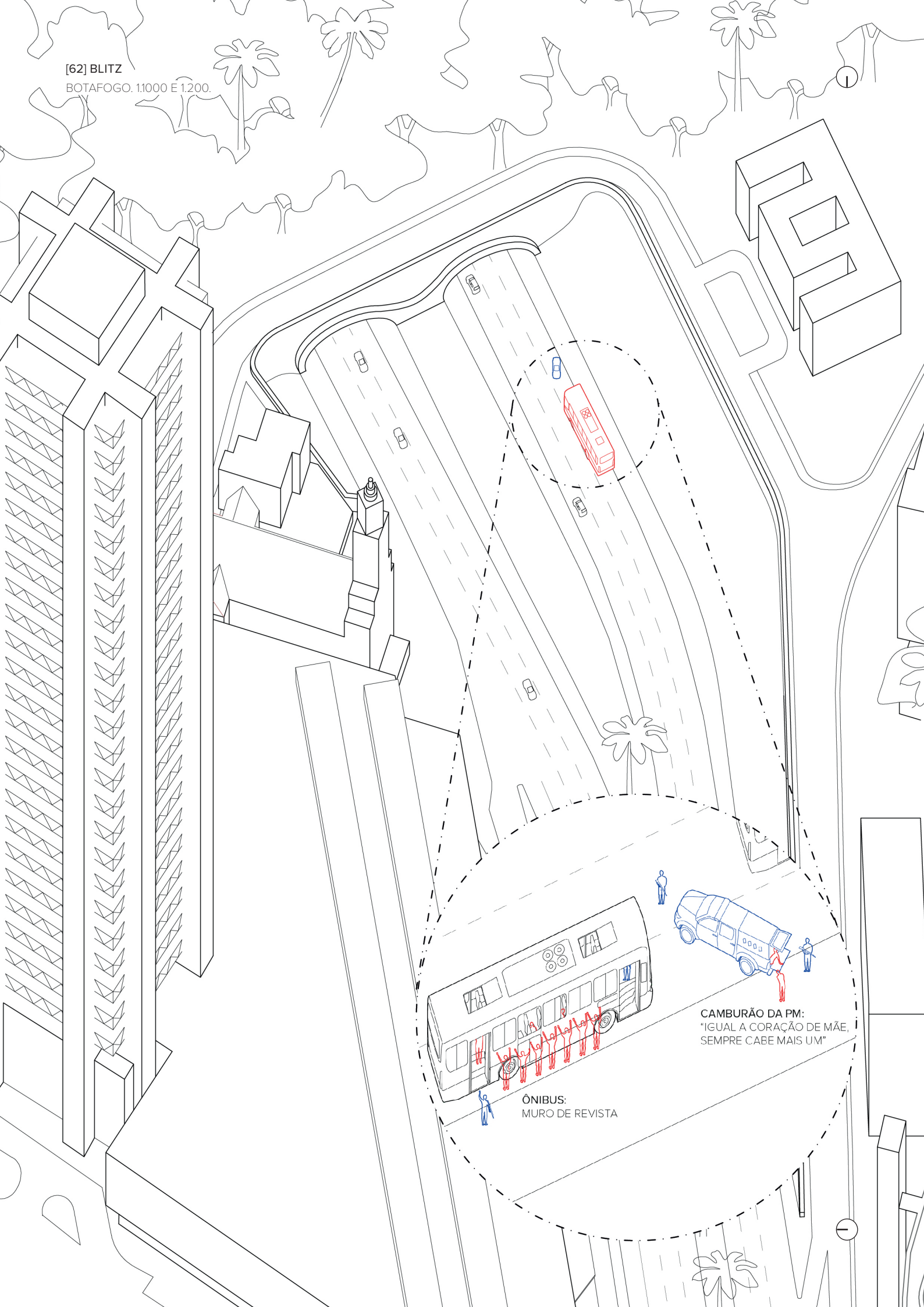
Blitz. Policiais militares revistam passageiros num bloqueio montado na Avenida Lauro Sodré, em Botafogo: as operações também são realizadas no horário de saída das praias

[61] BLITZ.

O Globo, 19/01/2015.

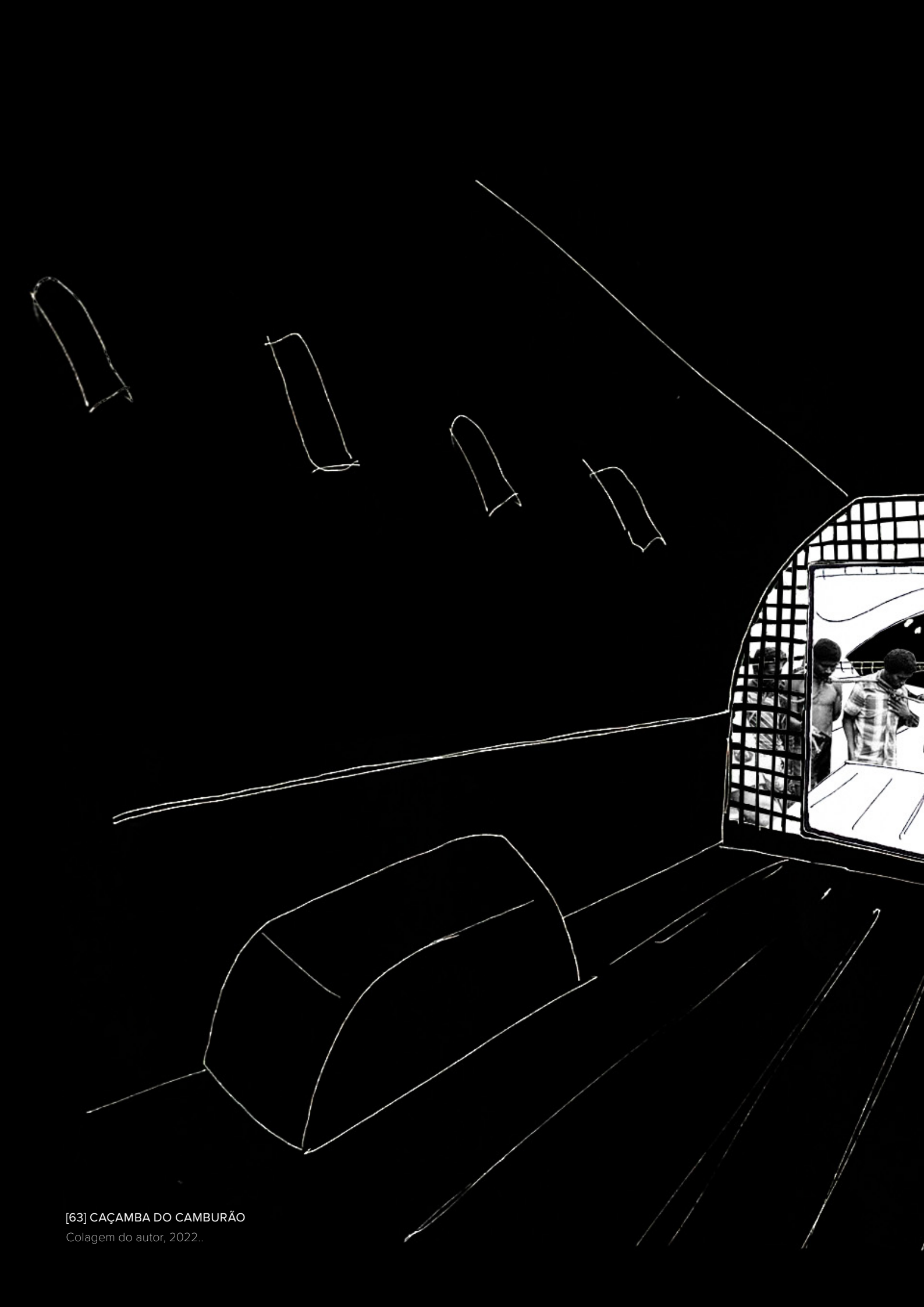
[62] BLITZ

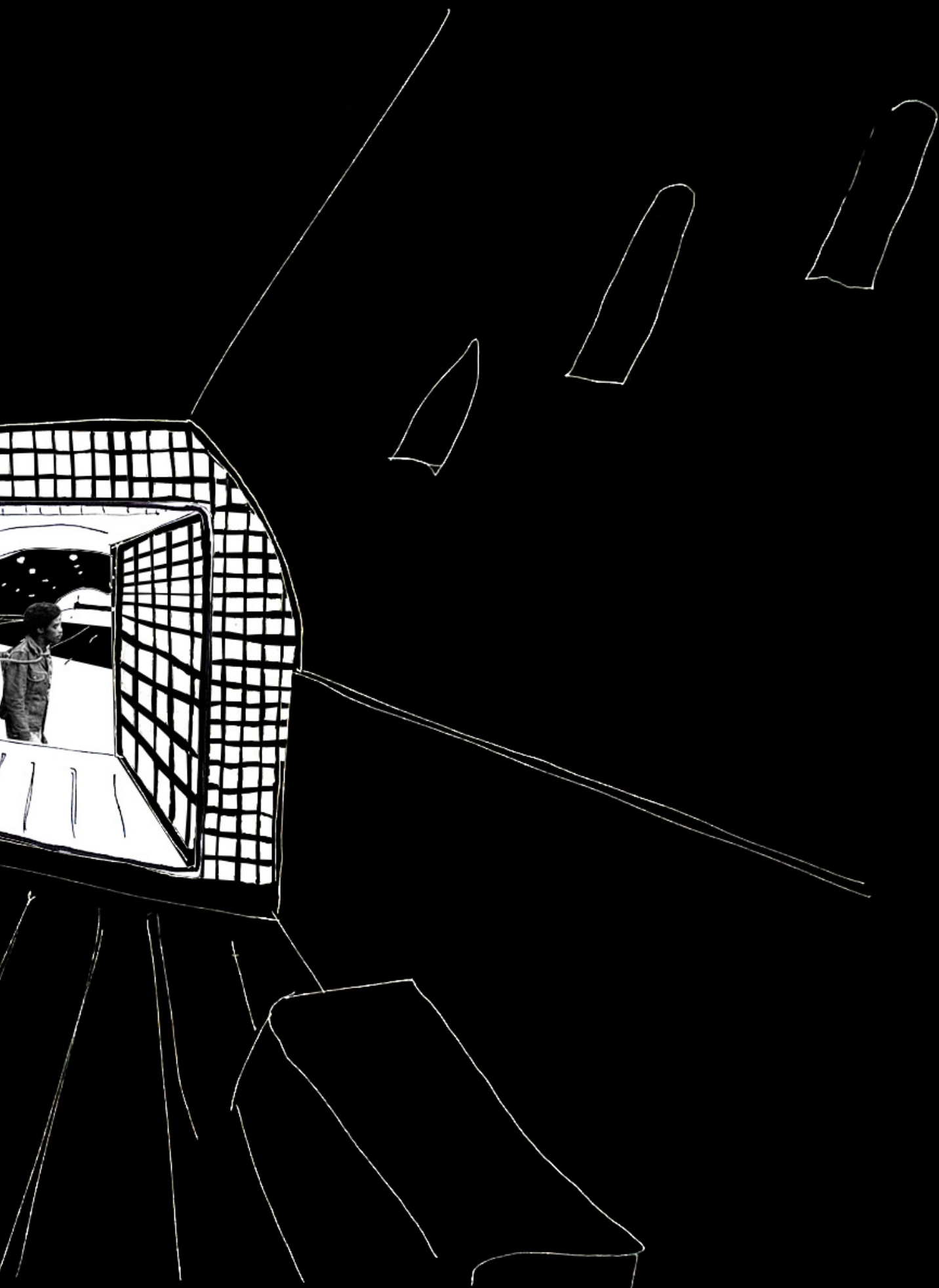
BOTAFOGO. 1.1000 E 1.200.



ÔNIBUS:
MURO DE REVISTA

CAMBURÃO DA PM:
"IGUAL A CORAÇÃO DE MÃE,
SEMPRE CABE MAIS UM"





IV. FIM DE LINHA

“‘É a ‘linha do terror’. Não vou generalizar, mas todo mundo sabe que é frequentada por delinquentes que vêm para cá cometer roubos e furtos”, diz Horácio Magalhães, presidente da Sociedade Amigos de Copacabana. ‘Não queremos, de maneira nenhuma, que o ponto final venha para cá’.”⁶⁰

“Quando trabalhava atendendo chamada, cansei de receber ligação de madame falando pra dar um jeito naquela gente feia que ficava chegando embaixo da janela dela.”⁶¹

O encurtamento do fim de linha do 474 do Jardim de Alá - fronteira entre Ipanema e Leblon - para Copacabana confirmou a decadência deste bairro enquanto símbolo da cidade.

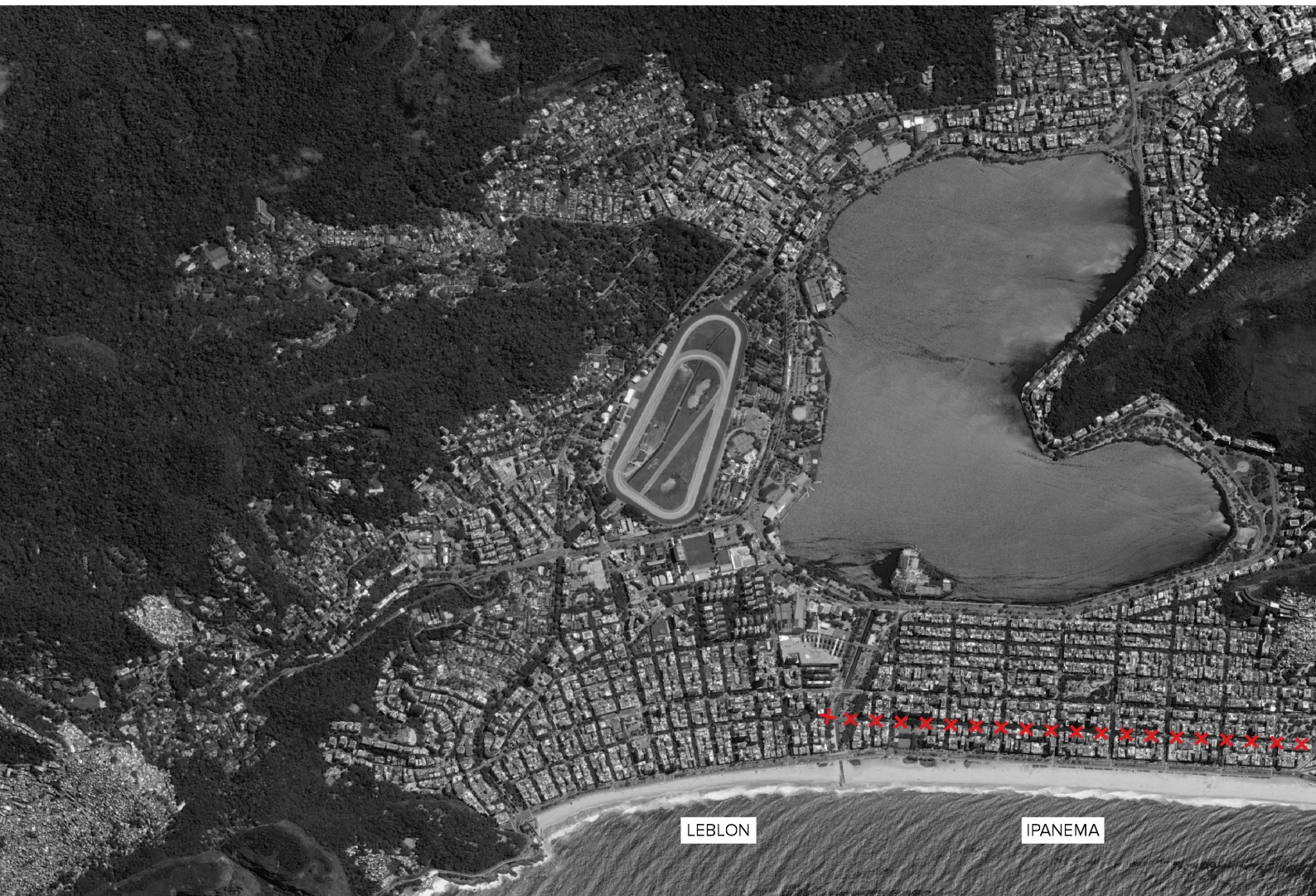
O ônibus vai esvaziando progressivamente. Tomada pelo medo dos grupos que caminham dos pontos em direção à praia, Copacabana enclausura-se e protesta pelas janelas. Desviando das goteiras dos ar-condicionados, pode-se ver faixas pedindo intervenção militar e celulares, que registram dos apartamentos a chegada de um outro Rio, sufocado. Aprisionados e tendo perdido o bairro para o *povão*, reúnem-se e expressam suas preocupações num bairro virtual, via Whatsapp ou Facebook, onde o acesso é finalmente controlado.

⁶⁰ Da redação. (4 de janeiro de 2016). Moradores de Copacabana protestam contra mudança do ponto final do 474. *O Globo Online*. <https://blogs.oglobo.globo.com/gente-boa/post/moradores-de-copacabana-protestam-contra-mudanca-do-ponto-final-do-474.html>

⁶¹ Caderno de Campo.

[64] FIM DE LINHA

— 474: JACARÉ-COPACABANA ✕ ✕ ITINERÁRIO ANTIGO 6 ARRASTÃO 7 BLITZ 8 PONTO FINAL ● PARAGENS



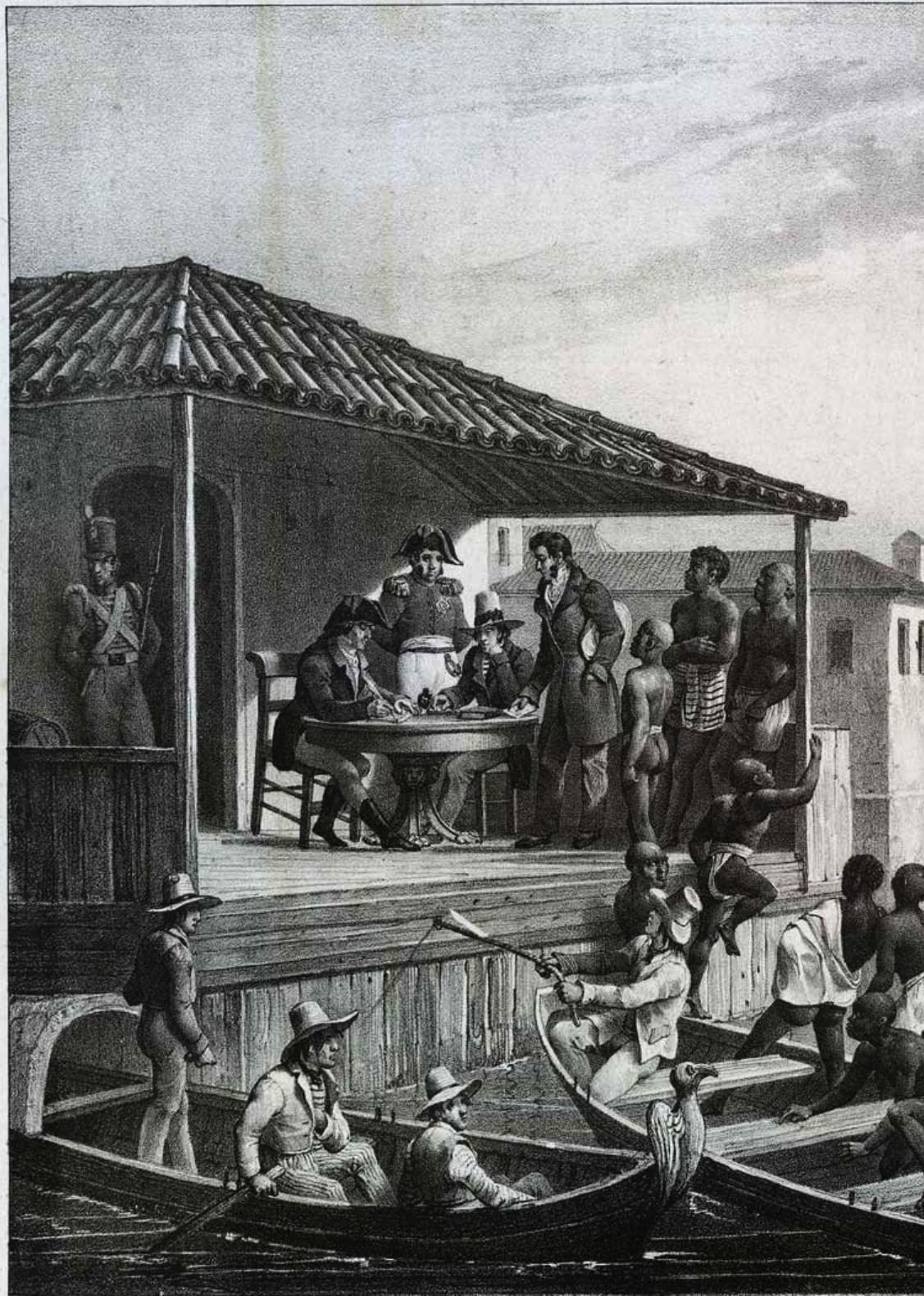


[65] VIGILÂNCIA-ZAP
Colagem do autor, 2022.

0 1 1.20000
2 KM



4 Div.



Dess. d'après nat. par Rugendas.

Lith. de Engelmann, rue du Faubourg.

ENFIN, LE DÉBARQUEMENT



Montmartre N° 6 à Paris.

Dore & Sabatier del.

UEMENT.

8. PONTO FINAL

O ponto final do 474 é enclausurado, condição desenhada pelo encontro confuso das malhas estruturantes de Copacabana e Ipanema, pelo costão rochoso do Forte, pelas grades dos imóveis e sobretudo pela ostensiva presença policial. Desembarcando aqui, não se vê a praia, cuja direção é sugerida pelos fluxos de pedestres. O caminhar ao longo da rua que leva até o mar é extremamente controlado.

Chegando a Ipanema, destino preferido por quem aguentou toda a viagem devido a sua melhor qualidade de água, apresenta-se um areal materialmente contínuo, dividido contudo por territorializações simbólicas bem delimitadas.

“A aparente homogeneidade nas areias é logo desfeita através de uma observação mais atenta. Moradores da Zona Norte, Oeste e dos subúrbios cariocas não se misturam desavisadamente com os da Zona Sul, pois, apesar da quase nudez, os corpos estão carregados de sinais que expõem sobre o tecido da pele o tecido social.”⁶²

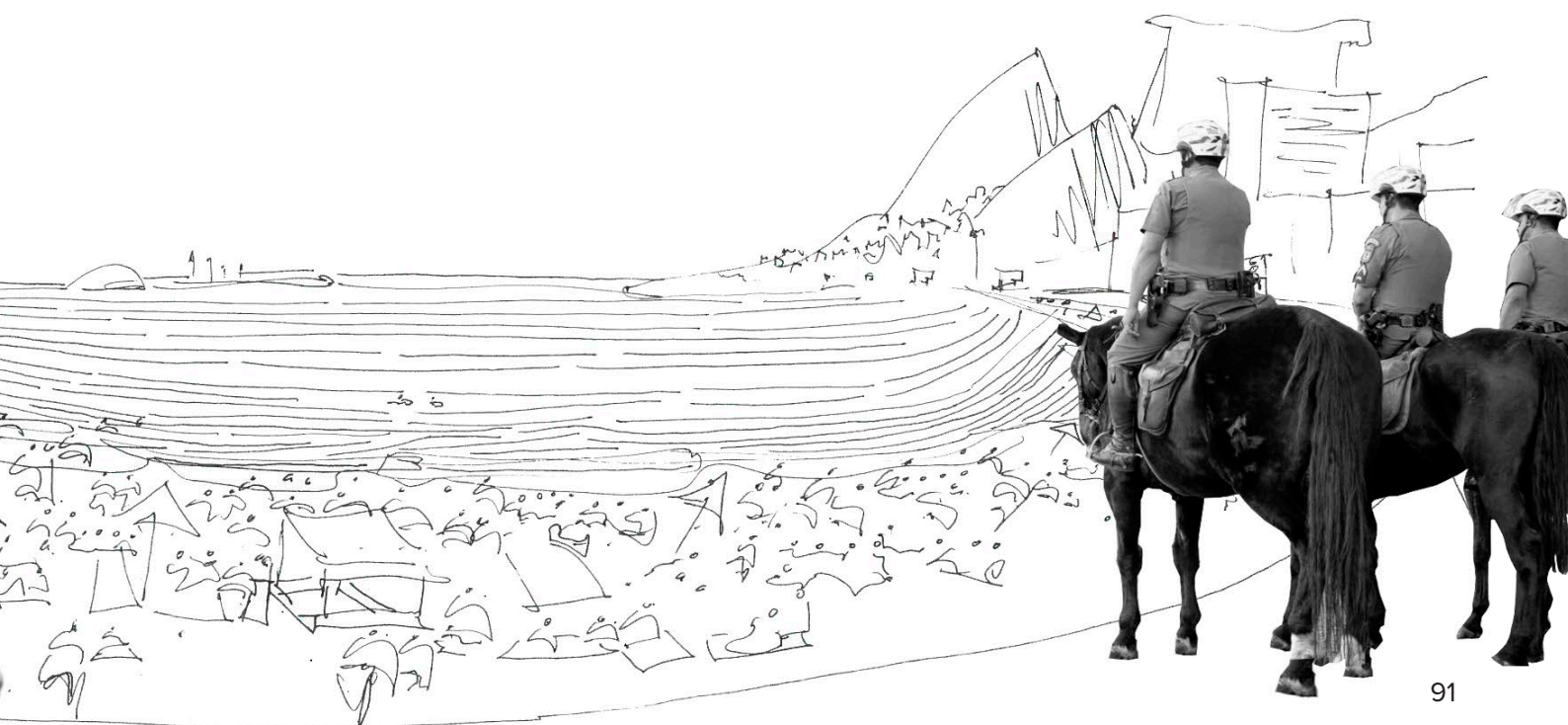
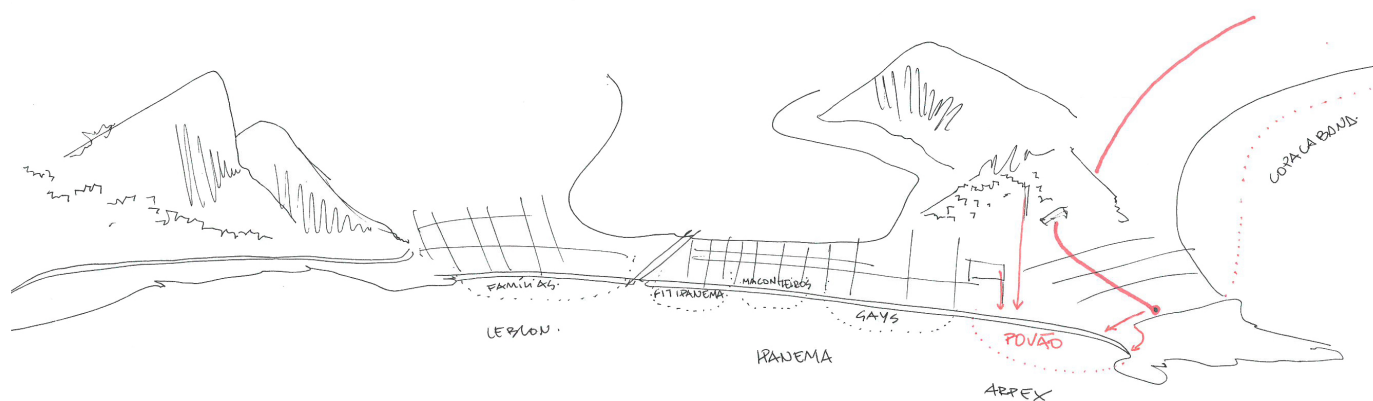
A praia nesse canto da Pedra do Arpoador não é só a praia do 474. A areia entre os Postos Sete e Oito é um grande *ponto final*, reputadamente a praia dos *favelados* e *farofeiros* vindos das outras caravanas rodoviárias e do metrô, cujas paragens são vizinhas a essa faixa da areia. A estação da General Osório marca seu limite, onde se inicia um ecótono de uma quadra até a praia gay.

A territorialização é por sua vez confirmada pelos limites de atuação dos vendedores de picolé Colegial. “Depois dali só compram Kibom.”

KIBOM: marca que atua sob o nome de *Olá* em Portugal.



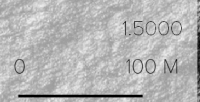
⁶² Huguenin Pacheco, F. (2019). *O mito da praia democrática, um ensaio sobre ipanema, sua bossa e seus banhistas*. Campos dos Goytacazes: Essentia, p. 45

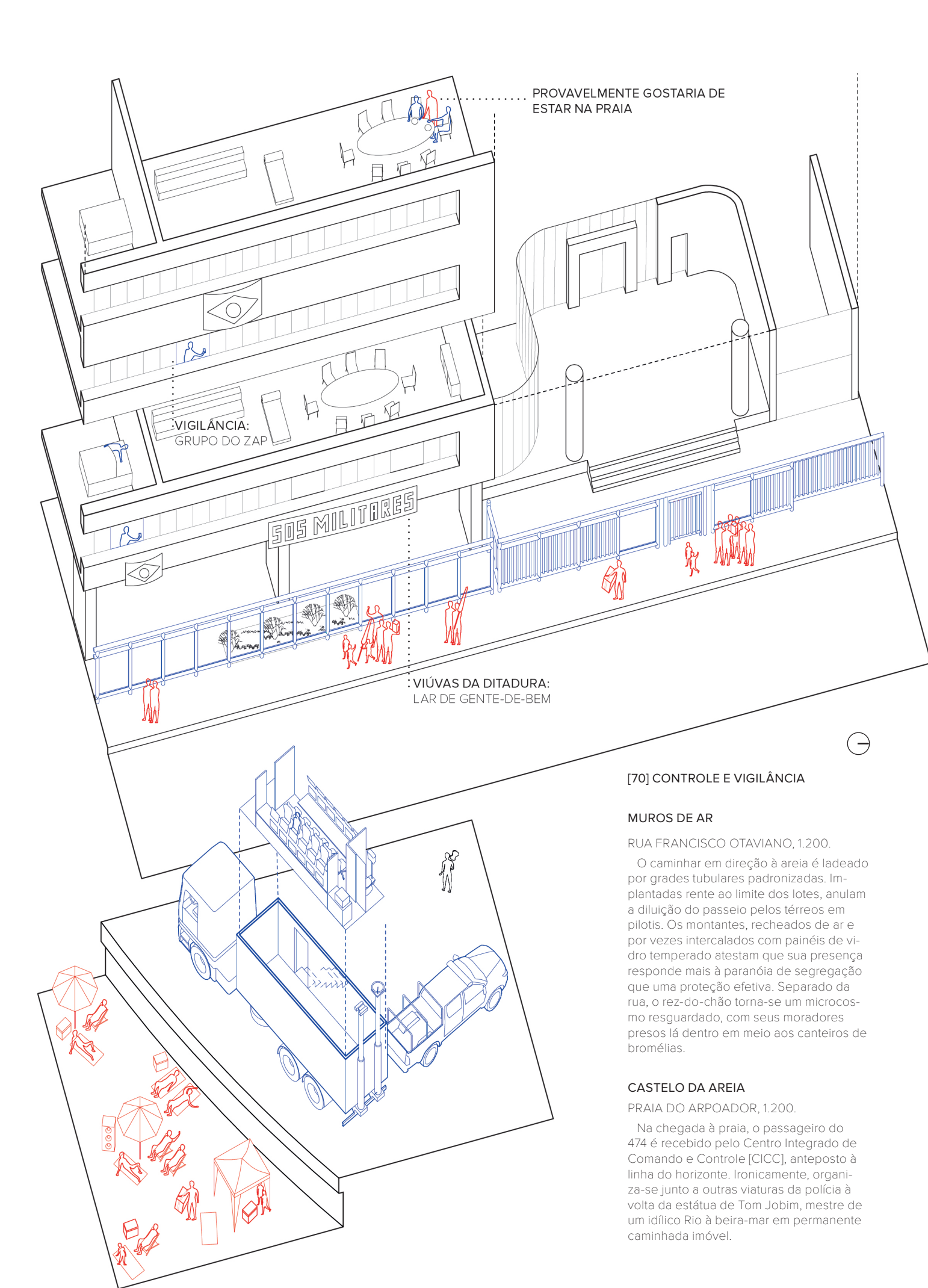




[69] COPANEMA

- 474: JACARÉ COPACABANA
- ITINERÁRIO ANTIGO
- 8 PONTO FINAL
- PARAGENS
- M METRÔ
- POLÍCIA





[70] CONTROLE E VIGILÂNCIA

MUROS DE AR

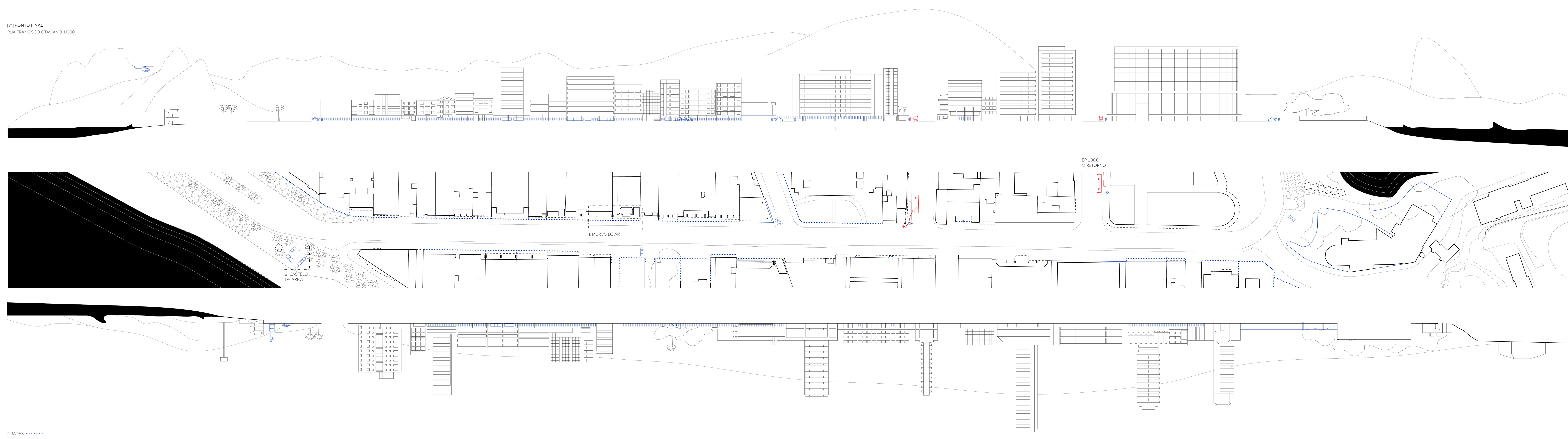
RUA FRANCISCO OTAVIANO, 1.200.

O caminhar em direção à areia é ladeado por grades tubulares padronizadas. Implantadas rente ao limite dos lotes, anulam a diluição do passeio pelos terrenos em pilotis. Os montantes, recheados de ar e por vezes intercalados com painéis de vidro temperado atestam que sua presença responde mais à paranóia de segregação que uma proteção efetiva. Separado da rua, o rez-do-chão torna-se um microcosmo resguardado, com seus moradores presos lá dentro em meio aos canteiros de bromélias.

CASTELO DA AREIA

PRAIA DO ARPOADOR, 1.200.

Na chegada à praia, o passageiro do 474 é recebido pelo Centro Integrado de Comando e Controle [CICC], anteposto à linha do horizonte. Ironicamente, organiza-se junto a outras viaturas da polícia à volta da estátua de Tom Jobim, mestre de um idílico Rio à beira-mar em permanente caminhada imóvel.



GRADES.....

EPÍLOGO I:

O RETORNO

A partir das 5h da tarde, as *caravanas* do Arpoador começa a levantar. Ir à praia envolve ficar o dia inteiro sob o Sol, de modo a fazer valer os percalços da viagem, sobretudo os da volta: cansada, salgada e suja de areia. Os chuveiros improvisados, conectados por bombas à água salobra do lençol freático não dão conta e a maioria prefere ir direto à paragem, em uma ânsia de contornar a lotação e conseguir ir sentada até a casa.

A fila de embarque do ponto final chega à esquina, anunciando com um quarteirão de antecedência a provação que será o retorno à Zona Norte. Mais de perto vê-se que não há bem uma fila, mas um amontoado de pessoas que esperam o ônibus sob o olhar atento de quatro cavalos e quatro policiais. Há um módulo *JCDecaux* para toda a faixa que vai do Posto 6 ao 8. Muitos sentam-se sobre as soleiras das vitrines do shopping, limite interior do passeio. De dentro, enquanto fazem suas compras no ar-condicionado, clientes e vendedores lançam olhares protegidos pelo vidro.

Quando o letreiro do 474 aponta, forma-se uma avalanche humana, direcionada mais ou menos ao local onde o veículo irá parar. Nunca acertando o sítio exato da porta, eventualmente alguém acaba prensado contra a parede, perdendo a possibilidade do retorno sentado que tanto almejou. O calote se faz presente pela coação do motorista, que ameaçado e encurralado em seu cubículo é obrigado a abrir e deixar entrar pela porta traseira. O ônibus já sai abarrotado e vai parando em todos os pontos de Copacabana, todos lotados. Nem sempre é possível embarcar, e a espera pode se estender até o pôr do sol. Precavidos, muitos passageiros decidem caminhar até o ponto final, na esperança de embarcar à primeira.

O chão é lamacento. A areia trazida pelos corpos mistura-se à água, gelo de manhã, que vaza dos isopores rotos dos ambulantes que voltam para casa. As cervejas que sobraram são liquidadas em *queima de estoque* no corredor. “A latinha tá quente, mas essa viagem só mamado”, diz uma passageira que traz seus netos e filhos de vizinhas da praia. Os corpos melados de mar escorregam no estofado impermeável dos bancos. Um luxo exclusivo para os privilegiados que conseguiram um assento.

A viagem demora mais, todos saem da praia ao mesmo tempo. Se o horário de ida é pautado mais ou menos pelo acordar, a volta segue invariavelmente o fim dos raios de Sol. Os engarrafamentos do retorno pendular são agravados pelas *blitzes* nas saídas de Copacabana, que operam sob os mesmos rituais espaciais da vinda. Os episódios se repetem: mais um arrastão em Laranjeiras, outros surfistas no teto e nas janelas.

O retorno para casa garante a praia do próximo fim de semana e do próximo verão. A ciclicidade das *caravanas* é parte do jogo da cidade, eterno passado-presente sob o qual são construídos os espaços do Rio.



[72] A VOLTA
Paolo Giangiulio, 2019.

EPÍLOGO II:

O PROJETO DE UMA LINHA

Mais um Sábado de Sol começa. Aparentemente, este vai ser diferente. Terminado o serviço do *Bacurau*, os veículos são trocados, antecipando-se à expectável excepcionalidade do movimento rumo à praia. Com dois andares, o modelo *Caravana* atende em seu *layout* desde os vendedores com seus enormes isopores aos surfistas do asfalto. As catracas estão ali, mas só para quem faz questão de pagar. Com suas imensas janelas e teto panorâmico o ônibus presta-se à esse dia de turismo do lado de lá do Rio.

O 474 é *livre* para seguir de novo, barulhento e arruaceiro, até o Jardim de Alá, novo ponto final. Pelo trajeto reconquistado ao longo de Ipanema, vai deixando passageiros que agora dispõem de mais 2km de litoral à escolha. Respeitando as tribos já estabelecidas na areia, dirigem-se aos ecótonos, infiltrando-se entre *gays* do Posto 8, *maconheiros* do posto 9 e *juventude Zona Sul* do Posto 10.

Na divisa entre Ipanema e Leblon, onde a água da Lagoa é renovada pelo mar, o Sol forte sobre o chão reflete para dentro do veículo uma luz vermelha, assinalando a chegada ao terminal. Este não é uma nave em que filas e filas se multiplicam sob um teto metálico preto de fuligem. Trata-se de uma plataforma que avançando perpendicularmente sobre as ondas assume o ônibus como centro da praia.

“As plataformas não são apenas pedestais que funcionam para destacar algo de seu contexto imediato. São alterações do solo que podem ser lidas como índices tangíveis de relações de poder.”⁶³

O 474 faz a curva e avança, expandindo-se sobre a linha. Pelo caminho, as crianças pulam diretamente das janelas e do teto em direção à água. Sob as treliças, à sombra, os vendedores descansam. Caixas de som portáteis são agrupadas em paredes cujo funk faz vibrar a estrutura. Dos quarteirões próximos à areia, cartas e comentários afluem para a redação d'O Globo e pelos grupos de Whatsapp dos condomínios. É urgente demolir o tapete vermelho construído pra gentinha e devolver ao Jardim de Alá as grades e os canteiros à francesa vazios. No extremo próximo à Lagoa um viaduto garante o acesso direto do 476 à estrutura.

O ponto final aberto torna toda a orla visível a partir do 474 e também o inverso. A posição agora ocupada pelo veículo transformam-no simultaneamente em vigiado e vigilante do panóptico. A apoteose da chegada apresenta-se como síntese de todo o percurso. O terminal escreve uma cidade noutra, porque enfim estas são produtos de uma só lógica.

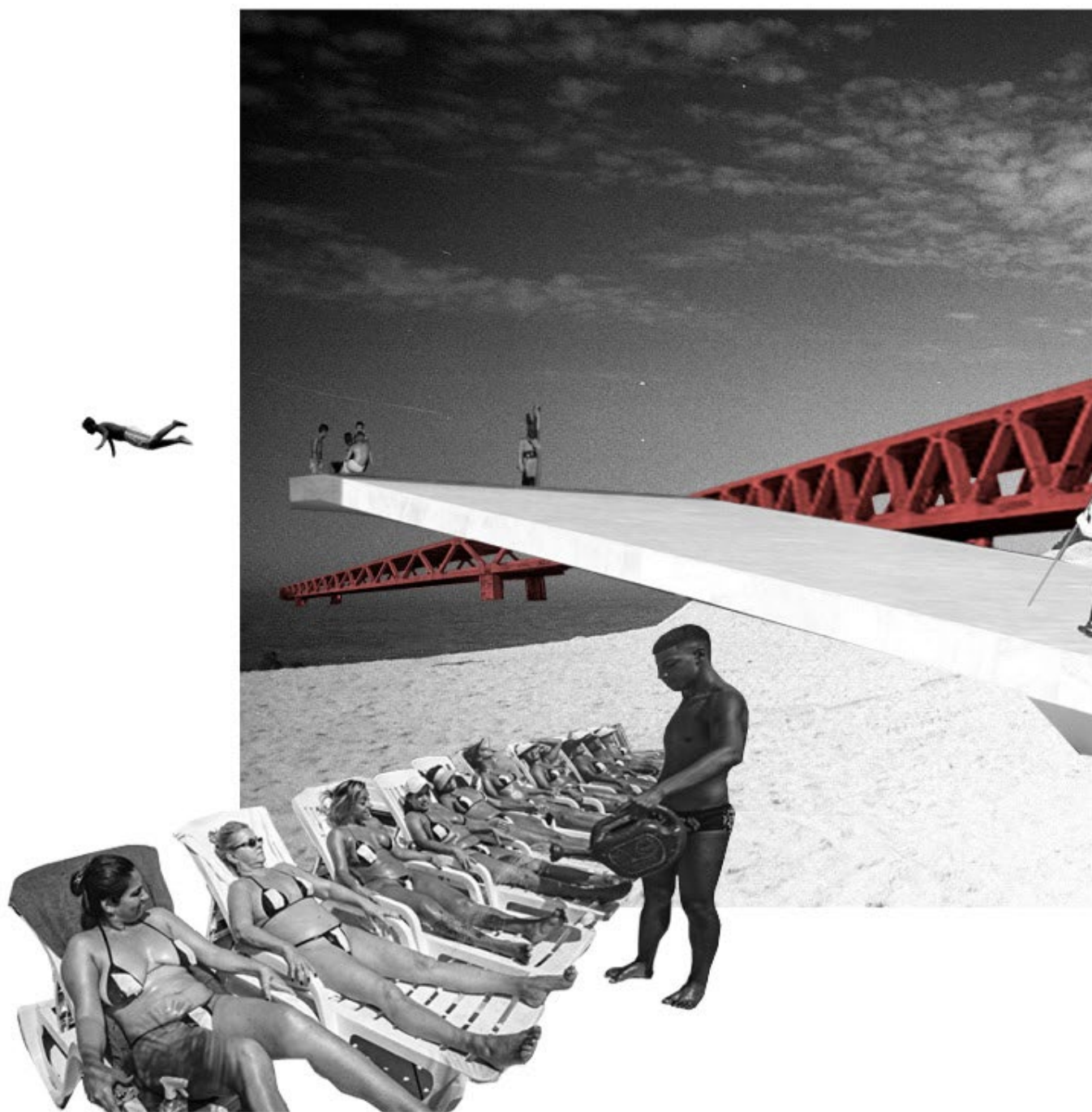
O ônibus atinge o limite do trajeto. O ponto final é uma rua sem saída. Por mais que avance em direção ao horizonte, a meia volta e o retorno à terra firme e ao Jacaré são certos. Nessa dobra, o motorista desliga o veículo, roda a chave e sai. Com a calça já levantandada para espantar o calor do motor, senta-se à borda da estrutura, numa pausa antes de fazer todo o trajeto de novo, uma outra vez pelo mesmo caminho. Quer ele continuar ali, sem retorno, num Sábado de Sol eterno.

“Ela disse-me que só mesmo no sonho é que podemos comprar terrenos. No sonho eu via as palmeiras inclinando-se para o mar. Que bonito! A coisa mais linda é o sonho.”⁶⁴

63 Aureli, P. V. Tattara, M. (2019). *Plataforms*. <https://hiddenarchitecture.net/platforms/>

64 De Jesus. C. M. (12 de novembro de 1959). *Quarto de despejo*. São Paulo: Ed. Sinal Aberto, p. 120.





[74] DESEMBARQUE
Colagem do autor, 2022.



CONCLUSÃO

APRENDENDO COM O 474

O Rio de Janeiro, enquanto cidade partida, é projeto concretizado por vários autores, transversal a datas e a regimes de governo, cujas partes se completam umas às outras continuamente, numa estrutura sequencial de violências. O sistema de exclusão representado pela 474 evidencia que a política de segregação encontra reprodutibilidade quotidiana devido à sua materialização espacial. O itinerário da linha evidencia a articulação multiescalar desse desenho, dos territórios aos corpos. Dentro de seus tempos, é no Sábado de Sol que a linha se torna o anti-herói que desnuda pela arruaça a *ordem* da cidade.

O reconhecimento desse sistema enquanto Arquitetura passa necessariamente pelo domínio das ferramentas de representação. Encarando a disciplina como um serviço, é seu papel crítico dar voz aos marginalizados e aos espaços para os quais são relegados através das diferentes formas de imagem necessárias à explicação de um *projeto de violência*. Nesse sentido, é imprescindível reconhecer o lugar de cada forma de desenho em suas limitações e potencialidades. Se as perspectivas procuram captar a apreensão do corpo no espaço, a representação técnica, ligada ao rigor da disciplina, dá medida às engrenagens desse sistema espacial. A construção do discurso pela representação institui um *corpus* gráfico centrado sobre a linha e pela cidade que ela cruza, contraposto às imagens produzidas por externos ao 474, suporte dos discursos reducionistas que querem bloqueá-la.

Assumir o desenho enquanto principal forma de registro permite a expressão de múltiplos pontos de vista, não necessariamente possíveis ou percebidos na totalidade pelo corpo que observa. A produção das imagens a partir desses múltiplos atores é, portanto, geradora de empatia, fundamental à compreensão dos significados e das formas de encarar o Rio para os envolvidos no trajeto. Em um ambiente como o 474, o desenho é capaz de contornar a impossibilidade do uso de câmeras e gravadores, vistos com extrema desconfiança. Possibilita também a leitura integral de tempos e espaços não simultaneamente apreciáveis mas relacionados pela linha, os quais vídeos e fotos não são capazes de traduzir sob síntese de uma página. A colagem, mais do que uma escolha estilística, confirmou ser uma potente ferramenta de tradução das heterotopias sobre a linha, produzindo imagens em que “todos os outros lugares reais dessa dada cultura podem ser encontrados, [...] simultaneamente, representados, contestados e invertidos”.⁶⁵

A dissertação viu-se ao longo de sua execução confrontada com a possibilidade da elaboração de um *projeto de libertação*, disciplinar e estruturalmente assumido como conclusão. Uma piscina no Jacaré, um ponto de partida com melhores condições para motoristas e despachantes, um terminal adaptado às *caravanas* no Jardim de Alá.

O desenvolvimento e construção do discurso sobre a linha apontaram que quaisquer que fossem as propostas, essas seriam sempre instrumentalizadas se executadas sobre a realidade da cidade. A libertação almejada pelo projeto esbarraria portanto na própria configuração do Estado brasileiro, de concessões e acomodações contínuas desde sua gênese, há exatos 200 anos⁶⁶ [1822-2022].

O imperativo niilista imposto pela realidade que se coloca, resumido pelo aforis-

65 Foucault, M. (1967). *Op. cit.*

66 Schwarcz, L. (2020). *Quando o fim é também o começo: os nossos fantasmas do presente em Sobre o autoritarismo brasileiro, uma breve história de cinco séculos*. Lisboa: Objectiva.

mo de Niemeyer “fodido não tem vez”⁶⁷, é também uma forma de prisão que acaba por imobilizar a capacidade de resposta pela improbabilidade de mudança. Ainda assim, a Arquitetura é capaz de sonhar liberar-se desses entraves, assumindo o projeto e suas peças gráficas como suportes para debate, independentes de sua razão instrumental.

“Os arquitetos aprendem e trabalham com representações, muitas vezes vistas como ‘não a coisa real’, provisórias ou falsas. No entanto, a representação não é apenas um substituto para um edifício, que pode surgir um dia - é também uma ‘coisa’ por direito próprio e um local de experimentação, tanto quanto um mundo ou modo de ser como tijolo e argamassa.”⁶⁸

Dessa forma, a proposta apresentada no Epílogo II prende-se à importância da representação, cerne do trabalho, sob outro aspecto. A Arquitetura enquanto imagem prescinde da matéria construída, oferecendo a possibilidade de alternativa e catarse da realidade, dialogando com suas componentes e permitindo um passo para além dela. Dadas as condicionantes do *terreno*, trata-se de uma resposta possível, uma heterotopia, “fora de todos os lugares mas ainda possível de ter sua localização indicada na realidade.”⁶⁹

A alegoria de projeto para o terminal do 474 reconhece sua parcialidade e pauta-se pela temporariedade. A primeira definida pela zona de intervenção na estrutura do trajeto. A segunda prende-se ao íterim de tempo da miragem e do *até quando*, intervalo indefinido enquanto a estrutura colonial persistir.

Deste modo, um projeto sobre a linha é impossível de atender à ânsia de uma cidade democrática, pelo simples fato que seria inconcebível a existência do 474 numa realidade democrática. Trata-se, portanto, de uma utopia, sem lugar na estrutura colonial do Rio e da sociedade. Não havendo saída para esse Brasil, é preciso crer no potencial da brasilidade, que todo verão, faz tudo sempre igual.

“tem! que! haver! uma! porta! de saiiiiiída!”⁷⁰



67 Maciel, F. (direção). (2007). *A vida é um sopro* [Filme]. Rio de Janeiro: Gávea Filmes, 6’.

68 Tradução do autor. Editorial. (novembro de 2021). The space between pages. *Architecture Review*, 1486. Londres: AR, p. 6

69 Foucault, M. (1967). *Op. cit.*

70 Lispector, C. (1974). *A procura de uma dignidade em Onde estivestes de Noite* (1974) em *Todos os Contos* (2016). Rio de Janeiro: Rocco, p. 450.

APÊNDICE

TEXTOS PARALELOS

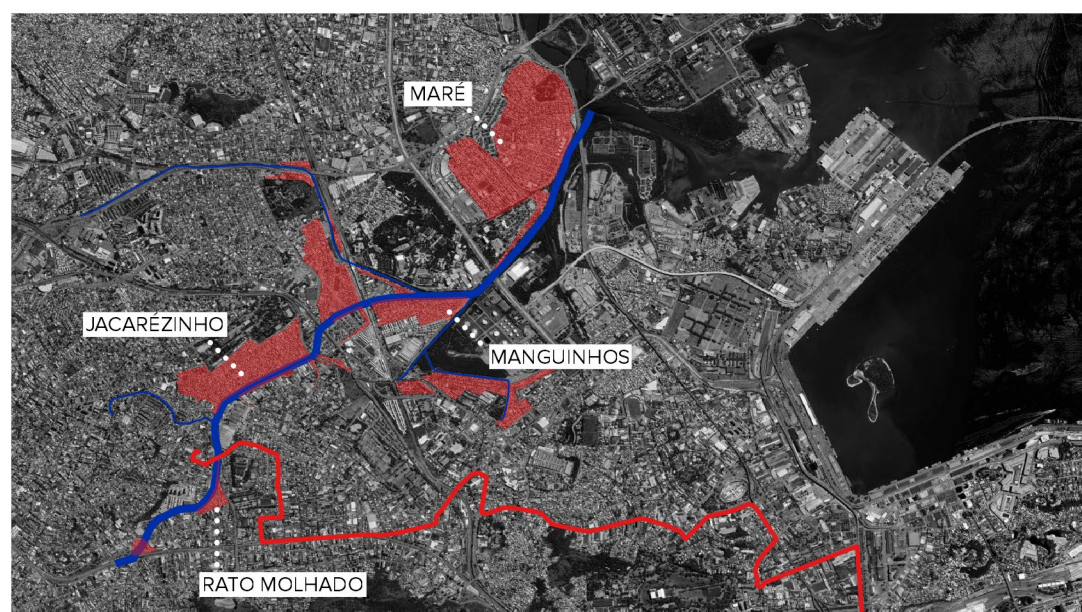
I: TIGREIROS

Tigreiro ou *tigre* era a alcunha dada aos escravos responsáveis pelo carregamento de excrementos das casas até o mar. A exposição ao Sol fazia com que os vazamentos de amônia e uréia dos baldes ficassem marcadas em forma de listras sobre a pele, vindo daí o apelido pejorativo.

A Abolição da Escravatura em 1888 não precipitou uma ruptura com a ordem e espaço previamente ocupados pelos corpos negros na cidade. No essencial, perdura a mesma exclusão, alterada somente nas formas e recursos pelos quais ela é imposta. Dessa forma, a piscina de esgoto do Buraco do Lacerda pode ser assumida como uma continuidade nas relações entre águas urbanas e racismo estrutural, manifesta pelas políticas de saneamento e lazer da cidade - explicitadas, por sua vez, pelo recorte do trabalho. Em ambos os casos, a omissão pelo *não-desenho* de infraestruturas e espaços traduz-se como intenção de projeto. Inclui-se portanto em uma relação alargada entre urbanidade e segregação, aperfeiçoada através de cinco séculos.

Jacarezinho, Manguinhos, Maré; os topônimos da região estão todos intimamente relacionados à água. Desaguando na Baía, o Rio Jacaré, bem como o 474, é uma das veias abertas desse território, *necrópole*. Todas as comunidades tem seu desenvolvimento atrelado ao curso de suas águas, *marrons*, como atesta a favela do Rato Molhado pelo nome.

“Um cachorro morto boia no encontro do Rio Jacaré com o Canal do Cunha. A carcaça do animal passa lentamente enquanto a água pastosa corre em direção à Baía de Guanabara, deixando no ar um odor de embrulhar o estômago. Quinze garotos se aproximam, olham o cão na superfície. Dão de ombros. Henrique, magrelo de 14 anos que sonha ser DJ, é o primeiro a se posicionar. Toma distância, acelera e pula, caindo de cabeça no lodo após uma cambalhota. Eles nadam no lixo, em meio a fezes e à podridão despejada ao longo do curso. ‘Não tem problema, tio, é só fechar a boca e não engolir água’.”⁷¹



[76] RIO JACARÉ:

- AFLUENTES
- RIO JACARÉ
- AFLUENTES
- 474: JACARÉ COPACABANA
- FAVELAS

1.50000
0 1 KM



Sem área de lazer, moradores de Manguinhos nadam em esgoto

Com medo de serem detidos na ida à praia, jovens preferem “Copacalama”



II. DOXIADIS

“Com efeito, a busca de melhor acessibilidade interna e externa ao núcleo metropolitano trouxe de volta a antiga prática da cirurgia urbana, cujos efeitos se fizeram sentir principalmente nos bairros que ‘estavam no caminho’ das novas vias expressas, túneis e viadutos [...] e que tiveram, a partir dessa década [1960], o seu atestado de óbito assinado pelo poder público, através do Plano Doxiadis.”⁷²

“Queiram ou não, a cidade agora é isto, e com ela temos de conviver. Só que, justificável embora o seu cotidiano desagradado, o carioca é também, no fundo, um mal agradecido.

Que seria da cidade, sem os viadutos e os túneis?”⁷³

Publicado em 1965, sob encomenda do governo Carlos Lacerda [1960-65], o plano de Doxiadis [1913-75] previa a construção de mais de 400 km de vias expressas cujo intento era estruturar o zoneamento e locomoções metropolitanas até o ano 2000. O choque de ordem do governo também incluía outras medidas urbanísticas autoritárias, como a remoção de favelas das áreas centrais para conjuntos habitacionais no limite da mancha urbana, os mais célebre a Cidade de Deus.

O Plano norteia o traçado e execução dos grandes eixos de mobilidade até a atualidade. A implantação dessas infraestruturas evidencia a diferença de desenho entre Zona Sul e resto do Rio. Tomando a Linha Lilás, por onde passa o 474, como exemplo: se na parte antes do Túnel Santa Bárbara sua implantação foi conseguida à base do arrasamento quase total do Catumbi, do lado de lá a inserção da via fez-se de forma mais cirúrgica. Sua chegada à praia de Botafogo é suavizada pelo trabalho paisagístico de Burle Marx e pelo próprio desenho do viaduto, cujos apoios e tabuleiro refletem a leveza da *Escola Carioca*. O mesmo vale para a Linha Vermelha, responsável pela apresentação do segundo Cenário. Todo o trajeto antes do Túnel Rebouças é feito por vias elevadas cujas pistas laterais distam quatro metros das janelas dos apartamentos.

No vazio da *limpeza* efetuada para a passagem da Linha Verde no Jacaré implanta-se a Favela do Rato Molhado. Prevista para rasgar a cidade transversalmente, a via previa um túnel de 400m sob o morro do Jacarezinho. Desembocando na Gávea, a linha faria com que a comunidade ficasse a 20min quase retos da praia do Leblon.

Tal visão integradora reside mais no campo da abstração geométrica do que da materialidade das infraestruturas cariocas. O completar da via em nada alteraria a desconexão entre comunidade e cidade. Se a visão do traçado inacabado sobre o bairro deixa a correta leitura de um enclave, sua execução pressupõe um território atropelado e tornado escombros.



[79] TÚNEL, CAMPO DE PELADA

O Globo, 1976.

Parte mais expressiva da Linha Verde executada, o Túnel Noel Rosa é uma das principais portas do bairro.

Tal como o Buraco do Lacerda, também sofre com falta de manutenção: com asfalto roto, concreto desprendendo das abóbadas e cabos de iluminação roubados e queimados em seus canteiros de acesso para se extrair cobre.

⁷² Abreu, M. de O. (2013). *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro* (4ªed.). Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, p. 134.

⁷³ Costa, L. (1989) Rio de Janeiro. *Registro de uma vivência* (3ªed.) Rio de Janeiro: Ed. 34, p. 373.

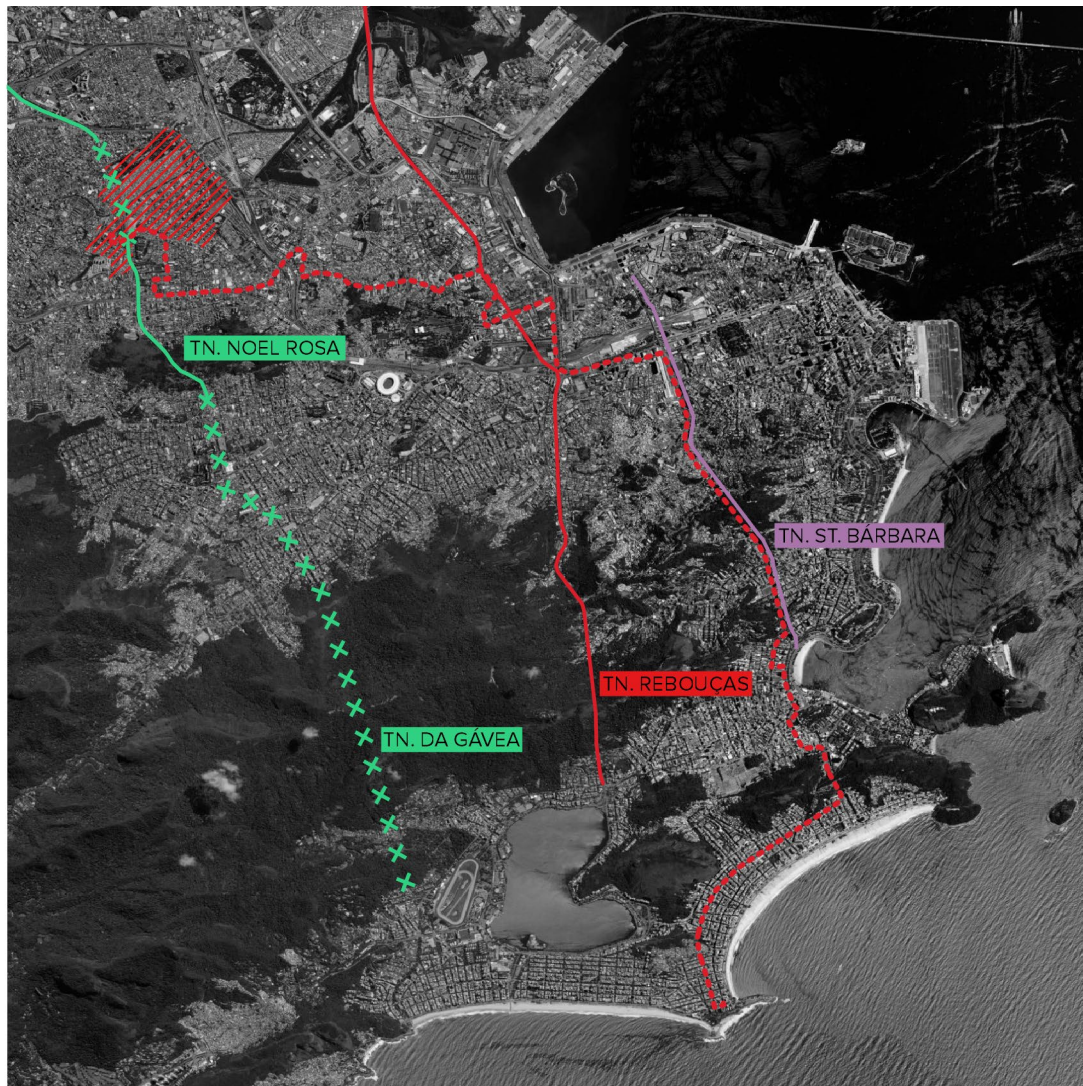


[80] DOXIADIS

-  JACARÉ
-  474: JACARÉ COPACABANA
-  LINHA VERMELHA
-  LINHA LILÁS
-  LINHA VERDE
-  LINHA VERDE PROJETO

1:1000000

0 1 km



[81] CATUMBI

AN, 1969.

RELATOS SELVAGENS

HISTÓRIAS DO 474

O caderno de campo serviu de suporte para o registro das conversas e desenhos realizados ao longo das viagens de 474. Por mais que o trabalho de campo esteja restrito ao mês de fevereiro de 2022, os depoimentos recolhidos ratificaram a ciclicidade dos eventos referidos neste trabalho.

Escrever e esquisar à mercê do trânsito do Rio e da falta de amortecimento do veículo mostrou-se dos maiores desafios enfrentados pela pesquisa. As conversas, apesar de tudo, contaram sempre com grande boa vontade dos envolvidos, não tendo sido registradas em áudio, só pela escrita. Alguns dos seus trechos figuram no corpo de texto principal. Entretanto, mostrou-se necessária a transcrição das notas completas para um melhor enquadramento do clima interno ao veículo, leitura complementar ao corpo de texto principal.



SÁBADO, 5 DE FEVEREIRO DE 2022, 12H15

BOTAFOGO - RIACHUELO

Ao me aproximar do ponto, vejo um homem com a cabeça para fora da penúltima janela. Pago e passo a roleta. Nos quatro primeiros bancos, sete crianças de no máximo dez anos, completamente drogadas, grogues de tanto cheirar um líquido de uma garrafa pet. Não sei o que é, ainda. Sinto-me seguro, porque sei que elas não terão pique pra me assaltar.

Destemido, direciono-me ao penúltimo banco. Atrás de mim, no banco de cinco lugares, uma mãe, K. [23 anos] com sua filha pequena. Na outra ponta do assento, uma outra mulher, T. [20]. Na frente dela, um homem jovem, descalço e esfarrapado. Drogado, com os olhos fissurados. Não saberei o seu nome, pelo qual será referido como o *Cara*.

O Cara me encara sem parar, medindo e orçando o que estou vestindo. Sei que ele quer me assaltar. Começa a falar que não vê a mãe há doze dias e que tem que encontrá-la na Central para ir à casa. Falo que o ônibus não passa mais na Central, mas passa perto e digo onde ele tem que saltar. Ele então pede meu telefone emprestado para uma ligação, clara estratégia para me roubar. Mostro meu *telefone de guerra*, um Iphone SE todo arrebitado.

“- Porra, velhã! Isso daí ainda liga?”

Ele pergunta onde moro. “- Riachuelo”, o que faz com que seu semblante mude. Adianto-me e falo aos três que preciso da ajuda deles para terminar meu TCC [trabalho de conclusão de curso] sobre o 474. Começo pelo cara:

“- Você pega o 474 pra quê, pra ir à praia?”

“- Não! eu pego pra roubar mesmo. Pode anotar aí, pra r-o-u-b-a-r. Desço no posto 4 [em Copacabana] e vou andando até o 12 [Leblon].

As outras passageiras riem da honestidade. K.intervém:

“- Sai dessa vida, otário. Depois que roda é feição pra nossas mães que têm que ficar naquela fila, tomando mãozada na xota pra catar telefone. Eu também já cá já, mas esse telefone [tira um telefone do bolso, que mal cabe na mão] eu comprei com meu suor. Tu já caiu também?”

O Cara levanta do banco e suspende a camisa. Em letras garrafais, tatuado no peito, está lá escrito: 157 - do artigo do Código Penal para roubo. Com isso, sinto o baque de ter chegado ao Rio de sempre.

Mudo para a cadeira central no meio das duas mulheres enquanto cruzamos o túnel. Continuo as perguntas. K. pega o 474 para fazer cabelos no Cantagalo, favela onde mora sua tia. Já T. é auxiliar de cozinha em Copacabana de 6h às 11h30. Para não suar a blusa do trabalho que precisa usar no dia seguinte, faz o *soutien* de *cropped*. Ambas moram dentro do Jacarezinho e também usam o 474 para ir à praia. Sem pagar, “- é claro, mó caro”. É o 474 que as leva também para o Baile do Buraco Quente na Mangueira, nas noites do fim de semana. Pergunto sobre as viagens em si.

“— É na zoação, tem que ter espírito, isso aqui não é passeio de velho. Agora com a pequena eu vou mais sossegada, mas antes juntava geral e a gente ia tocando o terror pelo caminho. Mas roubar assim nunca no trajeto eu nunca fiz não, mas que tem, tem.”

Atravessando o viaduto do Sambódromo, aponte a Central do Brasil para o Cara, avisando que seu ponto era o próximo. Ele levanta e olha para o pescoço de K. “- Não

TELEFONE DE GUERRA: mais conhecido como *celular do bandido*. Telefone placebo para dar em sacrifício aquando de um assalto

ZOAÇÃO: zueira, brincadeira.

vai levar não, gordo vacilão.” Quando o ônibus, ainda em movimento, começa a abrir a porta na curva de descida do viaduto o gordo vacilão puxa o cordão. K. pula sobre mim e impede que ele desça, prensando-o contra uma das portas entreabertas. Ela toma o cordão de volta, suspende o corpo agarrando-se às barras superiores de apoio e chuta o Cara para fora do ônibus em movimento, ao mesmo tempo em que T. grita para o piloto fechar a porta. “- Tu vai rodar, marginal”, grita K. pela janela. O vocativo desperta a ira do Cara, que corre e consegue subir de novo no ônibus, aproveitando-se da lerteza do motorista.

Começa uma luta no corredor, que dura eternos 3km até a Rodoviária. Com a ajuda de T., o Cara é finalmente chutado pra fora do ônibus, sob ameaças. “- A gente vai lá no Tancredo, tu vai pagar”. Tancredo é a principal *boca de fumo* do Jacarezinho. O Cara havia ferido uma das principais regras do 474: não roubar fodido e morador.

BOCA DE FUMO: ponto de venda de drogas e entorpecentes ilícitos.

QUINTA-FEIRA, 9 DE FEVEREIRO DE 2022, 14H

JACARÉ - COPACABANA - JACARÉ

No ponto de partida da linha no Jacaré, dirijo-me em direção à cabine, símbolo dos despachantes. Não está Sol, mas um mormaço sufocante. Chegando à edícula de fibra de vidro, ouço um chamado. “- Tá procurando quem?” grita uma senhora baixinha, cheia de papéis em cima de uma mesa alta de bar embaixo de uma pala. É Dona M., despachante do 474 há dezessete anos.

Dona M. mostra-se a princípio desconfiada, até que apresento a carta das minhas orientadoras. É quando quebra a tensão comentando com um motorista que está em pausa ao seu lado. “- Ninguém deve acreditar no que acontece aqui.” O roteiro com perguntas, preparado previamente em casa, foi rapidamente respondido e superado, em uma conversa de 1h30.

G: Quantos motoristas por dia? Quantas viagens? Quantas horas isso dá?

M: 28|30 motoristas por dia. Durante a semana o motorista faz três viagens, três bate-voltas. No fim de semana quatro viagens. Dá mais ou menos 8h de trabalho.

G: Que caminho diferente é esse que o 474 faz de noite? Eu quando voltava de festa reparava que nunca sabia ao certo onde ele ia passar.

M: É o *Bacurau*! Ele recolhe as almas perdidas da madrugada. Aqueles garçons todos de Copacabana, vem descendo Aterro, Centro, larga um monte ali na Central. São dois carros que ficam rodando à noite.

G: No geral, a que horas os motoristas começam a trabalhar?

M: Varia. Se ele pega depois do Bacurau, ele tem que sair às 6h40 da garagem, para sair às 7h daqui. Muitos deles moram em Queimados, Maricá e Magé. Então faz as contas. Tem que acordar às 3h, 3h30h da manhã pra trabalhar.

Dona M. para a conversa e tira uma imensa garrafa de água congelada de uma sacola de supermercado que guarda embaixo do banco alto.

G: Dona M., onde você faz xixi? Não tem banheiro aqui?

M: Tinha! Mas os cracudos levaram. Levaram o banheiro da gente três vezes, cê acredita? Levaram também meu quadro de luz, agora tô numa burocracia horrível pra *Light* vir aqui me ligar.

G: E então, como que você faz agora?

M: Agora a gente conta com a camaradagem do dono da birosca dali [apontando

para a direção de onde vim]. Ele deixa a gente usar na boa, mas é no corre-corre, porque não dá pra deixar aqui sem vigilância.

G: E como você faz para aguentar o calor?

M: A gente traz água congelada de casa que dê pro dia. Umas duas garrafas. Quando não tem jeito mesmo, a gente vai ali no traller e compra.

G: Você saberia dizer quantos passageiros pegam a linha por dia?

M: É melhor você ver isso quando for lá [na empresa]. Mas antes dos cortes era na base de 90 mil. Ali ele lotava mais também. Hoje tem quinze mil.

G: E você sabe dizer quais pontos enchem mais?

Isso pode te responder melhor [vira-se para o motorista em pausa, P1, que assume a palavra].

P1: Olha na ida é ali Cidade Nova, São Cristóvão, aí desce na Pinheiro Machado, Rio Sul, Copacabana.

G: E o Pedregulho?

P1: O Pedregulho é um *ponto abençoado*!

M: Ali pega fogo. Foi lá que mataram aquele motorista né.

G: E com relação aos roubos? O motorista é assaltado?

M: Quase nunca levam o dinheiro do motorista e nem dos passageiros, moradores né. O pior é vandalismo e calote. Final de semana tem dia de ter 10-15 ônibus com os vidros todos quebrados, banco partido. Teve uma vez que foram 800 mil reais de prejuízo [aproximadamente 150 mil euros]. E o pior é que você sabe que os ônibus são novos, tudo novinho sempre, não são aqueles cacarecos. E o motorista é refém. Aqui não dão calote porque eu tô aqui. Mas daqui pra frente é só motorista e Deus.

Sai P1 e chega outro motorista, P2, que pediu para não ser identificado. O carro está atrasado então o intervalo é curto. P2 é mais velho e mais austero.

P2: Fazer pesquisa sobre o 474 sentado no banquinho aqui na sombra é mole, te convido a vir aqui 12h num sábado naquele calor.

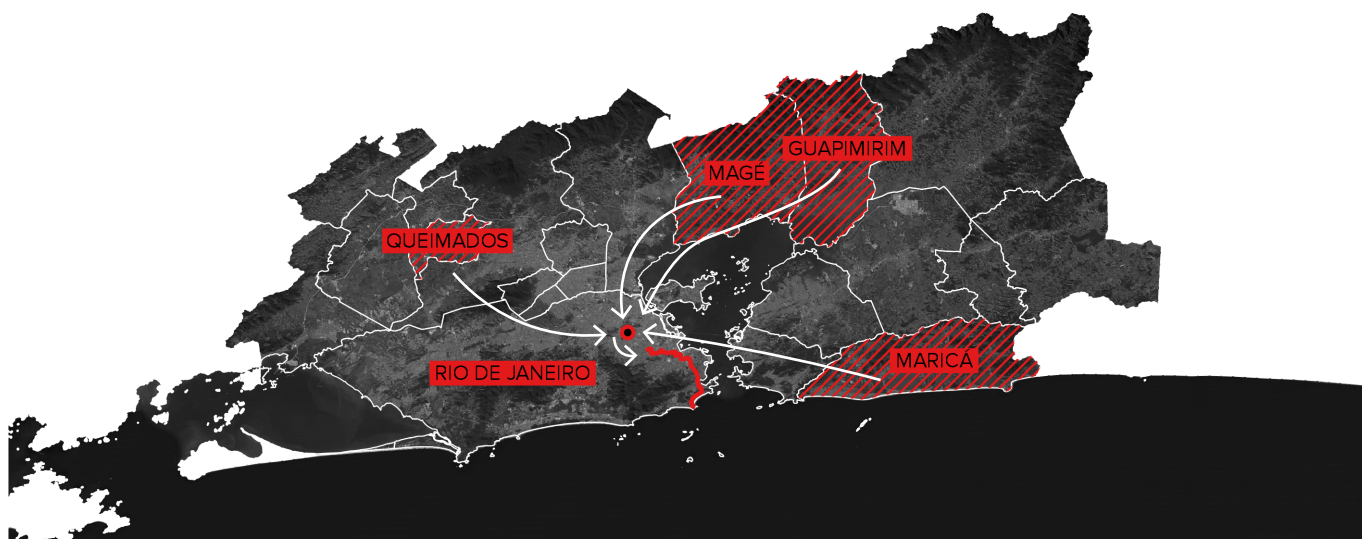
M: O P2 é aqui do Jacaré. Quer dar uma volta? Aí, P2, leva ele!

[83] MOTORISTAS

1:1000000

● GARAGEM TRAJETO INVISÍVEL — TRAJETO IDA □ MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA

0 10 KM



Embarco.

...

Ao cruzar o túnel do Leme em direção à Copacabana, pergunto a P2 se ele fica feliz em ver o mar e o horizonte depois de tanto trânsito.

P2: Não sou romântico assim. De vez em quando minha mulher vem comigo na primeira viagem das 6h da manhã, vai ver o mar rapidinho e volta.

P2 aumenta o rádio e começa a cantarolar. *Suedehead*, de Morrissey :

“Why do you come here?

And why do you hang around?”

QUINTA-FEIRA, 10 DE FEVEREIRO DE 2022, 10H.

SORVETERIA COLEGIAL

Sigo o mesmo ritual de apresentação da ida ao ponto final no dia anterior. A senhora que me atende está um pouco esbaforida responde a pedidos pelo Whatsapp. É Dona Mara.

G: Quantos picolés vocês produzem? Quantos litros de sorvete?

M: É uma média, depende do mês. No Verão a gente produz muito. Sete batidas por dia, cada batida dá 1400 picolés. Sorvete são seis batidas, o que dá uma calda de 460 l por cada. No inverno, a gente reduz pela metade a produção.

G: Quantas pessoas trabalham aqui?

M: 3 funcionários mais eu e meu primo.

G: Como é feita a distribuição?

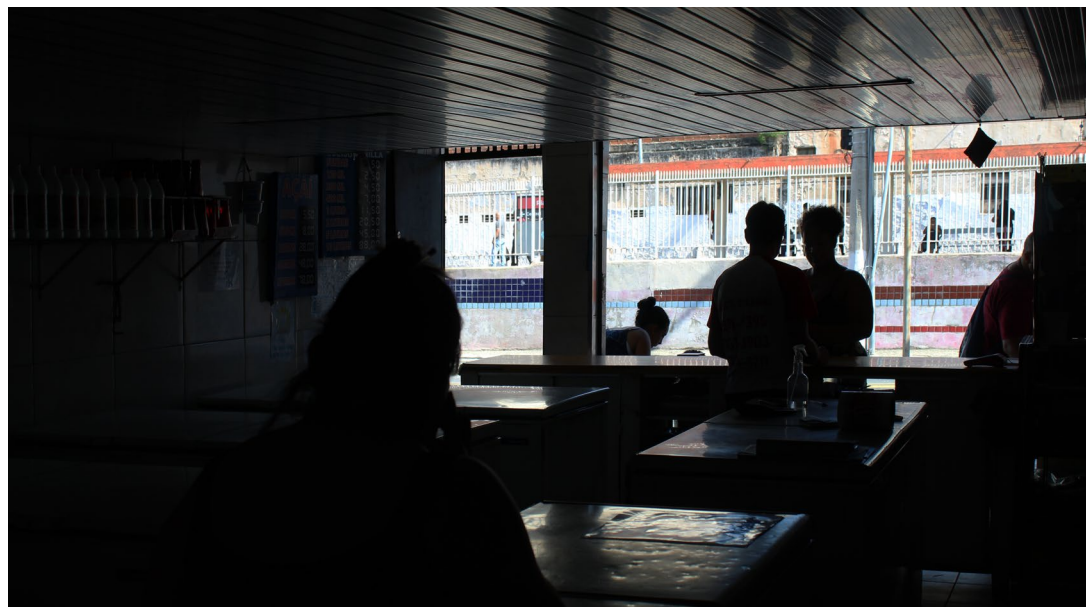
M: Nós vendemos para alguns restaurantes, muita gente vem ao balcão.

G: Quantos vendedores ambulantes vêm aqui pra vender no isopor?

M: Hoje em dia não tem nem 10. A gente vende mais pra comércio.

G: Ainda há ambulantes que vêm aqui e entram no 474?

M: Sim, mas diminuiu muito. Antigamente tinha muito mesmo. Mas acho que o sufoco de levar de ônibus acaba não compensando, o trem pelo menos tem ar condicionado.



[84] LOJA | ARMAZÉM

Foto do autor, 2022.



[85] PONTO ORDINÁRIO
Foto do autor, 2022.

GLOSSÁRIO

[ORGANIZADO EM ORDEM ALFABÉTICA]

BACURAU: ave de vôos ligeiros e hábitos noturnos [p.39].

BAIXADA: arco de municípios ao norte da cidade do Rio de Janeiro [p.46].

BANHO DE LUA: também referente à descoloração dos pelos do corpo no espaço da praia, prática denotada como *suburbana* [p.39].

BIKE RIO: sistema de aluguel de bicicletas públicas, extensivamente presente no Centro e Zona Sul e quase inexistente na Zona Norte da cidade [p.36].

BOCA DE FUMO: ponto de venda de drogas e entorpecentes ilícitos [p.110].

CALOTE: viajar sem pagar [p.22].

CAÇAMBA: recipiente acondicionado para transporte de pessoas, mercadoria ou materiais. [p.82].

CAMBURÃO: veículo da polícia com caçamba adaptada para o transporte de detentos [p.82].

CATA-CORNO: trajeto que se estende para recolher o máximo de passageiros [p.39].

CAPITÃO DO MATO: Ex-escravos que executavam ordens de seus senhores contra outros negros, perseguindo e punindo aqueles que tentavam escapar à ordem estabelecida [p.46].

CERCA DE ISRAEL: arame farpado [p.48].

CRIA: alguém nascido e criado na região [p. 10].

COMANDO VERMELHO: [C.V.] maior grupo do crime organizado e tráfico de drogas do Rio. Divide a cidade com os inimigos do Terceiro Comando Puro [T.C.P.] e o Amigo dos Amigos [A.D.A.], muito inferiores territorialmente [p.48].

ESCULACHO: no contexto, desaforo [p. 60].

FEZINHA NO BICHO: aposta no Jogo do Bicho [p. 64].

GATO: ligação ilegal a redes de energia, água e TV [p. 28].

HYPE: *da moda*. Expressão utilizada por gente também *hype* [p.39].

ISOPOR: caixa térmica em esferovite [p. 60].

JOGO DO BICHO: loteria ilegal, enquadrada como contravenção [p. 60].

KIBOM: marca que atua sob o nome de *Olá* em Portugal [p. 90].

LOTAÇÃO: sinônimo para transporte coletivo [p.19].

MÃOZONA: roubo rápido em que o pertence é puxado sem que se apresentem armas. [p.22].

PASSINHO: dança de funk, em grupo ou individual, caracterizada pelos rápidos movimentos coordenados de quadril, joelhos e pés [p. 66].

PÉ-SUJO: botequim [p. 60].

PICOLÉ: gelado l sorvete servido em palito [p. 60].

TELEFONE DE GUERRA: mais conhecido como *celular do bandido*. Telefone placebo para dar em sacrifício aquando de um assalto [p. 109].

TRABALHADOR: alguém encarado como igualmente desfavorecido [p. 10].

QUILOMBO: assentamentos formados por remanescentes de negros que fugiram da escravidão entre os séc. XVI e XIX. Formados como núcleos de resistência, muitas comunidades ainda persistem [p.46].

ZOAÇÃO: zueira, brincadeira [p. 109].

REFERÊNCIAS

AUDIOVISUAL:

- Buarque, C. (2017). As Caravanas. *Caravanas* [Álbum]. Rio de Janeiro: Biscoito Fino.
- Jabour, A. (direção). (1978) *Tudo Bem* [Filme]. Rio de Janeiro: Embrafilme.
- MC Vitorino. (2013). Virei celebridade no Leblon roubando gringo. Em Cheio de Ódio [Álbum]. Rio de Janeiro: slg.
- Simas, L. A. (convidado) e Eduardo Somini (anfitrião). (19 de dezembro de 2020). Brasil institucional vive em guerra com a Brasilidade [episódio de podcast]. *Ilustríssima Conversa*. F. de São Paulo. <https://open.spotify.com/episode/5MBa27H3scJQxncrJWiyq4>
- Sousa Santos, B. (4 de março de 2020). As cidades abissais: a arte entre a cidade das ausências e a cidade das emergências [Conferência]. *Ciclo '(E)DUCERE: complexos, implexos e reflexos*. Porto: FAUP. <https://www.youtube.com/watch?v=qxa1B7KJrPI>
- Ribeiro, A. e Paes, F. (1989). Os Pobres vão à Praia [Reportagem de TV]. *Documento Especial*. Rio de Janeiro: Rede Manchete.

DOCUMENTOS PÚBLICOS:

- Secretaria de Estado de Saúde do Rio de Janeiro. (2020). *Cenário Epidemiológico: Tuberculose no Estado RJ*. Análise do ano de diagnóstico - 2018. Boletim Epidemiológico Tuberculose N° 01/2020.
- Motta, T. (março de 2018). *Relatório Alternativo à Comissão Parlamentar de Inquérito instituída pela resolução N° 1.394/2017 CPI dos Ônibus*. Rio de Janeiro: Câmara Municipal.

PERIÓDICOS:

- Coelho, T. (outubro de 2015). Capitães de Areia, um dia quente dentro dos ônibus que ligam o subúrbio à zona Sul Carioca. *Revista Piauí Online*, 109. <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/capitães-da-areia/>.
- Costa, J. L. (18 de novembro de 2021). Toda favela tem um pouco de quilombo dos palmares. *O Estado de São Paulo Online*. <https://expresso.estadao.com.br/naperifa/toda-favela-tem-um-pouco-de-quilombo-dos-palmares/>
- Costa Netto, F. (1º de abril de 1988). Mar Raivoso. *Revista Trip*, 8. <https://revistatrip.uol.com.br/trip/mar-raivoso-a-ousadia-e-o-protesto-dos-surfistas-ferroviarios-no-rio-de-janeiro>
- Editorial. (novembro de 2021). The space between pages. *Architecture Review*, 1486. Londres: AR.
- Fagundes, F. (7 de junho de 2019). 'Perdi a condução, mas descobri os grupos de WhatsApp de ônibus', usuários do transporte público se unem em grupos de WhatsApp de ônibus para trocar informações sobre horários, atrasos e riscos das viagens. *The Intercept Brasil*. <https://theintercept.com/2019/06/06/descobri-grupos-de-whatsapp-de-onibus/>.
- Ferreira dos Santos, J. (4 de novembro de 1984). Nuvens Suburbanas sobre o céu de Ipanema. *Jornal do Brasil, Caderno B*.
- Ferreira, L. (7 de setembro de 2022). Passageiros de ônibus viajam motociata de Bolsonaro e gritam Lula no Rio. *Portal Uol*. <https://noticias.uol.com.br/eleicoes/2022/09/07/passageiros-de-onibus-vaia-motociata-e-gritam-lula-em-copacabana.htm>

Finotti, I. (14 de dezembro de 2019). Com pastel a R\$ 1 e chope a R\$ 3, Piscinão de Ramos é atração no Rio há 18 anos. *Folha de S. Paulo Online*. <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/12/com-pastel-a-r-1-e-chope-a-r-3-piscinao-de-ramos-e-atracao-no-rio-ha-18-anos.shtml>.

Foucault, M. (1967). Of Other Spaces, Heterotopias. *Architecture, Mouvement, Continuité*, 5. Paris: Moniteur.

Machado Bastos, P.P. e Martis Rodrigues, J. (27 de outubro de 2015). A política de transporte no Rio e seus contrassensos: uma reflexão sobre a racionalização da frota de ônibus. *Observatório das Metrópoles*. <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/politica-de-transporte-no-rio-e-seus-contrassensos-uma-reflexao-sobre-racionalizacao-da-frota-de-onibus/>

Moreira, M. e Dias T. (15 de Janeiro de 2017). O que é ‘lugar de fala’ e como ele é aplicado no debate público?. *Nexo Jornal, Expresso*. nexojornal.com.br/expresso/2017/01/15/O-que-é-‘lugar-de-fala’-e-como-ele-é-aplicado-no-debate-público

Motta Gueiros, P. (19 de julho de 2015). Condutores de alta tensão: a rotina estressante dos motoristas de ônibus do Rio. *O Globo Online*. <https://oglobo.globo.com/rio/condutores-de-alta-tensao-rotina-estressante-dos-motoristas-de-onibus-do-rio-16836705>.

Nla. (2 de outubro de 2015). No fim do túnel, não há luz, apenas polícia. *Jornalistas Livres*. <https://jornalistaslivres.org/no-fim-do-tunel-nao-ha-luz-apenas-policia/>

Nicas, J. (3 de dezembro de 2021). Samba, Cachaça and Pickled Eggs: ‘dirty feet’ bars are the essence of Rio. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2021/12/03/world/americas/rio-de-janeiro-bars.html>.

Otaviano, C., Biasetto, D., Castro J. e Caballero M. (4 de julho de 2017). Corrupção nos ônibus desviou meio bilhão. *O Globo, País*.

Ouchana, G. (29 de outubro de 2016). Vandalismo e roubos nas viagens do 474 colocam medo em motoristas da linha. *O Globo Online*. <https://oglobo.globo.com/rio/vandalismo-roubos-nas-viagens-do-474-colocam-medo-em-motoristas-da-linha-20379390>.

Romanholi, L. H. (30 de novembro de 1991). Um Verão Heavy Metal. *O Globo, Ela*.

Seara, B. e Silva, C. (8 de agosto de 1993). Os dez chefões do transporte no Rio. *O Globo, Rio*.

Schimidt, S.. e Araújo V. (8 de abril de 2001). Violência em favelas expulsa indústrias e lojas. *O Globo*.

Silva, V. (2013). Atlas como paradigma de investigação em desenho? *Psiax*, 2, II Série. Porto: FAUP, FBAUP e EAUM.

Sondermann, E. (4 de junho de 1984). Para o Rio, ano 2000 chega esse ano. Ler-ner promete. *O Globo, Ipanema*.

Trigueiro, A. (11 de outubro de 2018). Toneladas de substâncias tóxicas estão abandonadas em um terreno na zona norte do Rio. *Portal G1*. <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/10/11/toneladas-de-substancias-toxicas-estao-abandonadas-em-um-terreno-na-zona-norte-do-rio.ghtml>

PUBLICAÇÕES:

Abreu, M. de O. (2013). *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro* (4ªed.). Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos.

Banham, R. (1973). *Los Angeles: The architecture of four ecologies* (1976 - reimpressão). Harmondsworth: Pelican Books.

Caiafa, J. (2002). *Jornadas Urbanas, Exclusão, trabalho e subjetividade nas via-*

gens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV.

Costa, L. (1989) Rio de Janeiro. *Registro de uma vivência* (3ªed.) Rio de Janeiro: Ed. 34.

Doxiadis A. (1965). *Guanabara: a plan for urban development*. Guanabara: CEDUG.

Deutinger, T. (2018). *Handbook of Tyranny*. Zurich: Lars Müller Publishers.

Lispector, C. (1974). *A procura de uma dignidade em Onde estivestes de Noite* em Todos os Contos (2016). Rio de Janeiro: Rocco, p. 450.

Marquez, R., Cançado, W. (org.), (2013). *Atlas Ambulante*. Belo Horizonte: Editora Pise a Grama.

Pacheco Huguenin, F. (2019). *O mito da praia democrática: um ensaio sobre Ipanema, sua bossa e seus banhistas*. Campo dos Goytacases: Essentia [Instituto Federal Fluminense].

Picon, A. (2014). *La Ville des Réseaux. Un Imaginaire Politique*. Paris: Éditions Mame.

Ribeiro, D. (2017). *O que é lugar de fala?* Belo Horizonte: Editora Letramento

Santini, D., Santarém, P. e Albergaria, R. (org.), (2021). *Mobilidade Antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária.

Schwarcz, L. (2020). *Quando o fim é também o começo: os nossos fantasmas do presente* em *Sobre o autoritarismo brasileiro, uma breve história de cinco séculos*. Lisboa: Objectiva.

Secchi, B. (2019). *A Cidade dos Ricos e dos Pobres* [edição para Kindle]. Belo Horizonte: Editora Âyné.

Simas, L. A. (2019). *O corpo encantado das ruas* (7ªed.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Simas, L. A., Rufino, L. e Haddock-Lobo, R. (2020). *Arruaças: uma filosofia popular brasileira*. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo

Vogel, A., Silva Mello, M. A. e Mollica, O. (1981). *Quando a rua vira casa* (4ªed.). Niterói: Eduff.

Zwer, N. e Rekacewicz, P. (2021). *Cartographie radicale, explorations*. Paris: Éditions La Découverte.

TRABALHOS ACADÊMICOS:

Abreu, J (2020). A invenção da Favela Industrial: pistas da história, memória e identidade do Jacarezinho. *Revista Ambivalências*, v. 8 n. 15. <https://seer.ufs.br/index.php/Ambivalencias/article/view/14258>

Machado, A. B. e Santos, M. de O. (2019). O arrastão vai à praia: gentes, redes e visibilidades no balneário carioca. *Confins - Revue Franco-Brésilienne de Géographie*, 39. <http://journals.openedition.org/confins/18302>.

Muniz Thiago, C. (2007). *Rio de Janeiro Operário: memória dos trabalhadores do bairro do Jacaré*. [Dissertação de mestrado pré-Bolonha, UNIRIO]. Repositório do Programa de Pós-Graduação em Memória Social. <http://www.memoriasocial.pro.br>.

Mathias da Silva, H. N. (2008). *As ruínas da cidade industrial: resistência e apropriação social do lugar*. [Dissertação de mestrado pré-Bolonha, IPPUR-UFRJ]. Repositório da UFRJ. <http://objdig.ufrj.br/42/teses/704570.pdf>.

Kauffman, V., Bergam, M. M. e Joye D. (2013). Motility: mobility as a capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-56. https://www.suz.uzh.ch/dam/jcr:ffffff-866d-1ee0-ffff-ffffb25114a9/10.11_kaufmann-bergman-joye_04.pdf.

Costa, P. V. (Novembro de 2020). *A doméstica da Magé: uma arquitetura em 8 atos* [Trabalho Final de Graduação pré-Bolonha, FAU-UFRJ].

LISTA DE IMAGENS

[01] PEGA NA PRAIA

Colagem do Autor (2022).

Imagens de:

1. Leporace, G. (2015). ©Agência O Globo.

Modificado digitalmente.

<https://oglobo.globo.com/rio/banhistas-sao-alvos-de-arrastoes-nas-areias-de-ipanema-neste-domingo-de-praias-lotadas-15023078>

2. Carnaval, M. (2015). ©Agência O Globo.

Modificado digitalmente.

<https://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,motoristas-dos-onibus-envolvidos-em-atos-de-violencia-pe-dem-demissao,1767235>

3. Sla (sld).

Modificado digitalmente.

http://amigosdecopacabana.blogspot.com/2017/01/sociedade-amigos-de-copacabana-e-contra_71.html

4. Praia de Ipanema (fundo).

Giangiulio, P. (2019). Cortesia do autor.

Modificado digitalmente.

[02] BRASIL, 200 ANOS

©Ferreira, L (2022). Cortesia da autora.

[03] ALLIGATOR 4

Camiz, A. (2022). ©A Gentil Carioca.

<https://www.agentilcarioca.com.br/exhibitions/74/works/artworks-8890-agrade-camiz-alligator-4-2022/>

[04] ÔNIBUS INCENDIADO

Ferraz, G. (2003).

<https://nuvemcritica.com/2019/03/06/guga-ferraz-arte-diante-de-conflitos-urbanos-atas-do-xiii-encontro-de-historia-da-arte-da-unicamp/>

[05] ESPERA E FILA

Sla (1962). Fundo Correio do Amanhã, ©AN.

BR RJANRIO_PH_0_FOT_01904_021

[06] QUEM QUER CASAR COM A DONA BARATINHA?

Mantelli, A. (2013). ©Agência O Globo.

<https://theintercept.com/2017/07/03/jacob-barata-e-a-maldicao-dos-casamentos-no-copacabana-palace/>

[07] ENTRADA

Levantamento do autor (fevereiro de 2022).

Caderno de Campo.

[08] REFEITÓRIO

Coimbra, C. (2015). ©Agência O Globo

<https://oglobo.globo.com/rio/condutores-de-alta-tensao-rotina-estressante-dos-motoristas-de-onibus-do-rio-16836705>

[09] POP BRAZIL VOL. 2

Camiz, A. (2022). ©A Gentil Carioca.

<https://www.agentilcarioca.com.br/exhibitions/74/works/artworks-8891-agrade-camiz-pop-brazil-vol.2-2022/>

[10] FIM DE PRAIA

Foto do autor (2022).

[11] OS POBRES VÃO À PRAIA

Frames de vídeo. ©Rede Manchete (1989).

Modificado digitalmente.

<https://www.dailymotion.com/video/x2p7wi7>

[12] PISCINÃO DE RAMOS [RAMOS 19]

©Bittencourt, J. (2013).

<https://www.juliobittencourt.com/ramos?pgid=jnpzrpnc-5f430e96-83a5-457c-bace-2bb756663e2a>

[13] CAVALOS DE TRÓIA

O Globo (14 de outubro de 1993). P. 13 [fragmento]

Acervo O Globo.

[14] BANHO-CRIME

Reprodução do Facebook. Meia-Hora (21 de janeiro de 2018). Capa [fragmento].

<https://www.anf.org.br/acusacao-sobre-piscinas-do-traffic-revolta-moradores-da-mare/>

[15] METRÔ RIO: DIA DE SEMANA

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Shapefile Estações Metrô (2022). DATA.RIO.

Modificado pelo autor.

<https://www.data.rio/datasets/7a0b22723c5a458faaae79f046163504/explore?location=-22.895574%2C-43.269600%2C12.27>

3. Shapefile Trajetos Metrô (2015). PrefeituraRio.

Modificado pelo autor.

<https://pcrj.maps.arcgis.com/home/item.html?id=df17c658dc9c4c3b82b964822f60b98f>

4. Shapefile Limites de Bairros (2021). DATA.RIO.

Modificado pelo autor.

<https://www.data.rio/datasets/limite-bairro/explore?location=-22.900735%2C-43.509500%2C10.62>

[16] METRÔ RIO: FIM DE SEMANA E FERIADO

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Shapefile Estações Metrô (2022). DATA.RIO.

Modificado pelo autor. <https://www.data.rio/datasets/7a0b22723c5a458faaae79f046163504/explore?location=-22.895574%2C-43.269600%2C12.27>

3. Shapefile Trajetos Metrô (2015). PrefeituraRio.

Modificado pelo autor.

<https://pcrj.maps.arcgis.com/home/item.html?id=df17c658dc9c4c3b82b964822f60b98f>

4. Shapefile Limites de Bairros (2021). DATA.RIO.

Modificado pelo autor.

<https://www.data.rio/datasets/limite-bairro/explore?location=-22.900735%2C-43.509500%2C10.62>

[17] CARAVANAS

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rotas das linhas de ônibus desenhadas pelo autor a partir dos itinerários disponíveis em https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

3. Balneabilidade das praias desenhadas pelo autor a partir dos Boletins de Qualificação Anual Histórica das Praias da Zona Oeste e Sul do Município do Rio De Janeiro, Ramos e I. do Governador, Paquetá, Magé e São Gonçalo e Niterói (2019) resultados de Bacteriologia Consolidados, INEA-RJ. <http://www.inea.rj.gov.br/ar-agua-e-solo/balneabilidade-das-praias/>

[18] PARTE DOIS: 474

Rocha, F. (27 de setembro de 2015). ©Agência O Globo.

<https://noticias.uol.com.br/album/mobile/2015/01/15/violencia-no-rio-de-janeiro-em-2015.htm#fotoNavId=pr1a-1511064e7fef707c2d61fb86ce720150927>

[19] COPACABANA

©Selusava (2011).

Modificado digitalmente.

<https://www.flickr.com/photos/selusava/5942904721>

[20] ENTRADA DE SERVIÇO

Desenho do autor. Axonometria a partir de cadastral (2013).

Planta do edifício a partir de Calovi Pereira, C. (julho de 1993). Os irmãos Roberto e a arquitetura moderna no Rio de Janeiro (1936-1954), p. 127 [Dissertação de mestrado pré-Bolonha, UFRGS]. LUME - Repositório Digital da UFRGS. <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/52585/000050525.pdf?sequence=1>

[21] BACURAU

Cartografia elaborada pelo autor. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

1. Rotas da linha de ônibus desenhada pelo autor a partir de viagens realizadas entre as 00h e 5h da manhã nos finais de semana de fevereiro de 2022, confirmadas em conversas com os despachantes.

[22] BANHO DE LUA

Colagem do autor (2022).

Imagem de:

Azeredo, G. (2015). <https://extra.globo.com/noticias/rio/so-de-onda-na-praca-maua-pular-na-baia-de-guanabara-vi-ra-febre-entre-os-meninos-do-centro-18224894.html>

[23] SÁBADO DE SOL

Cartografia elaborada pelo autor. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

Rotas das linhas de ônibus desenhadas pelo autor a partir dos itinerários disponíveis em https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

[24] HELL DE JANEIRO

Cartografia elaborada pelo autor. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

1. Rota da 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

2. Centros de Bairro desenhados a partir de visita pelo autor.

[25] FIOS SOL E SOMBRA

Foto do autor (fevereiro de 2022).

[26] GALPÃO OCUPADO

Peixoto, D (2012). ©Agência O Globo.

Modificado digitalmente.

<https://oglobo.globo.com/rio/familias-do-jacarezinho-ganharao-6020-casas-6466805>

[27] JACARÉ | JACARÉZINHO

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota da 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

3. Favelas desenhadas pelo autor a partir de observação sobre imagem de satélite, tendo como base o shapefile Edificações (2013). Data.Rio. https://www.data.rio/datasets/aba3326c753b4509b80f7b08f1b28ee8_0/explore?location=-22.950647%2C-43.305616%2C13.21

4. Galpões desenhados pelo autor a partir de observação sobre imagem de satélite tendo como base o shapefile Edificações (2013). Data.Rio. https://www.data.rio/datasets/aba3326c753b4509b80f7b08f1b28ee8_0/explore?location=-22.950647%2C-43.305616%2C13.21

5. Shapefile Limites de Bairros (2021). DATA.RIO.

Modificado pelo autor.

<https://www.data.rio/datasets/limite-bairro/explore?location=-22.900735%2C-43.509500%2C10.62>

6. Curvas de Nível 20m geradas a partir de GlobalMapper.

[28] LIMITES

Esquema desenhado pelo autor.

[29] RIO JACARÉ

Sla (1968). Fundo Correio do Amanhã, ©AN.

BR_RJANRIO_PH_0_FOT_00249_d0003de0015

[30] CORREIO DA MANHÃ

Da redação. (15 de novembro de 1961). Hemeroteca Digital Brasileira, ©BN.

[31] CHACINA

Vector, C. (2021).

<https://hashtag.blogfolha.uol.com.br/2021/05/07/ilustrador-cria-versao-jacarezinho-para-imagem-de-single-de-anitta-que-viralizou/>

[32] SALA DE ESTAR

Vd. do Rato Molhado. ©Google (2018).

<https://www.google.com/maps/@-22.8981176,-43.2607489,3a,75y,356.45h,82.52t/data=!3m6!1e1!3m4!1sVHSsfTi-d26AUebbwHsruQ!2e0!7i16384!8i8192>

[33] O BURACO

Desenho do autor (2022).

[34] A PISCINA DE ESGOTO

Colagem do autor. (2021). Realizado para o ensaio Rio de Janeiro: 474 Jacaré-Copacabana, parcours d'une ville brisée (2021).

Imagens de:

1. Carvalho, K. (2016). <https://www.vice.com/pt/article/ypmkaw/os-mergulhadores-da-praca-maua-no-rio-de-janeiro>
2. Sla (sld). <https://www.metropoles.com/dino/piscinao-de-ramos-se-prepara-para-o-seu-19o-aniversario-mais-relevante-do-que-nunca>

[35] O BURACO DO LACERDA

Desenho do autor (2021). Realizado para o ensaio Rio de Janeiro: 474 Jacaré-Copacabana, parcours d'une ville brisée (2021).

[36] CABINE E DESPACHANTE

Fotografia do autor (fevereiro de 2022).

[37] CABINE - INTERIOR

Foto do autor (fevereiro de 2022).

[38] LEVANTAMENTO

Desenhos do autor (fevereiro de 2022).

Caderno de Campo.

[38] PONTO DE PARTIDA

Desenho do autor (2022). Axonometria a partir de cadastral (2013).

[39 E 40] A COLEGIAL

Fotos do autor (fevereiro de 2022).

[41] ZONA DE CARGA

Levantamento do autor (fevereiro de 2022).

[42] PICOLÉ-SISTEMA

Desenho do autor (2022). Axonometria a partir de cadastral (2013).

[43 e 44] RUA ANA NÉRI

Desenhos do autor (2022). Corte e planta esquemática a partir de cadastral (2013).

[45] SEU ANTÔNIO, DRIVE-THRU

Foto do autor (fevereiro de 2022).

[46] DRIBLA CATRACA

Colagem do autor (2022).

Imagem de:

Sla (sld).

<https://www.anf.org.br/funk-ocupa-espacos-tradicionais-do-rio/>

[47] LARGO DO PEDREGULHO

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota do 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

3. Curvas de Nível 20m geradas a partir de GlobalMapper.

[48] PONTOS ABENÇOADOS

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota dos ônibus desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

3. Pontos Abençoados marcados de acordo com levantamento feito pela empresa Braso-Lisboa.

[49] LARGO DO PEDREGULHO

Desenho do autor (2022). Axonometria a partir de cadastral (2013).

[50] 2.1 A CATRACA

Desenho do autor (2022) com base em levantamentos do Caderno de Campo (fevereiro de 2022).

[51] EXPRESSO

Colagem do autor (2021). Realizado para o ensaio Rio de Janeiro: 474 Jacaré-Copacabana, parcours d'une ville brisée (2021).

Imagens de:

1. Lima, L. (sld). <https://www.anf.org.br/nao-matem-nossas-criancas/>

2. Itan, B. (2020). <https://twitter.com/vozdacomunidade/status/1326827356917477378?lang=zh-Hant>

3. Junior, D. (2022). <https://anovademocracia.com.br/noticias/14209-de-assalariado-a-vendedor-ambulante>

4. Hanower, F. (2013). ©Agência O Globo.

<https://oglobo.globo.com/rio/onibus-lotados-na-volta-da-praia-10088948>

[52] VIADUTÓPOLIS

Cartografia elaborada pelo autor.

Base de Satélite do Bing Maps (2022).

1. Rota oficial do 474 e paragens desenhadas pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-Rio_de_Janeiro-322

2. Rota alternativa do 474 desenhada pelo autor a partir de viagens na linha.

[53] CENTRO DA VIAGEM

Desenho do autor (2022).

[54] SURF

Colagem do Autor (2022).

Imagens de:

©Reis, R. (1989).

<https://www.rogerioreis.com.br/surfistas-de-trem>

[55] SURF

Desenho do autor (2022).

[56] DOIS RIOS

Desenho do autor (2022).

[57] PASSAGEM

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota oficial do 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAbli-co-Rio_de_Janeiro-322

[58] EMERGÊNCIA

Adesivo. Sla (sld).

https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1576576118-adesivo-saida-de-emergencia-onibus-urbanos-25x11cm_-JM#position=15&search_layout=stack&type=item&tracking_id=8852151e-630c-4824-89c5-619cc83d6d0b

[59] ARRASTÃO

Colagem do autor (2022).

Imagens de:

1. ©Reis, R. (1989).

<https://www.rogerioreis.com.br/surfistas-de-trem>

2. Chaves, C. (10 de dezembro de 1993). ©Agência O Globo.

<https://oglobo.globo.com/rio/o-globo-90-anos-lado-sombrio-do-verao-que-frequenta-as-paginas-policiais-ha-24-anos-16697803>

[60] ARRASTÃO

Desenhos do autor (2022). Axonometrias a partir de cadastral (2013).

[61] BLITZ

©O Globo (19 de Janeiro de 2015). Rio de Janeiro: p.7.

Modificado pelo autor.

[62] BLITZ

Desenhos do autor (2022). Axonometrias a partir de cadastral (2013) e e caderno de campo (2022).

[63] CAÇAMBA DO CABURÃO

Colagem do autor (2022).

Imagem de:

©Morier, L. (1989). Todos Negros.

<http://www.abi.org.br/luiz-morier-marcas-para-a-historia/>

[64] FIM DE LINHA

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota oficial do 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAbli-co-Rio_de_Janeiro-322

3. Rota antiga desenhada a partir de memória e conversa com despachantes.

[65] VIGILÂNCIA-ZAP

Colagem do autor (2022).

Imagem de:

sla (14 de março de 2021 - upload) <https://www.facebook.com/Tiazinhadozap/photos/a.110015034056652/283991573325663/>

[66] DÉBARQUEMENT

Rugendas, J.M. (1835). Viagem Pitoresca através do Brasil. Paris:G. Engelmann, grav. 81. ©BN.

Editado digitalmente pelo autor.

http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=6201

[67] AS TRIBOS DA PRAIA

Desenho do autor (2022).

[68] CHEGADA

Colagem do autor (2022).

Imagens de

©Cardoso, G (4 de março de 2011).

<https://meadd.com/clickart/36074654>

©PMSP (5 de março de 2015). <http://policiamilitardesaopaulo.blogspot.com/2015/03/regimento-de-policia-montada-9-de-julho.html>

[69] COPANEMA

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota oficial do 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAbli-co-Rio_de_Janeiro-322

3. Localização dos contingentes de Polícia a partir de levantamento realizado pelo autor das 14h às 17h do dia 18 de fevereiro de 2022.

[70] CONTROLE E VIGILÂNCIA

Desenhos do autor (2022). Axonometrias a partir de cadastral (2013) e caderno de campo (2022).

[71] PONTO FINAL

Desenhos do autor (2022). Cortes e planta a partir de cadastral (2013) e caderno de campo (2022). Localização dos contingentes de Polícia a partir de levantamento realizado pelo autor das 14h às 17h do dia 18 de fevereiro de 2022.

[72] A VOLTA

Giangiulio, P. (2019).

Cortesia do autor.

[73] A LINHA

Colagem do autor (2022).

Imagem de:

Ackermann, L. (2015). ©Agência O Globo

<https://oglobo.globo.com/rio/verao-2016/trilha-do-morro-dois-irmaos-tem-visual-deslumbrante-18342501>

[74] DESEMBARQUE

Colagem do autor (2022).

Imagens de:

©Azeredo, G. (2015). <https://extra.globo.com/noticias/rio/so-de-onda-na-praca-maua-pular-na-baia-de-guanabara-vira-febre-entre-os-meninos-do-centro-18224894.html>

Vdto da Linha Vermelha. ©Google (2018).

De Faveri, G. (2019).

<https://portoalegreparaquem.home.blog/2019/05/14/a-capital-gaucha-ira-receber-um-sistema-integrado-de-mobili->

dade-turistica/

Fonseca, S. (2007).

<https://www.flickr.com/photos/sergiofonseca/393189286>

<https://www.google.com/maps/@-22.8851568,-43.2277071,3a,75y,354.17h,115.81t/data=!3m6!1e1!3m4!1sYxbTZOrNC-t3ifKWk4XTrJw!2e0!7i16384!8i8192>

©Moraes, R. (2015).

<https://extra.globo.com/noticias/rio/nova-onda-de-mergulhos-na-praca-maua-divide-opiniao-dos-leitores-do-extra-18235989.html>

©nosnomundo (2012).

<https://www.nosnomundo.com.br/america-do-sul/brasil/palacio-do-planalto-conhecendo-o-gabinete-da-presidente-dilma/>

©Poppe, B. (2016).

<https://istoe.com.br/as-meninas-da-laje/>

©Rosenblatt, V. (2005-21).

<https://www.vincentrosenblatt.net/fotolivro-rio-baile-funk>

[75] NEW BRAZILIAN FLAG

©Mourão, R. (2019).

<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2019/10/tudo-que-capitanias-hereditarias-tinham-de-ruim-vingou-diz-eduardo-bueno.shtml>

[76] RIO JACARÉ:

Cartografia elaborada pelo autor.

Base de Satélite do Bing Maps (2022).

Curso do rio Jacaré desenhado a partir de observação da base de satélite.

Favelas desenhadas a partir de observação da base de satélite.

[77] TIGRE

Debret, J.B.(1820-30).

©MCM. Modificado pelo autor.

<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50526902>

[78] COPACALAMA

©O Globo (24 de outubro de 2015). Rio de Janeiro: p.15.

[79] TÚNEL NOEL ROSA

©O Globo (15 de novembro de 1976). Rio de Janeiro: p. 15.

[80] DOXIADIS

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Linhas Vermelha, Amarela, Azul e Lilás desenhadas com base no traçado executado. Linha azul desenhada com base em trechos de raçados do BRT TransCarioca e TransOlímpica.

3. Linha Verde desenhada com base no traçado executado, Redação (12 de agosto de 1976). Bara nega, mas Túnel Gávea-Tijuca pode sair. O Globo, Turismo e Automóveis, p.6 e Doxiadis A. (1965). Guanabara: a plan for urban development. Guanabara: CEDUG, p. 260.

4. Linha Marrom desenhada com base em trecho do BRT Transoeste e Doxiadis A. (1965). Guanabara: a plan for urban development. Guanabara: CEDUG, p. 260.

[81] CATUMBI

Rubens (7 de julho de 1969). Fundo Correio do Amanhã, ©AN.

br_rjanrio_ph_0_fot_06038_058

[82] CONVERSA FIADA

Foto do autor (fevereiro de 2022).

[83] MOTORISTAS

Cartografia elaborada pelo autor.

1. Base de Satélite do Bing Maps (2022).

2. Rota oficial do 474 desenhada pelo autor a partir de https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%ABlico-Rio_de_Janeiro-322

3. Cidades-dormitório dos motoristas elencadas pela conversa com a despanchante.

[84] RÓTULO

Sorveteria Colegial (2022).

[85] LOJA | ARMAZÉM

Foto do autor (2022).

[86] PONTO ORDINÁRIO

Foto do autor (2022).